

Projektwettbewerb Ausbau Bahnhof Wädenswil

Jurybericht

27. September 2022



Inhaltsverzeichnis

Einleitung	4
Aufgabenstellung	6
Informationen zum Verfahren	8
Vorprüfung	10
Beurteilung	11
Genehmigung	13
Projektverfassende	14
Projektbeschriebe	17
zickzackzug	18
Lightwalk	24
LUX	30
Maison du Lac	36
Rhythmus und Vielfalt	42

Einleitung

4

Ausgangslage

Der Bahnhof Wädenswil liegt direkt am östlichen Seeufer und grenzt an die Altstadt von Wädenswil. Im Ensemble mit den Perrondächern und dem Güterschuppen bildet er als städtebaulich prägnantes Bauwerk den Abschluss des Siedlungsgebiets zum Seeplatz sowie zur Uferpromenade. Mit seiner präsenten Lage stellt die Bahnhofanlage ein ortsbildprägendes Element sowohl in seiner Seean- sicht als auch entlang der Seestrasse dar. Die stark befahrene Seestrasse trennt den Bahnhof vom Zentrum Wädenswil.

Wädenswil ist seit 2002 im kantonalen Inventar der schutzwürdigen Ortsbilder von überkommunaler Bedeutung als Ortsbild von regionaler Bedeutung verzeichnet. Das Aufnahmegebäude und der Güterschuppen sind im kantonalen Inventar der Denkmalschutzobjekte enthalten und mit regionaler Bedeutung eingestuft. Der Güterschuppen ist zudem formell unter Schutz gestellt. Die genannten Gebäude und die bestehenden Perrondächer sind Schutzobjekte im Sinne des Natur- und Heimatschutzgesetzes, für die die Selbstbindung der SBB gilt. Zudem befinden sich im direkten Umfeld des Bahnhofs weitere kommunale Schutzobjekte. Durch seine Lage, seine Bezüge zur Altstadt und zu weiteren wichtigen strukturbildenden Bauten ist der Bahnhof ein wichtiges Element im Ortsbild der Stadt Wädenswil.

Die heutige Haupteinschliessung des Bahnhofs erfolgt von Süden über die gleisparallele Bahnhofstrasse. Die Bahnhofstrasse übernimmt heute diverse Nutzungen und Funktionen und wirkt insgesamt unübersichtlich. Sie bietet keine attraktiven öffentlichen Aufenthaltsbereiche. Vielmehr sind weite Flächen durch parkierende Fahrzeuge, die Zufahrt zum Seeplatz, Fahrradabstellinfrastrukturen und Abfallcontainer belegt. Es entsteht der Eindruck einer rückwärtigen Anlieferzone und nicht des Eingangsbereichs zum Bahnhof. Über die Merkurstrasse und die Bahnhofstrasse bestehen Zufahrten zum Bahnareal, zu privaten Liegenschaften und den Parkplätzen. Eine Wegfahrt ist über die Seehofstrasse und die Bahnhofstrasse möglich. Der vor dem Aufnahmegebäude gelegene Bus- hof ist über eigene Zufahrten sowie die Bahnhofstrasse erschlossen. Er nutzt nahezu vollständig die Flächen des Bahnhofplatzes.

Zwei unterirdische Zugänge erschliessen die Perrons und verbinden gleichzeitig das Siedlungsgebiet im Bereich des Bahnhofs mit dem Seeufer. Die nicht-öffentliche Zufahrt zum Seeplatz erfolgt über eine Durchfahrt in Kombination mit der (Personen-)Unterführung Merkurstrasse. Mit der vom Kanton geplanten Verlängerung des Seeuferwegs vom Areal Giessen bis zum Seeplatz wird dieser in seiner Bedeutung gestärkt. Für dessen Realisierung bestehen noch keine konkreten Planungen.

Der durchschnittliche werktägliche Verkehr (DWV) am Bahnhof Wädenswil betrug 2018 19'700 Reisende (Ein- und Aussteigende). Bis im Jahr 2046 ist ein Anstieg auf 27'800 prognostiziert. Mit der Zunahme der Personenfrequenzen, den Anforderungen zur Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) sowie einer besseren Umsteigebeziehung zwischen SBB und SOB in Richtung Zürich resp. Einsiedeln besteht ein dringender Handlungsbedarf.

Projektziele

Mit dem Projekt «Bahnhof Wädenswil» wurden folgende Ziele verfolgt:

- Kapazitätssteigerung für den Personen- und Güterverkehr, Anpassung der Gleisanlagen
- Kapazitätssteigerung der Publikumsanlagen
- Erfüllung der BehiG-Konformität
- Optimierung der Umsteigebeziehungen SBB – SOB

Ferner waren folgende Schwerpunkte und Rahmenbedingungen zu berücksichtigen:

- Einhaltung der notwendigen Anforderungen bezüglich Funktionalität, Benutzerfreundlichkeit sowie Sicherheit in der Bau- und Betriebsphase der Anlagen
- Schonungsvoller und sorgfältiger Umgang mit den denkmalpflegerischen Schutzobjekten und mit den ortsbildlichen Qualitäten
- Aufwertung des Bahnhofbereichs inkl. der umgebenden öffentlichen Aussenräume und die städtebauliche Einbindung der Bauten
- Bessere Anbindungen des Stadtzentrums an den See
- Sicherstellung der Erschliessung des Bahnhofs und der Bestandsbauten für den Fuss- und Veloverkehr sowie den motorisierten Individualverkehr (MIV)
- Gewährleistung des wirtschaftlichen Einsatzes der Investitionen bei niedrigen Investitionsfolgekosten respektive Unterhaltskosten über die Lebensdauer der Anlage

- Umsetzung der SBB Konzernziele zur Nachhaltigkeit mit den Schwerpunkten klimaneutral, kreislauffähig und wertvoll im Sinne des nachhaltigen Bauens und der Förderung der Biodiversität sowie einer hohen Baukultur
- Optimierung der betrieblichen Abläufe

Zielsetzung des Wettbewerbes

Auslöser für die Durchführung eines Projektwettbewerbs waren die massgeblichen stadträumlichen und funktionalen Veränderungen im Bereich des Bahnhofs und seines Umfeldes. Mit dem Projektwettbewerb wurden hohe Qualitäten für die neuen Anlagen der SBB, deren Integration in das stadträumliche Umfeld der Stadt Wädenswil und ins Ortsbild sowie dessen Seeansicht angestrebt. Mit den neuen Anlagen und der Verschiebung des Güterschuppens auf dem Areal entsteht ein vollständig neuer städtebaulicher Kontext. Die Bedeutung der heutigen Bahnhofstrasse sowie der angrenzenden Zwischenräume und Erschliessungsflächen bedarf damit einer neuen Lese-weise und Anordnung der zukünftigen Funktionen in diesem Raum. Die erweiterte Bahninfrastruktur mit den Gleisen, Perrondächern, dem Bahntechnikkomplex sowie die Erschliessungs- und Vernetzungsfunktionen zu den Bahnanlagen als auch für die weiteren Anwohnenden bedarf einer Betrachtung über den eigentlichen Planungssperimeter hinaus. Fragen des Ortsbildschutzes, des Denkmalschutzes, der Gestaltung der öffentlichen Freiräume und Übergänge zu den privaten Bereichen verlangen eine hohe Sensibilität und eine vertiefte Abwägung von Qualität und Funktionalität.

Die SBB sucht mit dem Wettbewerb ein Projekt und gleichzeitig ein Planungsteam mit einer möglichst umfassenden Planungsverantwortlichkeit für die weiteren Planungen zum Ausbau des Bahnhofs und dessen Einbindung ins stadträumliche Umfeld. Das Planungsteam sollte eine städtebaulich, architektonisch und denkmalpflegerisch hochwertige, technisch umsetzbare und nachhaltige Gesamtlösung erarbeiten, welche den Ansprüchen des öffentlichen Verkehrs insbesondere der Behinderten-gleichstellung gerecht wird.

Die Anforderungen an den Ingenieurbau im Umgang mit den neuen Tragkonstruktionen, der Einbindung einer neuen Personenunterführung Seehof in enge räumliche Verhältnisse und mit schlechtem Baugrund sowie an den Umbau der Gleis- und Perronanlagen sind entsprechend

hoch. Die Realisierung erfolgt zudem unter Betrieb dieser vielbefahrenen Bahnstrecke.

Ein qualifiziertes Team aus Architekten, Landschaftsarchitekten, Ingenieuren und weiteren Fachplanenden ist unabdingbare Voraussetzung für die Erarbeitung sowohl städtebaulicher, architektonischer, verkehrstechnischer als auch ingenieur-bautechnischer Lösungen und deren Zusammenspiel. Ferner sind Erfahrungen im Umgang mit historisch bedeutenden Bauten, einem stadträumlich gewachsenen Umfeld, einer komplexen Infrastruktur sowie Fachexpertise zum nachhaltigen Planen und Bauen erforderlich. Das Planungsteam wird die SBB zudem im weiteren Planungs- und Umsetzungsprozess fach- und sachkundig unterstützen.

Aufgrund der städtebaulich, denkmalpflegerisch und verkehrstechnisch hohen Komplexität und der engen räumlichen Gegebenheiten für den Ausbau der Infrastrukturen waren die Stadt Wädenswil, die kantonale Denkmalpflege und weitere kantonale Fachstellen eng in den Prozess eingebunden.

Aufgabenstellung

6

Im Projektwettbewerb wurden Lösungen zu folgenden Aufgaben und Themen erwartet:

Gesamtkonzept Bahnhof und städtebauliche Einbindung

- Erarbeitung eines zukunftsfähigen Gesamtkonzepts für den Bahnhof Wädenswil unter Einbezug aller Verkehrsträger (Bahn, Bus, Velo, Fussgänger, MIV, Taxi).
- Integration des gesamten Bahnhofs, seiner Zugänge und Anlagen in den stadträumlichen Kontext.
- Erarbeitung eines Freiraumkonzepts, welches die neuen städtebaulichen, verkehrlichen Eingriffe und Nutzungen gestalterisch einordnet und in ihrer Funktionalität unterstützt.
- Steigerung der Attraktivität und der Aufenthaltsqualitäten des Bahnhofs insgesamt, der zugehörigen öffentlichen Aussenflächen, der Anbindung an den See, der Vorbereiche der Sust und des Güterschuppens.
- Sicheres, übersichtliches und möglichst direktes Erschliessungskonzept für die Reisenden von und zu den Bahnperrons sowie den Busanlegekanten.
- Weitestgehender Erhalt und Neuplatzierung des Güterschuppens unter Berücksichtigung des Ortsbildes und der Schutzvorgaben sowie funktionale und stadträumliche Eingliederung des Güterschuppens am neuen Standort und Einbettung ins Gesamtkonzept.
- Sorgfältiger Umgang mit der architektonischen Qualität des Bestands und den denkmalpflegerischen Aspekten.

Bahninfrastruktur

- Konzeption und Gestaltung der neuen Publikumsanlagen mit hoher Aufenthaltsqualität gemäss vorgegebener Bestvariante aus der Objektstudie.
- Gestaltung der neuen Perrondächer in Zusammenhang mit dem Ortsbild, dem schützenswerten und geschützten Bestand.

Bahnzugänge

- Funktionale und gestalterische Integration der bestehenden Personenunterführungen (PU) Wädenswil und der neuen Personenunterführung Seehof in das Gesamtkonzept Bahnhof und stadträumliche Einbindung unter Beachtung der Personenflüsse, der Anforderungen an die Erschliessung sowie der bestehenden Bausubstanz.
- Neukonzeption und Gestaltung der Personenunterführung Seehof für die südliche Erschliessung der Perrons und als optionale Verbindung der Stadt zum See unter Berücksichtigung der Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Personen und insgesamt die Verbesserung einer stufenfreien Erschliessung.
- Optimierung und bauliche Anpassungen der bestehenden Personenunterführung Wädenswil.
- Verbesserung der Orientierung und Erhöhung der Attraktivität im gesamten Bahnhofbereich hinsichtlich Auffindbarkeit der Bahnzugänge, kurze Wegführung und Komfort.
- Aufzeigen der statischen Konsequenzen bei Eingriffen in die bestehende Tragstruktur der Personenunterführung Wädenswil, der Unterführung Merkurstrasse und bei Neuplanung der Personenunterführung Seehof.

Freiraumgestaltung

- Gestaltung des umgebenden Bahnhofraums mit Fokus auf die Bahnhofstrasse und dem Zusammenspiel mit dem versetzten Güterschuppen, Perron Gleis 8, der Personenunterführung Seehof und der Unterführung Merkurstrasse.
- Gestalterische Einbindung des optionalen, seeseitigen Aufgangs der Personenunterführung Seehof in den Seepplatz mit Aufwärtskompatibilität im Hinblick auf den zu integrierenden Zürichseeweg.
- Gestalterische Einbettung des Aufnahmegebäudes in die neue Perron-/Gleissituation.
- Gestaltung der Zwischenräume bis zur Seestrasse sowie der Übergänge zu den privaten Aussenräumen.

Verkehrsknotenpunkt und Erschliessung

- Möglichst reibungslose und sichere Einbindung aller Verkehrsteilnehmenden.
- Optimierung und Entflechtung von Fuss-, Veloverkehr sowie MIV und der Umsteigebeziehungen am Bahnhof.
- Sicherstellen einer guten Anbindung des Bahnhofareals an die Stadt Wädenswil insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr.
- Ergänzung des Bushofs aufgrund der Anpassung des Bahnhofareals.
- Neukonzeption des MIV mit Klärung von Zu- und Wegfahrten und der Parkierung.
- Neuorganisation und Erweiterung der Veloparkierung.
- Anpassung bzw. Neuplanung der stadtseitigen Zufahrt der bestehenden Unterführung Merkurstrasse.
- Sicherung der Zufahrten und Anlieferung der bestehenden Bauten.

Architektur und Denkmalschutz

- Neuplatzierung des Güterschuppens unter Berücksichtigung dessen Bezugs zu den Gleisen, des wertvollen Ortsbildes und der zukünftigen Verkehrsflüsse.
- Integration eines neuen Bahntechnikgebäudes (BTG) im neu angeordneten Güterschuppen gemäss SBB-Vorgaben.
- Für die Neubaubereiche sind die aktuellen gesetzlichen Minimalanforderungen Brandschutz zu berücksichtigen.
- Schonungsvolle und zurückhaltende Konzeption der Eingriffe am Hausperrondach.

Nachhaltigkeit

- Kreislaufwirtschaft: Wiederverwendung von vorhandenem Material und eingesetzten Komponenten im Bestand prioritär zur Neubeschaffung. Wiederverwendung soweit möglich, entweder ohne oder nach Aufarbeitung, bzw. rezykliertes Baumaterial, das die technischen Anforderungen erfüllt.
- Wertvoll: Reduktion des Hitzeinsel-Effekts mit dem Anspruch, Biodiversität zu fördern und die Versiegelung auf ein Minimum zu begrenzen. Wenn Flächen versiegelt oder befestigt werden müssen, dann mit einem sickerfähigen Belag (Adaption Klimawandel mit Starkniederschlägen etc.).
- Klimaneutralität: Einsatz erneuerbarer Energien (Photovoltaik, Erdsonden) und Verzicht auf fossile Brenn- und Treibstoffe soweit möglich im Bau (z.B. Baumaschinen mit erneuerbarem Antrieb).

Bauprozess

- Es sind Aussagen zum vorgelegten Bauprogramm und den Bauphasen in Bezug zum Projektentwurf zu treffen sowie mögliche Optimierungspotenziale und Risiken aufzuzeigen.
- Dabei sind die baulichen und betrieblichen Rahmenbedingungen (Personenfluss, Baugrube, Baulogistik, Bauprogramm, Sperrintervalle), die Aufrechterhaltung des Bahnbetriebs und die Einhaltung der Sicherheitsanforderungen zu berücksichtigen.

Wirtschaftlichkeit

- Die technische und wirtschaftliche Realisierbarkeit des Projekts als wichtige öffentliche Infrastrukturanlage ist aufzuzeigen.

Informationen zum Verfahren

8

Auftraggeberin

Die SBB, vertreten durch die Division Infrastruktur, ist Auftraggeberin und veranstaltete den selektiven Projektwettbewerb.

Schweizerische Bundesbahnen SBB
Infrastruktur, Ausbau- und Erneuerungsprojekte
Projektmanagement, Region Ost
Gesamtprojektleiter Herr René Batschelet
Vulkanplatz 11 / Postfach
8048 Zürich

Organisation und Betreuung

Bei der Vorbereitung und Begleitung sowie bei der Vorprüfung der Projekteingaben wurde die Auftraggeberin unterstützt durch:

KEEAS AG
Sihlstrasse 59
8001 Zürich

Verfahren

Zur Weiterentwicklung des Bahnhofs Wädenswil wurde ein einstufiger Projektwettbewerb im selektiven Verfahren durchgeführt. Im Rahmen einer öffentlich ausgeschriebenen Präqualifikation wurden fünf Anbietende für die Teilnahme am Projektwettbewerb selektioniert.

Das Verfahren untersteht den Vorschriften über das öffentliche Beschaffungswesen (BöB und VöB) und erfolgt in Anlehnung an die Ordnung für Architektur- und Ingenieurwettbewerbe SIA 142 (Ausgabe 2009), sofern sich nichts Abweichendes aus dem Programm ergab.

Ablauf und Termine

Publikation Präqualifikation auf simap.ch	18. Nov 21
Schlussstermin für Einreichung der Teilnahmeanträge (Bewerbungsfrist)	21. Jan 22
Bekanntgabe der Teilnehmerauswahl	9. März 22
Start Projektwettbewerb / Abgabe Unterlagen	4. April 22
Eingabe der Unterlagen für Vorbefasste	21. Juli 22
Eingabe der Unterlagen zum Wettbewerb	4. Aug 22
Jurierung	20./27. Sept 22
Bekanntgabe der Ergebnisse / Beginn öffentliche Ausstellung	11. Nov 22

Preise und Entschädigung

Die gesamte Preissumme für den Wettbewerb beträgt CHF 220'000.- exkl. MwSt. Hiervon erhält jedes Team, das ein vollständiges, anonymes und termingerechtes Angebot einreicht, eine feste Entschädigung von CHF 20'000.- exkl. MwSt.

Das übrige Preisgeld steht dem Preisgericht für die Erteilung von Preisen zu Verfügung. Das Preisgericht legt Anzahl und Höhe der Preisgelder fest. Es ist vorgesehen, die ganze Summe auszuführen.

Preisgericht

Zur Beurteilung der eingereichten Arbeiten setzte die SBB folgendes Preisgericht ein:

Fachpreisgericht unabhängig

- Katrin Schubiger, Dipl. Architektin ETH BSA SIA (Vorsitz)
- Daniel Baldenweg, dipl. Bauingenieur FH (Ersatz Vorsitz)
- Lorenzo Giuliani, Dipl. Architekt ETH BSA SIA
- Rita Newnam, Leiterin Planen und Bauen, Stadt Wädenswil

Ersatz Fachpreisgericht unabhängig

- Beat Meier, dipl. Bauingenieur ETH/SIA

Fachpreisgericht SBB

- Thomas Glauser, SBB Infrastruktur, Ausbau- und Erneuerungsprojekte, Projektleiter Architektur
- Reto Gadola, SBB Fachstelle Denkmalpflege
- Manuel Höfliger, SBB Infrastruktur, Ausbau- und Erneuerungsprojekte, Teamleiter

Sachpreisgericht SBB

- Felix Bissig, SBB Infrastruktur, Leiter Projektmanagement Region Ost

Ersatz Fach- und Sachpreisgericht SBB

- Roland Meier, SBB Infrastruktur, Ausbau- und Erneuerungsprojekte, Projektleiter Architektur

Expertinnen, Experten

Die folgenden Fachexpertinnen und -experten sowie Vertretungen wurden beratend hinzugezogen. Sie nahmen themenbezogen an den Beurteilungen teil, besaßen jedoch kein Stimmrecht.

- Sandro Capeder, Projektleiter Raumplanung, Stadt Wädenswil
- Hansjörg Gilgen, Bauberater, Kantonale Denkmalpflege
- Lisa Ehrensperger, Frei&Ehrensperger Architekten BSA
- Oscar Merlo und Flavio Poletti, TEAMVerkehr.zug ag, Fachexperten Mobilität
- Kurt Anderegg, Anderegg Ingenieure AG, externer Fachprojektleiter Ingenieurbau
- Andreas Meyer, Meyer Partner Architekten GmbH, Experte Baukosten
- René Batschelet, SBB Infrastruktur, Ausbau- und Erneuerungsprojekte, Gesamtprojektleiter
- Patrik Bischof, SBB Infrastruktur, Ausbau- und Erneuerungsprojekte, Teamleiter Architektur
- Remo Glättli, SBB Infrastruktur, Ausbau- und Erneuerungsprojekte, Projektleiter Technische Anlagen
- Ekaterina Nozhova, SBB Fachstelle Denkmalpflege
- Birgit Elsener, SBB Infrastruktur, Expertin Nachhaltigkeit
- Andrea Meisinger, SBB Infrastruktur, Beschaffung
- Michel Clerc, SBB Konzern, Recht & Compliance
- Marc Grewing, Britta Lafleur und Michèle Herren, Gähler und Partner AG, Bauherrenunterstützung
- Sabine Friedrich und Seraina Schwizer, KEEAS AG, Begleitung Projektwettbewerb

Teilnehmende

Im Rahmen der Präqualifikation wurden folgende fünf Projektteams aus insgesamt neun Bewerbungen selektiert und zur Teilnahme am Wettbewerb eingeladen. Die Projektteams weisen jeweils die Fachbereiche Ingenieurbau Tiefbau/Trasseebau, Ingenieurbau Konstruktion, Städtebau / Architektur / Denkmalpflege, Landschaftsarchitektur / öffentlicher Freiraum, Technische Anlagen Elektro, Bauphasenplanung, Gesamtleitung und -koordination, Bauleitung, Verkehrsplanungs und Nachhaltigkeit auf.

- Planerteam MERKUR
- PG km24
- Gruner Schweiz AG
- Planergemeinschaft PG 8820
- IG LAGO

Vorprüfung

10

Ablauf

Die formelle Vorprüfung erfolgte durch die KEEAS AG in Zusammenarbeit mit SBB, Division Infrastruktur. Die inhaltliche Vorprüfung erfolgte durch die Fachexpertinnen und -experten, unterstützt und koordiniert durch die KEEAS AG. Das Ergebnis wurde in einem Vorprüfungsbericht zuhanden des Preisgerichts zusammengefasst.

Eingereichte Beiträge

Die folgenden fünf Projekte wurden eingereicht:

- Lightwalk
- LUX
- Maison du Lac
- Rhythmus und Vielfalt
- zickzackzug

Ergebnis formelle Vorprüfung

Die Beiträge aller Projektteams wurden rechtzeitig sowie vollständig abgegeben und wahren die Anonymität. Die Beiträge aller fünf Projektteams sind zur Beurteilung zugelassen und sind für die feste Entschädigung berechtigt.

Ergebnis inhaltliche Vorprüfung

Das Gesamtbild zeigt, dass alle Projekte Abweichungen zu den Vorgaben des Programms und der weiteren Unterlagen aufweisen. Die Abweichungen zum Bearbeitungsperimeter, sowie Verstösse gegen die Programmbestimmungen und Auffälligkeiten wurden dem Preisgericht erläutert.

Nach der vertieften Auseinandersetzung mit allen Beiträgen hat das Preisgericht entschieden, dass die Abweichungen zum Bearbeitungsperimeter, sowie Verstösse gegen die Programmbestimmungen und Auffälligkeiten, als unwesentlich eingestuft werden. Kein Projekt hat sich dadurch einen wesentlichen Vorteil verschafft. Die Abweichungen werden, sofern sie Einfluss auf die Erfüllung der Aufgabenstellung haben, im Rahmen der Beurteilung bewertet.

Die Beiträge aller fünf Projektteams sind somit zur Preiserteilung zugelassen.

Beurteilung

Beurteilungskriterien

Die eingereichten Beiträge wurden gemäss den folgenden Beurteilungskriterien und Gewichtungen beurteilt:

Städtebau, Architektur, Freiraumplanung und

Denkmalpflege (40 %)

- Städtebauliches Gesamtkonzept und Einordnung in das Stadtgefüge, identitätsstiftende Wirkung
- Räumliche Umsetzung des Gesamtkonzeptes, Sichtbezüge und Orientierung, Zweckmässigkeit der eingesetzten Gestaltungselemente
- Gestaltungs-, Aufenthaltsqualität und Dauerhaftigkeit der Publikumsflächen
- Flexibilität und Modularität der Gestaltungselemente
- Umgang mit den gewachsenen Gebäude-, Platz- und Vegetationsstrukturen, Schutzobjekten und schützenswertem Bestand, Beitrag zur Biodiversität
- Verkehrsführung und Zweckmässigkeit der Zufahrten und Parkierung der Verkehrsteilnehmenden
- Führung der Personenströme, Behindertengerechtigkeit
- Etappierbarkeit des Wettbewerbsprojekts

Ingenieurbau (30 %)

- Konstruktive Gestaltung und Ausbildung, Dauerhaftigkeit
- Technische Machbarkeit (Tragwerk, Bauprozess, Vorgaben SBB-Ingenieurbau)
- Ausführung unter Betrieb und Bauphasenplanung

Wirtschaftlichkeit (15 %)

- Baukosten
- Wiederverwendbarkeit der Bausubstanz und -materialien
- Beitrag zur Klimaneutralität, Energieeffizienz und Einsatz erneuerbarer Energien
- Life Cycle Cost, Auswirkungen auf Betriebs-, Unterhalts- und Rückbaukosten
- Qualität und Angebot Kundenflächen

Honorar (15 %)

Ablauf der Beurteilung

Das beschlussfähige Preisgericht tagte am 20. und 27. September 2022. Katrin Schubiger war an beiden Tagen entschuldigt, worauf Daniel Baldenweg den Vorsitz und Beat Meier die Ersatzstimme übernahm.

Alle Beiträge wurden in drei Gruppen studiert und anschliessend dem Plenum vorgestellt und diskutiert. Zwei Gruppen vertieften die Themen Städtebau, Architektur, Denkmalpflege und Freiraum. Die dritte Gruppe konzentrierte sich auf die Themen Ingenieurbau und Wirtschaftlichkeit.

Im 1. Rundgang wurden aufgrund von wesentlichen Schwächen bezüglich mehrerer Kriterien folgende Beiträge ausgeschieden:

- Beitrag Nr. 2 LUX
- Beitrag Nr. 3 Maison du Lac
- Beitrag Nr. 4 Rhythmus und Vielfalt

Die verbleibenden beiden Beiträge wurden im Anschluss vertieft studiert, diskutiert und die Rangierung wie folgt festgelegt:

1. Rang: Beitrag Nr. 5 zickzackzug
2. Rang: Beitrag Nr. 1 Lightwalk

Rangierung, Preiserteilung

Alle Beiträge erhalten gemäss Programmbestimmungen eine feste Entschädigung von CHF 20'000.- exkl. MwSt.

Das Preisgericht beschloss einstimmig folgende Rangierung und Preiszuteilung (exkl. MwSt.):

Alle Beiträge erhalten eine zusätzliche Entschädigung von CHF 10'000.- exkl. MwSt.

Die verbleibenden Preisgelder wurden wie folgt verteilt:

1. Rang /1. Preis	zickzackzug	CHF 45'000.-
2. Rang /2. Preis	Lightwalk	CHF 25'000.-

Empfehlung für die Weiterbearbeitung

Das Preisgericht empfiehlt der Auftraggeberin die Verfasser des erstrangierten Projekts 'zickzackzug' mit der Weiterbearbeitung zu beauftragen.

Für die Weiterbearbeitung des Siegerbeitrags ist der Projektbeschreibung sowie folgende Punkte zu berücksichtigen:

- Die Mängel der Perrondächer sind bezüglich Funktionalität, Tragwerkskonstruktion und denkmalpflegerischer Aspekte zu überarbeiten.
- Das Preisgericht überprüft im Rahmen des Vorprojekts die Umsetzung der genannten Empfehlungen zur Weiterbearbeitung.

Gesamtwürdigung und Dank

Das Preisgericht bedankt sich - auch im Namen der Auftraggeberin - herzlich bei allen Projektteams für die Bereitschaft zur Teilnahme am Verfahren und das durchwegs grosse Engagement.

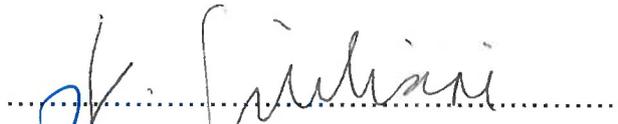
Genehmigung

Der vorliegende Jurybericht wurde vom Preisgericht genehmigt:

13

Zürich, 27. September 2022

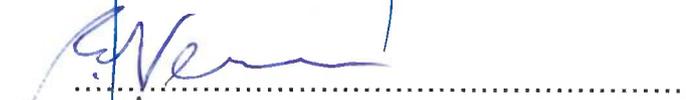
Lorenzo Giuliani



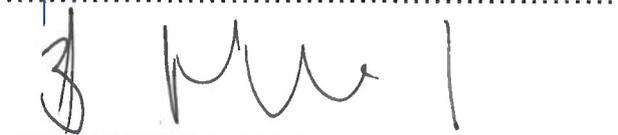
Daniel Baldenweg (Vorsitz)



Rita Newman



Beat Meier



Felix Bissig



Thomas Glauser



Reto Gadola



Manuel Höfliger



Roland Meier



Projektverfassende

14

Mit der Unterzeichnung der Genehmigung wurden die beschlossene Rangierung, die Festsetzung der Preissumme sowie die Empfehlung und Hinweise zur Weiterbearbeitung durch das Preisgericht gutgeheissen. Bei der anschliessenden Öffnung der verschlossenen und anonymisierten Verfassercouverts wurden die folgenden Projektteams ermittelt:

1. Rang / 1. Preis (Empfehlung zur Weiterbearbeitung)

zickzackzug

Planerteam: Gruner Schweiz AG

Gruner Schweiz AG
Boegli Kramp Architekten AG
Klötzli Friedli Landschaftsarchitekten AG
Sauber+Gisin Engineering AG



2. Rang / 2. Preis

Lightwalk

Planerteam: PG km24

Dürig AG
AFRY Schweiz AG
B+S AG
KuhnLandschaftsarchitekten GmbH
Amstein + Walthert AG
Reflexion AG



Im 1. Rundgang ausgeschieden



LUX

Planerteam: Planerteam MERKUR

Bächi Steiner Architekten AG

Locher Ingenieure AG

Studio 2021 GmbH

Hager Partner AG

HDZ Elektroingenieure AG



Maison du Lac

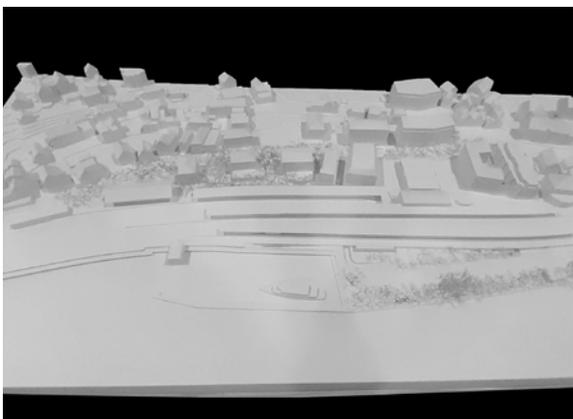
Planerteam: PG 8820

F. Preisig AG

Theo Hotz Partner AG

vetschpartner Landschaftsarchitekten AG

HEFTI, HESS, MARTIGNONI, Zürich AG



Rhythmus und Vielfalt

Planerteam: IG LAGO

Studio di architettura Lorenzo Felder SA

Lombardi AG

LAMI SA

Projektbeschriebe

zickzackzug

18

1. Rang / 1. Preis (Empfehlung zur Weiterbearbeitung)

Planerteam: Gruner Schweiz AG

Gruner Schweiz AG
Pascal Guignard, Giulia Dell Eva, Nikolaos Richani

Boegli Kramp Architekten AG
Adrian Kramp, Elodie Rey

Klötzli Friedli Landschaftsarchitekten AG
Beatrice Friedli, Andreas Ringli, Marco Lehmann, Marianne Friedli

Sauber+Gisin Engineering AG
Alessandro Oliva

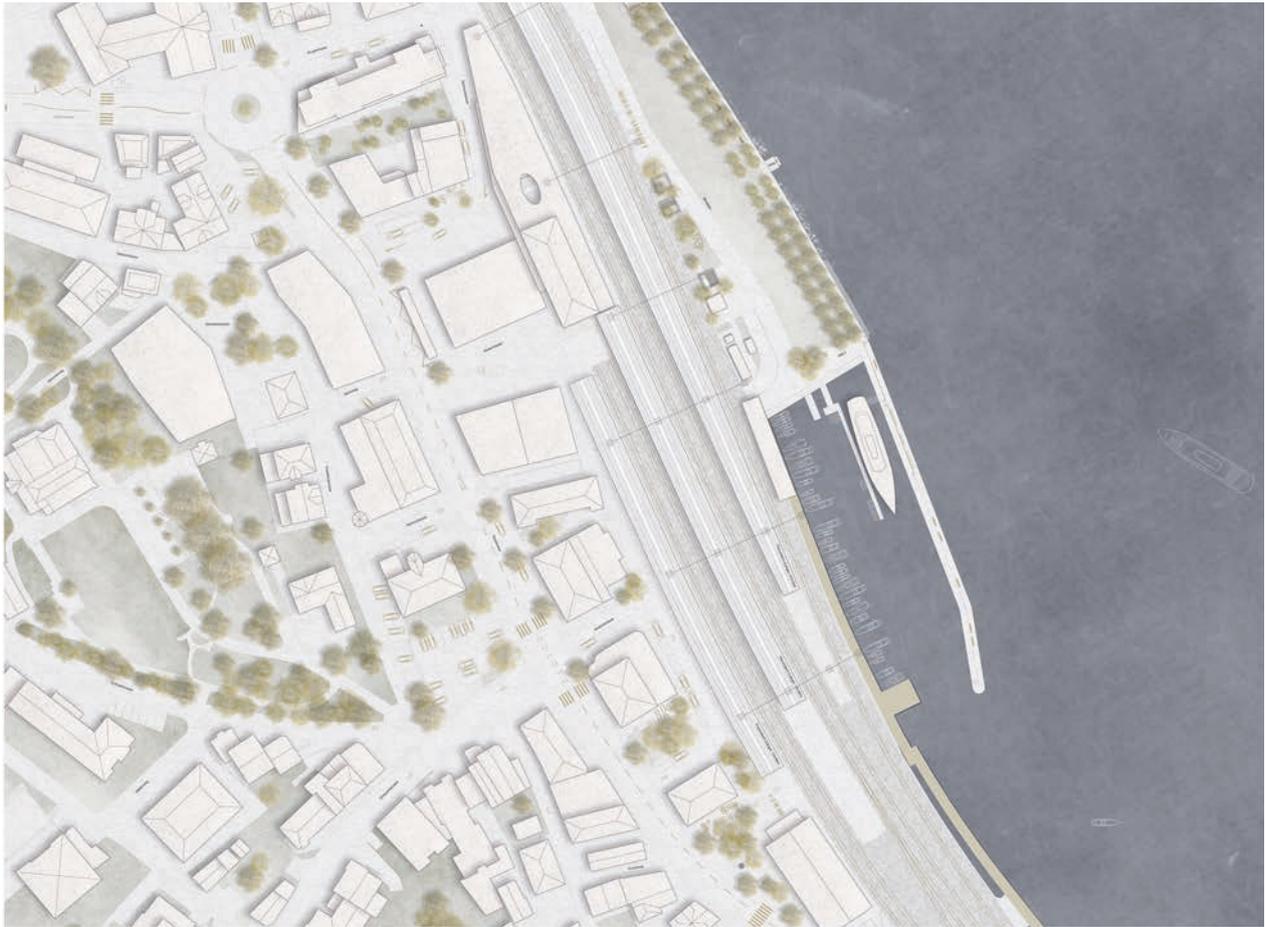
Aufgrund einer sehr klaren und verständlichen Lektüre und Gliederung der bestehenden Stadträume wird eine sinnvolle Anordnung für die neue Personenunterführung vorgeschlagen. Diese erlaubt es grundsätzlich für alle Verkehrsteilnehmenden einfache und selbstverständliche Bewegungsabläufe zu erhalten. Die Ankunfts-, die Abfahrts-, sowie die Umsteigefunktionen erfolgen über kurze Wege und sind effizient umsetzbar. Trotz dem starken Unterbruch durch die neuen Geleise wird eine gute Durchlässigkeit zwischen Stadt- und Seeseite geschaffen.

Das Projekt überzeugt weiter mit einer guten Organisation der Fahrwege und Parkfelder für Fahrräder, Motorräder und Autos. Diese ermöglicht es, entlang der Bahnhofstrasse kleine, ruhige, teilweise beschattete Freiräume mit Aufenthaltsqualität zu erzeugen. Besonders hervorzuheben ist der attraktive, vom Verkehr vollständig entlastete Bereich zwischen Sust und Güterschuppen, welcher für die Stadt einen wesentlichen Gewinn darstellt. Nicht zuletzt wird auch im Betrachtungsperimeter auf dem Seeplatz eine gute Raumorganisation vorgeschlagen. Wenige niederschwellige Nutzungen werden konzentriert entlang den Geleisen angeordnet und erlauben zum See hin eine grosszügige freie Fläche mit vielfältigen Bespielungsmöglichkeiten.

Die Perrondächer entfalten aufgrund ihrer dominanten Konzeption eher nachteilige Auswirkungen auf das Ortsbild von regionaler Bedeutung sowie den Umgebungsschutz verschiedener Schutzobjekte. Der geforderte Sichtbezug zwischen Güterschuppen und Aufnahmegebäude sowie die Solitärwirkung der Bauten zwischen Strasse und Geleisen werden geschmälert. An der Südostecke des Aufnahmegebäudes ist der Übergang zur neuen Perrondachstruktur ungelöst.

Es werden keine näheren Angaben zum Umgang mit dem Schutzobjekt (gleisseitiges Vordach, Dachtragwerk, Rampen etc.) gemacht. Daher bestehen aus denkmalpflegerischer Sicht gewisse Vorbehalte. Der Umgang mit dem Güterschuppen weist jedoch in eine gute Richtung und hat das Potential, dieses Gebäude denkmalpflegerisch in die richtige Richtung zu entwickeln. Positiv zu werten ist der Verzicht auf die Ergänzung des Hausperrondachs. Die Wirkung des geschützten Aufnahmegebäudes erfährt dadurch keine Beeinträchtigung.

Der Beitrag schafft auf verkehrlicher Ebene ein stimmiges Ganzes. Die Veloparkierung wird entlang dem stadtseiti-



gen SOB-Perron logisch und effizient aufgereiht. Durch die Nutzung der südlich des Güterschuppens gelegenen Fläche für die Autoparkierung wird der Bereich der Bahnhofstrasse primär für die Bahnhofsvorfahrt (Kiss+Ride) genutzt. Die Zufahrt erfolgt zwischen der Sust und dem Hotel Seehof, was den Bereich zwischen Sust und Güterschuppen entlastet und den beiden Bauten eine attraktive, südliche Vorzone gibt.

Die architektonische Ausbildung der Personenunterführung ist einfach und folgt weitestgehend den betrieblichen und konstruktiven Anforderungen der zukünftigen Bahnhofsanlage. Für die behindertengerechten Aufgänge werden Lifte vorgeschlagen, was eine räumlich effiziente Lösung darstellt. Lobenswert sind die beiden Aufgänge auf die Stadtebene an den Enden der Unterführung, welche gedeckt und mit Tageslicht erhellt sind. Dadurch bewegt man sich in der Unterführung jeweils zum Licht hin, was eine einfache Orientierung erlaubt. Auch die darauffolgenden räumlichen Übergänge in den Stadtraum sind auf See- wie auf Stadtseite sinnvoll gelöst.

Die Konstruktion der Personenunterführungen erfüllt die Anforderungen sowohl hinsichtlich Dauerhaftigkeit und Unterhaltsfreundlichkeit wie auch hinsichtlich konstruktiver Ausbildung. Die Gleisstrogbreite ist im Bereich der Lifte mit 2 x 1.69 m minimal und muss in Kombination mit der aufgesetzten Perronkante konstruktiv sorgfältig ausgebildet werden. Der Bauvorgang ist nachvollziehbar dargestellt. Die Konstruktion berücksichtigt mit einer separaten Trägerplatte für die Abdichtung die hohen Anforderungen an die Dichtigkeit in einem anspruchsvollen Baugrund. Der Zugang zum Perron Gleis 8 ist aus Sicht mobilitätseingeschränkter Personen detailliert zu prüfen. Das Perron Gleis 8 ist ab der Bahnhofstrasse und aus der Personenunterführung nur über die stirnseitige Rampe beim Prellbock erreichbar.

Die architektonische Ausbildung der Perrondächer wird intensiv diskutiert. Zu würdigen ist die Absicht, den Dächern eine eigenständige und identitätsstiftende Erscheinung und damit der ganzen Bahnhofsanlage einen eigenen Charakter zu verleihen. Das Perrondach ist als Rahmenkonstruktion mit einem zentralen Längsträger und entsprechend steif angeschlossenen Stützen konzipiert. Der Stützenabstand ist mit 16 m bewusst grosszügig gewählt, um bezüglich Personenfluss optimale Verhältnisse zu schaffen. Die funktionalen Anforderungen an die Konstruktion hingegen sind ungenügend erfüllt, da die Höhenlage des Perronda-

ches (Unterkant Dachrand ca. + 4.60m) die Wartenden vor Witterungseinflüssen ungenügend schützt.

Die Konstruktion der Perrondächer mit Stahlstützen und Holzträger lässt Fragen offen. Die Ausbildung einer durchgehenden Konstruktion ohne Längsdilatation würde zusätzliche Zwängungen in das System eintragen. Allfällige Dilatationen im Längsträger wären hingegen in Bezug auf die erforderliche Torsionssteifigkeit anspruchsvoll. Die Aussage, dass der geschlossene Längsträger mit Revisionsöffnungen für innenliegende Leitungen zugänglich ist, wird hinterfragt. Punktuelle Inspektionen sind damit möglich, wohl nicht aber umfassende Unterhalts- bzw. Instandsetzungsarbeiten. Auch die Kragelemente weisen wie die Längsträger nicht zugängliche Hohlräume auf, was äusserst ungünstig ist.

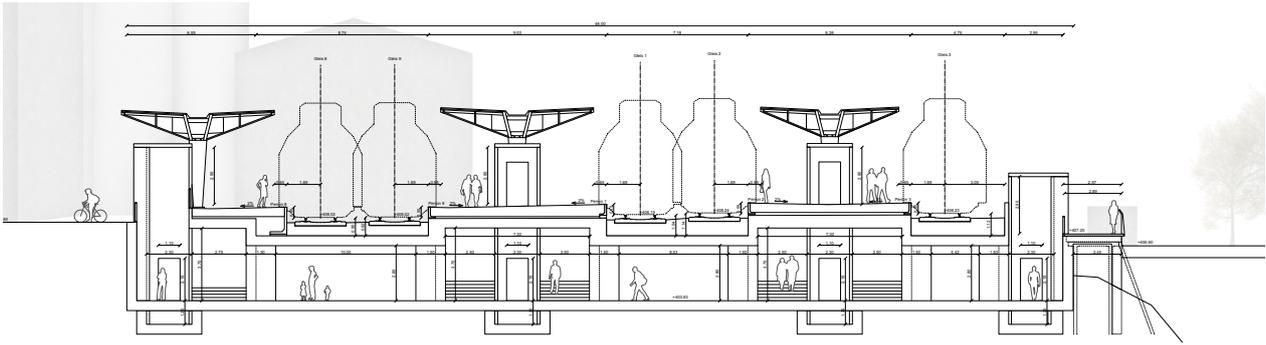
In der Weiterbearbeitung sind die Perronüberdachungen, auch die am bestehenden Hausperrondach, hinsichtlich Funktionalität, Konstruktion und allenfalls Materialisierung zu überarbeiten.

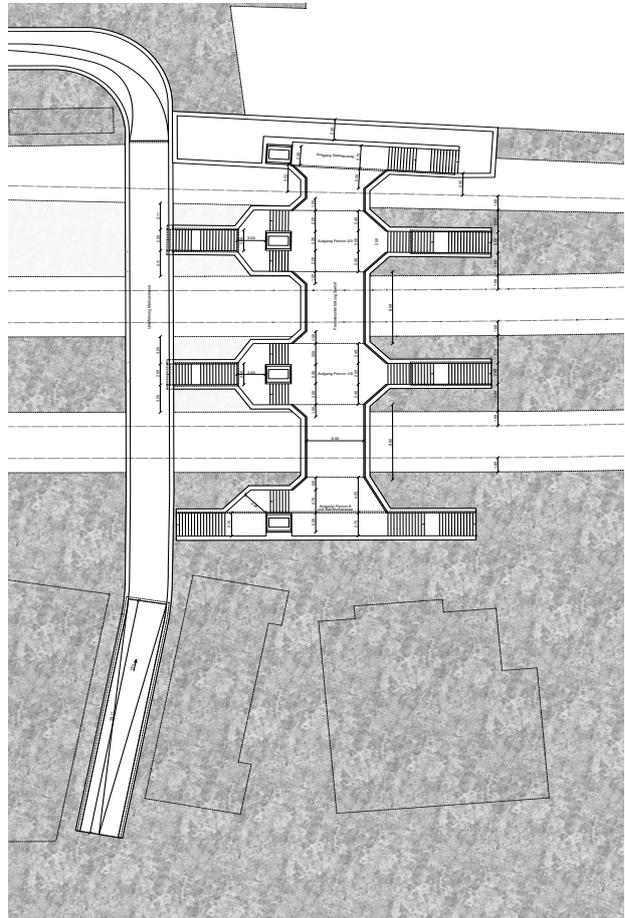
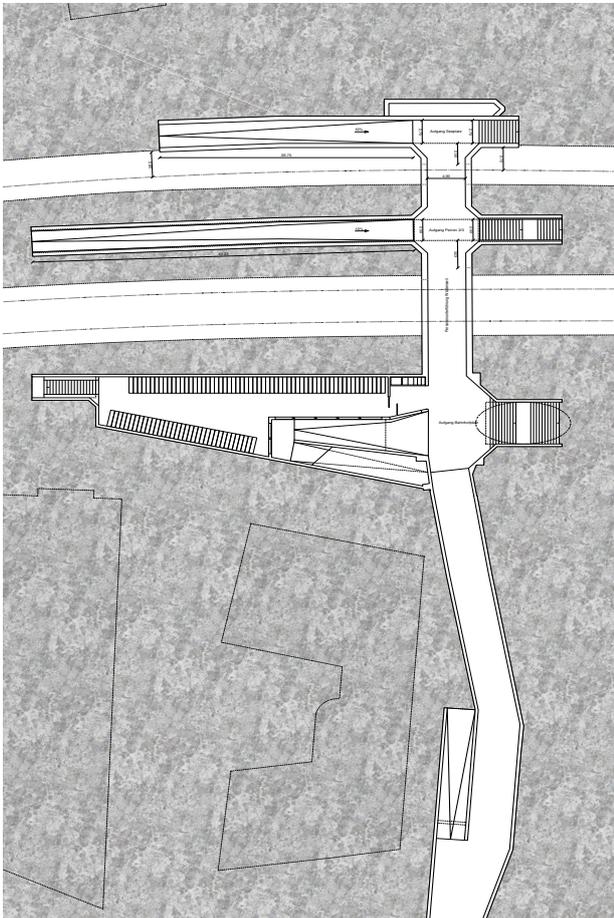
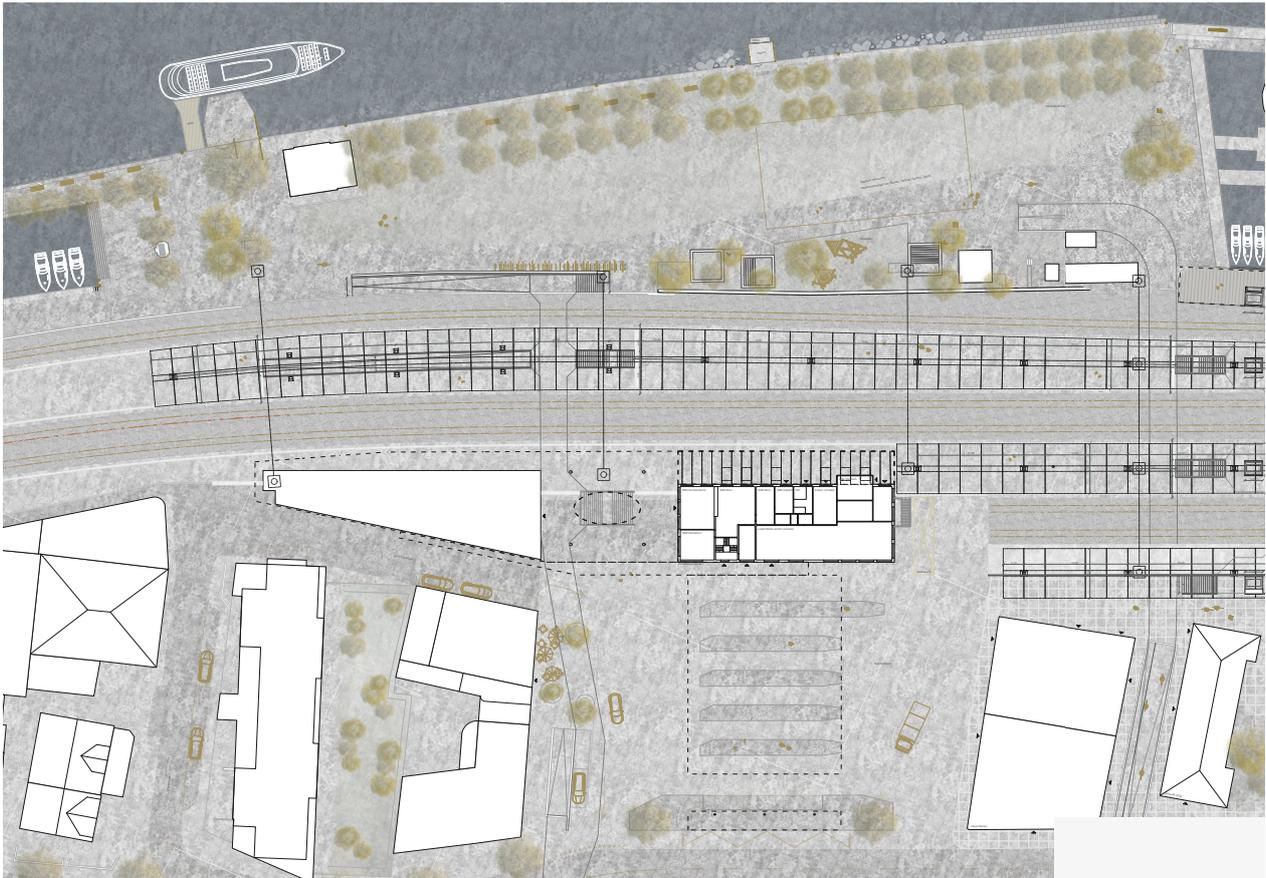
Die Aussagen zu den geforderten Nachhaltigkeitsthemen sind relativ minimal. Die grossformatigen Betonplatten fördern den Hitzeeffekt. Aufgrund der Freiraumgestaltung können die klima-adaptierten und biodiversen Pocket-Parks den Bahnhof aufwerten. Die Umsetzung der vorgeschlagenen nachhaltigen Logistik und Bauabläufe ist später zu prüfen.

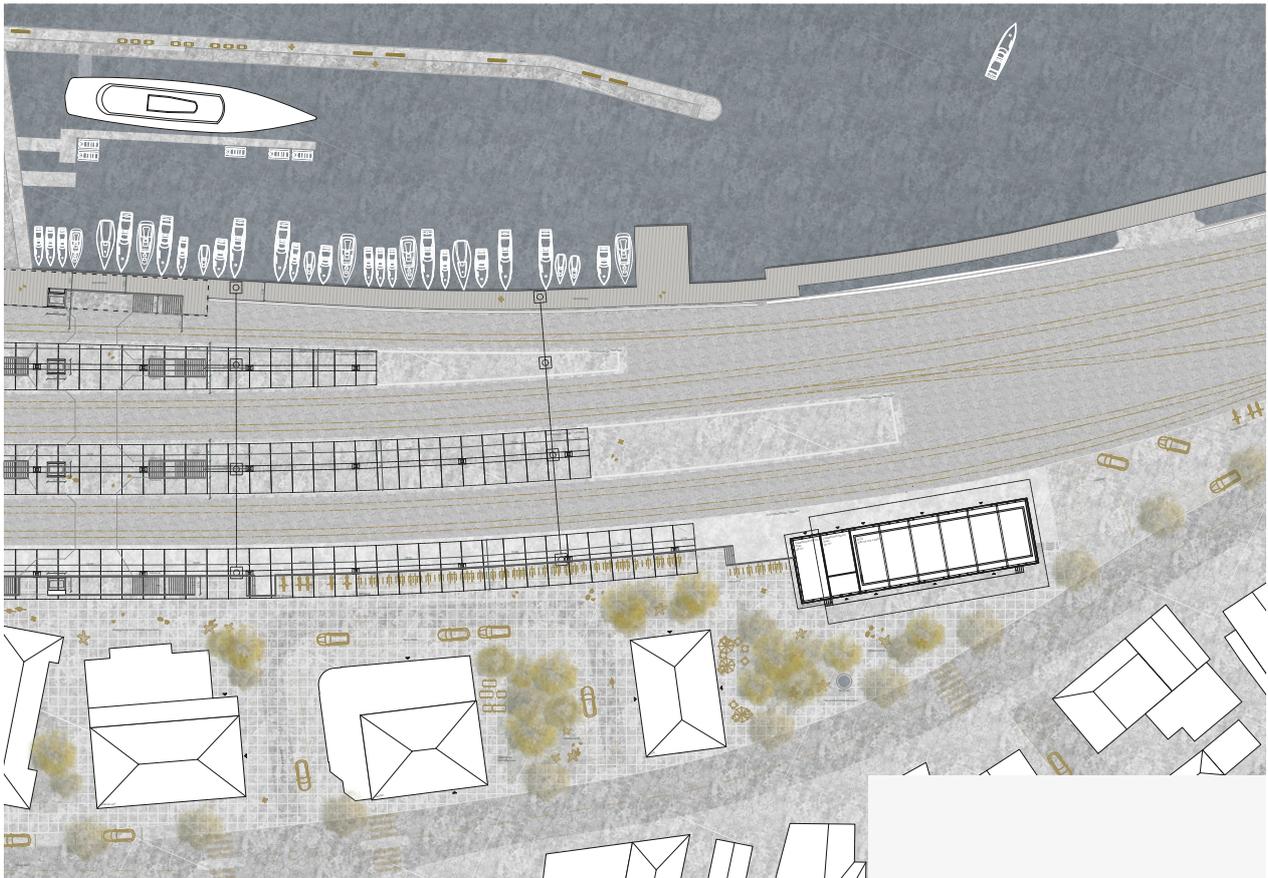
Die Erstellungskosten liegen vergleichsweise eher im unteren Bereich. In Bezug auf den Lebenszyklus ergeben sich ebenfalls eher tiefere Kosten, wobei davon ausgegangen werden muss, dass das Perrondach in Bezug auf die Dauerhaftigkeit optimiert wird.

Gesamtwürdigung

Das Projekt schlägt auf mehreren Ebenen gute Lösungen vor, welche auf einem klaren Gesamtkonzept basieren. Dem Projekt gelingt es, in den angrenzenden Stadtbereichen attraktive Freiräume mit Aufenthaltsqualität zu erzeugen und dadurch das ganze Bahnhofsgebiet aufzuwerten. Alle verkehrsbetrieblichen Zusammenhänge sind effizient und angemessen aufeinander abgestimmt. Auch die eigenständige architektonische Erscheinung der Perrondächer wird grundsätzlich gewürdigt, obwohl die Dächer in denkmalpflegerischer, funktionaler und konstruktiver Hinsicht zu verbessern sind.







Lightwalk

24

2. Rang / 2. Preis

Planerteam: PG km24

Dürig AG

Jean-Pierre Dürig, Guillermo Dürig, Tobias Noe

AFRY Schweiz AG

Martin O. Bachmann, Jephtha Ewason, Annika Zimmermann, Lucien Knöpfli, Claudio Ferro

B+S AG

Yves Gander, Cornel Weingartner, Michael Schläpfer, Heinz Suter

KuhnLandschaftsarchitekten GmbH

Stephan Kuhn

Reflexion AG

Rico Grob, Stefano Vegnuti

Amstein + Walthert AG

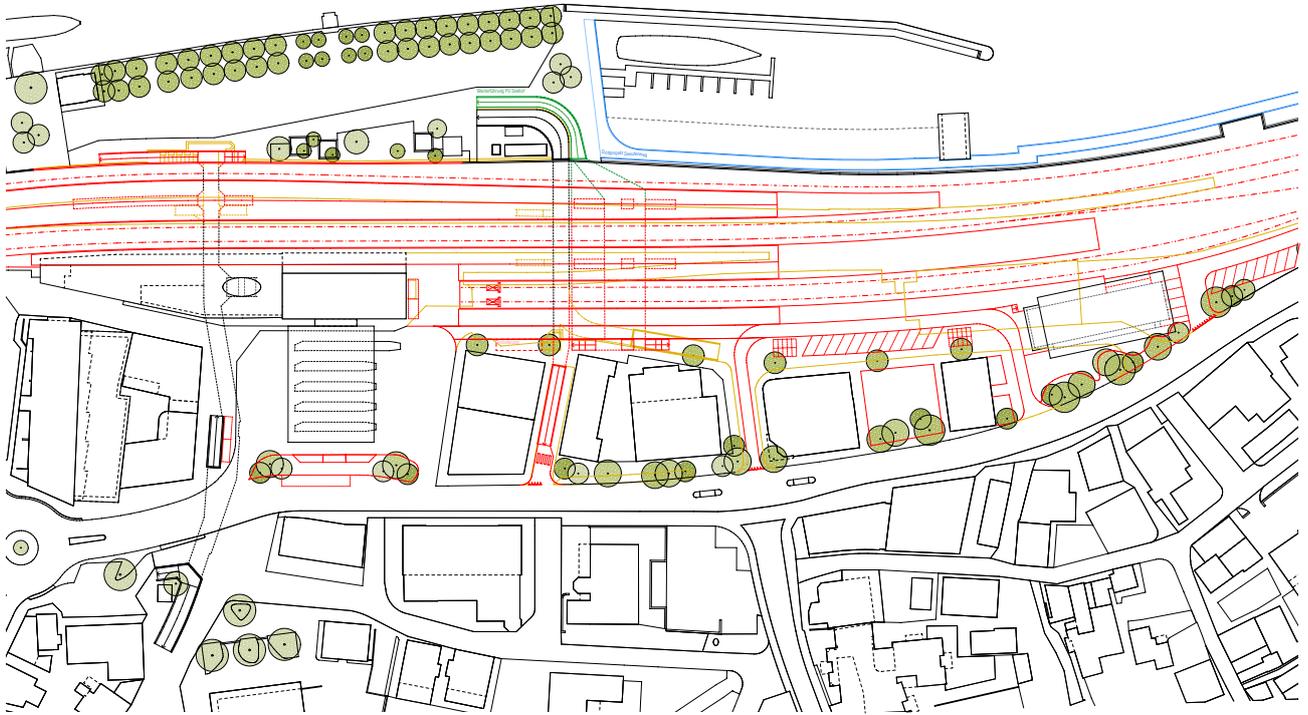
David Anderes

Mit konsequent pragmatischer Haltung verfolgt das Planungsteam das Ziel, die linearen, ganz unterschiedlichen Elemente eines Bahnhofs in einem Gesamtkonzept zusammen zu fügen. Mit minimalen, bewusst eingesetzten gestalterischen Mitteln werden die notwendigen Elemente zu einer nachvollziehbaren Ordnung gefügt und in den Kontext eingepasst.

Die neue Lage des Güterschuppens schafft im Zusammenspiel mit der Sust einen angemessenen Auftakt zum Bahnhofsareal, den 'Stadtplatz'. Die Freiraumgestaltung verspricht hier eine schöne Aufenthaltsqualität. Das Verlagern der Velos in die unterirdische Velostation und die gruppierten, gut angeordneten Parkplätze schaffen ein vielversprechendes Potenzial für den Stadtraum Bahnhofstrasse. Die klare Kante entlang der neuen Perrons öffnet den Blick auf die Perroninfrastruktur, bietet jedoch wenig Potential, um weitere Nutzungsanforderungen zu integrieren. Besonders augenfällig – und aus städtebaulicher Sicht nur schwer verständlich – wird dies beim stadtseitigen Zugang zur Personenunterführung Seehof. Treppen und Lift blockieren den Freiraum und dies an seiner engsten Stelle. Dafür wird sogar eine – wenn auch kleine – Übertretung gegen den Bebauungsperimeter in Kauf genommen. Auf der Seeseite verstärkt die vorgeschlagene Doppelführung der Rampe leider den bereits heute unangenehm grossen Einschnitt im Seeplatz.

Aufgrund der zurückhaltenden Konzeption der Perrondächer fallen die Auswirkungen der Gesamtanlage auf das Ortsbild von regionaler Bedeutung nur unwesentlich ins Gewicht. Dies ermöglicht es unter anderem, den Sichtbezug zwischen Güterschuppen und Aufnahmegebäude weitgehend zu erhalten.

Der Umgang mit dem Güterschuppen ist grundsätzlich positiv zu werten, auch wenn bei näherer Betrachtung einige Anforderungen des Denkmalschutzes nicht vollständig erfüllt sind, wie die Ergänzung des gleisseitigen Vordachs oder der Abbruch der inneren Raumstruktur Anbau. Kritisch zu hinterfragen ist der Umgang mit dem Hausperondach und dessen nördlicher Erweiterung. Das neue Dach, nur wenige Zentimeter über dem bestehenden Dach, beeinträchtigt die Wirkung des Aufnahmegebäudes in erheblichem Mass. Zudem wird die Substanz des historischen Perrondachs mit einer Stützenreihe durchstossen. Immerhin ist die Ablesbarkeit des Neuen im Verhältnis zum Bestehenden gewährleistet.



Die Erschliessung und Anordnung der Autoparkierung ist zweckmässig. Die Veloparkierung wird in einer unterirdischen Abstellanlage zwischen bestehender Personenunterführung Merkurstrasse und der neuen Personenunterführung Seehof vorgesehen, was grundsätzlich eine effiziente Lösung darstellt. Die Velostation ist zum heutigen Stand jedoch nicht finanziert. Als Zufahrt für die Velos wird die in die Merkurstrasse verlegte Rampe mitgenutzt, welche jedoch die Anforderungen für eine normgerechte Erschliessung mit der bestehenden Höhe nicht erfüllt.

Die Einbettung der Personenunterführung in den lokalen Kontext wird mit einer konsequent pragmatischen Haltung denn auch zu grossen Teilen umgesetzt. Der Zwischenraum der bestehenden und neuen Unterführung wird geschickt als Velostation genutzt. Mit der direkten Zugänglichkeit zu den Perrons ist die Velostation attraktiv angeordnet und spielt wertvollen Raum auf der Stadtebene frei. Allerdings müsste die Gesamtanlage aufgrund der nicht vorhandenen Finanzierung auch ohne diese Velostation funktionieren können. Die Jury beurteilt die Machbarkeit der Anlage ohne Velostation und mit oberirdischer Veloparkierung als herausfordernd. Die Personenunterführung an sich wirkt hingegen grosszügig und übersichtlich. Neben der Materialisierung mit leichten und schimmernden Oberflächen erzeugt die geschickte Lichtführung eine sehr angenehme räumliche Atmosphäre.

Die lichte Raumhöhe der Personenunterführung Seehof ist mit durchgehend 2.80 m angegeben. Die Norm fordert jedoch bei längeren Unterführungen mindestens punktuell (hier im Perronbereich) höhere Lichtmasse. Absätze in der Deckenunterkante würden notwendig. Es würde sich damit in architektonischer und konstruktiver Hinsicht eine andere Ausprägung ergeben. Die Anschlüsse der Baugrubensicherungen an die im Bestand vorhandenen Spundwände entlang der Personenunterführung Merkurstrasse sind ausführungstechnisch sehr anspruchsvoll, aber machbar.

Die kubischen, schlichten Perrondächer strahlen eine kräftige Eleganz aus und fügen sich schlüssig ins Gesamtkonzept ein. Gebaut wird, was bestellt ist. Die feine farbliche Differenzierung zwischen SBB-Dächern und denjenigen der SOB verleiht dem reduzierten Charakter der neuen Bahnanlage eine spielerische Note. Der Abstand zur Seitenfassade des Aufnahmegebäudes schafft eine städtebaulich schöne Fuge.

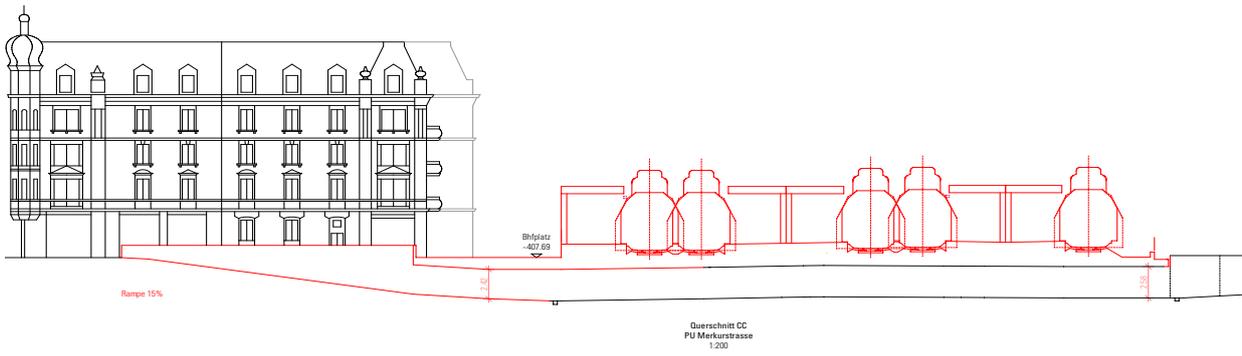
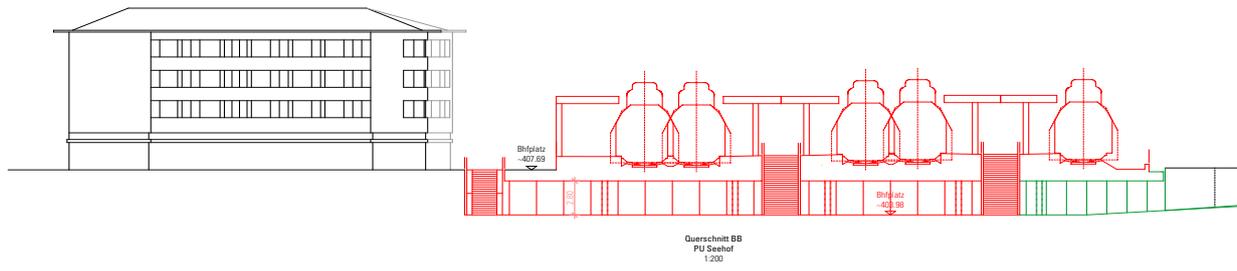
Bei der Konstruktion der Perrondächer mit zentrischen Abstützungen scheint der Längsträger (H-Profil) für Torsionslasten aus asymmetrischen Einwirkungen (Wind, Schnee) ungeeignet. Die Dächer wirken aufgrund ihrer Farbgebung und Fugenausbildung als eine Addition zweier L-förmiger Konstruktionen. Dies ist jedoch in formaler und statischer Hinsicht nicht erwünscht. Die Dächer weisen ansonsten eine klassische konstruktive Ausbildung auf, welche in Bezug auf Dauerhaftigkeit und Unterhalt positiv beurteilt werden.

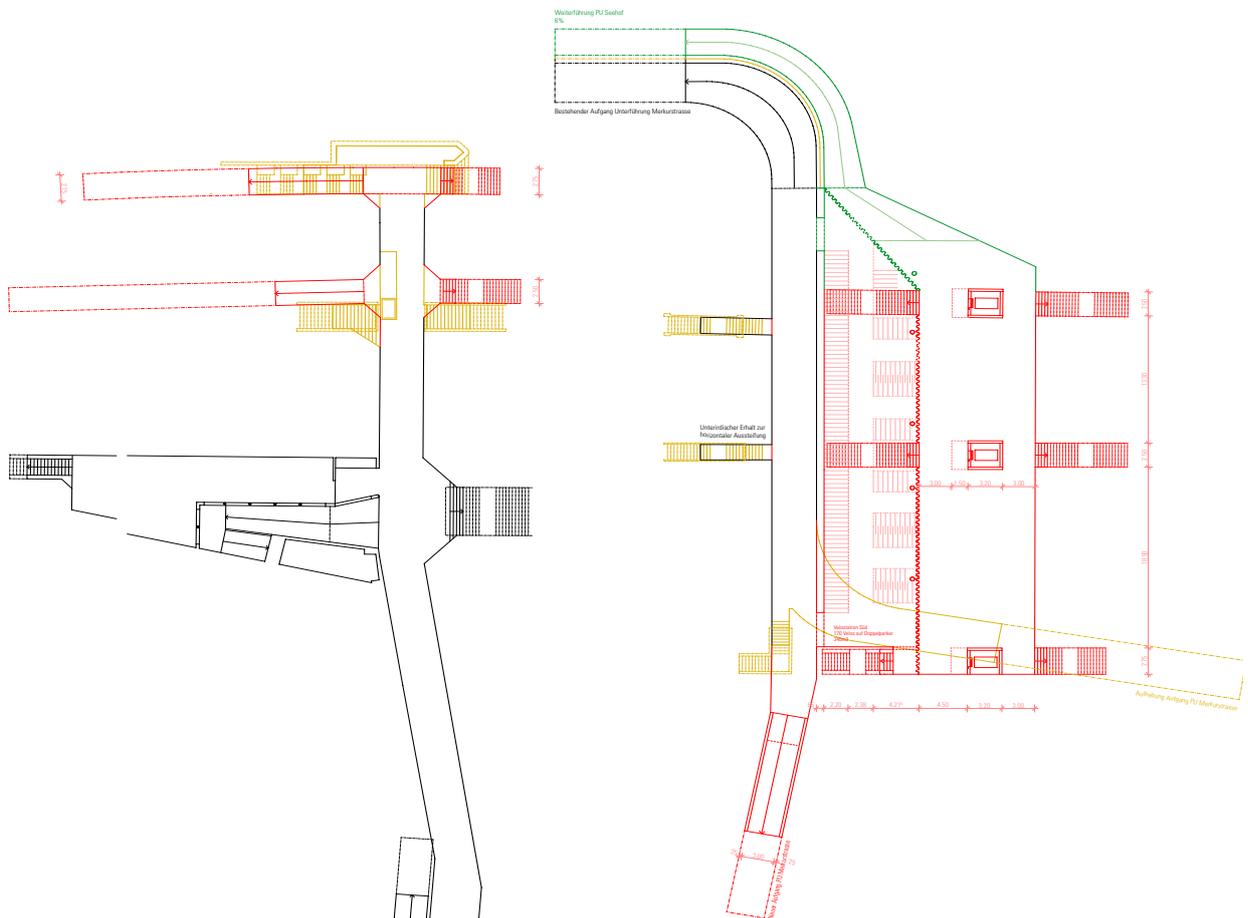
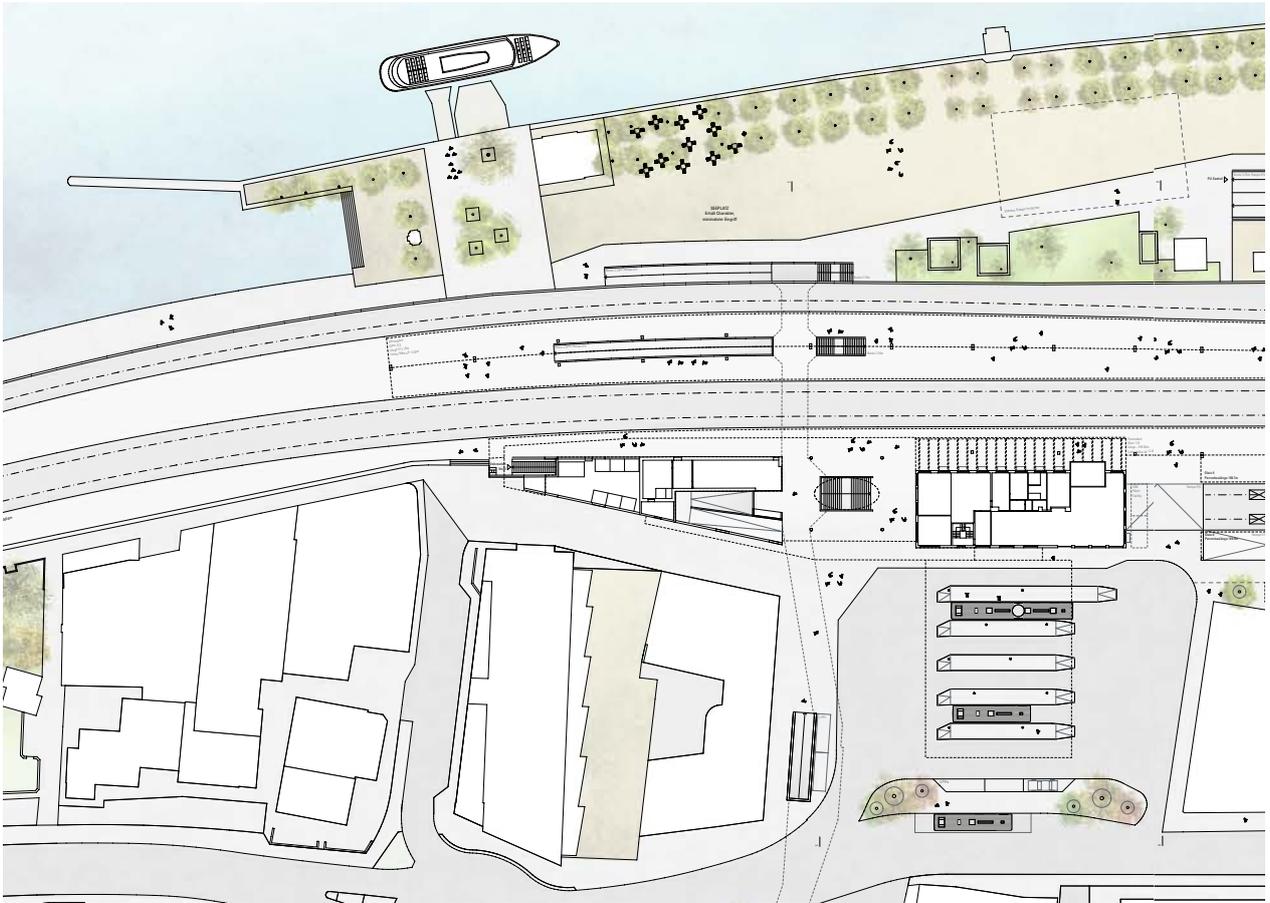
Das Thema Nachhaltigkeit wird in allen drei Dimensionen – Materialisierung, Stadtklima und erneuerbare Energien – aufgegriffen und konkrete Massnahmen vorgeschlagen. Der hohe Anteil an Beton, Stahl und anderen Metallen sowie der Anteil versiegelter Flächen ist optimierbar. Mittels Mitsprache/Einbezug der Bevölkerung und einem Future-City-Ansatz wird auf die soziale Nachhaltigkeit verwiesen, wobei offengelassen wird, was dieser Ansatz meint.

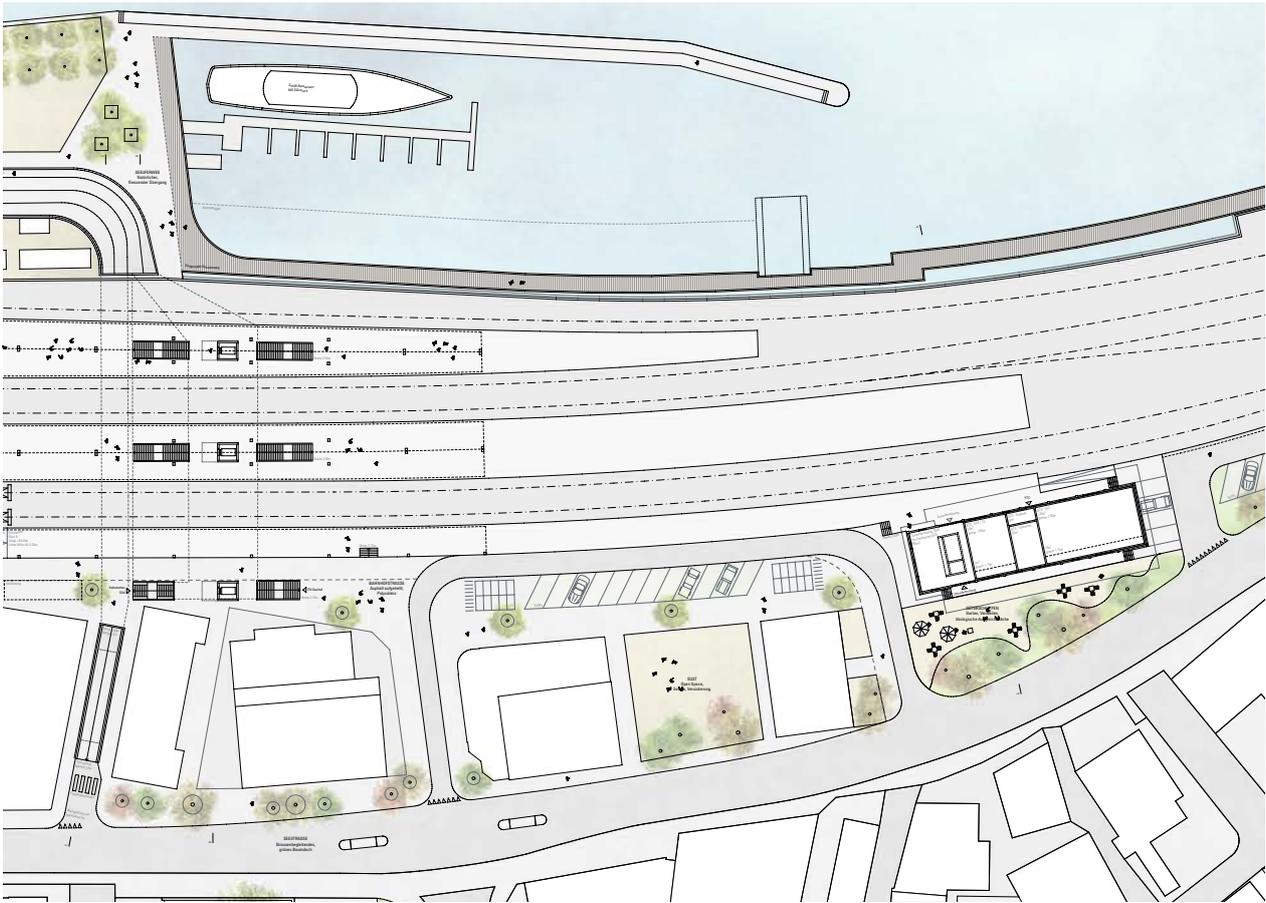
Die Erstellungskosten liegen im mittleren Bereich, wobei die Velostation miteingerechnet ist.

Gesamtwürdigung

Trotz komplexer Rahmenbedingungen und Anforderungen gelingt es, eine in grossen Teilen ansprechende Gesamtanlage vorzuschlagen. Bezüglich Ausschöpfung des an sich geschaffenen, stadträumlichen Potenzials stellt sich die Frage, ob die verfolgte, konsequent pragmatische Haltung die gewünschte Wirkung entfalten kann. Die Unklarheit bezüglich Finanzierung der unterirdischen Velostation ist als erheblicher Nachteil dieses Vorschlages zu werten. Als wertvollen Beitrag sind die umfassenden und zeitgemässen Überlegungen zur Nachhaltigkeit zu würdigen.







ausgeschieden im 1. Rundgang

Planerteam: Planerteam MERKUR

Bächi Steiner Architekten AG
Adrian Bächi, Tanja Schneider

Locher Ingenieure AG
Christoph Schlatter, Monika Kalt, Janique Kälin, Katrin Humm, Christoph Weiler

Studio 2021 GmbH
Samuel Aebersold, Daniel Itten, Alvaro Sardà

Hager Partner AG
Karol Kruk

HDZ Elektroingenieure AG
Christoph Lehmann

Das Projekt LUX schlägt vor, die neue Personenunterführung südlich und sehr nahe des bestehenden Aufnahmegebäudes anzuordnen. Dadurch sollen die Personenströme beidseitig des Aufnahmegebäudes konzentriert, auf den angrenzenden Bahnhofplatz ausgerichtet und dieser dadurch stadträumlich gestärkt werden. Demgegenüber soll die Bahnhofstrasse entlastet und als attraktiver Aufenthaltsbereich aufgewertet werden. Diese Konzeptabsichten erweisen sich als problematisch. Einerseits bedingt diese Konzeption eine Kürzung der Kopfgeleise 8 und 9, was aus betrieblichen Gründen nicht zulässig ist. Andererseits erschwert die nach Norden verschobene Lage der Personenunterführung die wichtige Umsteigefunktion von der SBB zur SOB wesentlich. Während eine Stärkung des Bahnhofplatzes verständlich wäre, ist weiter bedauerlich, dass die Freiräume zwischen Bahnhof- und Seestrasse trotzdem den verschiedenen Verkehrsträgern mehrheitlich überlassen und hier keine erkennbaren Aufenthaltsqualitäten geschaffen werden. Insgesamt erzeugt die besondere Anordnung der Personenunterführung keine Vorteile.

Der Umgang mit dem Seeplatz hingegen wird gewürdigt. Dass entlang den Geleisen die Wegführung und kleinere niederschwellige Nutzungen konzentriert angeordnet werden, ermöglicht die Ausbildung einer grosszügigen Spielwiese mit vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten.

Aufgrund ihrer dominanten Konzeption entfaltet die das Aufnahmegebäude vollständig umgebende Dachfläche nicht nur negative Auswirkungen auf das Ortsbild von regionaler Bedeutung, sondern auch auf den denkmalpflegerischen Umgebungsschutz des Aufnahmegebäudes. Zudem beeinträchtigt sie den geforderten Sichtbezug zum Güterschuppen.

Der Umgang mit dem Güterschuppen wirft in denkmalpflegerischer Hinsicht grundsätzliche Fragen auf. Die vorgeschlagene Raumaufteilung steht im Widerspruch zum additiven konstruktiven Tragwerks- und Raumprinzips des Schuppens.

Da die heute südlich des Güterschuppens genutzte Parkierung zur Biodiversitätsfläche transformiert wird, werden die geforderten Parkfelder in den Zwischenräumen zwischen Sust und Hotel Seehof angeordnet, was die räumlichen Qualitäten einschränkt. Die kombinierte Nutzung der



Strassenunterführung mit den Perronzugängen führt zu neuen Fragestellungen. Insbesondere ist zu klären, ob die gleichzeitige Nutzung durch Motorfahrzeuge und Personen entsprechende Massnahmen, beispielsweise eine Zonierung in Brandabschnitte, erfordern würde. Die Kombination ergibt unterirdische Zwischenräume, welche für Veloabstellplätze genutzt werden. Grundsätzlich eine effiziente Lösung, wobei die Velostation zum heutigen Stand nicht finanziert ist. Die neue Strassenquerung stellt eine normgerechte Erschliessung für die Velos sicher.

Die räumliche Ausbildung der Personenunterführung weist für sich betrachtet einige Qualitäten auf. Insbesondere die grosszügige Raumbreite der Unterführung, die direkte Wegführung für die Fussgänger zum Seeplatz sowie die diskrete Anordnung der Auffahrtsrampe zum Seeplatz hin, würden durchaus überzeugen. Auch die kompakte Anordnung von Unterführung, Veloparkierung und Velo- und Autorampe haben einige Vorteile.

Im Personenbereich wird die Durchfahrtshöhe unterhalb der Perrons erhöht, um die Normanforderungen zu erfüllen. Die sich dadurch ergebenden Unterzüge werden statisch sinnvoll genutzt.

Die Erstellung der grossen Unterführung ist aufwändig. Sie überschneidet sich in der Situation mit der bestehenden Personenunterführung Merkurstrasse im Bereich der künftigen SOB-Gleise. Aufgrund der Anforderung an dichte Baugrubenabschlüsse ist dies sehr anspruchsvoll. Die Erschliessung der Perrons ist nicht in allen Bauphasen gewährleistet, weshalb temporäre Perronzugänge mittels einer Passerelle sowie Provisorien für die Zufahrt und Zugänge zum Seeplatz vorgesehen werden müssten.

Das Kennwort verweist auf die angestrebte architektonische Wirkung der Perrondächer. Die Verfasser entwickeln eine mehrschichtige Struktur, indem die Stützen in zwei Reihen zueinander versetzt sind und eine raumprägende Trägerrostkonstruktion mit einer transluzenten PV-Anlage vorsieht. Die Konstruktion erweist sich aufgrund der versetzten Stützenanordnung als konstruktiv anspruchsvoll. Auch die biegesteifen Anschlüsse von Längsträgern an die massgleichen Rundstützen erscheinen aufwändig. Die Rundstützen sehen integrierte Elektrozuleitungen und Entwässerung vor, was aufgrund der Auswechselbarkeit und Inspizierbarkeit angepasst werden müsste. Die Licht-

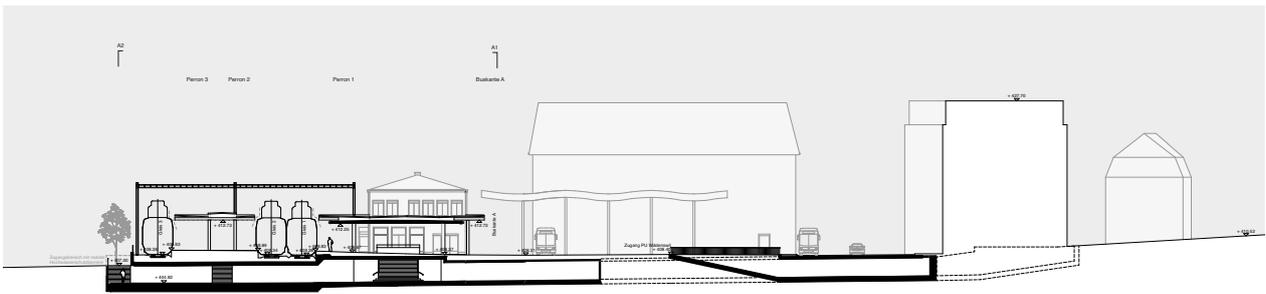
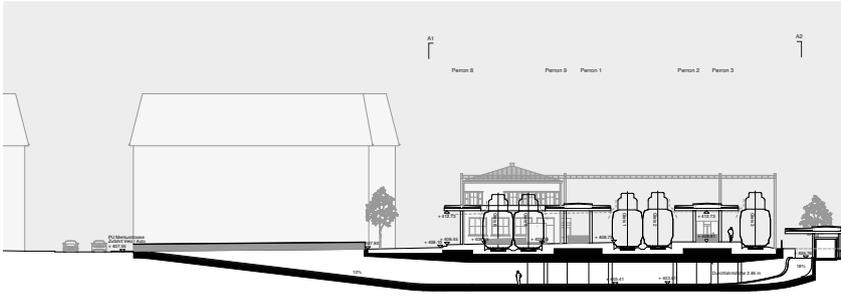
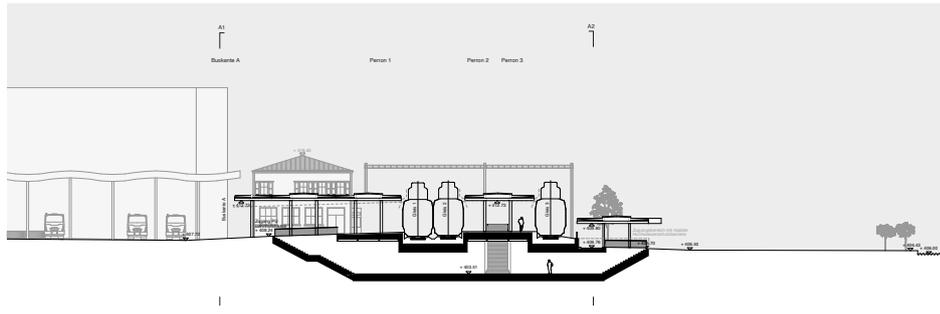
durchlässigkeit schafft zwar eine helle Untersicht und ist lobenswert, insgesamt erscheint die gewählte Konstruktion machbar, konstruktiv aber nicht optimal und vermag die Jury gestalterisch nicht zu überzeugen.

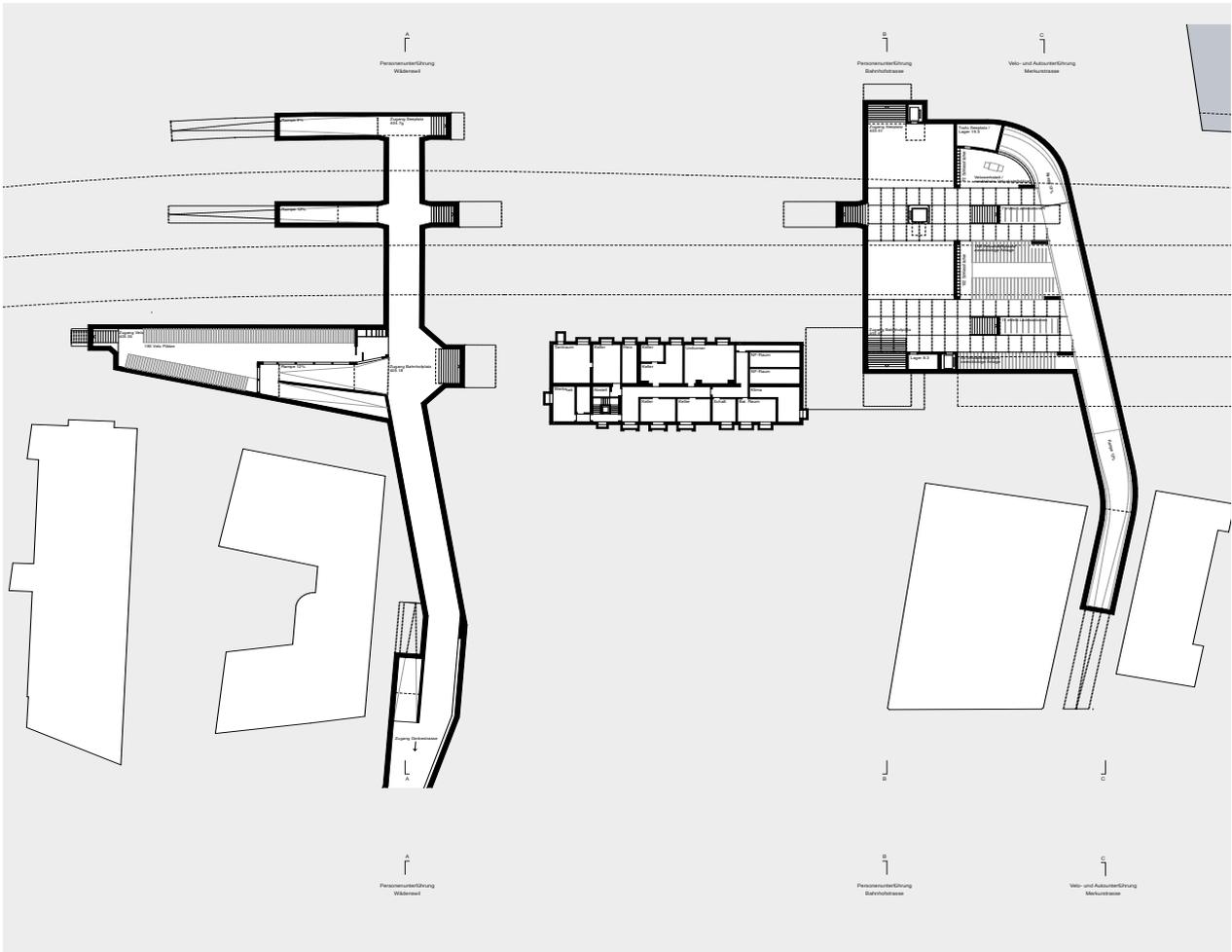
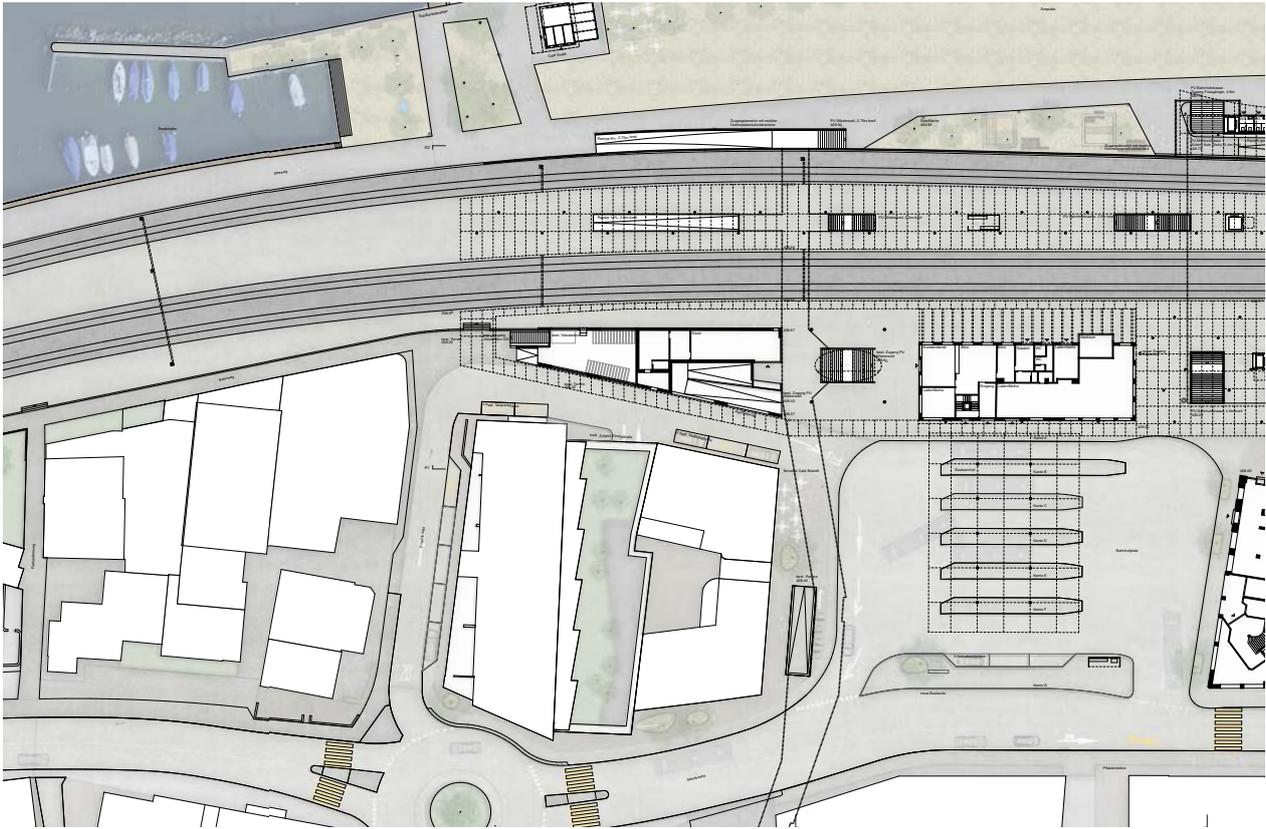
Es werden viele konkrete Massnahmen zur nachhaltigen Materialisierung, zum Stadtklima und erneuerbaren Energien vorgeschlagen. Die transparente In-Dach-PV-Anlage ist aus funktioneller Sicht bei Perronanlagen nicht möglich. Mit dem Entscheid des Ersatzes der bestehenden Unterführung Merkurstrasse werden jedoch grundsätzliche Nachhaltigkeitsprinzipien nicht berücksichtigt.

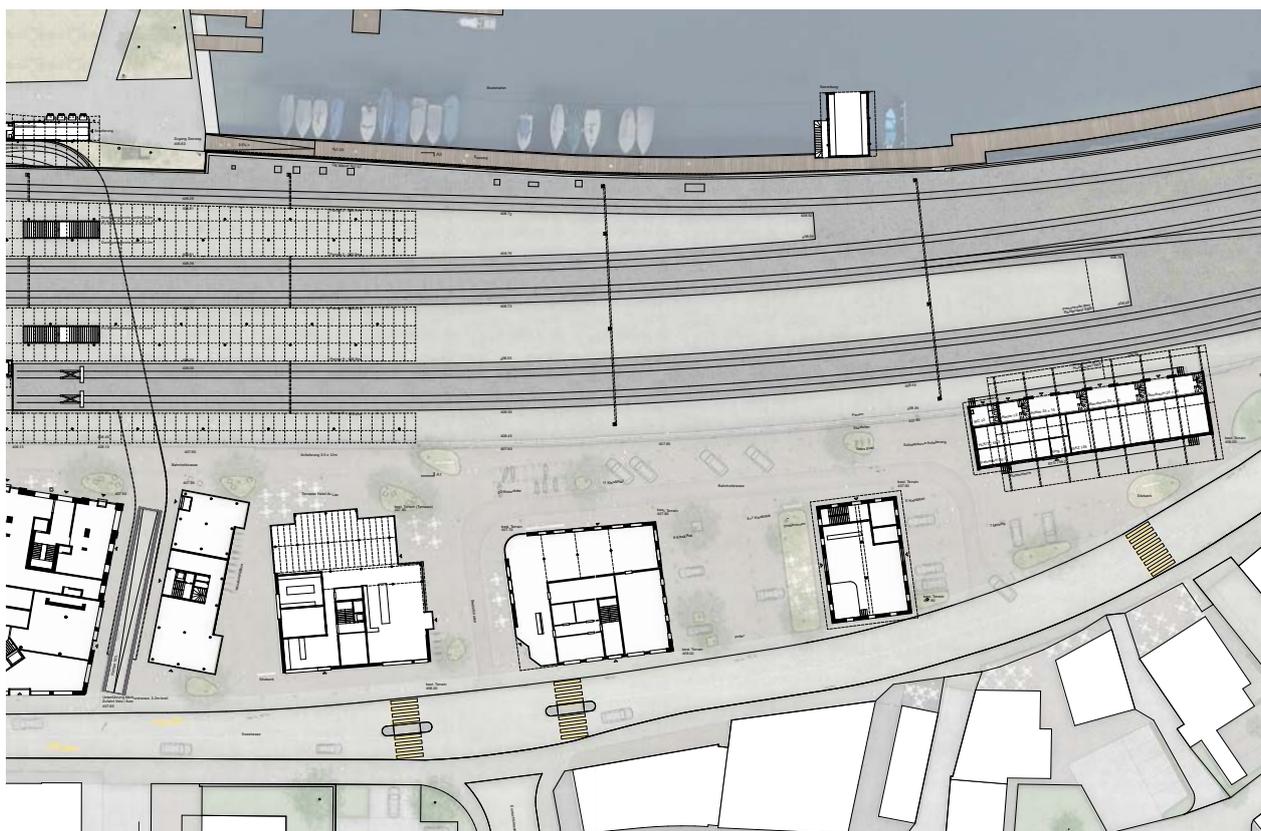
Aufgrund der grosszügigen Unterführung und der Neuerrichtung der Zufahrt zum Seeplatz mit Rückbau der bestehenden Personenunterführung Merkurstrasse liegen die Erstellungskosten im oberen Bereich, wobei die Veloabstellplätze durch die Stadt Wädenswil finanziert werden müssten. Die Dachkonstruktion wird aufgrund der flächigen Ausdehnung aber auch aufgrund des anspruchsvollen Trägerrostes finanziell ebenfalls im oberen Bereich angesiedelt.

Gesamtwürdigung

Einzelne Aspekte des Projekts LUX sind diskussionswürdig und lobenswert. Gesamthaft schafft die Anordnung der Personenunterführung aber grosse betriebliche Nachteile und erzeugt keine Vorteile für die Qualität der Freiräume im Stadtraum. Die grosse unterirdische Anlage und der damit verbundene Abbruch der bestehenden Unterführung weist in Bezug auf Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit deutliche Nachteile auf. Nicht zuletzt kann auch die mehrschichtige Konstruktion der Perrondächer nicht überzeugen.







Maison du Lac

36

ausgeschieden im 1. Rundgang

Planerteam: Planergemeinschaft PG 8820

F. Preisig AG

Markus Schneider, Christian Hofmann, Claus Dannemann, Stefan Lüthi, Sören Rohweder

Theo Hotz Partner AG

Peter Berger, André Calvete

vetschpartner Landschaftsarchitekten AG

Jürg Zollinger, Stefanie Schaufelberger, Elisabeth Touskas

HEFTI. HESS. MARTIGNONI. Zürich AG

Alfred Sax, Ovidiu Petrisor

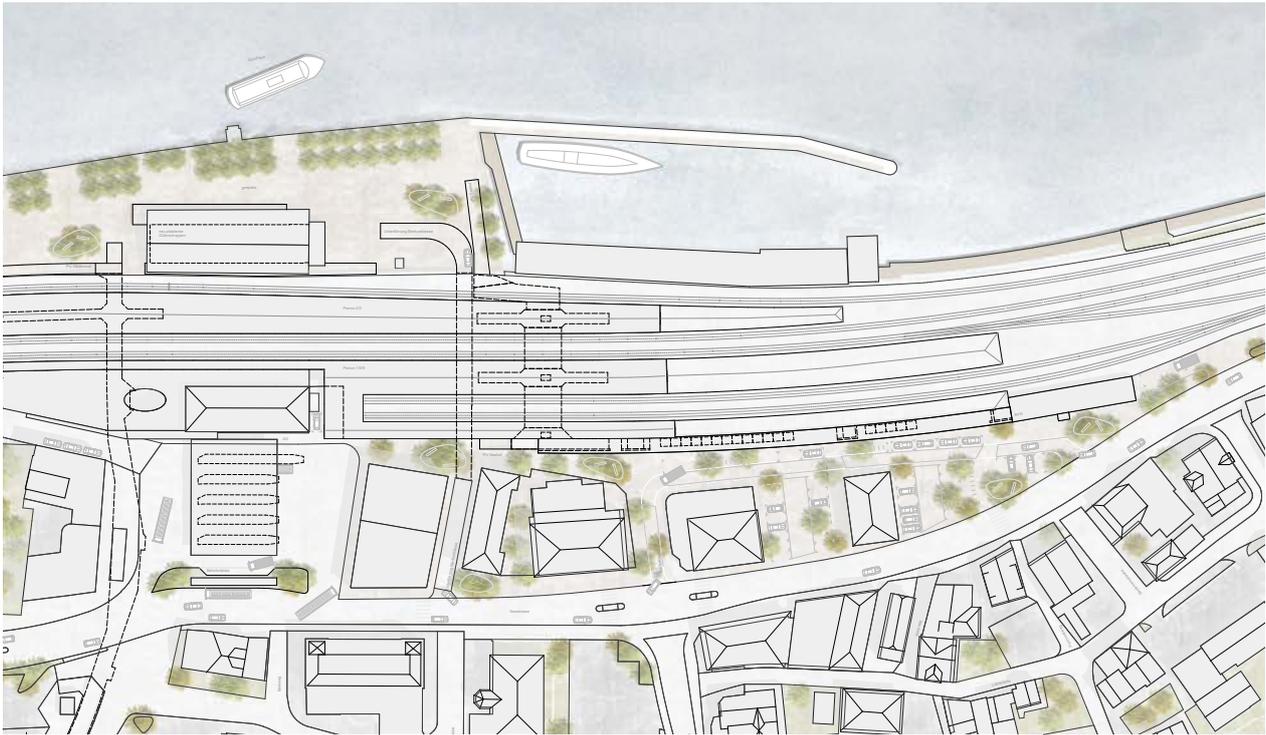
Maison du Lac – das Kennwort ist Programm. Der Vorschlag, den Güterschuppen auf den Seeplatz zu versetzen, überrascht und weckt Erwartungen. Überrascht, weil der vorgegebene Bearbeitungsperimeter zumindest teilweise verletzt wird. Weckt Erwartungen, in dem man sich eine Aufwertung des aktuell eher vernachlässigten Seeplatzes verspricht und gleichzeitig den räumlichen Befreiungsschlag für die neu deutlich verschmälerte Bahnhofstrasse erhofft.

Beim näheren Hinsehen werden die Erwartungen allerdings kaum erfüllt. Aus städtebaulicher Sicht erweist sich das Gebäude an dieser Lage als zu gross. Anstatt den Seeplatz als städtischen Raum aufzuwerten, segmentiert es ihn zu stark und nimmt ihm seine grosszügige Weite. Kommt man per Schiff nach Wädenswil, liegt der Zugang zur neuen Personenunterführung versteckt hinter dem Güterschuppen. Darüber hinaus beschneiden die beiden Rampen – bestehend und neu – den ganzen Platzbereich und verhindern eine selbstverständliche Wegführung hin zum Seeuferweg.

Der stadtseitig freigespielte Raum vor der Sust und die Bahnhofstrasse werden zur Begegnungszone. Die Fassung der Bahnhofstrasse durch den Perron der neuen Gleisanlage für die SOB wird mit einer eigentlichen Raumschicht angenehm selbstverständlich akzentuiert. Die mögliche Aufwertung dieses städtischen Raumes mit Bauminseln und locker gestreuten Baumpflanzungen wird durch die Anzahl und Anordnung der Parkplätze jedoch in Frage gestellt.

Den Abschluss des neuen Freiraums bildet der Neubau für die Bahntechnik, die gemäss Programm im Güterschuppen vorgesehen gewesen wäre. Über die kubische Ausformulierung hinaus werden zu diesem Gebäude keine gestalterischen Aussagen gemacht. Ob es die angemessene Antwort auf einen neuen Auftakt zum Bahnhofsareal von Richterswiler Seite her bilden kann, wird bezweifelt.

Das Ortsbild von regionaler Bedeutung erfährt durch die Platzierung des Güterschuppens auf dem Seeplatz eine erhebliche Beeinträchtigung. Der ungeschmälert als Freiraum zu erhaltende Seeplatz wird mit einem grossen Bauwerk belegt. Damit geht der mit dem Giebel des Güterschuppens markante Abschluss des Ortsbilds im Spickel zwischen Geleisen und Strasse verloren.



Aus denkmalpflegerischer Sicht wird der Güterschuppen durch seine Platzierung aus seinem ursprünglichen funktionalen Kontext – Warenumschlag zwischen Schiene und Strasse, Rampenhöhe 1.20 m – losgelöst und im Sinne einer nicht nachvollziehbaren Anekdote isoliert. Auch die geplante Nutzung und die damit verbundenen Eingriffe an Fassade und Sockel sind kaum mit dem Schutzzweck in Einklang zu bringen. Zu hinterfragen ist auch der Umgang mit dem Hausperrondach, da es das Aufnahmegebäude in seiner Wirkung und das historische Perrondach in seiner Substanz beeinträchtigt.

In der Funktionsschicht entlang des stadtseitigen Perrons der SOB wird die Veloparkierung logisch angeordnet. Die Erschliessung der Autoparkierung erfolgt südlich des Güterschuppens gemäss Vorgaben. Um die geforderte Anzahl Parkfelder zu realisieren, werden alle Zwischenräume genutzt, was einen attraktiven Bahnhofraum Süd verunmöglicht.

Die Anpassungen an der Personenunterführung Wädenswil ist mit dem neuen Aufgang zum See hin mit Naturlicht erhellt und ansprechend.

Die neue Personenunterführung Seehof überzeugt durch ihre Lage und die übersichtliche, räumlich grosszügige Gestaltung. Der Zugang zum See erfolgt über eine Rampe, deren Anordnung zusammen mit der bestehenden Rampe aus der Unterführung Merkurstrasse jedoch ungelöst wirkt. Von Seiten der Bahnhofstrasse kann die Personenunterführung nur über Treppen erreicht werden. Mobilitätseingeschränkte Personen aus und zur Bahnhofstrasse müssen somit Umwege in Kauf nehmen, um die Personenunterführung zu erreichen.

Ein eigenständiges Element bilden die Perrondächer aus Schichtholzplatten und einer einfachen Stahlkonstruktion. Die Höhe der Perrondächer könnte reduziert und näher zum Lichtraumprofil herangeführt werden. Das Stahltragwerk ist klar gegliedert und einfach im Unterhalt.

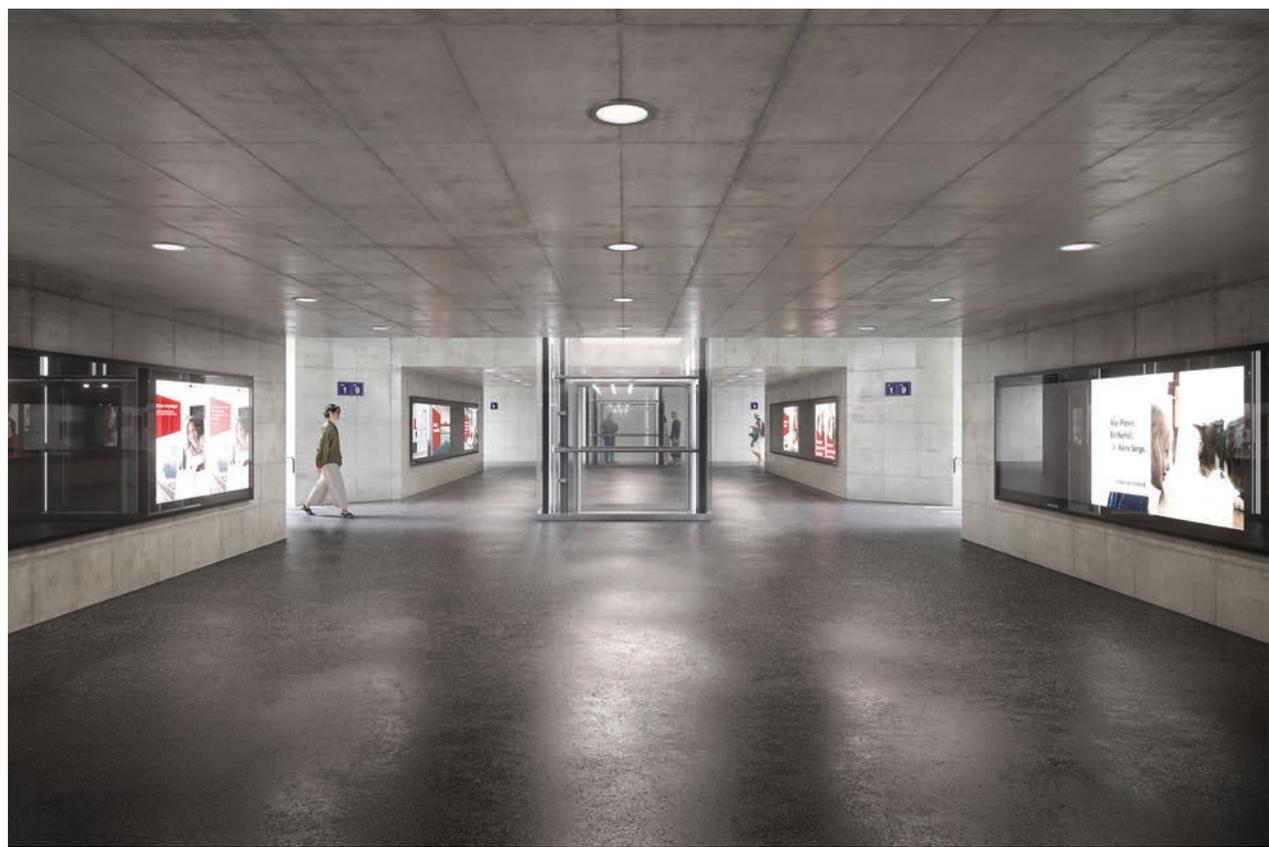
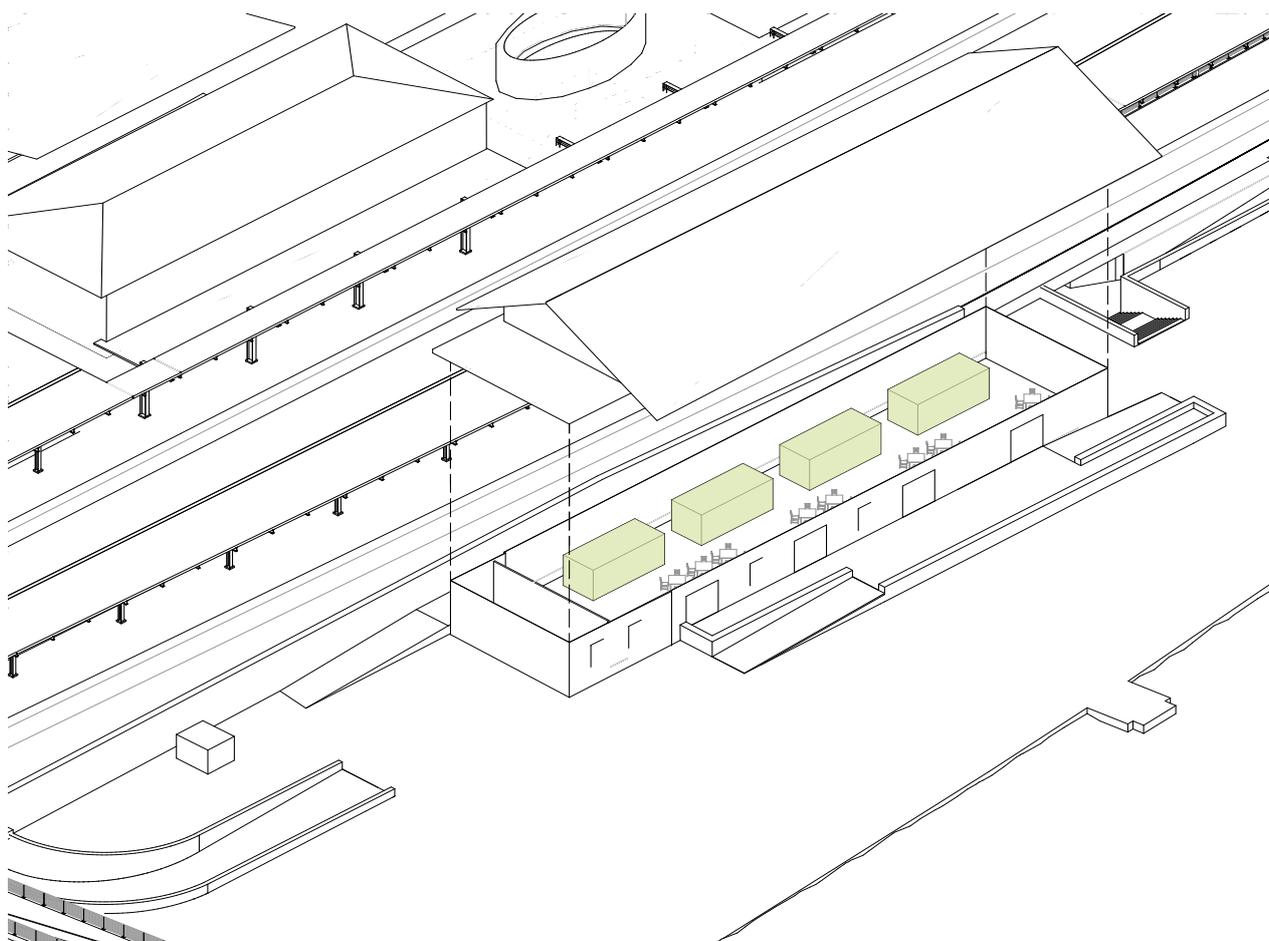
Die Anbieterin versteht Nachhaltigkeit als «kohärente Architektur». Es werden praktisch keine konkreten Massnahmen für die Stossrichtungen kreislauffähig und klimaneutral vorgeschlagen. Die extensive Begrünung ist aus funktioneller Sicht an Perronanlagen nicht gewünscht.

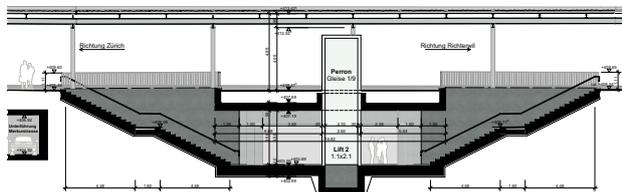
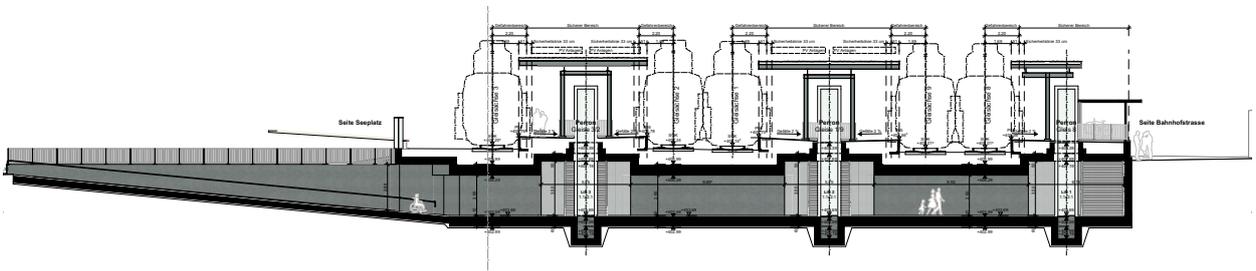
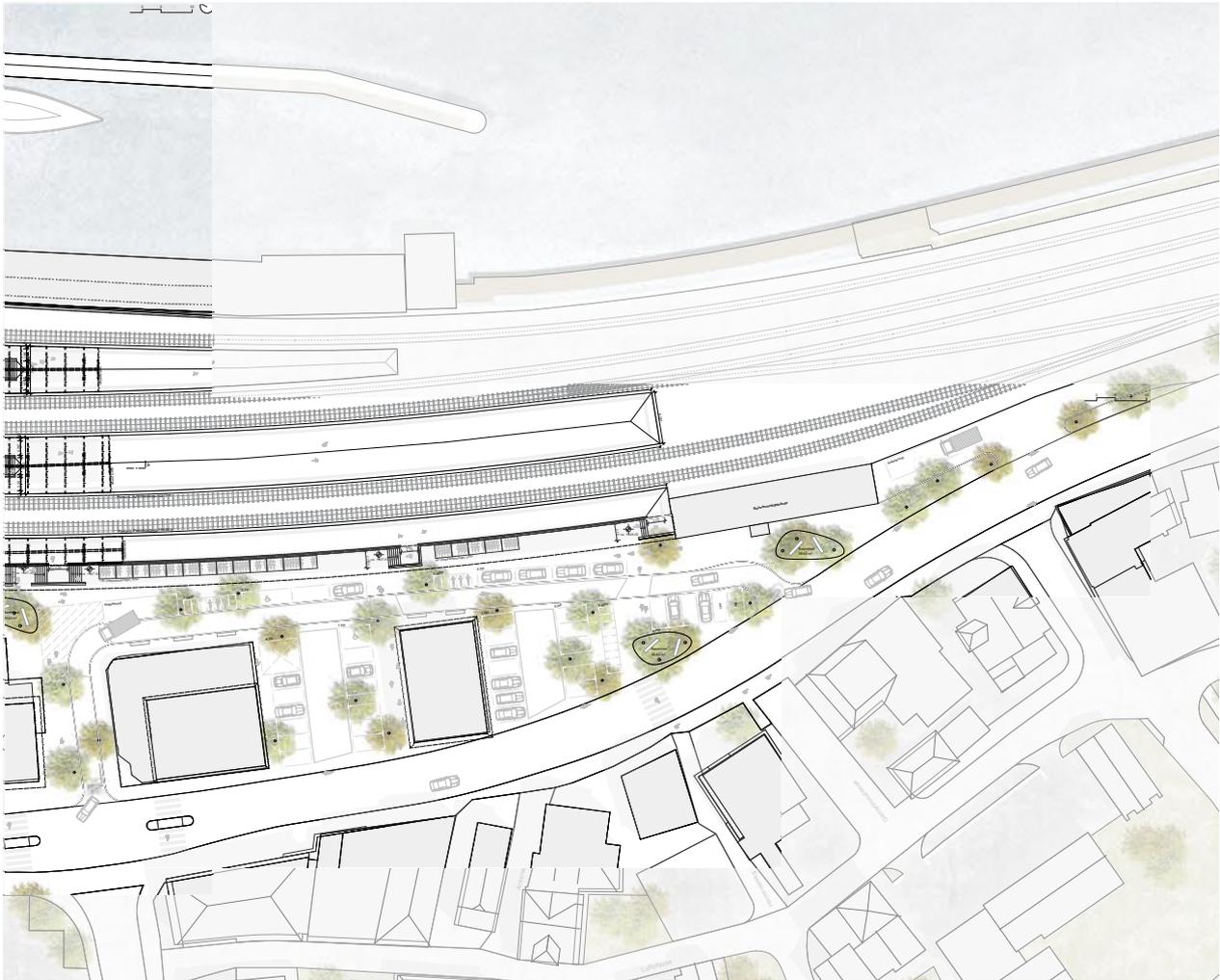
Alle Unterquerungen der Bahn sind mit den angedachten Bauphasen vereinbar, robust ausgebildet und entsprechen den Unterhaltsanforderungen der SBB.

Das Projekt ist in Bezug auf Wirtschaftlichkeit optimiert, da keine zusätzlichen Bauten im Untergrund geplant sind und die weiterhin nutzbaren Tragwerke im Bestand saniert werden. Der Aufwand zum Versetzen des Güterschuppens reduziert die Wirtschaftlichkeit, erhöht aber den Nutzraum, da ein eigenes BTG am Perronende Gleis 8 erstellt wird.

Gesamtwürdigung

Maison du Lac regt mit dem Vorschlag zur Versetzung des Güterschuppens auf den Seeplatz eine sehr wertvolle Diskussion über die angestrebte stadträumliche Qualität der Bahnhofstrasse, das Entwicklungspotenzial des Seeplatzes und die räumlichen Schnittstellen an. Leider gelingt es dem Team zu wenig, den Mehrwert aufzuzeigen, welcher die Verletzung des Bearbeitungsperimeters rechtfertigen und die Beeinträchtigung des Ortsbildes aufwiegen würde.





Rhythmus und Vielfalt

42

ausgeschieden im 1. Rundgang

Planerteam: IG LAGO

Studio di architettura Lorenzo Felder SA
Lorenzo Felder, Giulio Pellegrini, Massimo Palestini

Lombardi AG
Davide Fabbri, Christina Strassl, Emma Puntel, Séverin Perrey, Viviane Weller, Nicole Donati

LAMI SA
Jürgen Brunner

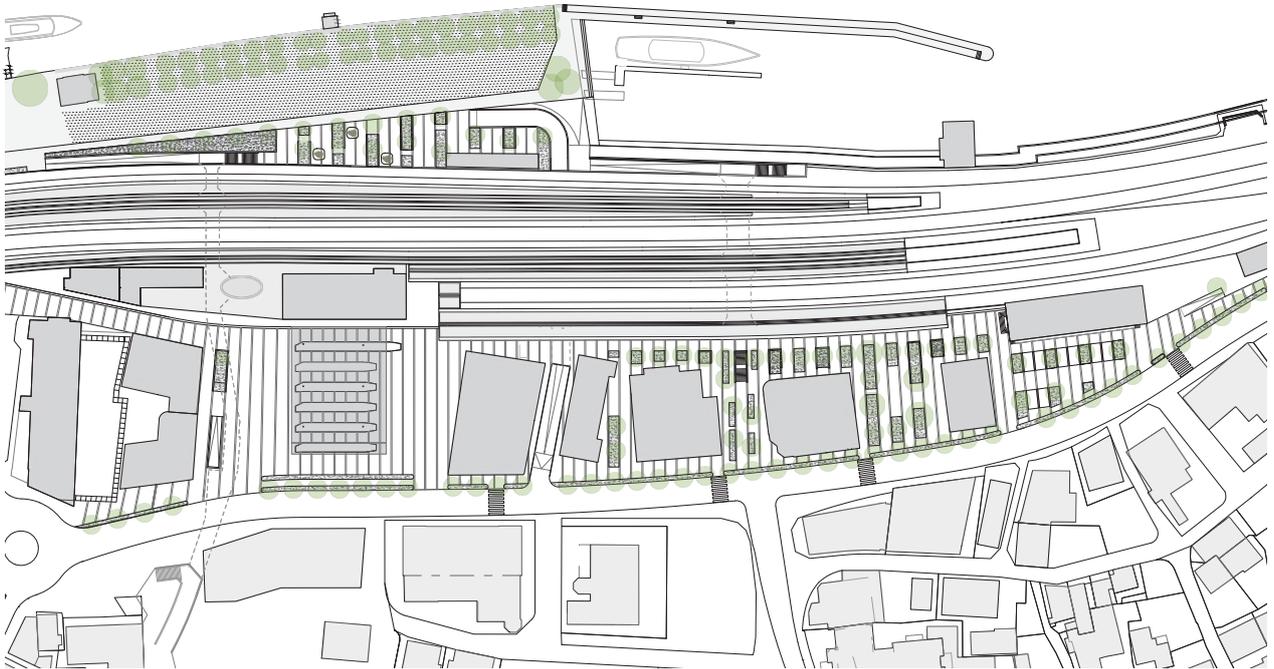
Mit dem Ziel, das fragmentierte Bahnhofsareal zu ordnen und eine übersichtliche Gesamtanlage zu schaffen, wird eine Art Teppich mit Bändern aus Natursteinpflaster gelegt, welcher auch den bahnseitigen Bereich des Seeplatzes miteinbezieht. Um die Vision von stadträumlichen Sequenzen mit hoher Aufenthaltsqualität und entsprechend ohne Störung durch den MIV umzusetzen, wird eine Tiefgarage unter den Gleisanlagen vorgeschlagen. So reizvoll dies für den Bereich der Bahnhofstrasse sein könnte, ist die Finanzierung dieser kostspieligen Anlage nicht gegeben. Die Erschliessung ab der Kantonsstrasse via Rampe in der Merkurstrasse wäre zudem nicht bewilligungsfähig.

Der Güterschuppen wird bis auf den nördlichen Anbau von 1898 erhalten und zur Velohalle umgenutzt. Dies ist auch aus denkmalpflegerischer Sicht möglich, zumal die Tragstruktur freigespielt und sichtbar bleibt. Durch die grosse Nähe zur Sust entsteht eine räumliche Engstelle, die den neu definierten Platz von der Bahnhofstrasse trennt. Die hier platzierte Bahnhofsvorfahrt (Kiss+Ride) liegt, ebenso wie die Velohalle, zu peripher, um optimal zu funktionieren.

Für die Unterbringung der Bahntechnik wird ein zusätzlicher Baukörper am südwestlichen Arealende vorgeschlagen. Städtebaulich wird dies als Schwächung des Gebäudeensembles Sust – Güterschuppen und generell der Adressbildung an dieser prominenten Stelle bewertet.

Für die neue Bahnhofstrasse würde die Befreiung vom MIV eine deutliche Aufwertung des städtischen Raumes bedeuten. Der Platz zwischen Sust und Seehof sowie das Gegenüber der Eintrachtstrasse würden zu kleinen Pocket Parks mit vielversprechendem Potenzial für zukünftige Nutzungen. Hier, wie auch beim bahnseitigen Bereich des Seeplatzes, kommt die übergeordnete Gestaltungsidee des 'Teppichs' – Rhythmus und Vielfalt - gut zum Tragen.

Die Perrondächer entfalten negative Auswirkungen auf das Ortsbild von regionaler Bedeutung sowie den Umgebungsschutz verschiedener Denkmäler. Der geforderte Sichtbezug zwischen Güterschuppen und Aufnahmegebäude wird geschmälert, ebenso die Solitärwirkung der Bauten zwischen Strasse und Geleisen. An der Südostecke des Aufnahmegebäudes ist der Übergang zur neuen Perrondachstruktur nicht gelöst.



Der denkmalpflegerische Umgang mit dem Güterschuppen wirft grundsätzliche Fragen auf, etwa beim Gebäudesockel und den Rampen, der Freitreppe sowie der undifferenzierten Freilegung des Innenraums. Kritisch zu hinterfragen ist auch der Umgang mit dem Hausperrondach, da dieses das Aufnahmegebäude in seiner Wirkung und das historische Perrondach in seiner Substanz beeinträchtigt.

Im Bereich Verkehr ist das auffallende Merkmal dieses Beitrags die unterirdische Anordnung der Parkierung. Mit diesem Ansatz wird ein neuer, praktisch autofreier südlicher Bahnhofraum geschaffen. Die beengten Verhältnisse in der Merkurstrasse lassen jedoch keine echte zweistreifige Zufahrt zu, was zu Behinderungen bei der Zufahrt auf der Kantonsstrasse führt. Die Lösung ist konstruktiv sehr aufwändig und zum heutigen Stand nicht finanziert. Zudem sind, auch bei einer Reduktion auf Tempo 30, die Sichtverhältnisse bei der Einmündung in die Kantonsstrasse ungenügend. Die Tiefgarage mit dieser Zufahrt ist so nicht machbar.

Die Veloparkierung ist im verschobenen Güterschuppen vorgesehen, was auf den ersten Blick reizvoll erscheint, aber wegen der peripheren Lage des Güterschuppens von den Velofahrenden ohne entsprechende Gegenmassnahmen bei den Perronzugängen kaum akzeptiert würde.

Im Gegensatz zu den Vorgaben wird die neue Buskante nicht als Busbucht entlang der Kantonsstrasse angeordnet, sondern als neue Anlegekante G. Dadurch werden die geforderten Parkfelder als Längsparkfelder an der Kantonsstrasse angeordnet. Dies widerspricht den verkehrlichen Vorgaben und ist von Seite Kanton nicht bewilligungsfähig.

Die Lage der neuen Personenunterführung auf Höhe der Eintrachtstrasse trägt der Verlängerung der Gleisanlagen und den zunehmenden Personenflüssen zum südwestlichen Siedlungsgebiet Rechnung. Die südlichen Treppenaufgänge auf das Perron Gleis 2/3 erfüllen die minimalen Sicherheitsabstände auf dem Perron nicht. Folglich wird die Lage an sich – und in letzter Konsequenz vielleicht der Entwurfsansatz überhaupt – in Frage gestellt. Um die Bewilligungsfähigkeit zu erreichen, müsste die Unterführung stark verschoben werden, was die Rampen und die Lage im Gesamtkonzept verunmöglichen würde. Die seeseitige

Anbindung der neuen Personenunterführung an den Seeplatz ist zwar möglich, aber nur in Abhängigkeit mit dem Projekt Seeuferweg realisierbar.

Die Anpassungen an der Personenunterführung Wädenswil sind gut gelöst und entsprechen den Anforderungen der Bahnkunden.

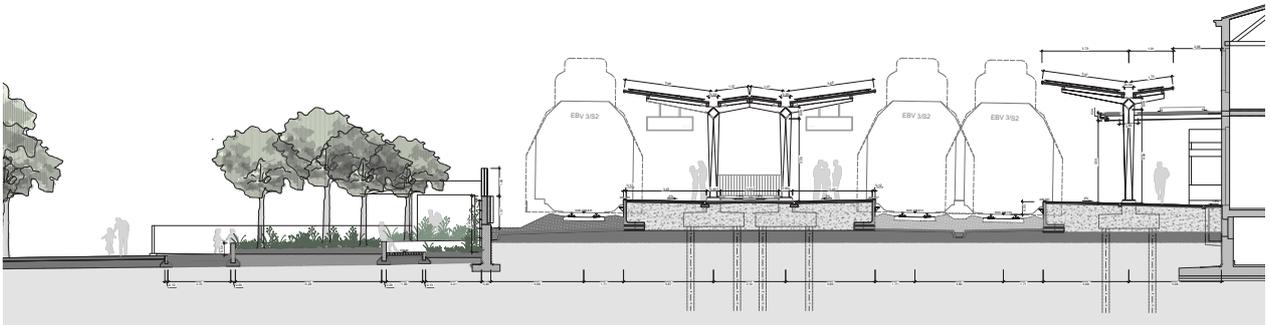
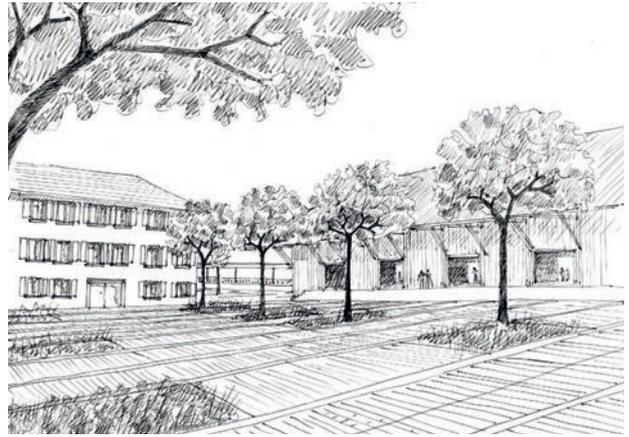
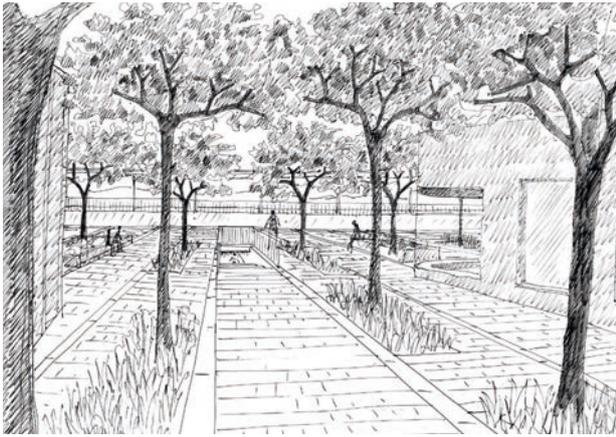
Die neuen Perrondächer werden als eigenständiges architektonisches Element gewürdigt. Durch ihre Dachform wirken sie hoch. Die tragende Konstruktion des Perrondaches mit vorwiegend geschweissten Hohlkastenprofilen ist in der Herstellung und im Unterhalt jedoch sehr aufwändig. Die spezielle Form der Längsträger und der Stützen erhöhen den Materialbedarf, um die bestehenden Lasten abzutragen. Die geplante Tiefenfundation ist pragmatisch gelöst.

Es wurden nur wenige Massnahmen zur Biodiversität vorgeschlagen. Die integrierte Tiefgarage sowie der neue Bodenbelag am bestehenden Busbahnhof sind sehr materialintensiv und teuer, was in keiner Weise den Anforderungen der Nachhaltigkeit entspricht.

Die Wirtschaftlichkeit leidet unter den grossen Bauvolumen im Erdreich für die Tiefgarage und der aufwändigen Perrondachkonstruktion. Die Finanzierung der Tiefgarage wird aufgrund der sehr hohen Kosten pro Parkplatz als nicht realistisch beurteilt.

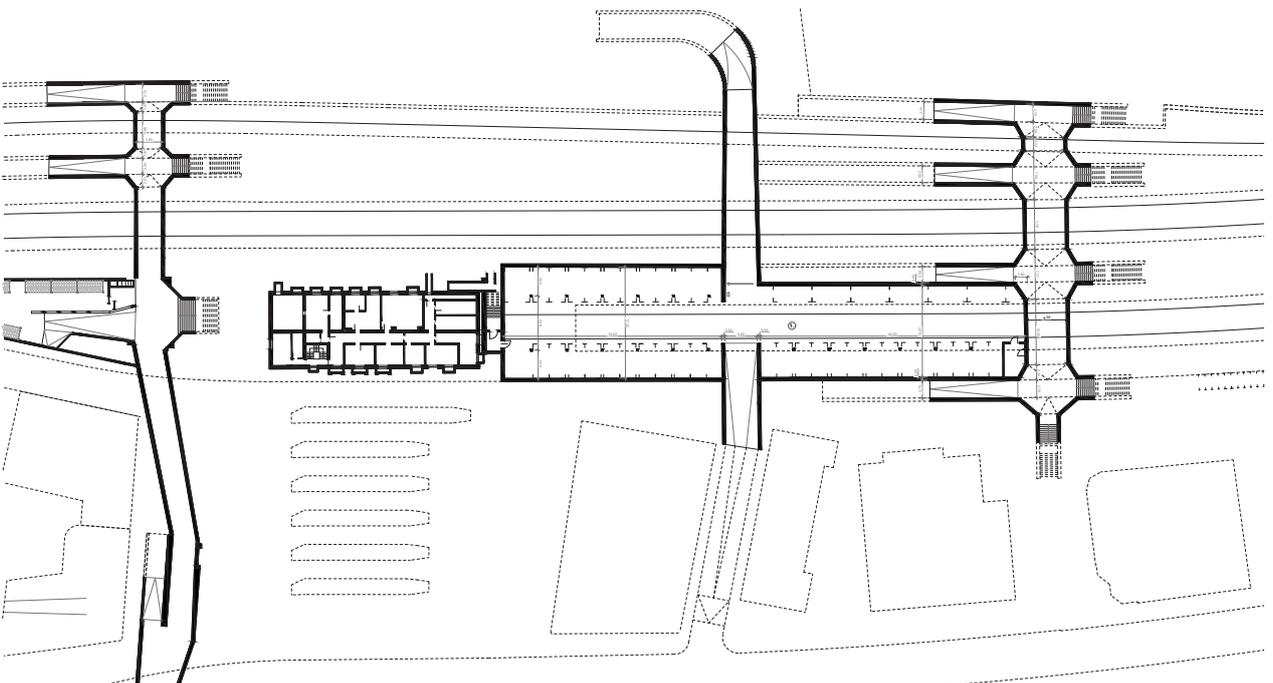
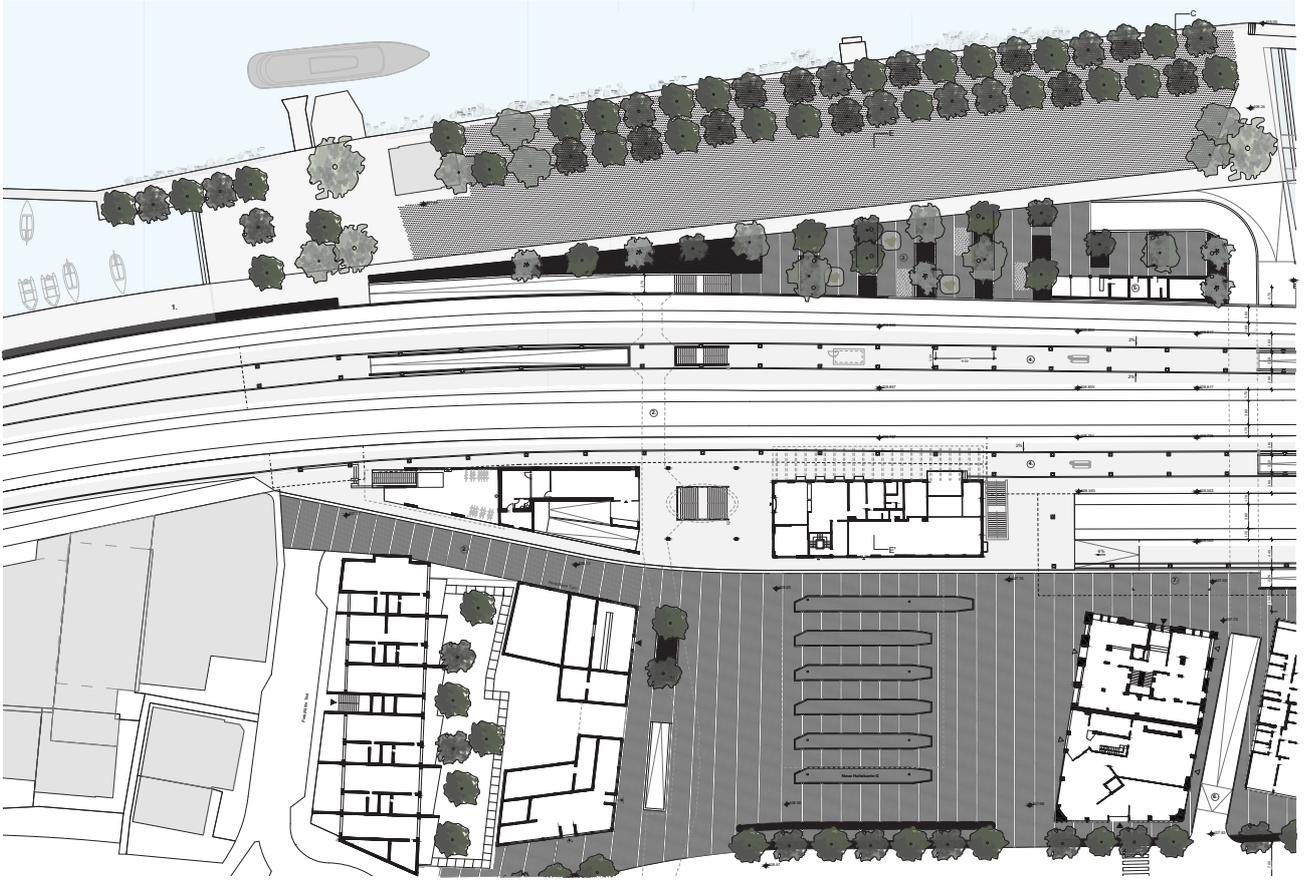
Gesamtwürdigung

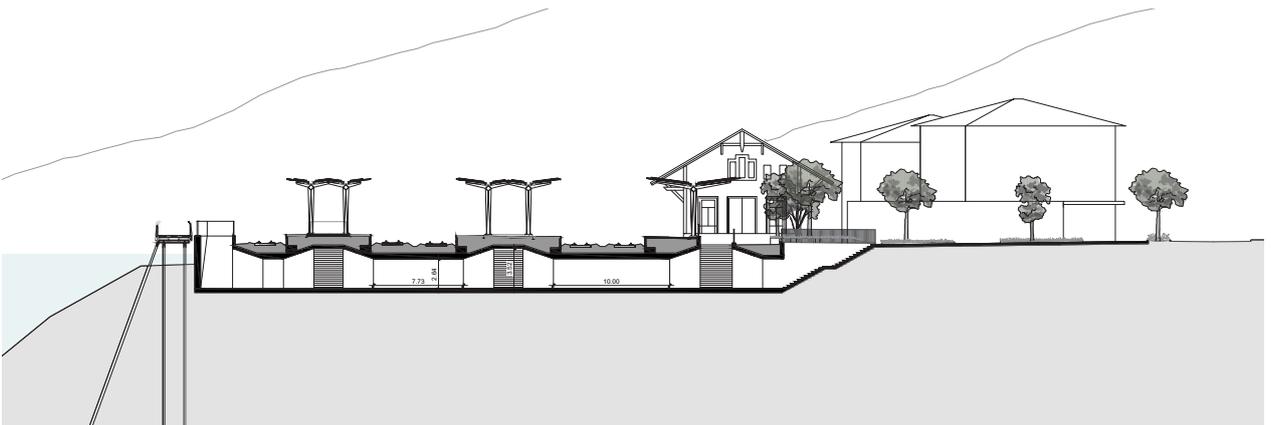
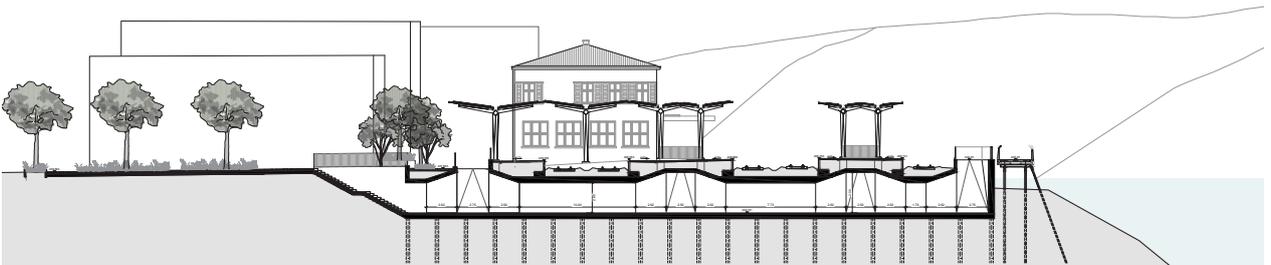
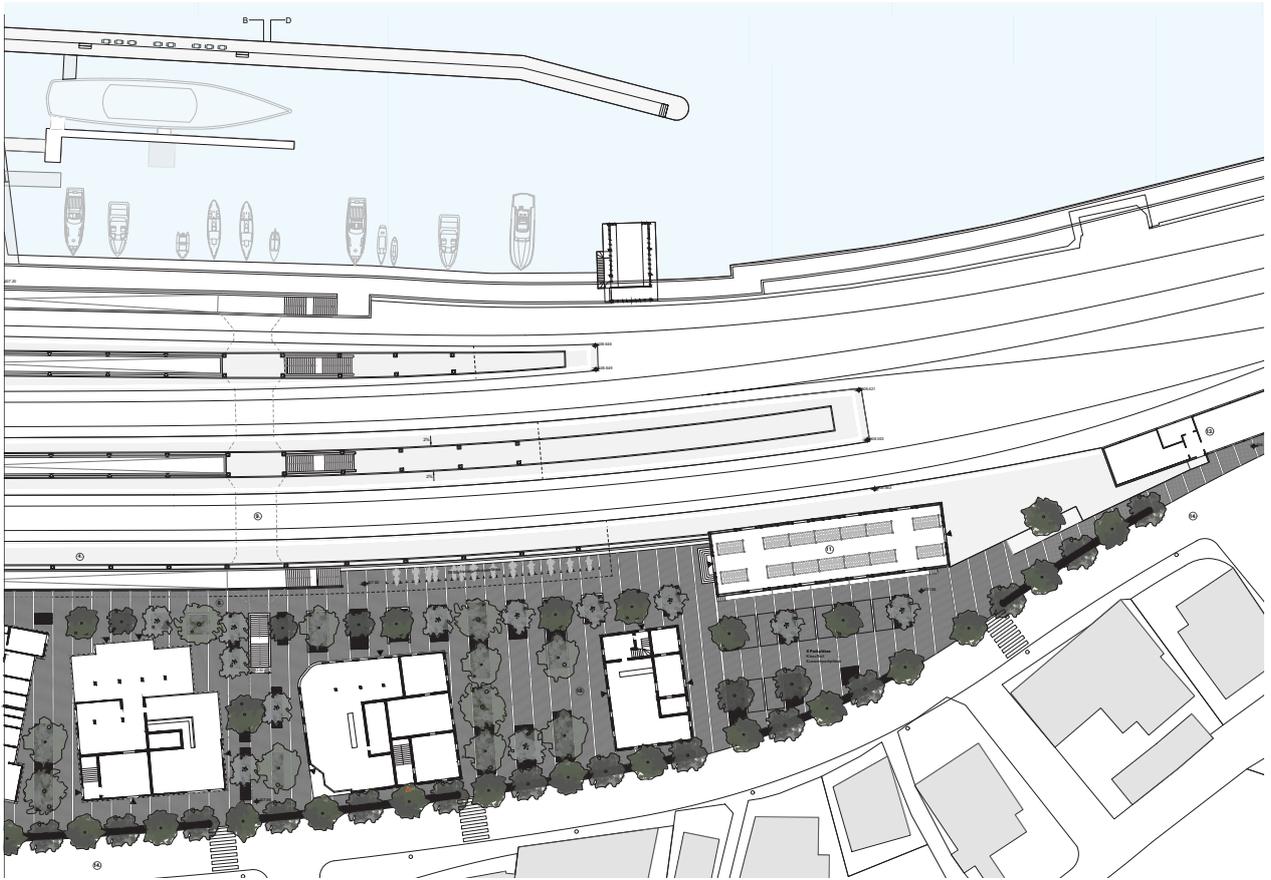
Der Beitrag eröffnet mit dem Vorschlag zur unterirdischen Anordnung der Parkierung eine wertvolle Diskussion über Aufwand und Mehrwert einer solchen Anlage. Auch das Ordnungsprinzip der Freiraumgestaltung ist für sich betrachtet durchaus interessant. Leider bleiben aber grundsätzliche Fragen letztlich ungelöst.



alt







SBB AG

Infrastruktur, Ausbau- und Erneuerungsprojekte
Vulkanplatz 11 / Postfach
8048 Zürich

Redaktion:
KEEAS AG
Sihlstrasse 59
8001 Zürich

www.sbb.ch