

Projektwettbewerb Neubau Betriebsgebäude Energie Kreuzlingen

Jurybericht

29. November 2022



Impressum

Herausgeber

Energie Kreuzlingen
Nationalstrasse 27
CH-8280 Kreuzlingen

Redaktion und Layout

Metron Raumentwicklung AG
Stahlrain 2
5201 Brugg

Modelfotografie

Karmin Patwa
Köchlistrasse 7
8004 Zürich

Titelbild: Visualisierung Venedig (Floer Srl Stp, Lecco - Como Lake - Italy)

Inhalt

Einleitung	4	
Verfahren	6	
Aufgabenstellung	8	
Beurteilung und Empfehlungen	11	
Rangierte Projekte	15	
Venedig	1. Rang / 1. Preis	16
riva	2. Rang / 2. Preis	28
MS ENERGIE	3. Rang / 3. Preis	40
ZANDER	4. Rang / 4. Preis	52
Electrolite	5. Rang / 5. Preis	60
CORTE AL LAGO	6. Rang / 6. Preis	68
Nicht rangierte Projekte	77	
Ausrufezeichen	78	
Cradle to Cradle - „C2C“	79	
$E = mc^2$	80	
LAUFKATZ	81	
MATTA CLARK	82	
Naturgesetz	83	
Nautilus	84	
PARASOL	85	
VIRIDIS	86	
werk & hof	87	
Genehmigung	88	

Einleitung

Ausgangslage

Energie Kreuzlingen ist eine Abteilung der Stadtverwaltung Kreuzlingen. Sie versorgt die Bewohnerinnen, Bewohner und Betriebe der Stadt Kreuzlingen zuverlässig und wirtschaftlich mit Elektrizität, Erdgas und Trinkwasser. Auch die öffentliche Beleuchtung, die Sicherstellung der Löschwasserversorgung für den Feuerschutz und die Versorgung der öffentlichen Brunnen fallen in den Zuständigkeitsbereich der Energie Kreuzlingen.

An ihrem Standort an der Nationalstrasse 27 in Kreuzlingen beschäftigt Energie Kreuzlingen rund 55 Mitarbeitende. Die Arbeitsplätze sind auf verschiedene Gebäude verteilt; sie sind schlecht miteinander vernetzt und bieten wenig Entwicklungspotenzial. Die gegenüberliegende Parzelle Nationalstrasse 28/30 mit Industriehalle wird als Lager genutzt.

Durch das Wachstum der Stadt Kreuzlingen und die stetig steigenden Anforderungen an die Dienstleistungen hat die gesamte betriebliche Infrastruktur der Energie Kreuzlingen schon seit geraumer Zeit ihre Kapazitätsgrenzen erreicht. Die aktuelle Lagernutzung ist vorwiegend auf die verfügbaren Räumlichkeiten, weniger aber auf Betriebsabläufe ausgerichtet.

In einer vorbereitenden Studie wurden die bestehenden Gebäude hinsichtlich ihrer planerischen Voraussetzungen, der Bauzustände, der Schadstoffbelastungen, der Baustatik, der Energieeffizienz und der Logistik analysiert. Darüber hinaus wurden verschiedene Optionen zur Weiternutzung der bestehenden Gebäude, zum Teilerhalt des Bestandes und zur Verlagerung der Nutzung an andere Standorte untersucht. Auf Grundlage der Variantenbewertung hat der Gemeinderat im Januar 2021 einen Planungskredit für einen Neubau auf dem Areal «Sonewise» gesprochen.



Luftbild Standorte bestehend und neu (Quelle: Google Maps)

Lage und Perimeter

Die Parzelle 6584 liegt ausserhalb des Zentrums von Kreuzlingen in der Industrie- und Gewerbezone, die durch grossformatige Bauten geprägt ist. Sie ist mittelmässig erschlossen (ÖV-Güteklasse C); der Bodensee ist fussläufig erreichbar. Die Aufgabenstellung umfasst den Entwurf des Neubaus «Betriebsgebäude Energie Kreuzlingen» mit folgenden Nutzungen: Verwaltung, Werkstatt, Klein- und Grossteilelager sowie einer Parkierungsanlage für Betriebsfahrzeuge, Personal, Besucherinnen und Besucher.

Der zukünftige Baukörper soll sich gut in die Umgebung eingliedern und eine Antwort zum Übergang zwischen Industrie- und Wohnzone (IG2 zur WG50) geben. Die vorgesehene Nutzung ist an diesem Standort zonenkonform. Der Aussenraum hat Potenzial, um die Identität des Ortes zu stärken. Jedoch hat der sehr weiche Baugrund (Seekreide) Einfluss auf die Fundierung und die Umgebungsgestaltung. Aussagen zum Hochwasserschutz werden mit dem Projektvorschlag erwartet.



Perimeter (Bearbeitungs- und Betrachtungs-perimeter)

Verfahren

Auftraggeberin, Veranstalterin

Energie Kreuzlingen veranstaltete ein einstufiges Wettbewerbsverfahren zur Erlangung einer Bestvariante für das neue Betriebsgebäude von Energie Kreuzlingen.

Verfahrensart

Der Projektwettbewerb wurde als einstufiges offenes Verfahren ausgeschrieben. Das Vergabeverfahren unterlag dem Gesetz und der Verordnung über das öffentliche Beschaffungswesen des Kantons Thurgau. Es galten zudem der Staatsvertrag zum öffentlichen Beschaffungswesen (WTO-Agreement on Government Procurement GPA), der seit Januar 2021 in Kraft ist. Die Ordnung SIA 142, Ausgabe 2009, galt subsidiär zu den Bestimmungen über das öffentliche Beschaffungswesen.

Preisgericht (mit Stimmrecht)

Zur Beurteilung des Projektwettbewerbs setzte die Auftraggeberschaft folgendes Preisgericht ein:

Sachpreisgericht (stimmberechtigte Mitglieder)

- Thomas Niederberger, Stadtpräsident Kreuzlingen
- Thomas Beringer, Stadtrat Departement Dienste
- Guido Gross, Direktor Energie Kreuzlingen
- Maurizio Ditaranto, Technischer Leiter Energie Kreuzlingen (Ersatz)

Fachpreisgericht (stimmberechtigte Mitglieder)

- Christian Penzel, Dipl.-Ing. Architekt SIA BSA, Zürich (Vorsitz)
- Barbara Burren, Dipl. Architektin ETH SIA BSA, Zürich
- Heidi Stoffel, Dipl. Architektin ETH, Weinfelden
- Andrea Gebhard, Dipl.-Ing. Landschaftsarchitektin BDLA/Stadtplanerin DASL, München
- Jürg Conzett, Dipl. Bauingenieur ETH SIA, Chur
- Michael Schmidt, Leiter Bauverwaltung, Stadt Kreuzlingen (Ersatz)

Experten (ohne Stimmrecht)

Fachexperten (beratend, ohne Stimmrecht)

- Beat Pretali, Projektleiter Energie Kreuzlingen
- Francesco Bonifacio, Leiter Netzbetrieb Energie Kreuzlingen
- Konrad Kissling, Kostenplaner Metron AG (Wirtschaftlichkeit)
- Philipp Bruggmann, EK Energiekonzepte AG (Nachhaltigkeit, Gebäudetechn.)
- Danny Riedel, soltic AG (Logistik)
- Curdin Grass, flow projektmanagement ag, BHV
- Yassir Osman, flow projektmanagement ag, Stv. BHV

Vertretung Gemeinderat

- Ruedi Herzog, Gemeinderat, Präsident Kommission Energie Kreuzlingen
- Daniel Moos, Gemeinderat, Fraktion FL/G
- Kathrin Wittgen, Gemeinderätin, Fraktion SP/GEW/JUSO
- Thomas Leuch, Gemeinderat, Fraktion FDP/Die Mitte/EVP
- Nico Keller, Gemeinderat, Fraktion SVP

Verfahrensbegleitung und -sekretariat

Das Preisgericht behielt sich den Beizug weiterer Expertinnen und/oder Experten vor.

Die fachliche Vorbereitung, Organisation und Begleitung des Verfahrens sowie die Durchführung der Vorprüfung erfolgte durch die Metron Raumentwicklung AG, Brugg.

Teilnahmeberechtigungen

Die Teilnahme am Wettbewerbsverfahren stand allen Teams offen, deren sämtliche Mitglieder ihren Wohn- oder Geschäftssitz in der Schweiz oder in einem Vertragsstaat des GATT/WTO-Agreements haben, soweit dieser Staat Gegenrecht gewährt. Der Stichtag für den Nachweis des Domizils war der Publikationstermin.

Das Preisgericht konnte den Wettbewerb, falls notwendig, mit einer optionalen Bereinigungsstufe zwecks Vertiefung und Weiterentwicklung verlängern. Die Bereinigungsstufe wurde in diesem Fall separat vergütet.

Das gesuchte Generalplanerteam umfasste obligatorisch die Disziplinen Architektur/Generalplanung, Landschaftsarchitektur, Bauingenieurleistungen und HLKKS-Ingenieurleistungen. Eine Mehrfachteilnahme war für die Bereiche Architektur/Generalplanung sowie Landschaftsarchitektur nicht zulässig. Für die übrigen Disziplinen (Bauingenieur- und HLKKS-Leistungen) war eine Mehrfachbeteiligung erlaubt. Die Teams waren selbst dafür verantwortlich, dass kein Ideentransfer entstand. Weitere Spezialistinnen und Fachplaner konnten nach Bedarf zusätzlich beigezogen werden. Mehrfachteilnahmen der zusätzlich beigezogenen Fachpersonen waren zulässig.

Entschädigung

Für 5 bis 7 Preise und Ankäufe stand dem Preisgericht eine Summe von 175'000 CHF (exkl. MwSt.) zur Verfügung. Die Verteilung des Preisgeldes lag im Ermessen des Preisgerichts. Die Gesamtpreissumme wurde voll ausgerichtet.

Weiterbearbeitung

Die Veranstalterin beabsichtigt, das vom Preisgericht empfohlene Generalplanerteam mit der Weiterbearbeitung der Bauaufgabe zu beauftragen. Das Realisierungsmodell (Einzelleistungsträger, Generalunternehmer etc.) ist noch nicht bestimmt. Der Generalplaner wird in jedem Fall mit mindestens 58.5% Planerleistungen beauftragt.

Aufgabenstellung

Allgemeine Zielsetzung

Im Rahmen des Projektwettbewerbs wurde ein innovativer und qualitativ hochstehender Projektvorschlag für die Teilbereiche Städtebau, Architektur, Freiraum, Funktionalität und Nachhaltigkeit sowie der kompetenteste und am besten geeignete Partner für die Projektierung und Ausführung gesucht. Hierbei hatte die Funktionalität des Vorschlags einen hohen Stellenwert.

Die Mindestnutzung von einer Baumassenziffer (BMZ) 6 musste mit dem Projektvorschlag erreicht werden. Bei einer Unterschreitung der Mindestnutzung war der Nachweis für spätere Erweiterungen bis zur Mindestnutzung zu erbringen. Mögliche Erweiterungen bis zur Maximalnutzung von einer BMZ 8.8 waren ebenfalls aufzuzeigen. Grundsätzlich sollte die Parzelle möglichst viel Freiraum zu Gunsten der Aussenlagerflächen, der logistischen Abfertigung und der guten Befahrbarkeit bieten.

Architektur und Städtebau

Die Auftraggeberin erwartete eine städtebaulich und architektonisch überzeugende sowie ökonomisch und ökologisch nachhaltige Überbauung mit qualitativ hochwertigen Aussenräumen, die sich trotz einer maximalen baulichen Dichte gut in die Umgebung einfügt. Die Strukturen des Neubaus waren so zu planen, dass spätere Anpassungen an neue Bedürfnisse einfach möglich sind. In der Machbarkeitsstudie wurde der Bau zum Schutz vor Hochwasser auf eine Aufschüttung von mind. 50 cm gestellt – die Anhebung der EG-Bodenplatte erfordert jedoch Rampen, die sich nachteilig auf die Aussenraumgestaltung auswirken. Aufgrund von Baugrund und Hochwasserschutz wurde in der Machbarkeitsstudie bewusst auf eine Tiefgarage verzichtet – ein oberirdisches Parkhaus kann die nötigen Parkierungsflächen sicherstellen. Es war die Aufgabe der teilnehmenden Teams, eine integrale Lösung unter Einbezug der Parkierung, der Ausnutzung der Parzelle, des Baugrunds sowie des Hochwasserschutzes zu finden. Die Primärstruktur einer oberirdischen Parkierungsanlage sollte so gewählt werden, dass eine Umnutzung bspw. in Büro- oder Werkstattflächen möglich ist.

Aussenraum

Heute ist die Parzelle geprägt von einer grünen Wiese, die im Osten in einem Grünstreifen mit Sträuchern und Pappeln endet. Nach dem revidierten Baugesetz beträgt die einzuhaltende Grünflächenziffer 0.10. Gemäss Art 43 Baureglement ist bei Neubauten die Umgebung mit Sträuchern und Hochstämmen zu bepflanzen. In der Aussenraumgestaltung war neben den gesetzlichen Vorschriften auch die östliche Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr zu berücksichtigen. Verkehrs-/Manövriertflächen, Aussenlagerflächen und die geforderten Parkplätze waren im Umgebungsplan darzustellen. Die Zwischen- oder Aussenlagerung von Gütern erfordert aus Gründen der Haftungspflicht einerseits und des Diebstahlschutzes andererseits eine ganze oder partielle Einzäunung des Werkareals.

Die Freianlagen waren so zu planen, dass Lösungen für das anfallende Wasser integriert werden und insgesamt ein Beitrag für den Arten- und Biotopschutz erkennbar ist.

Nutzungskonzeption

Energie Kreuzlingen erfüllt den Leistungsauftrag teils in einem straff regulierten Umfeld und teils im Umfeld der freien Marktwirtschaft. Sowohl der regulatorische Druck als auch das Agieren am freien Markt erfordern eine kosteneffiziente Herangehensweise. Deshalb ist Energie Kreuzlingen in der betriebswirtschaftlichen Betrachtung nicht als Verwaltungseinheit im herkömmlichen Sinne, sondern vielmehr wie ein eigenständiges KMU aufgestellt. Darin begründet hat Energie Kreuzlingen eine von der Stadt Kreuzlingen getrennte eigene Rechnung und einen eigenständigen Marktauftritt.

Konzeptionell betrachtet steigen die Anforderungen an die fachliche Trennung von Netz und Vertrieb bei zunehmendem Grad der Marktöffnung. Ein zukünftiges Raumkonzept muss deshalb eine hohe Flexibilität beinhalten, um eine solche Trennung auch räumlich abbilden zu können. Berücksichtigen muss das Konzept zudem, dass es Arbeiten gibt, die a) als reiner Bürojob, b) bei jedem Wetter bauhahn oder c) als Mischstätigkeit erfolgen. Entsprechend unterschiedlich fallen die Ansprüche an die Materialisierung (Boden, Sanitärräume, Möblierung etc.) aus.

Raumprogramm

Das Raumprogramm umfasst eine Nutzfläche (NF) von ca. 4'695 m² (inkl. Parkierung). Das Raumprogramm ist grundsätzlich in die fünf Hauptnutzungen – Verwaltung, Werkstatt, Lagerbereiche, Parkierung und Gebäudebetrieb – unterteilt. Diese sollen möglichst kompakt und unter einem Dach liegen, um kurze Verkehrs- und Transportwege zu gewährleisten.

Wirtschaftlichkeit

Der Wirtschaftlichkeit des Projekts bezüglich Investitions-, Unterhalts- und Betriebskosten kam grosse Bedeutung zu. Gefordert war eine hohe Wirtschaftlichkeit über den gesamten Lebenszyklus des Gebäudes. Die Entwürfe sollten mit kompakten Volumen, einfachen Konstruktionen und hochwertigen Materialien ein Projekt gewährleisten, das in Erstellung, Betrieb und Unterhalt sowohl günstig als auch robust ist. Durch eine hohe Flächeneffizienz, effiziente Tragstrukturen und durchgehende vertikale Medienerschliessungen werden tiefe Erstellungskosten erwartet. Durch langlebige und eine der Nutzung angemessene Materialisierung können die Lebenszykluskosten gering gehalten werden.

Die Prüfung der Wirtschaftlichkeit der Projektbeiträge erfolgte auf der Grundlage der Gebäudekenndaten sowie der Angaben zu Konstruktion und Materialisierung mittels einer Kostengrobschätzung.

Gebäudetechnik

Als lokaler Energieversorger möchte die Energie Kreuzlingen ihrer Vorbildfunktion gerecht werden und dem heutigen Standard einen Schritt voraus sein. Innovative Konzeptvorschläge waren daher erwünscht und wurden bei der Bewertung besonders honoriert.

Für die Projektvorschläge war ein integrales, ganzheitliches Gebäudetechnikkonzept zu entwickeln, das die Anforderungen gemäss Minergie-A® erfüllt. Prioritär sollte durch robuste bauliche Massnahmen eine hohe Behaglichkeit mit tiefem Gesamtenergiebedarf angestrebt werden. Eine tiefe Gebäudehüllzahl, ein aus-

gewogener Fensteranteil und eine gut gedämmte Gebäudehülle mit genügend verfügbarer Speichermasse bilden eine gute Voraussetzung. Der Energiebedarf soll ausschliesslich über erneuerbare Energieträger und möglichst effizient und ressourcenschonend gedeckt werden.

Bezüglich Frischluftversorgung waren die Anforderungen gemäss Minergie-A® einzuhalten, wobei nicht prinzipiell in allen Räumlichkeiten mit einer mechanischen Frischluftversorgung geplant werden musste, wenn die Luftqualität respektive die Anforderungen gemäss Minergie-A® mit alternativen Konzepten eingehalten werden konnten.

Eine fundierte Betrachtung des sommerlichen Wärmeschutzes ist Voraussetzung für eine hohe Behaglichkeit im Sommer und war im Konzept zu erläutern oder darzustellen. Weiter sollte im Konzept plausibel aufgezeigt werden, wie die Komfortanforderungen gemäss Minergie-A® speziell in regelmässig genutzten Räumlichkeiten eingehalten werden. Low-Tech-Ansätze waren denkbar, es wurde jedoch erwartet, dass beispielsweise bei einer natürlichen Nachtauskühlung Lösungsansätze für die Konfliktpunkte (Brandschutz, Einbruchschutz, Automatisierung etc.) aufgezeigt werden.

Die Nutzung der solaren Energie mittels Photovoltaikanlage war einzuplanen. Die Anlagengrösse und Anordnung sollte an das Gesamtkonzept angepasst werden. Die Lage war in den Plänen darzustellen und die Leistung und der Ertrag waren auszuweisen.

Nachhaltigkeit

Die Energie Kreuzlingen möchte bei der Realisierung und im Betrieb des neuen Betriebsgebäudes die Aspekte der Nachhaltigkeit berücksichtigen. Als Richtschnur für die Planung diente der Minergie-Labelzusatz ECO. Eine Zertifizierung steht dabei noch nicht im Vordergrund, sollte aber in den weiterführenden Planungsphasen möglich sein. Von den Teilnehmenden wurde ein Gesamtkonzept erwartet, das für die Planungs-, Bau- und Nutzungsphasen das Zusammenwirken aller drei Nachhaltigkeitsdimensionen berücksichtigt.

Beurteilung und Empfehlungen

Die Jurierung des Wettbewerbs fand am Dienstag, 29. März und Donnerstag, 21. April 2022 im Dreispitz Sport- und Kulturzentrum in Kreuzlingen statt. Die Sach- und Fachpreisrichterinnen und -richter waren während der zwei Jurierungstage vollzählig anwesend. Zusätzlich stellten die Experten Logistik, Gebäudetechnik, Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit jeweils ihre Vorprüfungsergebnisse vor. Die Fristen für die Abgaben der Projekte waren im Wettbewerbsprogramm definiert: Für Pläne und Unterlagen galt der 4. März 2022, für das Modell der 18. März 2022.

Vorprüfung

Sämtliche eingereichten Projekte wurden einer formellen und inhaltlichen Vorprüfung unterzogen. Diese erfolgte unter Federführung der Metron Raumentwicklung AG. Die erste Vorprüfung aller sechzehn Projekte erfolgte vom 8. März bis zum 25. März, die zweite – mit fachlichen Vertiefungen wie Prüfung wichtiger Kennzahlen, Nachweis der Befahrbarkeit mit einem Sattelschlepper und logistischen Ansprüchen sowie Bewertung der Wirtschaftlichkeit von den sechs Projekten der engeren Wahl – erfolgte vom 30. März bis zum 20. April 2022. Die Ergebnisse wurden in nicht wertenden Berichten festgehalten und dem Preisgericht zu Beginn der Jurierungstage abgegeben.

Formelle Vorprüfung und Zulassung zur Beurteilung

Alle sechzehn abgegebenen Projekte wurden fristgerecht und unter Einhaltung der Anonymität bei der Abgabestelle eingereicht. Ebenso wurden die Vorgaben bezüglich einzureichender Unterlagen eingehalten. Das Preisgericht beschloss einstimmig, sämtliche sechzehn eingereichte Projekte zur Beurteilung zuzulassen.

Materielle Vorprüfung

Die Projekte wurden im Hinblick auf die im Programm sowie in der Fragenbeantwortung formulierten Rahmenbedingungen und Anforderungen geprüft: Einhaltung von Perimeter und bau- und planungsrechtlichen Bestimmungen, Vorgaben zu Raumprogramm und Raumgrössen, räumlichen Abhängigkeiten und Betriebsabläufen, Erschliessungs- und Freiraumvorgaben. Die Prüfung der spezifischen Anforderungen Nachhaltigkeit, Gebäudetechnik, Betrieb und Logistik sowie Erstellungskosten und Wirtschaftlichkeit erfolgte durch die jeweiligen Experten. Die projektspezifischen Abweichungen gegenüber den Vorgaben wurden im Vorprüfungsbericht aufgezeigt und durch die Metron Raumentwicklung AG und die Experten am ersten und zweiten Jurierungstag erläutert.

Die baurechtliche Vorprüfung ergab bei diversen Projekten leichte Abweichungen bei der Einhaltung der maximalen Gebäudehöhe sowie bei der minimal zu realisierenden Baumassenziffer. Dies deutet auf einen gewissen Zielkonflikt bei den regulatorischen Vorgaben hin. Zudem war die Feststellung der massgebenden Gebäudehöhe aufgrund der variablen topografischen Situation nur annäherungsweise möglich. Das Preisgericht erkannte aufgrund der Abweichungen keine Ausschlussgründe von der Beurteilung. Es empfiehlt jedoch, dem Spannungsfeld zwischen zu kleiner Baumasse und zu grosser Gebäudehöhe bei einer weiteren Bearbeitung ein besonderes Augenmerk zu schenken.

Beurteilungskriterien

Die Beurteilung der Projekte erfolgte anhand folgender, im Programm formulierter Beurteilungskriterien:

- Städtebau, Siedlung und Aussenraum
- Architektonisches Konzept
- Funktionalität und Wirtschaftlichkeit
- Material, Konstruktion und Farbe
- Baukultureller Wert, Gesamtwirkung
- Nachhaltigkeit

Erster Jurierungstag

Nach einem ersten Informationsrundgang in Gruppen und der Vorstellung der Projekte durch die Fachpreisrichterinnen und -richter diskutierte das Preisgericht die Beiträge nach den vorgegebenen Beurteilungskriterien. Danach wurden sie in zwei Beurteilungsrundgängen vertieft besprochen. Das Preisgericht beschloss einstimmig, folgende Projekte aufgrund der vergleichsweise geringen Qualitäten in Bezug auf die städtebauliche Einordnung, den architektonischen Ausdruck, die betrieblichen Anforderungen, die Nutzerbedürfnisse oder die baurechtlichen Vorgaben auszuscheiden:

Einstimmige Ausscheidung im ersten Bewertungsrundgang:

- Projekt 05 – Cradle to Cradle - „C2C“
- Projekt 06 – werk & hof
- Projekt 08 – Naturgesetz
- Projekt 11 – MATTA Clark
- Projekt 12 – LAUFKATZ

Einstimmige Ausscheidung im zweiten Bewertungsrundgang:

- Projekt 02 – Ausrufezeichen
- Projekt 04 – $E=mc^2$
- Projekt 09 – VIRIDIS
- Projekt 13 – PARASOL
- Projekt 15 – Nautilus

In einem Kontrollrundgang wurden keine Rückkommensanträge gestellt. Somit wurden die Entscheide des ersten Jurierungstages zum Ausscheiden der zehn Projekte einstimmig bestätigt.

Zweiter Jurierungstag

Zu Beginn des zweiten Jurierungstages wurden die Resultate der vertieften Vorprüfung vorgestellt. Die zwischen dem ersten und zweiten Jurierungstag durch das Fachpreisgericht erstellten Entwürfe der Projektbeschriebe wurden direkt vor den jeweiligen Projekten vorgelesen und gemeinsam ergänzt bzw. angepasst. Die sechs Projekte wurden noch einmal auf die Erfüllung der gesetzten Ziele und Bewertungskriterien geprüft und miteinander verglichen. Im Rahmen des Kontrollrundgangs bestätigte das Preisgericht die Bewertungen des ersten Jurierungstages und der bisherigen Zuweisungen.

In einem weiteren Beurteilungsrundgang wurden aufgrund der festgestellten Mängel besonders hinsichtlich der städtebaulichen Setzung, der Architektur sowie der Betriebs- und Nutzerbedürfnisse folgende Projekte einstimmig von einer weiteren Beurteilung ausgeschlossen, jedoch mit einem Potenzial für eine Rangierung versehen:

- Projekt 01 – ZANDER
- Projekt 03 – Electrolite
- Projekt 16 – CORTE AL LAGO

Beurteilung und Entscheid

Keines der eingereichten Projekte konnte die Zielvorgaben vollumfänglich erfüllen. Alle Projekte weisen mehr oder weniger grosse Defizite insbesondere hinsichtlich der städtebaulichen Setzung, der Architektur sowie der Betriebs- und Nutzerbedürfnisse auf. In drei Beurteilungsrundgängen wählte das Preisgericht drei Projekte aus, die unterschiedliche Qualitäten und Verstösse aufweisen, aber über die nötigen Potenziale verfügen, um in einer Weiterentwicklung allen Anforderungen zu genügen.

Das Preisgericht entschied einstimmig, von der Option einer Bereinigungsstufe Gebrauch zu machen (siehe Wettbewerbsprogramm, Kapitel 2.13). Folgende Projekte wurden zu einer anonymen und entschädigten Bereinigungsstufe eingeladen:

- Projekt 07 – riva
- Projekt 10 – MS ENERGIE
- Projekt 14 – Venedig

Bereinigungsstufe

Die Teams erhielten über eine Drittstelle eine Rückmeldung mit allgemeinen und individuellen Empfehlungen zur Weiterbearbeitung. Es wurde eine zusätzliche Vergütung von 20'000 CHF pro Team vorgesehen. Die übrigen Teams erhielten über die Drittstelle die Information, dass eine Bereinigungsstufe mit drei Teams stattfinden würde und sie nicht für diese Stufe ausgewählt waren.

Die Jurierung der Bereinigungsstufe fand am Mittwoch, 02. November 2022 ebenfalls im Dreispitz Sport- und Kulturzentrum in Kreuzlingen statt. Die Experten Logistik, Gebäudetechnik, Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit stellten ihre vertieften Vorprüfungsergebnisse dem Preisgericht vor. Die Fristen für die Abgaben der Projekte waren im Wettbewerbsprogramm definiert: Für die bereinigten Wettbewerbsbeiträge galt der 7. Oktober 2022, für das bereinigte Modell der 21. Oktober 2022.

Dritter Jurierungstag / Bereinigungsstufe

Zu Beginn des dritten Jurierungstages diskutierte das Preisgericht die drei überarbeiteten Projekte vergleichend. Dabei wurde auch der Umgang mit den vom Preisgericht formulierten Empfehlungen für die Bereinigungsstufe gewichtet. Die drei Projekte weisen grosse Unterschiede in ihrer volumetrischen Setzung, in ihren Bezügen zur Umgebung und in der Materialisierung auf. Auch die Interpretation der Nutzerbedürfnisse, die Erschliessung und die Anordnung der Parkierungsanlagen, die Raumabfolge sowie die baulichen Strukturen unterscheiden sich konzeptionell zum Teil stark.

Das Thema Wirtschaftlichkeit wurde durch vertiefte Kenndaten erweitert. Die intensive Diskussion und Abwägung dieser Aspekte bildete die Grundlage für den einstimmigen Entscheid des Preisgerichts: Die Projekte 14 – Venedig und 07 – riva kamen in die engste Wahl und wurden noch einmal intensiv diskutiert und verglichen. Hierbei zeigte sich, dass das Projekt 14 – Venedig insgesamt die höchste Qualität sowohl im städtebaulichen Gesamtkonzept sowie hinsichtlich Funktionalität und Nutzungsvorstellungen verspricht. Zudem zeichnet sich das Projekt im Quervergleich durch eine gute Wirtschaftlichkeit aus.

Festlegung Rangierung / Preisverteilung

Ebenfalls weist das Projekt das grösste Potenzial auf, die erwarteten Ziele in einer Weiterbearbeitung vollumfänglich zu erfüllen.

Das Preisgericht beschloss einstimmig folgende Rangierung und Preisverteilung:

1. Rang / 1. Preis Projekt	14 – Venedig	CHF 50'000
2. Rang / 2. Preis Projekt	07 – riva	CHF 45'000
3. Rang / 3. Preis Projekt	10 – MS ENERGIE	CHF 35'000
4. Rang / 4. Preis Projekt	01 – ZANDER	CHF 20'000
5. Rang / 5. Preis Projekt	03 – Electrolite	CHF 15'000
6. Rang / 6. Preis Projekt	16 – CORTE AL LAGO	CHF 10'000

Die Preissummen verstehen sich exklusive Mehrwertsteuer.

Auflösung der Anonymität

Die Anonymität wurde aufgelöst und die Namen der Projektverfasserinnen und -verfasser direkt im Zusammenhang mit den Projektdokumentationen aufgelistet.

Entscheid und Empfehlungen

Das Preisgericht empfiehlt der Auftraggeberin einstimmig das mit dem 1. Preis ausgezeichnete Projekt Venedig unter Berücksichtigung der in der Projektbeschreibung festgehaltenen Kritik zur Weiterbearbeitung. In Anbetracht der im Jurybericht formulierten Bewertung empfiehlt das Preisgericht, das Projekt nach einer ersten Überarbeitung einem Ausschuss des Preisgerichts nochmals zu einer Begutachtung vorzulegen.

Würdigung und Dank

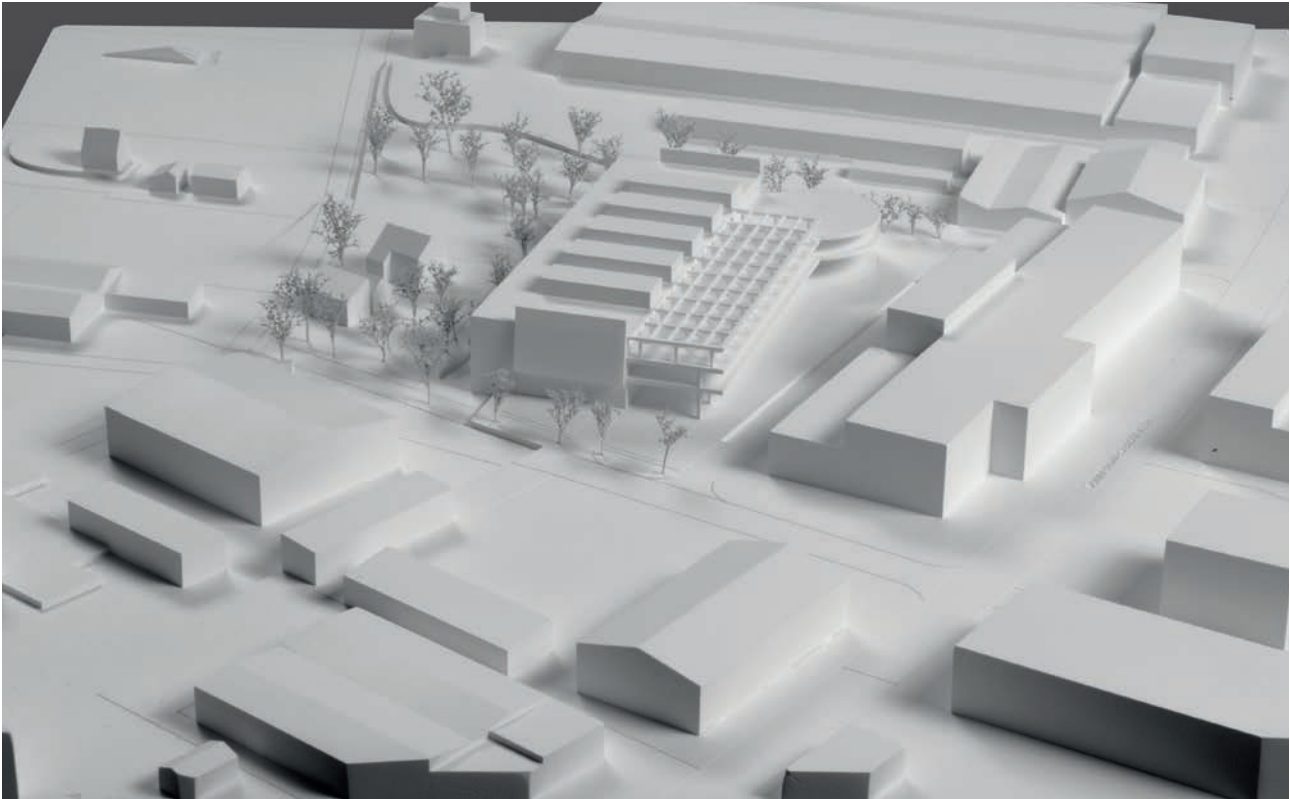
Die Auftraggeberin und das Preisgericht bedanken sich bei den teilnehmenden Teams für die intensive Auseinandersetzung mit dem Ort und der Aufgabenstellung sowie für die wertvollen Beiträge. Die eingereichten Projekte bieten eine Vielzahl an Lösungen für eine komplexe Aufgabe innerhalb eines engen Projektperimeters. Die von den Teams präsentierte Bandbreite an Lösungsvorschlägen wurden vom Preisgericht sehr geschätzt. Durch die grosse Vielfalt der Beiträge entstanden anregende und bereichernde Diskussionen innerhalb des Preisgerichts.

Das Preisgericht gratuliert dem siegreichen Team und bedankt sich bei allen Projektverfassenden für die Vorschläge des Neubaus «Betriebsgebäude Energie Kreuzlingen».

Rangierte Projekte

Venedig (Bereinigungsstufe)

1. Rang / 1. Preis



Modellfoto

Architektur/Gesamtleitung

ATP architekten ingenieure Zürich AG, Zürich

Matthias Wehrle Andrea Bianchi
Juan Bermejo Herrero Lida Depasta

Landschaftsarchitektur

B. Eng Landschaftsarchitektur, Rüti ZH

Verena Bayrhof

Bauingenieur

ATP architekten ingenieure Zürich AG, Zürich

Sandro Kühne

HLKKS-Ingenieur

Hochstrasser Glaus & Partner Consulting AG, Zürich

Peter Glaus
Jasmin Biondi
Jan Knott

Elektro und Sustain

ATP architekten ingenieure Zürich AG, Zürich

Oezcan Vural
Michael Haugender
Christoph Kuhn

Verkehrsplaner

Porta AG, Brugg

Luca Pacozzi Marcel Schlegel

Brandschutzplaner

4 Management 2 Security GmbH, Zürich

Renè Anderegg Bruno Villiger
Roger Grolmund Alessandra Tonola

Visualisierung

Floer Srl Stp, Lecco (IT)

Städtebauliche Setzung und Freiraum

Die städtebauliche Setzung wurde über eine Drehung der Gesamtanlage im Rahmen der Überarbeitung vollständig modifiziert. Um den baurechtlich notwendigen Abstand von der Auffahrtsrampe zur Parzellengrenze einhalten zu können, wurde der Baukörper von der Strasse weggedreht und in Bezug zum Veloweg und den östlichen Gewerbebauten gesetzt. Das Drehen schafft zusätzlichen Manövrierraum für die Betriebsfahrzeuge im Vorbereich zur Strasse. Der Haupteingang auf der westlichen Seite dreht sich in Richtung der Ankommenden.

Architektonischer Ausdruck und Konzept

Der architektonische Ausdruck und Teile des inneren Konzeptes wurden nach der ersten Stufe weitgehend überarbeitet. Statt der Durchfahrt in Querrichtung wird nun aufgrund der Kritik eine Durchfahrt in Längsrichtung angeboten. Dies erlaubt zwar eine optimale Erschliessung von Lager und Werkstätten, führt aber auch zu einer Zunahme der Gebäudetiefe und Engstellen an den Stirnseiten im Bereich der Zu- und Wegfahrten. Durch die Aufhebung der Durchfahrt in Querrichtung entfallen ebenso die Aussenlagerflächen auf der Nordseite. Dieser zunächst positive Aspekt hat jedoch deren ungünstige Verkleinerung und Verschiebung auf die Westseite, in die Nähe des Haupteingangs, zur Folge. Zusammen mit der Ausfahrt der Anlieferungsdurchfahrt sind Nutzungskonflikte mit dem Haupteingang zu erwarten.

Die Gliederung des Baukörpers in die drei Nutzungseinheiten Parkierung, Lager und Logistik sowie Dienstleistung wurde aus der ersten Stufe übernommen und weiterentwickelt. Neu wird auch der mittlere Streifen an der Ost- und Westfassade ablesbar, was generell begrüsst wird. Die Angemessenheit ihrer Ausformulierung als grosse, plakative Photovoltaik-Paneele wurde in der Jury jedoch kontrovers diskutiert. Ebenso scheint die Ausprägung der dahinter liegenden Raumschicht als dunkler, geschlossener Bereich ohne Aussenbezug nicht nachvollziehbar.

Die Anzahl der Parkplätze wurde in der zweiten Stufe auf das bestellte Mass reduziert, wobei der frei gewordene Platz für Einrichtungen nun zur Fassaden- und Dachbegrünung der Parkieranlage genutzt wird.

Die Fassaden wurden im Zuge der Überarbeitung umfänglich angepasst. Neu wirken diese collagierter und bilden die jeweilige Nutzung dahinter stärker ab. Dadurch entsteht zwar ein authentischerer Eindruck, der jedoch an einigen Stellen zu unsauberem Übergängen und generell einer unruhigen Erscheinung beiträgt.

Nutzungsanforderungen und Logistik

Der Lagerbereich im Erdgeschoss ist flexibel ausgestaltet. Allerdings ist die Bedienung des Rohrlagers im Erdgeschoss nur mit dem Stapler möglich. Ein Abtausch von Paletten- und Rohrlager wäre zu prüfen. Gegebenenfalls kann auf die Galerie im Osten mit einem höheren Lager komplett verzichtet werden. Die Galerie im 1. Obergeschoss ist neu via Warenlift angebunden, welcher aber nicht für Langguttransporte genutzt werden kann (für Paletten möglich). Die Hallenhöhe ist grosszügig, kann aber hinsichtlich der Lagersysteme noch optimiert werden. Der Entsorgungsbereich ist neu dezentral angeordnet. Das Handling an beiden Orten funktioniert nicht.

Erschliessung und Parkierung

Die Auffahrtsrampe zur Parkierung fügt sich nun in den vorgegebenen Perimeter, stellt aber immer noch ein dominantes Bauteil dar, dessen starker Ausdruck in der Jury kontrovers diskutiert wird. Auf eine ansprechende Gestaltung der Spindel soll in der weiteren Projektierung entsprechend grosser Wert gelegt werden. Die Parkierungsanlage ist ansonsten gut befahrbar und gestattet einen nutzerfreundlichen Betrieb.

Tragwerk

Wie in der ersten Wettbewerbsstufe erheben sich auf einer nicht unterkellerten Bodenplatte zwei stabilisierende Kerne. Die «Hybridkonstruktion» der drei aneinanderggebauten Trakte ist einleuchtend: in der Mitte die grosse Halle mit einem Dach aus Stahlfachwerkträgern, daneben auf der einen Seite die Verwaltung mit Decken als Stahlskelett, gefüllt neu mit Holz-Beton-Verbunddecken unter Einsatz von Brettstapeldecken, auf der anderen Seite das mehrgeschossiges Parkhaus mit Stahl-Beton-Verbundtragwerken. Die Foundation besteht aus einer kombinierten Pfahl-Plattengründung, die auch Zugkräfte aus Erdbebenwirkung aufzunehmen vermag. Die Bodenplatte liegt mit ihrer Oberkante auf den geforderten 399.20 m ü. M. Die Anregungen aus der Kritik der ersten Wettbewerbsstufe sind eingeflossen.

Aussenraum

In der Überarbeitung wurde der Freiraum gut weiterentwickelt. Die geplanten Retentionsflächen und die Gehölze bilden eine Einheit und einen sehr schönen Übergang nach Norden Richtung See. Da in dem gesamten Vorbereich zur Strasse auf eine adäquate Begrünung verzichtet wurde, wird es in sommerlichen Hitzeperioden zu einer unangenehmen Aufheizung kommen. Zu erwähnen ist die begrünte Pergola mit Solarelementen über dem oberen Parkdeck, die einen innovativen Beitrag darstellt.

Gesamtwürdigung

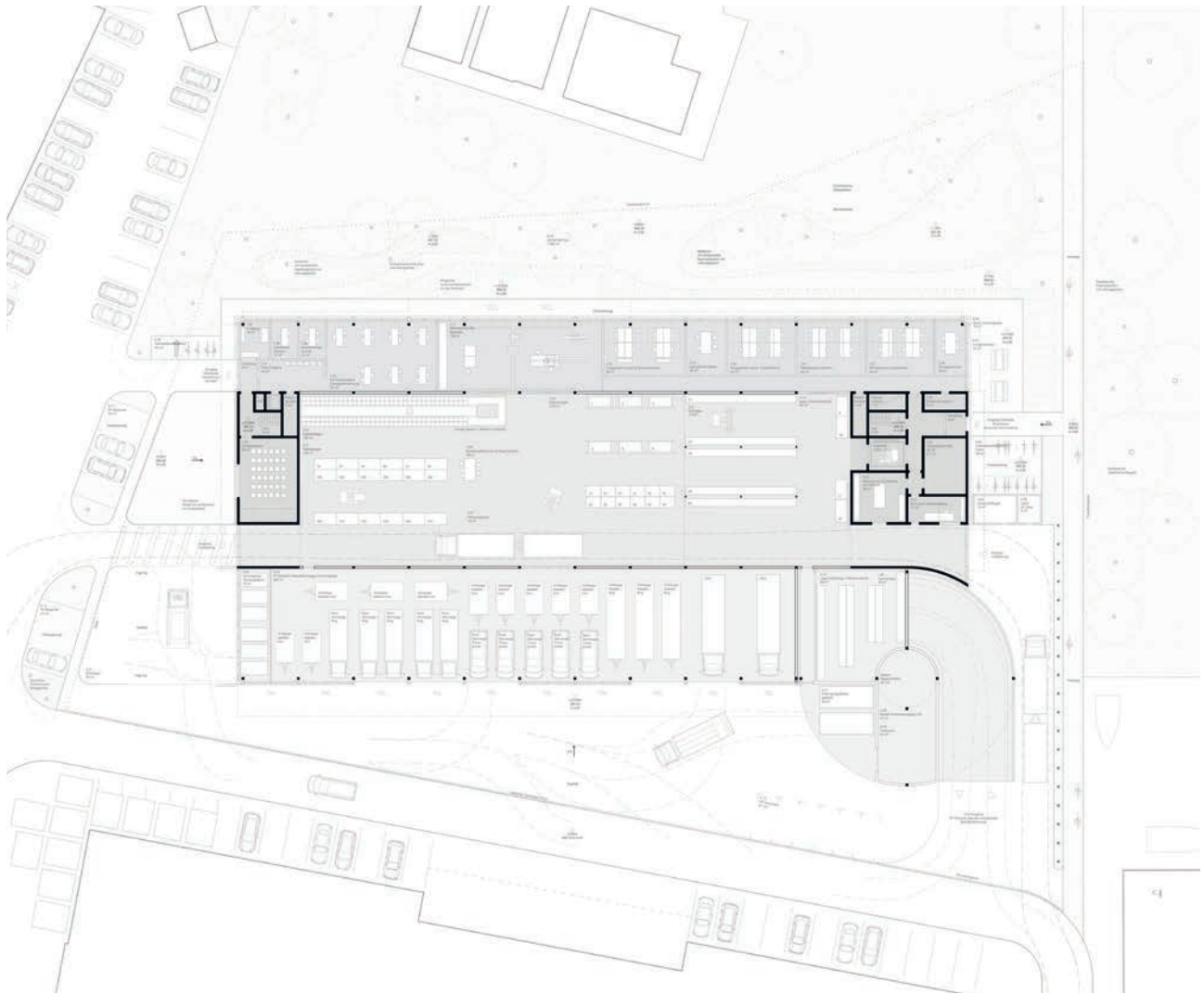
Die Überarbeitung bestätigt das Potenzial der klaren funktionalen Zonierung und deren Anordnung im Verhältnis zum Kontext. So profitieren die Büros auf der Nordseite nicht nur vom Ausblick auf den See, sondern bringen auch eine wertvolle Aufwertung dieser Seite zur anliegenden Wohnbebauung. Die stützenfreie Logistikhalle bietet grosses Potenzial für die weitere Entwicklung. Die Parkierung ist rational und nutzerfreundlich angelegt und bietet die Möglichkeit direkter Gebäudeanbindung auf den Etagen. Die wohlüberlegte Grunddisposition führt zu einer gut funktionierenden und entwicklungsfähigen Gesamtanlage, die auch hinsichtlich Wirtschaftlichkeit zu überzeugen vermag. Eine einladendere Gestaltung des Vorplatzes mit dem anschliessenden inneren Eingangsbereich, die Situierung der Aussenflächen und eine harmonischere Abstimmung der Teilfassaden sind wesentliche Aufgaben der weiteren Bearbeitung.



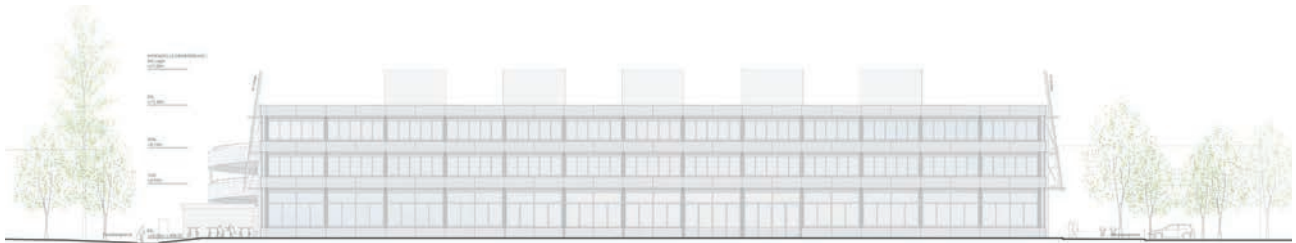
Visualisierung



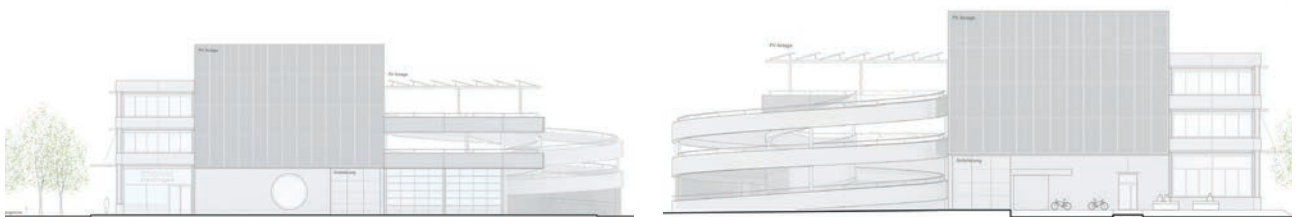
Situationsplan



Erdgeschoss

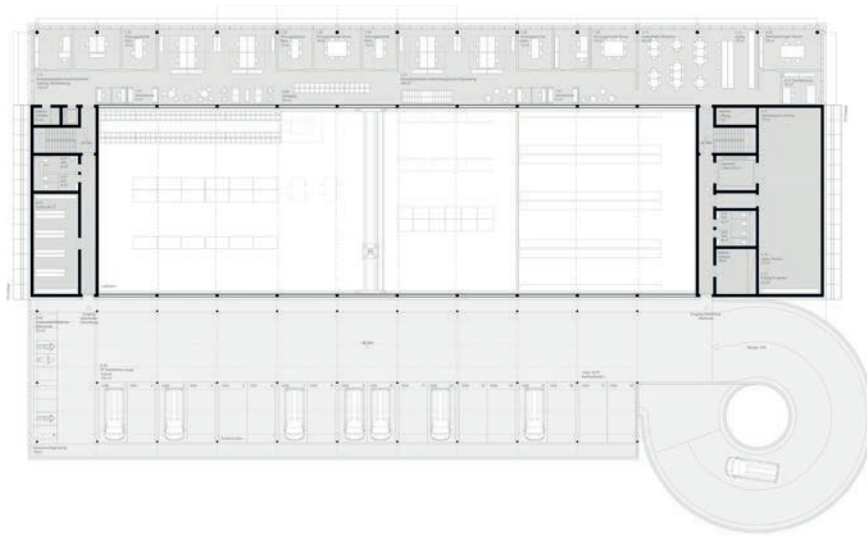


Nordfassade

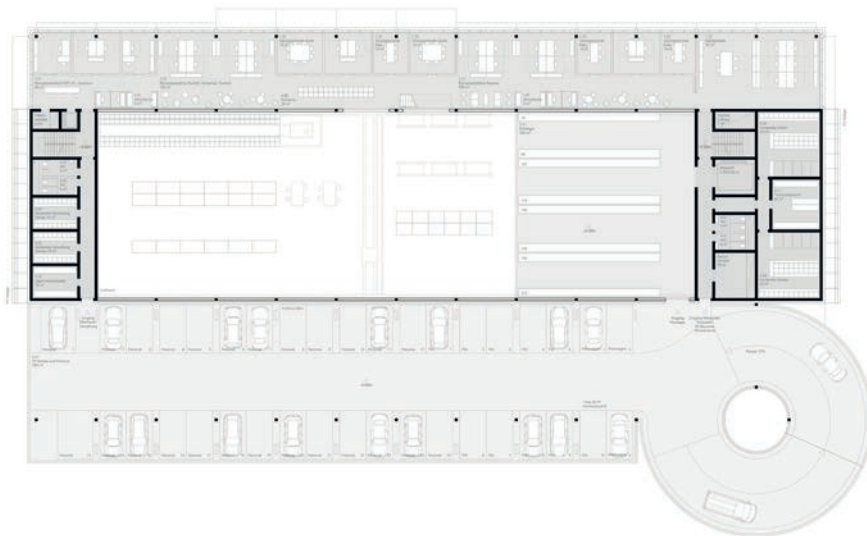


Westfassade

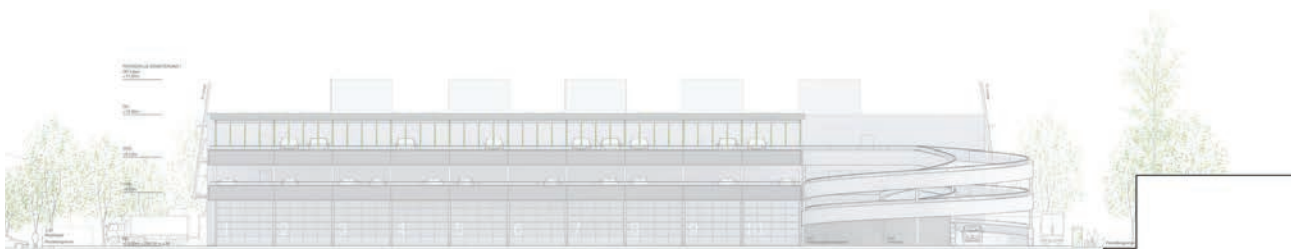
Ostfassade



2.Obergeschoss



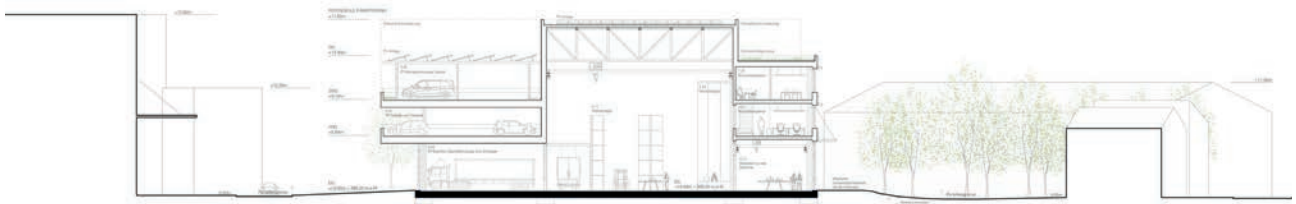
1.Obergeschoss



Südfassade



Visualisierung



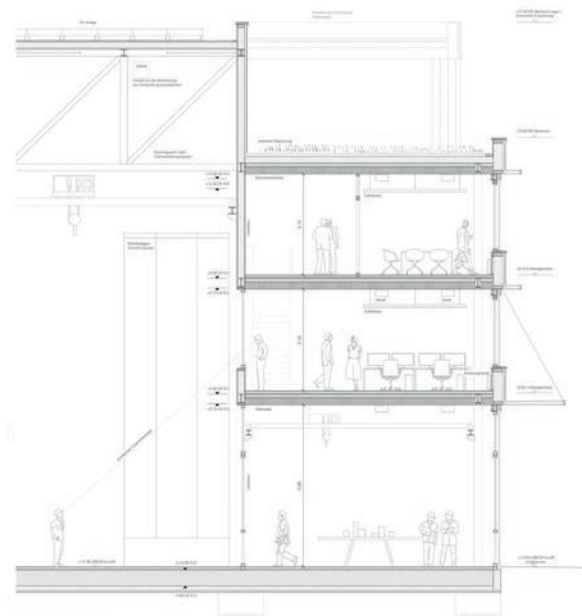
Querschnitt



Längsschnitt



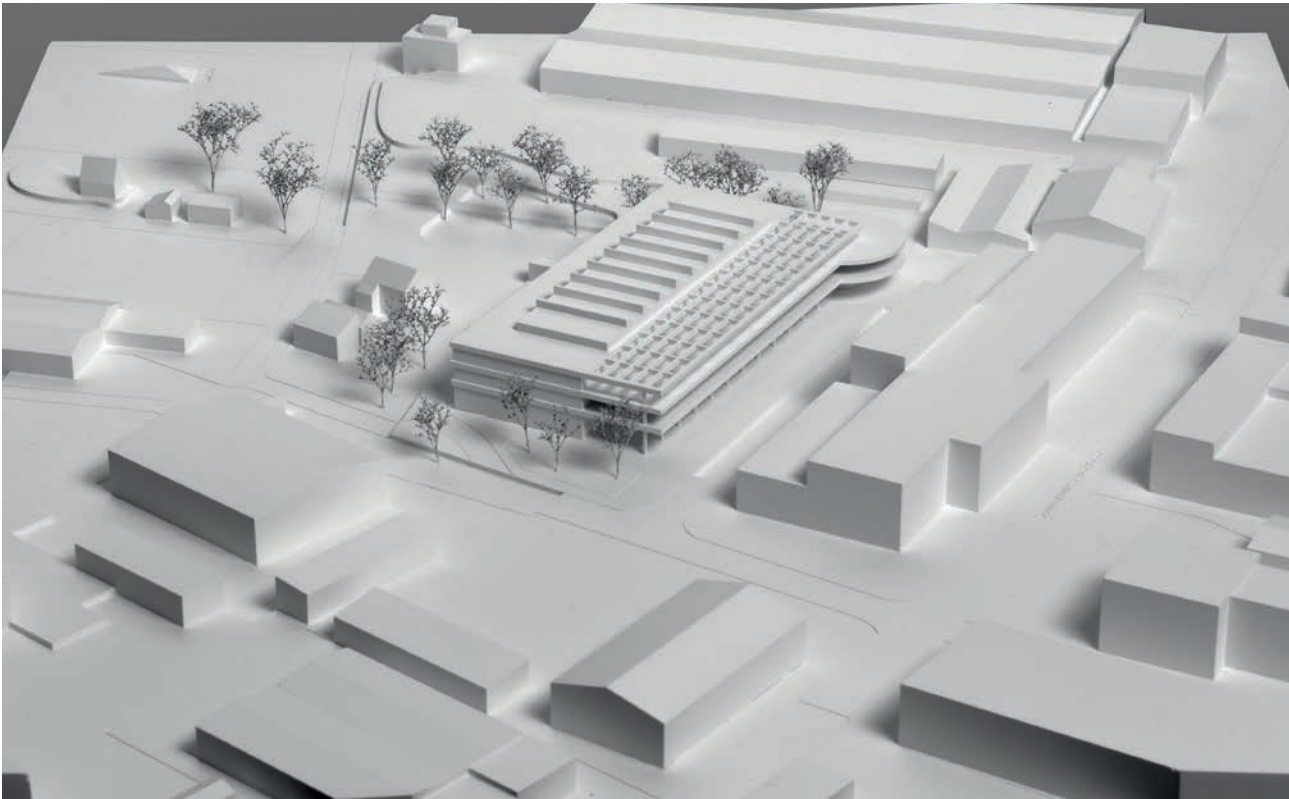
Visualisierung



Konstruktionsdetail Schnitt



Venedig (Abgabe 1)



Modellfoto

Das Team etabliert mit dem funktionalen Aufbau der Anlage eine städtebauliche Differenzierung der beiden Hauptseiten. Zur Seite der Industrie hin sind die Einstellräume der Betriebsfahrzeuge und die Parkierung untergebracht, zum See die Arbeitsplätze der Verwaltung. Die Lagerräume befinden sich in einer grossen, zusammenhängenden Halle im Zentrum. Mit diesem Ansatz gelingt ein klarer Aufbau, mit dem im Grundsatz die lärmintensiven Vorgänge abgeschirmt und zugleich der Seeblick für die Arbeitsplätze genutzt werden kann.

Die Betriebsräume im Zentrum werden über eine zentrale Durchfahrt bedient. Anliefernde Fahrzeuge fahren von der Sonnenwiesenstrasse ein und können über den quer laufenden Hallenkran entladen werden. Die Ausfahrt erfolgt dann über den nördlichen Teil der Parzelle und führt damit auf dieser Seite zu unerwünschten Emissionen. Auch das hier angelegte Blocklager, die Unterbringung der Gefahrenstoffe und der Entsorgung laufen dem Konzept der Abschirmung zur ruhigen Wohnseite entgegen. Die Durchfahrt der Anlieferung ist relativ schmal angelegt und lässt keine parallele Passage von LKW zu. Auch für das beidseitige Be- und Entladen mit Staplern scheint der Platz teilweise zu knapp. Die zentrale Halle ist gesamthaft gut proportioniert und wird mit einer Shedkonstruktion überspannt und von oben belichtet. Ein Kran überstreicht die ganze Fläche. Das grosszügige Hallenvolumen weist eine grosse Flexibilität auf, die für gewisse flächenintensivere Nutzungen (wie z.B. Palettenlager) allerdings überdimensioniert ist und eine Vertikalisierung der Lagerhaltung nötig macht. Die vorgeschlagene Galerie erweitert die Grundfläche der Halle, führt aber dazu, dass die darunterliegenden Lagerflächen nicht mit dem Kran bedient werden können. Zudem ist das Rohrlager auf der Galerie nur via Kran erschlossen. Es fehlt eine adäquate vertikale Logistikverbindung.

Die Einstellhalle für die Betriebsfahrzeuge orientiert sich zur Sonnenwiesenstrasse und wird über die Länge der Südseite durch eine Reihe von Toren erschlossen. Der Vorplatz zur Strasse bietet einen an sich grosszügigen Manövrierraum, der in der Tiefe für die grössten Fahrzeuge jedoch nur knapp ausreicht und präzise Fahrmanöver verlangt, wenn hierfür nicht der öffentliche Strassenraum in Anspruch genommen werden soll. Die darüber liegenden Parkierungsgeschosse kragen vorteilhaft schützend über die Torfront. Die Zufahrt zu den Abstellplätzen erfolgt über eine seitlich angeordnete, doppelspurige Spiralrampe, deren Volumen ikonografisch aus dem rechteckigen Grundvolumen ausbricht und zeichnerisch den infrastrukturellen Charakter der Anlage zum Ausdruck bringt. Der runde Rampenkörper kann jedoch die notwendigen Grenzabstände nicht einhalten und müsste verschoben werden. Auf den zwei Parkdecks sind die Parkplätze von Gästen, Personal und Betriebsfahrzeugen untergebracht. Die obere Parkierungsebene wird von einer leichten Pergola aus Photovoltaik-Modulen gedeckt.

Die Stirnseiten des Gebäudes sind für Zugänge, Treppenkerne, die dienenden Räume und die Haustechnik vorgesehen. Sie sind sinnvollerweise an der Schnittstelle der Hauptfunktionen angeordnet und können damit sowohl auf kurzem Weg die Funktionsgruppen versorgen als auch Übergänge zwischen ihnen bieten.

Auf der nördlichen Längsseite sind im Erdgeschoss die gut angebundene Werkstatt und Diensträume untergebracht. In den beiden Geschossen darüber befinden sich die einbündig angelegten Büroräume, die nach Norden in Richtung See ausgerichtet sind. Rückwärtige, untergeordnete Bereiche weisen zudem Fenster und Einblicke in die Halle auf. Der Bereich ist grundsätzlich flexibel strukturiert, leidet aber etwas an der gestreckten Ausdehnung und der einseitigen Belichtung.

Die Gebäudezugänge auf den beiden Stirnseiten könnten grosszügiger gestaltet werden, was auch ihre Auffindbarkeit verbessern würde. Die Verlagerung des Empfangs in das 1. Obergeschoss mag zwar für die mit dem Auto anreisenden Gäste stimmig sein, nimmt der Anlage aber ein wichtiges Element der Adressbildung.

Mit einer betont horizontal angelegten Bandfassade werden die verschiedenen Funktionen nach aussen hin zusammengefasst und deren Erscheinung homogenisiert. Vertikale Elemente gliedern die Länge des Volumens und reduzieren den Glasanteil. Insgesamt bleibt aber die Frage offen, ob die klare Struktur der inneren Funktionsverteilung nicht auch die Chance für eine kräftigere und klarer gegliederte äussere Erscheinung geboten hätten.

Alle Funktionsgruppen sind entsprechend ihren thermischen Anforderungen zu klaren Teilvolumen zusammengefasst. Neben dem gesamthaft kompakten Gebäudekörper mit komprimiertem Fussabdruck hilft dies wesentlich für eine günstige ökonomische und energetische Bilanz. Dies wird durch den Verzicht auf ein Untergeschoss zusätzlich verstärkt. Der klar strukturierte Aufbau mit einer einfachen Konstruktion bietet eine hohe Flexibilität. Die vom Team angegebene Umnutzbarkeit der Parkierungsanlage in Büroflächen wird sich aufgrund der grossen Raumtiefe jedoch nur bedingt umsetzen lassen.

Tragwerk

Auf einer nicht unterkellerten Bodenplatte erheben sich zwei stabilisierende Kerne. Dazwischen spannen sich drei aneinandergebaute Trakte auf: in der Mitte eine grosse Halle mit einem Dach aus Stahlfachwerkträgern, daneben auf der einen Seite die Verwaltung mit Decken als Betonplatten, auf der anderen Seite ein mehrgeschossiges Parkhaus mit Stahl-Beton-Verbundtragwerken. Die Parkdecks werden durch eine aussenliegende Spiralrampe in Beton erschlossen. Zu erarbeiten sind noch die Ableitung der Einspannmomente aus den Kernen in den Baugrund über die nicht unterkellerte Bodenplatte. Weiter liegt die Bodenplatte leicht tiefer als im Programm empfohlen (widersprüchliche Angaben zwischen 398.50 und 399.00 m ü. M.), ohne dass kompensierende Massnahmen aufgeführt werden. Das Tragwerk ist sinnvoll konzipiert, lässt aber im Einzelnen noch Fragen offen.

Aussenraum

Mit der Situierung des Gebäudekomplexes gelingt es dem Team, grosszügige Freiräume zu entwickeln, die sich grundsätzlich von allen anderen Freiräumen unterscheiden, da auch im südlichen Bereich die öffentlich nutzbaren Bereiche bis an das Gebäude heranreichen. Die Durcharbeitung ist differenziert und zeigt eine gute Einbindung in die Umgebung. Begrüsst wird auch die Dachbegrünung in Verbindung mit den geplanten Photovoltaik-Anlagen.

Gesamtwürdigung

Die klare typologische Struktur mit einer streifenförmigen Anordnung der Hauptnutzungen Parkierung, Lager und Dienstleistung ist gut ausgearbeitet und erlaubt eine stringente und sinnvolle Organisation des Baukörpers. Der Ausdruck des Gebäudes kann dieser Klarheit aber noch nicht entsprechen und wirkt unentschlossen. Die baurechtlichen Übertretungen im Bereich der Auffahrtsrampe sind zu überarbeiten.



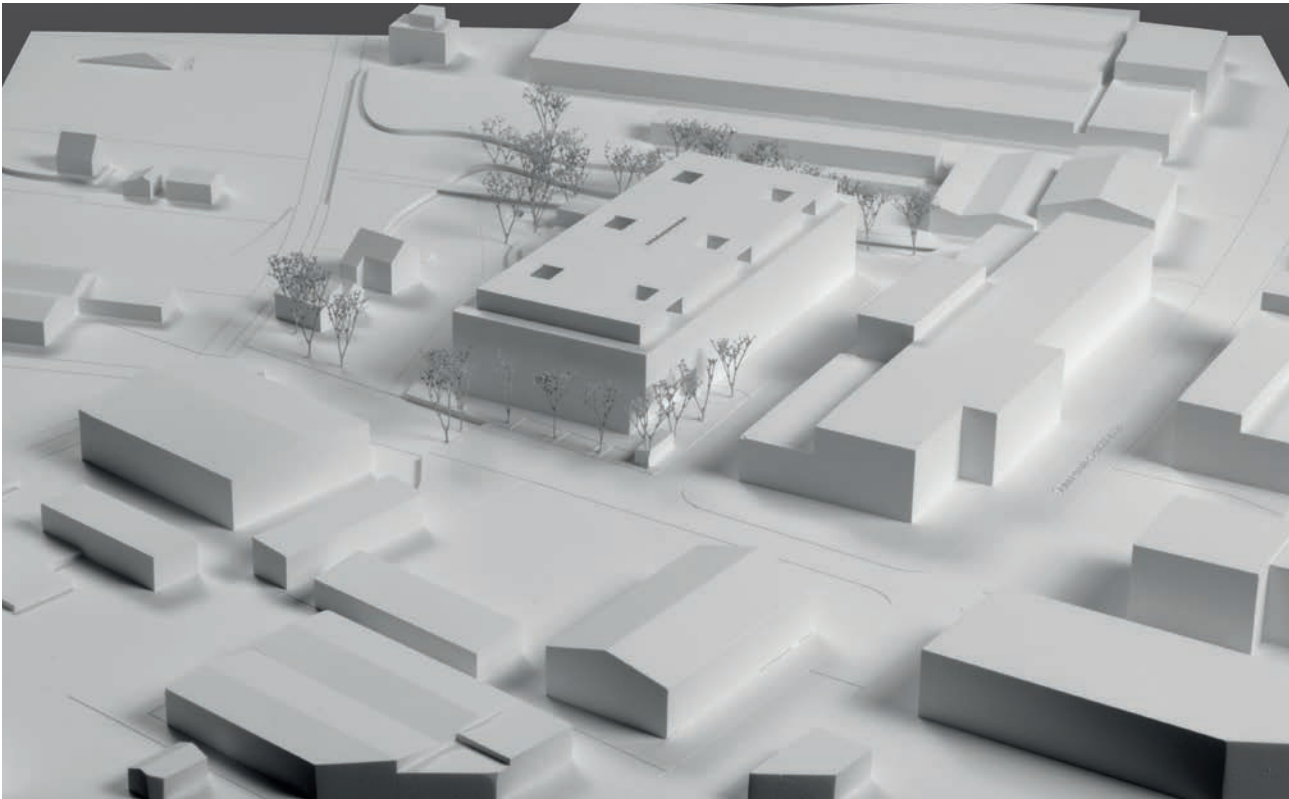
Visualisierung



Situationsplan

riva (Bereinigungsstufe)

2. Rang / 2. Preis



Modellfoto

Architektur/ Gesamtleitung

bürge wendel architekten gmbh, Wil

Pascal Brüger
Pascal Wendel
Philippe Strauss
Fabio Lehmann

Landschaftsarchitektur

Pascal Oggenfuss Landschaftsarchitektur, Gais

Pascal Oggenfuss

Bauingenieur

Rolf Soller, Kreuzlingen

Rolf Soller
Patrick Soller
Simon Kradolfer

Holzbaingenieur & Brandschutz

Krattiger Engineering AG, Happerswil

Andy Gnägi

HLS-Ingenieure

Eisenbart + Partner AG, Eschlikon

Marc Weibel
Mario Peter

Bauphysik/Akustik

Studer und Strauss AG, St. Gallen

Roman Strauss

Elektroplanung

Neroc GmbH, Gossau

Roman Gähler

Visualisierung

RenderValley, Mendrisio

Federico Testa

Städtebauliche Setzung und Freiraum

Die städtebauliche Setzung und die Gestaltung des Aussenraums wurden beibehalten. Sie haben in der ersten Beurteilung überzeugt und wurden folgerichtig nicht verändert. Die gewünschte spätere Erweiterbarkeit wird neu mit einem Attikageschoss nachgewiesen, das sich gut in den ortsbaulichen Kontext einfügt und auch die Volumetrie der Hautgeschosse adäquat ergänzt.

Architektonischer Ausdruck und Konzept

Der architektonische Ausdruck schöpft sich aus dem Thema des Entwurfs, der einheitlichen Tragstruktur für alle Nutzungen. Dieses Thema ist klar erkennbar in der Fassaden -wie auch in der Grundrissgestaltung. Die damit verbundenen Nachteile konnten aber nicht in allen Punkten verbessert werden.

Die aussenliegende Tragstruktur aus Holz wird im Erdgeschoss durch Betonstützen ersetzt und in den oberen Geschossen wird detailliert gezeigt, wie der Stützenfuss geschützt werden kann. Diese Massnahmen werden gewürdigt, sind letztlich aber nur ein Notbehelf und es bleibt trotz grosser Wertschätzung des ansprechenden architektonischen Ausdrucks fraglich, ob sich der Entscheid, die Tragstruktur vor der Fassade anzuordnen, konstruktiv rechtfertigen lässt. Die zahlreichen Fassadendurchdringungen der Träger sind dabei ebenso kritisch zu betrachten.

Der grossen Raster ist gleichzeitig Stärke wie auch Schwäche des Entwurfs. Er bietet eine maximale Flexibilität, doch lässt sich das ungünstige Verhältnis von Nutzfläche zu Volumen mit der vorgeschlagenen Nutzungsverteilung kaum optimieren.

Nutzungsanforderungen und Logistik

Um die Galerie über dem Lager zu erschliessen, wird ein zusätzlicher Warenaufzug eingeplant, was aus betrieblicher Sicht eine vertretbare Lösung darstellt. Während der Eingang mit der Kundenzone wie gewünscht umgestaltet wurde, konnten die Inputs, welche die erdgeschossigen Büros betreffen, nur teilweise umgesetzt werden. Als deutliche Verbesserung wird die Aufweitung der Verbindung zwischen Lager und Fahrzeughalle gewertet. Zur Erleichterung der Manövrierbarkeit wurde zudem der Stützenraster verdoppelt.

Im Bürogeschoss ist aus Kostengründen die Anzahl der Innenhöfe reduziert, wobei die Belichtungssituation weiterhin sorgfältig bearbeitet ist und die räumliche Qualität bewahrt wurde.

Erschliessung und Parkierung

Die zu niedrigen Abstellplätze unter der Rampe entfallen, doch haben die Parkdecks an sich keine Anpassung erfahren. Der witterungsgeschützte Zugang zu den Büros gehört zu den Vorteilen, die auch in der Überarbeitung nochmals erwähnt werden sollen. Es wird zwar aufgezeigt, wie bei einer späteren Umnutzung eine zweibündige Anordnung erreicht werden könnte, doch ist im aktuellen Nutzungslayout die unwirtschaftliche Lösung nicht behoben.

Tragwerk

Die wesentlichen Qualitäten des Tragwerks der ersten Stufe werden übernommen: die nicht unterkellerte Bodenplatte auf Pfählen, die darauf abgestellten Stützenreihen und die beiden langgezogenen, stabilisierenden massiven Kerne in der Gebäudemitte. Der Mittelteil besitzt nach wie vor massive Decken und die Seitenteile sind aus Holzträgern und Holz-Beton-Verbunddecken aufgebaut. Die Bodenplatte liegt unverändert auf der vom Hochwasserschutz geforderten Kote.

Neu wird im Erdgeschoss in der Lagerhalle ein doppelter Stützenabstand eingeführt. Die entsprechende Abfangung der Lasten geschieht über fachwerkartige Streben im 1. Obergeschoss.

Die aussenliegenden Holzstützen beschränken sich neu auf die beiden oberen Geschosse. Im Erdgeschoss bestehen sie wie schon erwähnt aus Beton. Die Fassadenvorsprünge schützen den oberen Teil dieser Stützen, nicht aber deren Fuss. Der Vorschlag überzeugt so immer noch nicht.

Wirtschaftlichkeit, Gebäudetechnik und Nachhaltigkeit

Für die Gebäudetechnik werden Varianten dargestellt, die eine intensive Auseinandersetzung mit dem Thema Nachhaltigkeit zeigen. Der Vorschlag, Photovoltaik-Elemente in die Fassade zu integrieren, wird positiv aufgenommen und als angemessene Gestaltung für ein Betriebsgebäude verstanden. Ob der Mehrnutzen dieser Paneele im Schatten der Bäume, Nachbarbauten und Fassadenauskragungen tatsächlich relevant ist, bleibt offen.

Zu den nennenswerten Kostentreibern gehört neben dem grossmaschigen Raster und der aufwändigen Fassadenkonstruktion auch die unwirtschaftliche Parkierung, was sowohl die Anordnung wie die Raumhöhe betrifft. Der Entwurf weist weiterhin eine überdurchschnittliche Kubatur, Geschossfläche und Fassadenabwicklung auf, was sich in hohen Erstellungskosten niederschlägt.

Gesamtwürdigung

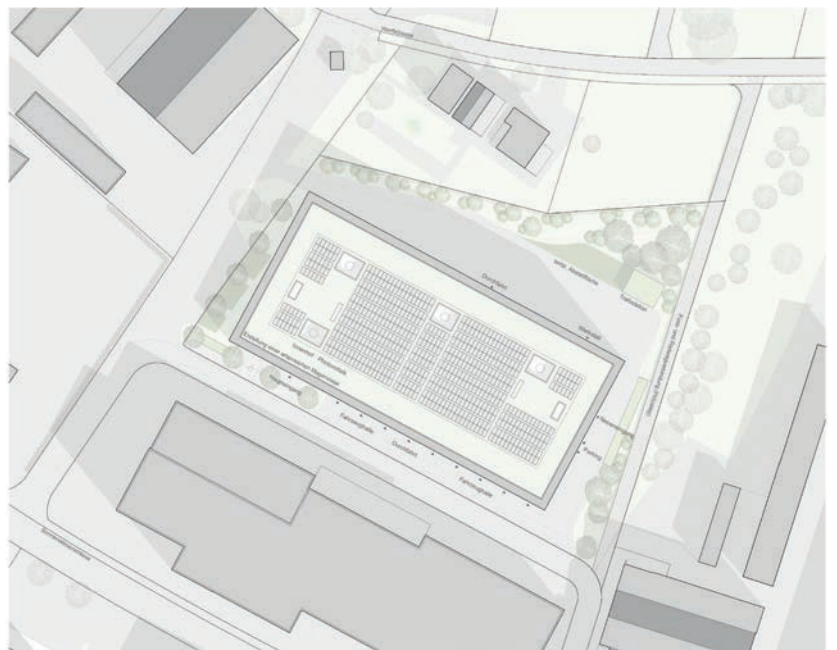
Die Überarbeitung zeigt die Grenzen der Overall-Lösung deutlich auf. Der Entwurf wirkt als übergrosses Regal, worin unterschiedliche Nutzungen eingeschoben und ausgetauscht werden können, doch sind die Erstellungskosten sehr hoch. Ob die überdurchschnittliche Flexibilität tatsächlich genutzt wird und ob dies den Preis rechtfertigt, ist fraglich.

Der Entwurf konnte aufgrund der konzeptionellen Grundidee nur in Teilbereichen verbessert werden. Das Festhalten an der konstruktiv unvorteilhaften Fassadengestaltung verdeutlicht überdies die strenge entwerferische Haltung, dem Konzept den Vorrang einzuräumen, und schränkt damit die Anpassungspotenziale zu stark ein.

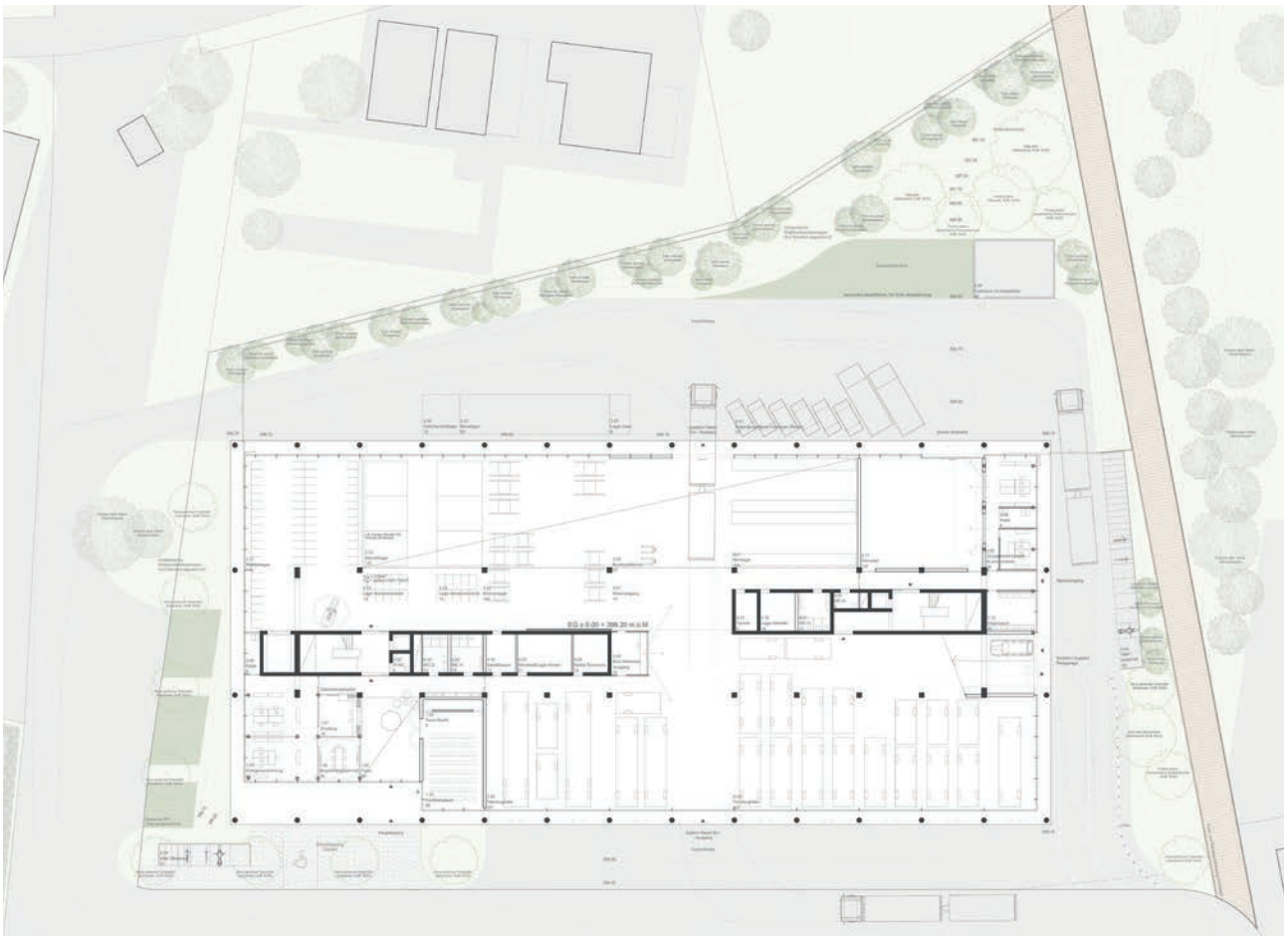
Die architektonische Sorgfalt und Kompetenz bei der Ausgestaltung der Innenräume und deren Belichtung verleiht dem Entwurf eine überzeugende Raumstimmung und verspricht eine interessante Arbeitswelt.



Visualisierung



Situationsplan



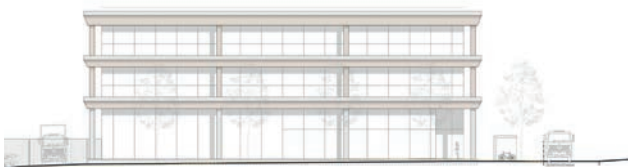
Erdgeschoss



Ansicht Nord



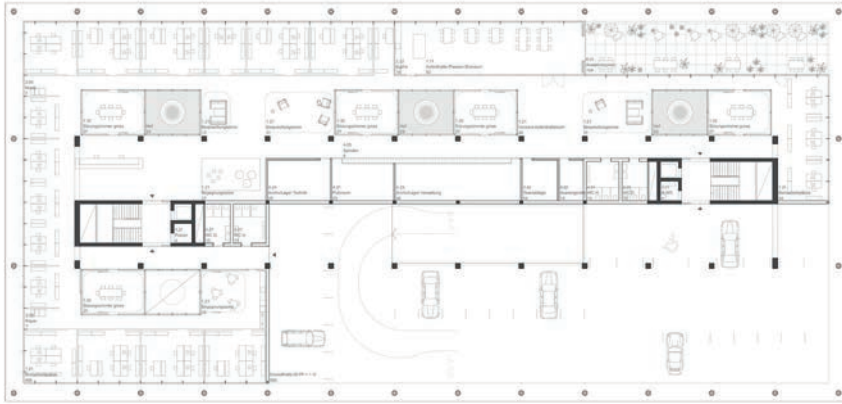
Ansicht Süd



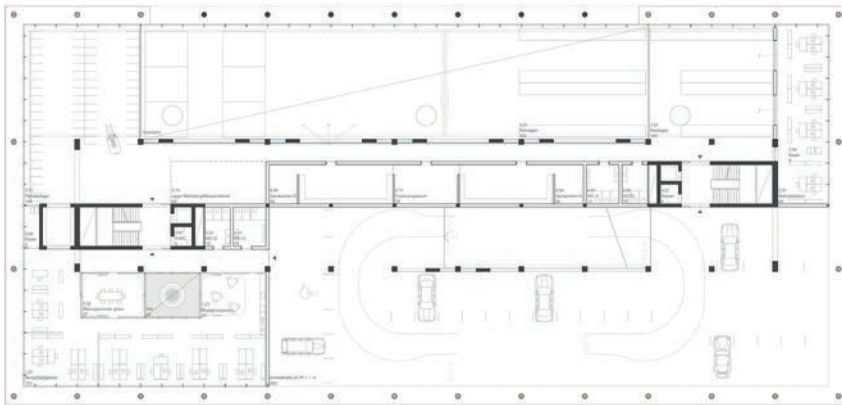
Ansicht West



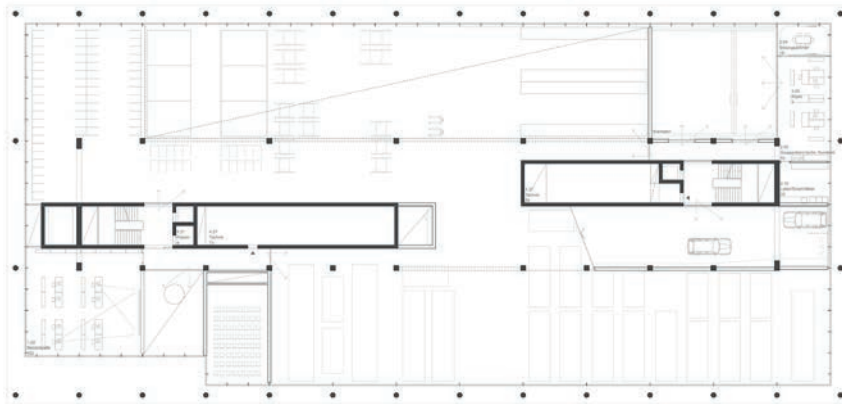
Ansicht Ost



2. Obergeschoss



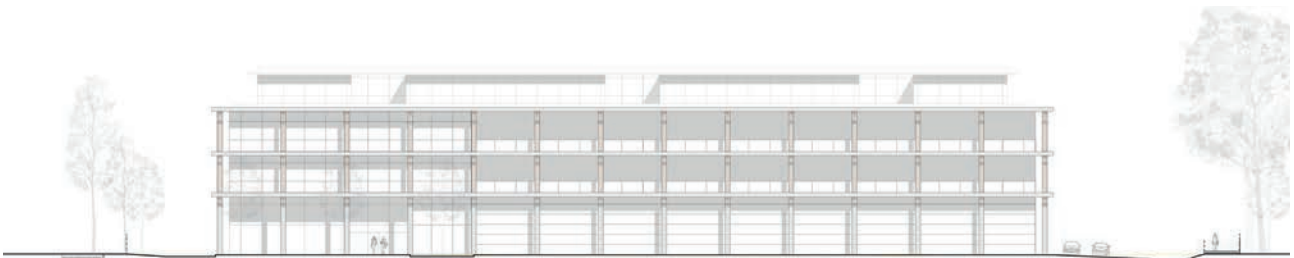
1. Obergeschoss



Zwischengeschoss



Visualisierung



Längsschnitt Werkstattbereich



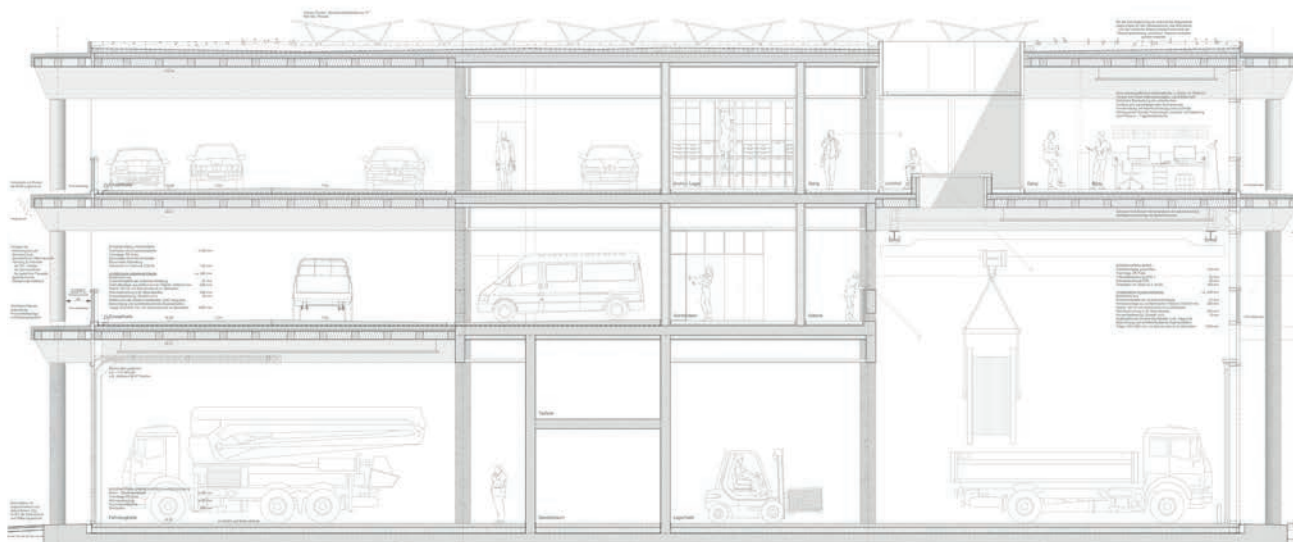
Längsschnitt Empfang, Fahrzeug- und Einstellhalle



Visualisierung

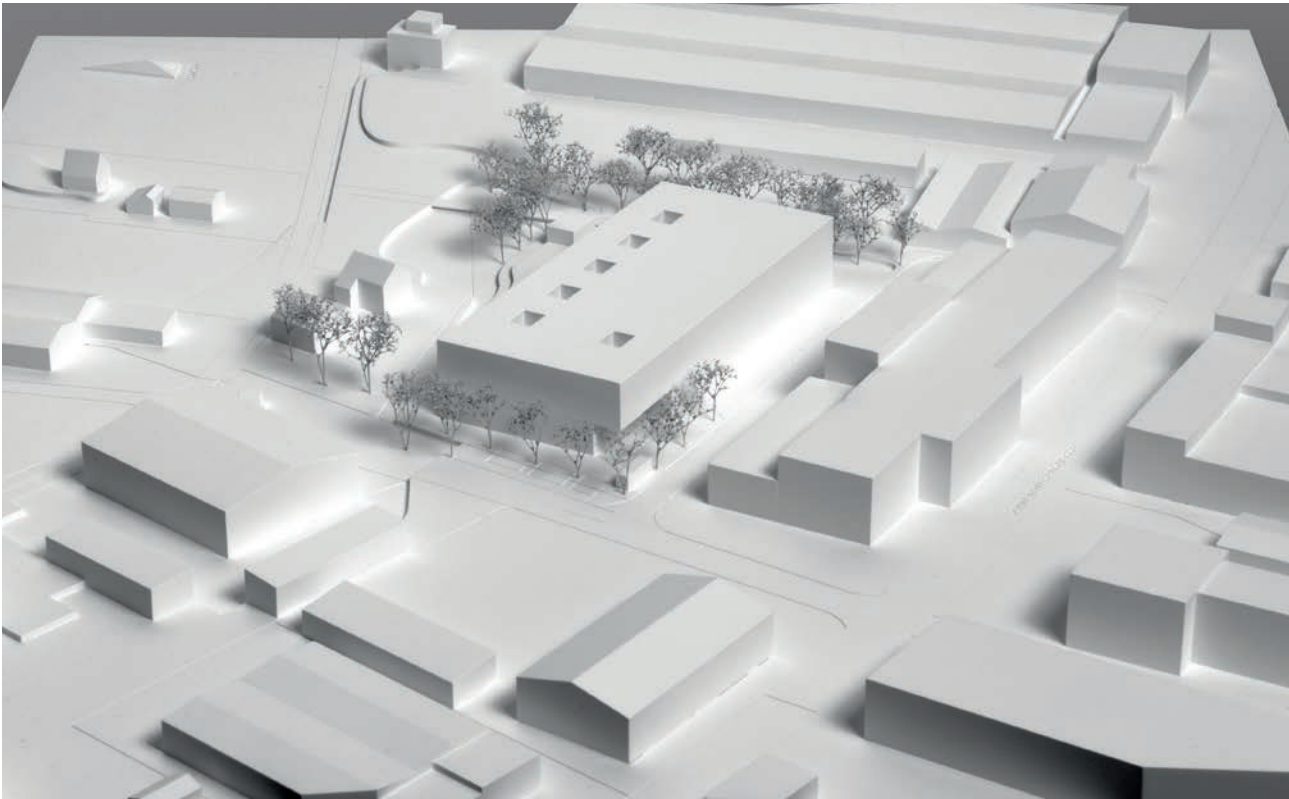


Konstruktionsschnitt (Aufstockung)



Konstruktionsschnitt

riva (Abgabe 1)



Modellfoto

Städtebauliche Setzung

Das neue Betriebsgebäude zeigt sich als geschlossener, dreigeschossiger Baukörper, der alle Funktionen unter einem Dach vereint. Die stadträumliche Geometrie des benachbarten Gewerbebaus im Süden wird aufgenommen und damit gefestigt. Der Übergang zu den kleinmassstäblichen Wohnbauten im Norden wird mit Distanz bewältigt, indem das neue Volumen mit knappem Strassenabstand an den südlichen Parzellenrand geschoben wird.

Freiraum

Die neue Fuss- und Veloverbindung wird über einen Steg, der sich leicht über der lokalen Senke bewegt, zum See geführt. Das Gelände dient gleichzeitig auch als Abgrenzung zum Betriebsareal und gewährleistet die Sicherheit der Stegnutzer.

Erlen zeichnen den Hauptzugang aus und beschatten die Besucherparkplätze. Der schmale Grünstreifen an Nordrand der Parzelle ist dicht mit Sträuchern und Bäumen bepflanzt. Er weitet sich im Osten auf und verdichtet sich um die Retentionsmulde zu einem kleinen Gehölz, wobei die Pflanzenwahl auf den wechselfeuchten Standort abgestimmt wird. Die intensive Beschäftigung mit dem Aussenraum schlägt sich in einer differenzierten Plandarstellung nieder.

Architektonischer Ausdruck und Konzept

Die sorgfältig gestaltete Tragstruktur tritt an den Fassaden in Erscheinung und dient als Rahmen für unterschiedliche Füllelemente, welche der dahinterliegenden Nutzung entsprechend variiert werden. Der Zugang an der Sonnenwiesenstrasse ist deutlich ausformuliert. Die Fahrzeugzufahrten und offenen Parkdecks sind leichtfüssig in den Raster integriert.

Die Fassaden erzeugen einen attraktiven und angemessenen Auftritt des neuen Betriebsgebäudes. Die Tragstruktur wird dabei geschickt dazu herangezogen, die vielfältigen Funktionen zu einem einheitlichen Bild zusammenzufassen, doch wurde dem Witterungsschutz der Holzelemente nicht ausreichend Beachtung geschenkt.

Nutzungsanforderungen und Logistik

Die Fahrzeughalle kann von der südlichen Strasse gut erreicht werden. Das Warenlager ist von Norden her erschlossen und die Durchfahrt ist gewährleistet.

Um die erforderlichen Flächen auszuweisen, muss das Lager mit einer Galerie ergänzt werden. Die volle Kranabdeckung ist aufgrund der Gebäudestützen nicht gegeben, so dass das Rohrlager nur bedingt bedient werden kann und die weiteren Lager im Obergeschoss schlecht zugänglich sind. Es ist kein Staplerbetrieb möglich und ein Warenlift fehlt. Die Funktionalität des automatischen Kleinteilelagers ist aufzuzeigen. Die Verbindung zwischen Lager und Fahrzeughalle ist zu eng und muss aus betrieblicher Sicht verbessert werden.

Der Warenein- und -ausgang ist zentral verortet und gut erschlossen. Der Entladung kann mit Stapler oder Kran erfolgen. Die Werkstatt ist ebenfalls günstig gelegen, doch sind die Wege zum Lager- und Bürobereich teilweise lang. Das Aussenlager und der Entsorgungsbereich sind gut platziert. Anzahl und Grösse der Mulden sind ausreichend.

Die Büroräume befinden sich in den beiden oberen Stockwerken und sind über zwei Treppenaufgänge zugänglich. Sie reihen sich entlang der Fassaden auf, wobei die innenliegenden Sitzungszimmer zwischen kleinen Innenhöfen liegen, die das Tageslicht weiter in die Lagerhalle leiten. Der Verbindungskorridor zwischen den beiden Bürobereichen im 1. Obergeschoosse ist zwar sehr lang, wird aber mit einem interessanten Einblick in die Lagerhalle aufgewertet. Bei Kundenzugang im Erdgeschoss sind gemeinschaftliche genutzte Zonen angeordnet, die leicht auffindbar sind, doch ist der gut einsichtige Pausenraum an dieser Lage nicht erwünscht.

Erschliessung und Parkierung

Die Erschliessung der verschiedenen Nutzungsbereiche ist gut gelöst. Die Parkdecks sind in die Obergeschosse integriert und über eine steile Rampe verbunden. Die Verbindung zu den Büro- und Lagerbereichen ist kurz und witterungsgeschützt, doch sind die teilweise einbündigen Stellplätze unwirtschaftlich. Im Erdgeschoss scheinen zudem die Abstellflächen unter der Rampe und der Zugang zum Erschliessungskern nicht plausibel.

Tragwerk

Basis des Gebäudes ist eine nicht unterkellerte Bodenplatte auf Pfählen, auf der vier Stützenreihen (Holz oder vorgefabrizierter Beton) und in der mittleren Längsachse zwei langgezogene stabilisierende und massive Kerne stehen.

Die lokalen Verstärkungen der Bodenplatte in der Art einer Pilzdecke ermöglichen eine problemlose Einspannung der Kerne in die nicht unterkellerte Bodenplatte. Der Mittelteil besitzt massive Decken und die Seitenteile sind aus Holzträgern und Holz-Beton-Verbunddecken aufgebaut.

Die Bodenplatte liegt auf der vom Hochwasserschutz geforderten Kote, rundum ist die Umgebung mit Gefälle, das vom Gebäude weggeführt, versehen.

Wirtschaftlichkeit, Gebäudetechnik und Nachhaltigkeit

Für die Lüftung, Wärmeerzeugung und -verteilung werden zielführende Lösungsansätze beschrieben. Mit Freecooling und automatisierter Nachtauskühlung wird auch der sommerliche Wärmeschutz beachtet. Die konsequente Steuerung und Regulierung aller Komponenten reduziert den Energiebedarf und optimiert das Raumklima, doch dürften bei einer weiteren Bearbeitung durchaus auch Low-tech-Varianten berücksichtigt werden.

Der Verzicht auf ein Untergeschoss, die gewählte Hybridkonstruktion, die Trennung in Primär- und Sekundärstruktur, die Verwendung von ökologischen Materialien sowie eine grosse Flexibilität bieten gute Voraussetzungen, um die gewünschten Ziele bezüglich Nachhaltigkeit zu erreichen.

Der Projektvorschlag weist eine überdurchschnittliche Kubatur, Geschossfläche und Fassadenabwicklung auf, was sich zusammen mit dem durchgängig grossmaschigen Tragaster deutlich in hohen Kosten niederschlägt.

Gesamtwürdigung

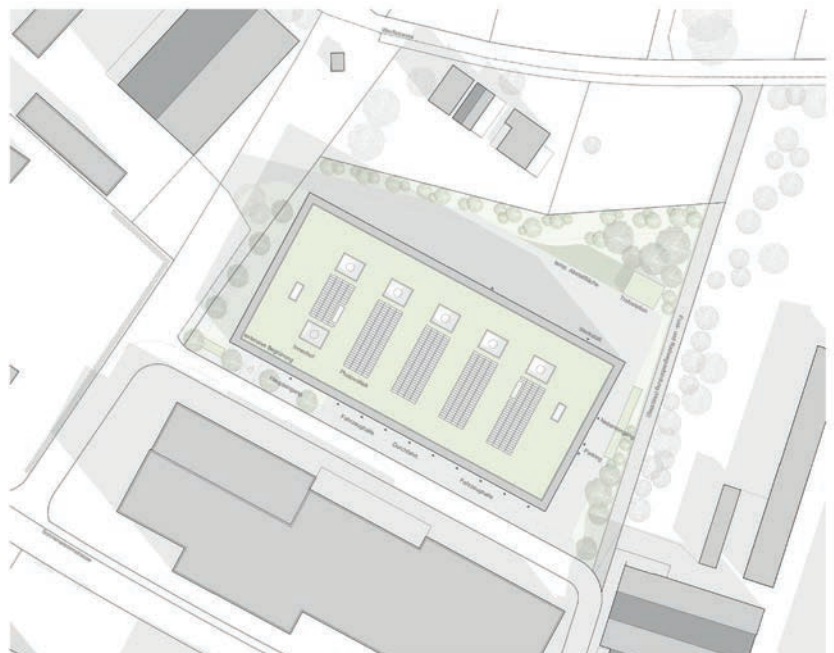
Das Projekt vermag als Overall-Lösung die unterschiedlichen Nutzungen mit ihren unterschiedlichen Anforderungen überzeugend in ein einfaches Gebäudevolumen zu integrieren. Generell präsentiert er eine gut ausgearbeitete, rationale und gleichzeitig grosszügig und einfach organisierte Lösung.

Die Tragstruktur und insbesondere die massiven Kerne werden als ordnende und architektonisch wirksame Elemente eingesetzt, erzeugen an einigen Stellen aber auch funktionale Zwänge. Besonders sorgfältig sind die Innenräume entwickelt, die den Nutzern eine grosse Aufenthaltsqualität bieten. Die Tageslichtführung ist gut durchdacht, so dass auch Bereiche, die – bedingt durch die grosse Gebäudetiefe – nicht an der Fassade liegen, attraktiv belichtet sind.

Die Tragkonstruktion vermag dem Gebäude eine ansprechende und angemessene Erscheinung zu verleihen. Die stufengerecht erarbeiteten Details belegen deren Machbarkeit. Kritisch zu hinterfragen sind dennoch die aussenliegenden und der Witterung ausgesetzten Holzstützen, die nicht die gleiche Dauerhaftigkeit wie die übrigen Bauteile aufweisen.



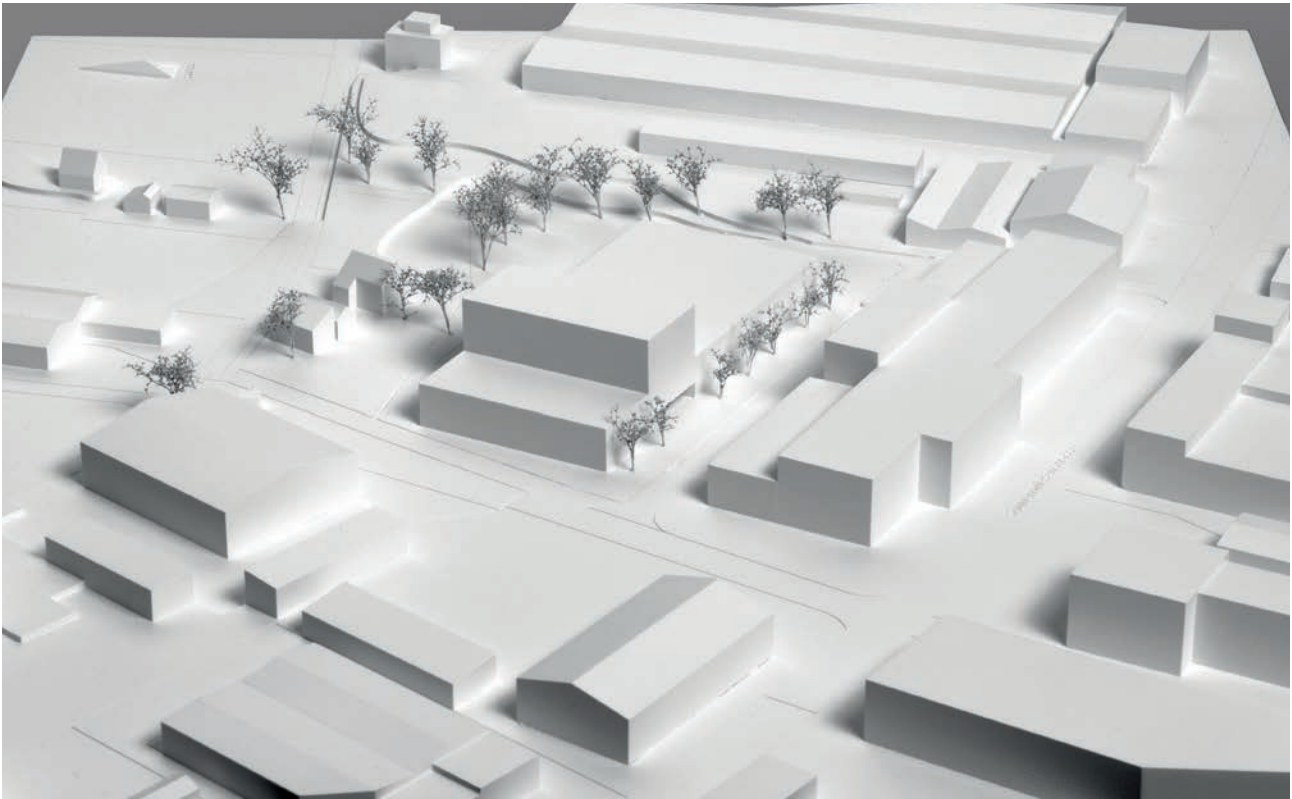
Visualisierung



Situationsplan

MS ENERGIE (Bereinigungsstufe)

3. Rang / 3. Preis



Modellfoto

Architektur/ Gesamtleitung

COMAMALA ISMAIL ARCHITECTES SARL, Delemont

Diego Comamala
Toufiq Ismail Meyer
Andrè Mota
Cornelius Thiele

Landschaftsarchitektur

RELIEF architecture du paysage / Yannick Hänggi, Delémont

Yannick Hänggi

Bauingenieur

Muttoni et Fernández, Ingénieurs conseils SA, Ecublens

Miguel Fernández
Duarte Faria
Antonio García

HLKKS-Ingenieur

Ingenieurbüro IEM AG, Thun

Christian Hilgenberg
Kevin von Dach
Andreas Huber

Städtebauliche Setzung

Die Volumetrie des neuen Betriebsgebäudes hat sich in der Überarbeitung nur geringfügig verändert: Zugunsten der gewünschten betrieblichen Verbesserung wurde die Fahrzeughalle verbreitert. Die ortsbauliche Setzung und Eingliederung in den Kontext bleiben in ihrer bisherigen Qualität unverändert und überzeugen gleichermaßen.

Freiraum

Die Darstellung des Freiraums ist in der Überarbeitung gut lesbar. Die Parkplätze im Freien sind aufgehoben und neu in der Tiefgarage angeordnet. Die Aussenräume gewinnen damit an Grünflächen und der Versiegelungsgrad ist reduziert. Die geforderte Abzäunung lässt sich einfach realisieren. Die Garagenrampe ist ausserhalb platziert, so dass eine Drittnutzung ausserhalb der Betriebszeiten möglich ist.

Architektonischer Ausdruck und Konzept

Die Stirnseiten des Bürogebäudes haben in ihrer Fassadengestaltung eine für die Gesamterscheinung untergeordnete Überarbeitung erfahren. Die Fahrzeugzufahrt zur Halle ist aus gestalterischer Sicht nach wie vor unbefriedigend gelöst. Die Belichtung der Halle erfolgt weiterhin ausschliesslich über Oberlichter, was als verpasste Chance beurteilt wird.

Die Angemessenheit des selbstbewussten Auftritts ist nicht hinterfragt. Selbst eine geringfügige Zurücknahme hätte die diesbezüglichen Zweifel behoben.

Nutzungsanforderungen und Logistik

Die betrieblichen Inputs sind weitgehend umgesetzt: Der Kundenempfang im Erdgeschoss funktioniert und der Trafo ist neu ins Gebäude integriert. Die Fläche der Fahrzeughalle ist optimiert und die Verbindung zum Lager verbreitert. Ein zweites Treppenhaus reduziert die Kreuzungen von Personen- und Materialströmen.

Der Grundkonflikt des Kreuzungspunktes im Erdgeschoss kann dennoch nicht vollständig behoben werden. Die Anbindung an die Lagerhalle ist immer noch knapp. Das zweite Treppenhaus trägt zur Entspannung bei, doch ist in den Obergeschossen nahezu der gesamte Kern mit der Vertikalerschliessung besetzt, was im Vergleich zur Bürofläche überdimensioniert wirkt.

Die offenen Parkplätze im Aussenbereich sind wie oben erwähnt in die neue Tiefgarage verlegt. Die Zufahrt ist gut gelöst.

Tragwerk

Das Konzept des Tragwerks aus Beton, auf Flexibilität und Langlebigkeit ausgelegt, bleibt unverändert. Wesentliche Änderungen sind neu die teilweise Unterkellerung und der etwas engere Raster mit neu sieben (statt fünf) Stützen in der Lagerhalle. Die mittlere Stützenreihe liegt auf der Aussenwand des Parkierungsgeschosses, das das Gebäude in der Nordhälfte unterkellert. Die zwei nördlichen Stützenachsen des höheren Verwaltungstrakts liegen leicht exzentrisch zu den Stützen der Parkierung und müssen entsprechend abgefangen werden, wozu die Wandscheiben des Erdgeschosses gute Dienste leisten können.

Die Hochwassersicherheit ist mit Kote OKFB 399.20 m ü. M. erfüllt. Der Auftrieb des bis vier Meter unter Terrain eintauchenden Untergeschosses wird über die Gebäudemasse und Mikropfähle gewährleistet. Die Stärke der Bodenplatte erscheint in dieser Hinsicht etwas mager. Die Aussteifung über die Kerne und

Wandscheiben des Verwaltungstrakts ist möglich, angesichts des langen Gebäudes wäre es nach wie vor wirkungsvoll, weitere Wände entlang der Fassaden zur Stabilisierung beizuziehen.

Wirtschaftlichkeit, Gebäudetechnik und Nachhaltigkeit

Der Erläuterungstext zeigt, dass das Projektteam mit dem Thema Nachhaltigkeit vertraut ist und sich intensiv damit auseinandersetzt. Es ist sich bewusst, dass die vorgeschlagene Lösung in Massivbauweise Fragen aufwirft. Der hohe Anteil an grauer Energie kann mit geeigneten Massnahmen zumindest rechnerisch kompensiert werden. Letztlich bleibt aber offen, weshalb in diesem Punkt keine grundsätzlich besser geeignete Konstruktion gewählt wird.

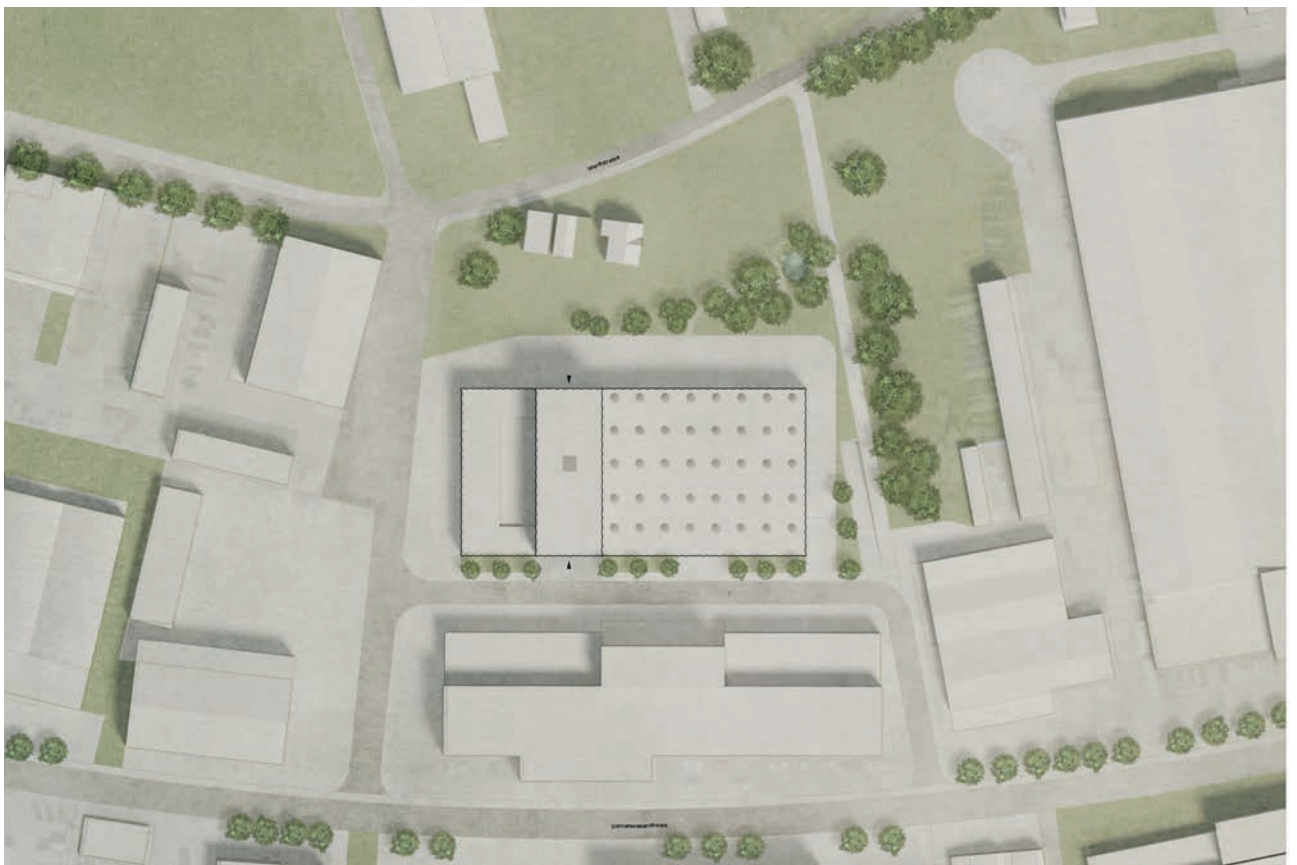
Das zusätzliche Untergeschoss bewirkt, dass die Erstellungskosten ansteigen und sich nun im durchschnittlichen Rahmen bewegen.

Gesamtwürdigung

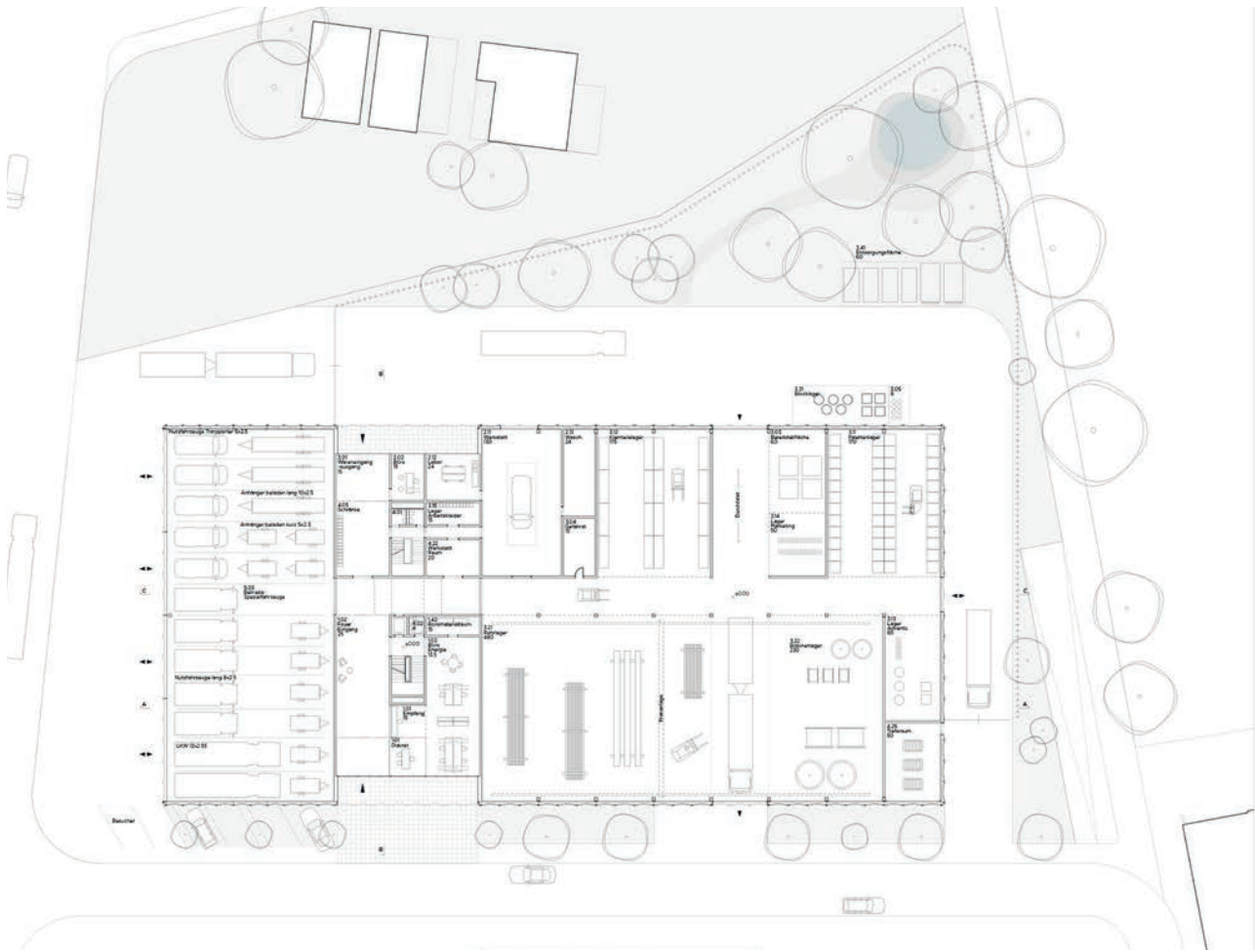
Der Projektvorschlag hat nennenswerte Verbesserungen erfahren, ohne die bisherigen Qualitäten einzubüssen. Der konzeptionelle Knotenpunkt im Erdgeschoss lässt sich aber nicht entflechten und die selbstbewusste und prägnante Erscheinung wird immer noch kontrovers aufgenommen.



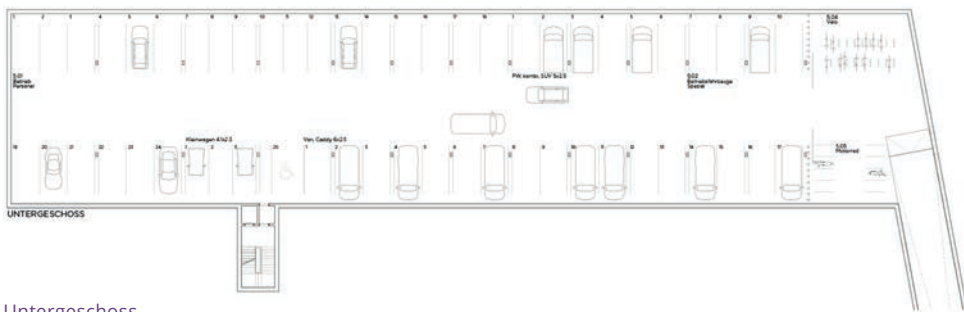
Visualisierung



Situationsplan



Erdgeschoss



Untergeschoss



3. Obergeschoss



2. Obergeschoss



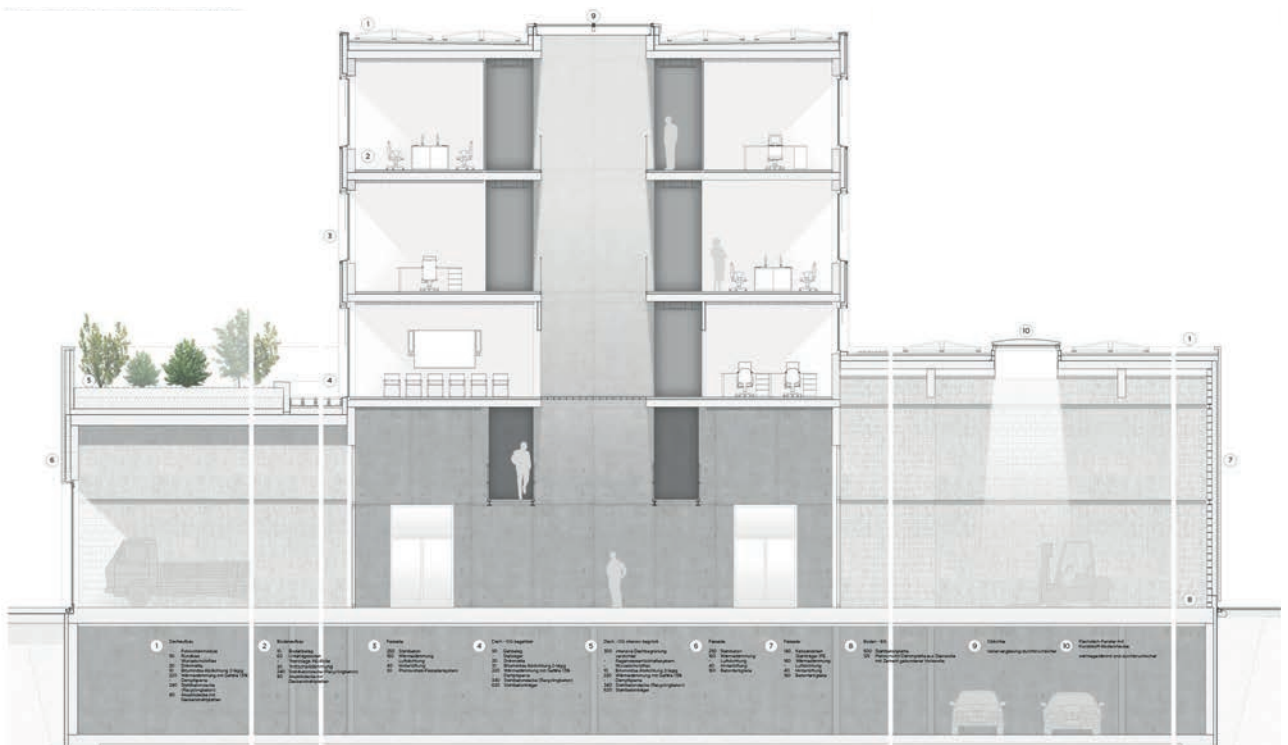
1. Obergeschoss



Mezzanin

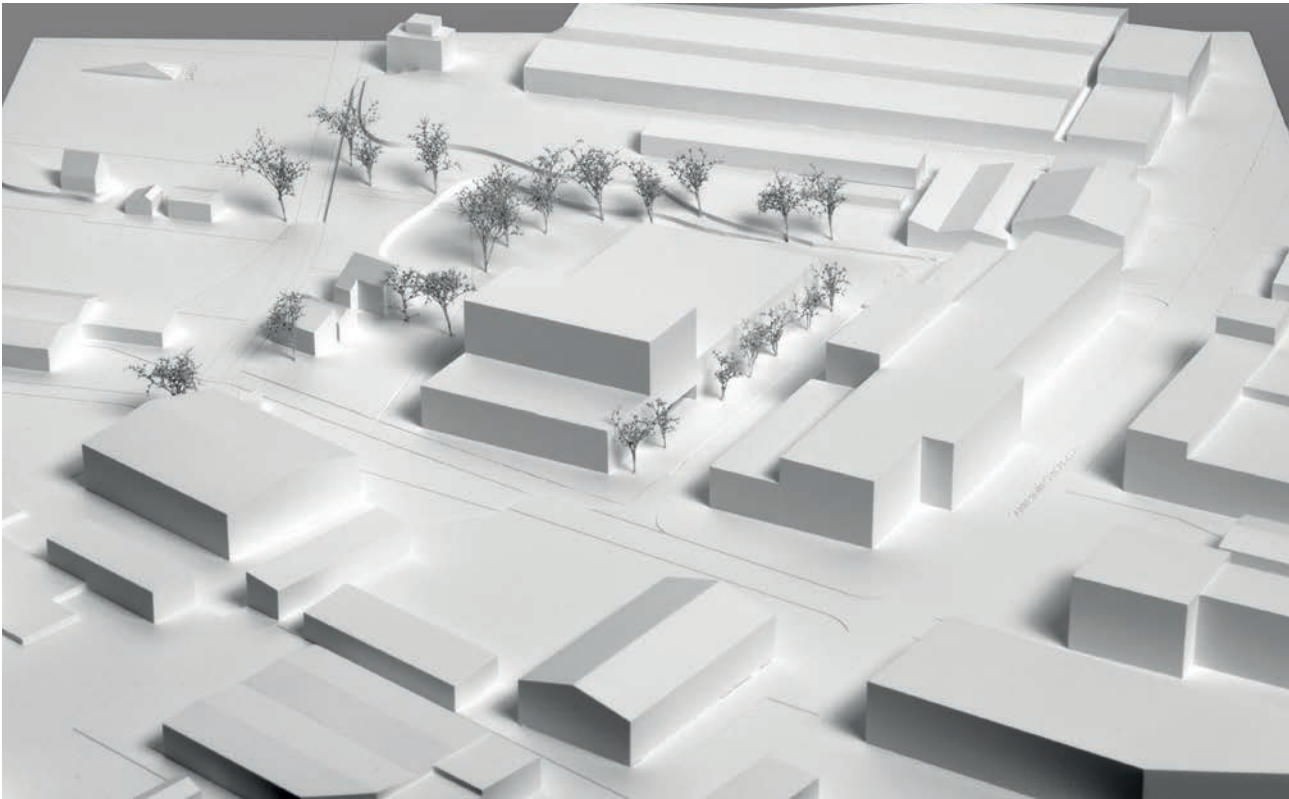


Visualisierung



Detail

MS ENERGIE (Abgabe 1)



Modellfoto

Städtebauliche Setzung

Das neue Betriebsgebäude ist als rechteckiges Sockelgeschoss, woraus der Verwaltungstrakt hervorsteigt, gestaltet. Mit seiner prägnanten Kubatur und Fassade gibt es sich klar als öffentlich genutztes Gebäude zu erkennen. Die oberen Geschosse bieten zudem einen attraktiven Ausblick zum See.

Das niedrige Sockelgeschoss vermittelt zwischen den Gewerbebauten der Nachbarschaft und den Wohnhäusern zum See hin. Die geometrische Setzung orientiert sich am bestehenden südlichen Gebäude und es bildet mit diesem einen Strassenraum. Die verbleibenden Freiflächen im Westen, Osten und Norden werden vorwiegend als Manövrier- und Parkierungsflächen genutzt.

Freiraum

Entlang der östlichen Parzellengrenze wird die neue Fuss- und Veloverbindung zum See ausgeschieden und mit einer Einzäunung vor dem Betriebsverkehr geschützt. Der Entscheidung, die notwendigen Parkplätze im Aussenraum anzulegen, führt dazu, dass nur gerade im nördlichen Restspickel Platz für eine Grünflächen bleibt. Die dort vorgeschlagene Pappelgruppe stellt ein gut gesetztes, höhenwirksames Gegenüber zum Verwaltungstrakt dar und die Laubbäume werfen den Strassenraum auf. Die Pflanzstellung der Freianlagen ist rudimentär. Die Auseinandersetzung mit dem Thema klingt eher im Beschriftet an.

Architektonischer Ausdruck und Konzept

Die Fassaden sind umlaufend mit gewellten Betonelementen, welche die äussere Erscheinung bestimmen, gestaltet. Der Einblick in die Fahrzeughalle zeigt nach aussen die Nutzung sinnfällig an. Der Zugang zum Verwaltungstrakt ist leicht auffindbar und die Büroräume erhalten zweckmässige Bandfenster. Weniger überzeugend sind die runden Bullaugen auf den Stirnseiten und die kaum erkennbare Fahrzeugdurchfahrt durch die Lagerhalle.

Die Fassadengestaltung trägt wesentlich dazu bei, das neue Betriebsgebäude als Ort mit öffentlicher Funktion auszuzeichnen und zu verankern. Die architektonische Handschrift gibt sich selbstbewusst und anspruchsvoll. Sie ist als Ausdruck für ein Betriebsgebäude durchaus passend, bewegt sich allerdings an der Grenze der Angemessenheit.

Nutzungsanforderungen und Logistik

Das Warenlager ist erdgeschossig angeordnet und die ganze Fläche kann mit dem Kran bedient werden, was aus betrieblicher Sicht vorteilhaft beurteilt wird. Begrüssert werden auch die Lage der Werkstatt und die kurzen Wege zum Bürotrakt.

Die An- und Auslieferung ist zentral gelegen. Der Entladung kann mit Stapler oder Kran erfolgen. Das Aussenlager ist geschickt platziert. Der Entsorgungsbereich jedoch ist zu klein dargestellt. Anzahl und Grösse der Mulden sind nicht prüfbar. Die Proportion der Einstellhalle bedingt, dass Fahrzeuge aufwändig quer parkiert werden müssen. Die Verbindung zwischen Lager und Fahrzeughalle ist deutlich zu knapp und kreuzt die Vertikalerschliessung. Dieser Knotenpunkt führt zu einer sehr ungünstigen Überlagerung der Bewegungen von Betriebs- und Büropersonal.

Die Büros mit Kundenkontakt liegen im Erdgeschoss und sind gut auffindbar. Die weiteren Büroräume sind als gut belichteter und straff organisierter Dreibünder in den Obergeschossen zu finden, wobei der Treppen- und Liftkern grosszügiger gestaltet sein könnte. Die Entfluchtung im Erdgeschoss durch Foyer und Empfang ist nur mit Einschränkungen von deren Nutzbarkeit zulässig.

Erschliessung und Parkierung

Die Zu- und Wegfahrt zum und vom Hallenbereich wie auch die Durchfahrt sind gut gelöst. Die LKW-Radien für die Gebäudeumfahrung sind zu prüfen.

Die offene Parkierung im Aussenbereich ist pragmatisch, genügt aber den funktionalen Anforderungen gemäss Wettbewerbsprogramm und Baureglement nicht. Die geforderten geschützten Stellplätze sind zwingend notwendig.

Tragwerk

Das Tragwerk ist auf Flexibilität und Langlebigkeit ausgelegt und besteht ganz aus Beton. Ökologischen Kriterien wird durch die Wahl der Zuschlagstoffe und durch die Robustheit der Tragkonstruktion Rechnung getragen.

Der Aufbau des Tragwerks ist sehr klar: Die Decken ruhen auf Tragelementen entlang der Fassaden, im Innern tragen der zentrale Kern des hohen Trakts sowie fünf Stützen in der Lagerhalle. Die grösseren Spannweiten sind mit vorfabrizierten, vorgespannten Trägern überspannt, worauf die Flachdecken liegen.

Der Raster beträgt in der Lagerhalle 8 x 18 m. Die damit verbundenen Deckenstärken bieten Vorteile bezüglich Wärmespeicherung und Schalldämmung, haben aber ihren Preis. Günstig hingegen ist der Verzicht auf die Unterkellerung. Wie der schlanke und auf das ganze Gebäude exzentrisch liegende Kern in die Bodenplatte eingespannt wird, ist noch zu entwickeln. Sinnvoll wäre es, weitere Wände entlang der Fassaden zur Stabilisierung beizuziehen. Die Hochwassersicherheit scheint erfüllt, ist aber nicht explizit angegeben.

Wirtschaftlichkeit, Gebäudetechnik und Nachhaltigkeit

Die Tragwerkskonzeption ist gut verständlich und das massive Tragwerk ist robust, allerdings ist es erst konzeptionell ausgearbeitet.

Das Projektteam ist sich bewusst, dass Konstruktion und Gebäudetechnik einander ergänzen, und schlägt eine Lowtech-Lösung vor. Die grosse Speichermasse unterstützt ein ausgeglichenes Raumklima und dem Schutz vor sommerlicher Überhitzung wird grosse Aufmerksamkeit gewidmet.

Die Wahl einer Betonkonstruktion beinhaltet einen grossen Anteil grauer Energie, was nur teilweise durch die sorgfältigen Massnahmen bei der weiteren Materialisierung und dem Konzept der Gebäudetechnik ausgeglichen werden kann. Die grosse Flexibilität und die konsequente Trennung in Primär- und Sekundärstruktur sprechen zusammen mit der Langlebigkeit und dem geringen Aufwand für den Unterhalt für eine im Gesamten betrachtete nachhaltige Lösung. Auch bei der Gestaltung des Aussenraums werden nachhaltige Kriterien beachtet.

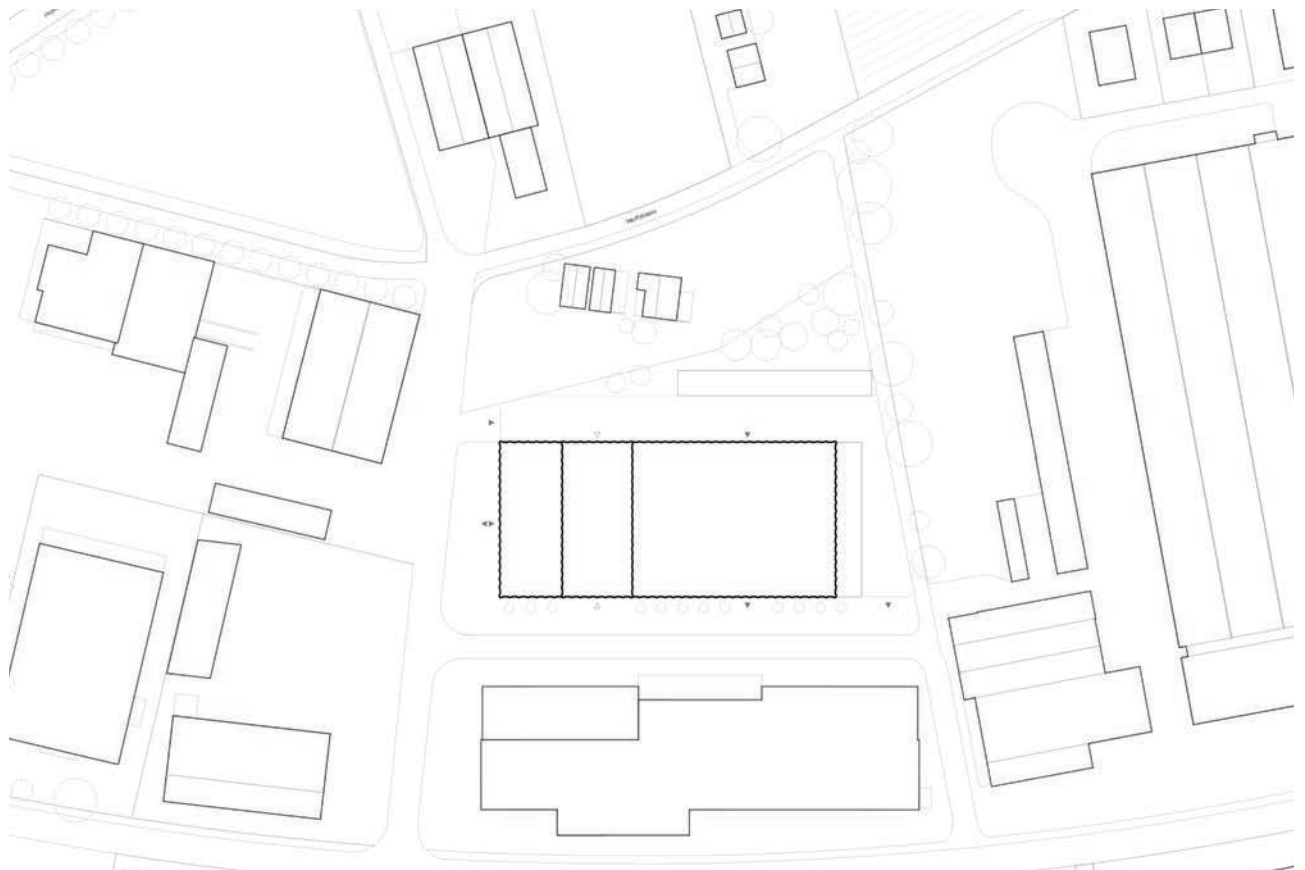
Die Erstellungskosten sind vergleichsweise gering und vor allem dadurch zu begründen, dass die Stellplätze offen angelegt sind.

Gesamtwürdigung

Der Projektvorschlag besticht mit einer selbstbewussten und prägnanten Erscheinung, die hinsichtlich ihrer Angemessenheit sehr kontrovers diskutiert wurde. Ortsbaulich wie architektonisch handelt es sich um einen überzeugenden Beitrag, der trotz Verbesserungspotenzial als nachhaltig betrachtet werden darf. Fahrzeug- und Lagerhalle wie auch der Bürotrakt sind funktional gelöst und erfüllen die Anforderungen des Betriebs sehr gut. Der pragmatische Entscheid der Aussenparkplätze wird aber als ungenügend beurteilt.



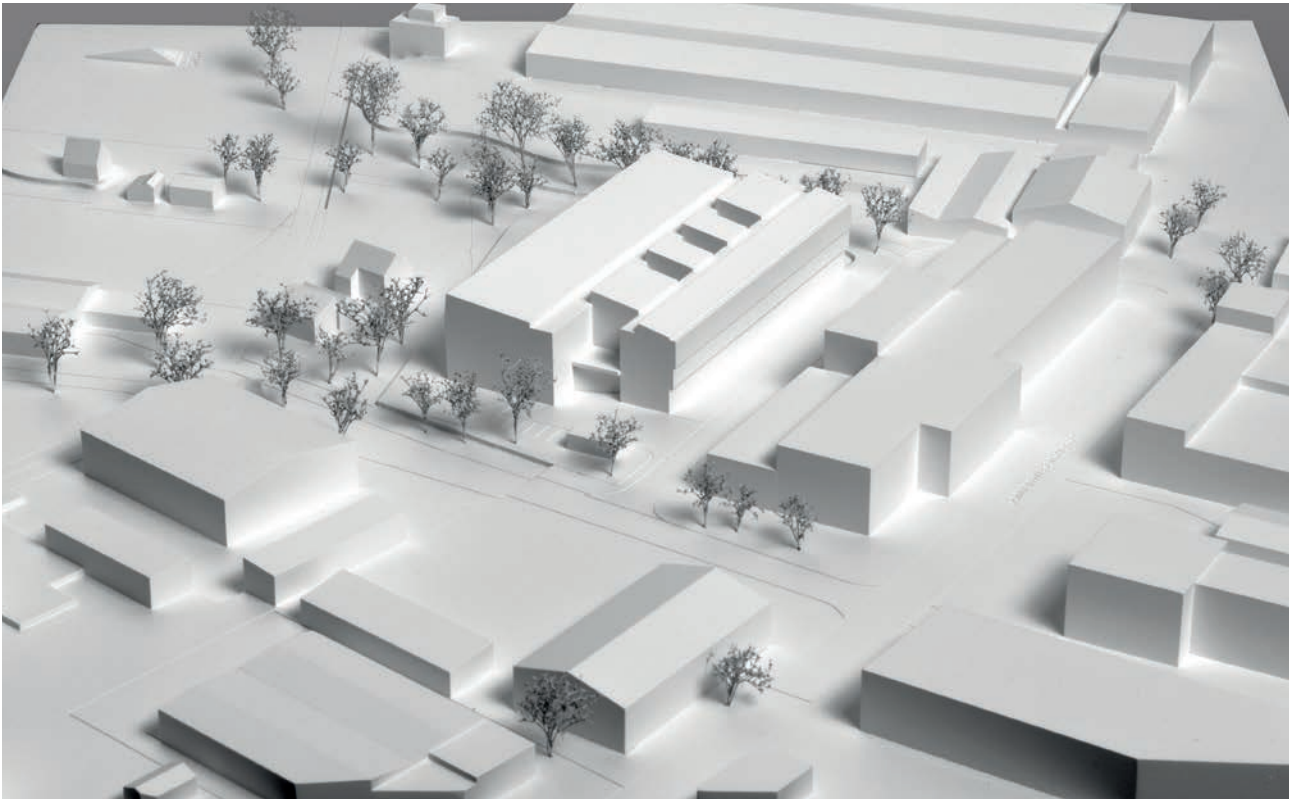
Visualisierung



Situationsplan

ZANDER

4. Rang / 4. Preis



Modellfoto

Gesamtleitung

ARGE Krucker Fanzun, Zürich

Architektur

Büro Krucker, Zürich

Bruno Krucker
Benjamin Boehringer
Justyna Mydlak
Jakob Uhlenhopp
Philip Dörgi (Visualisierung)

Landschaftsarchitektur

Johannes von Pechmann Stadtlandschaft GmbH, Zürich

Johannes von Pechmann

Bauingenieur

Ferrari Gartmann AG, Chur

Patrick Gartmann

HLKKS-Ingenieur

3-Plan Haustechnik AG, Winterthur

Stefan van Velsen
Arlind Memeti

Baumanagement

Fanzun AG, Zürich

Jens Mügge
Marco Bacchi



Visualisierung

Städtebauliche Setzung

Der vorgeschlagene Neubau wird präzise auf der Parzelle positioniert und der Westseite genügend Raum freigespielt, um eine der Nutzung angemessene, einladende Eingangssituation zu formulieren. In seiner mächtigen Volumetrie und der Ausbildung des Daches orientiert sich das Gebäude an den Industriebauten der Umgebung. Dies ist zwar nachvollziehbar, ergibt jedoch in der heutigen Situation einen etwas abrupten Übergang zu den nördlich anschließenden Wohnbauten. Mit dem vorgeschlagenen Erdwall, der den Werkhof gegen die Wohnbauten abgrenzt, wird jedoch angemessen auf dieses Problem reagiert.

Freiraum

Mit der Situierung des Gebäudekomplexes gelingt es dem Team, an der Ostseite die Verbindung zum See offen zu halten. Der Hof mit der Mauer bildet eine klare Grenze. Der zugehörige Erdwall müsste allerdings vollständig auf der Parzelle angeordnet werden. Die damit entstehenden Freiflächen werden als Grünflächen dargestellt. Die Qualität der Eingangssituation wäre sicherlich verbesserungswürdig und auch die angedeutete Fassadenbegrünung kann nicht ganz überzeugen. In der Beschreibung werden jedoch weitere Begrünungen angekündigt.

Architektonischer Ausdruck und Konzept

Der Neubau weist eine klare Struktur in der Längsrichtung auf: An ein zentrales Rückgrat mit Erschließung und Nebenräumen werden beidseitig Nutzungseinheiten angeordnet, wobei gegen Süden die Fahrzeughalle und darüber auf zwei Geschossen die Bürobereiche zu liegen kommen, während gegen Norden die Lagerbereiche angeordnet werden. Der nördliche Trakt ist unterkellert; hier werden PKW und die Garderoben untergebracht. Diese einfache Struktur erleichtert die Orientierung und schafft Verbindungen zwischen den verschiedenen Bereichen. Mit den zwei Treppenhäusern werden die Zugänge von Betriebs- und Büropersonal auf einfache Weise getrennt. Der zusätzliche Erschließungsbereich, der

in den beiden Bürogeschossen vorgeschlagen wird, ist zwar räumlich attraktiv, aber ineffizient und verunklärt die einfache Struktur. Auch der Unterbruch des Hauptkorridors im 2. Obergeschoss ist nicht nachvollziehbar und erschwert die Orientierung. Während Fahrzeughalle und Lagerbereich einen pragmatischen, industriellen Ausdruck aufweisen, erhalten die Bürobereiche durch die begrünten Innenhöfe und das Tragwerk aus Holz einen spezifischen Charakter.

Die äussere Erscheinung des Gebäudes ist sorgfältig ausgearbeitet: Das Tragwerk strukturiert die Fassade und die Materialisierung mit Welleternit ist angemessen, allerdings lässt der Ausdruck etwas die Klarheit des inneren Aufbaus vermissen.

Nutzungsanforderungen und Logistik

Die Zufahrt zum Auf- und Abladen erfolgt zentral und quer zur Gebäudestruktur, wobei die Verbindung zwischen Lager und Fahrzeughalle zu eng ausgebildet ist. Das Entladen kann mit Stapler oder Kran erfolgen. Die Zu- und Abfahrt im Hallenbereich funktioniert, die Durchfahrt eines zweiten LKW scheint knapp möglich.

Die Lager im Erdgeschoss sind grundsätzlich gut erschlossen. Allerdings stehen die Kragarmregale zu eng und können somit nicht via Stapler erschlossen werden. Das Bobinenhandling ist aufgrund der dichten Anordnung nicht nachvollziehbar. Die Lagerflächen im 1. Obergeschoss sind nur via Kran erschlossen, ein Staplerbetrieb ist nicht möglich, da kein Warenlift vorgesehen ist. Die Werkstatt ist in der nordwestlichen Ecke angeordnet und weist damit teils lange Wege zum Lager- und Bürobereich auf. Die Anordnung der Kundenbüros im Obergeschoss wird als ungünstig beurteilt.

Das Aussenlager ist an geeigneter Stelle angeordnet, aber auch hier sind die Wege relativ weit. Auch der Entsorgungsbereich ist gut platziert und erschlossen. Anzahl und Grösse der Mulden sind ausreichend.

Tragwerk

Das Gebäude mit dem übersichtlich aufgebauten Tragwerk besteht aus zwei Trakten. Der eine verdichtet sich von oben nach unten; mit einer Lagerhalle unter dem Dach und einer unterirdischen Tiefgarage; der andere überspannt mit zweigeschossigen hölzernen Fachwerken in den Verwaltungsräumen eine Fahrzeughalle und ist nicht unterkellert. Zwischen den Trakten steifen Erschliessungskerne die Konstruktion gegen horizontale Einwirkungen aus. Sie sind auf effiziente Weise in die unterirdische Tiefgarage eingespannt. Die Fachwerke aus Baubuche und dazwischen gespannten Brettstapeldecken sind für ihre Aufgabe zweckmässig und geben ihrem Gebäudeteil eine wohnliche Atmosphäre. Der gegenüberliegende Lager- und Werkstatttrakt besteht dagegen aus Betonstützen und Betondecken sowie stählernen Dachträgern, was neben der Zweckerfüllung gut zur Welt der Kranbahnen passt. Die Kote der Bodenplatte entspricht den wasserbaulichen Anforderungen. Der Bau wird mit Pfählen fundiert, die auch zur Auftriebssicherung dienen können. Das Projekt verbindet in seinem Tragwerk eine pragmatische Problemlösung mit einem stimmigen Ausdruck.

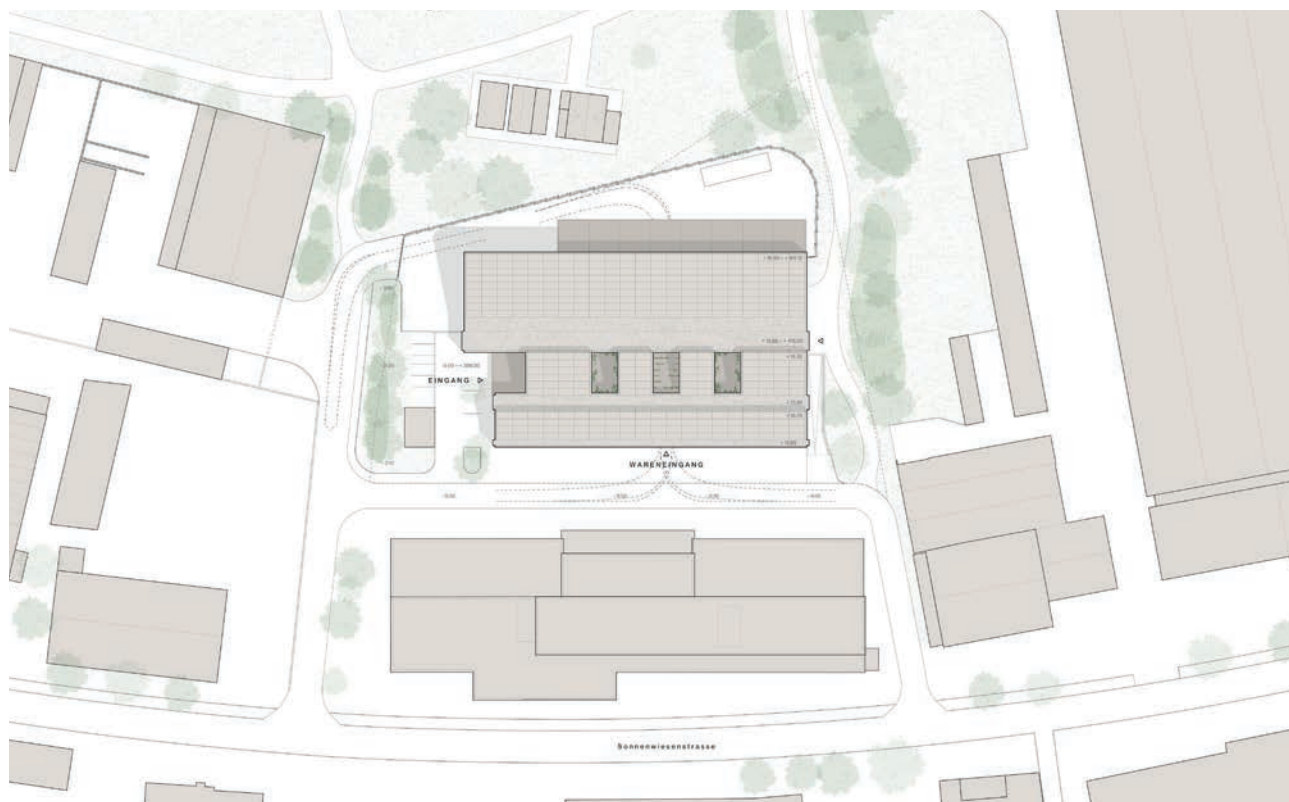
Wirtschaftlichkeit, Gebäudetechnik und Nachhaltigkeit

Hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit sind das grosse Untergeschoss, die aufwendige Ausbildung des Dachs und die Innenhöfe im Bürobereich kritisch zu beurteilen. Zudem ist die grosse Raumhöhe im Lagerbereich zu hinterfragen, durch welche das Gebäudevolumen unnötig vergrössert wird.

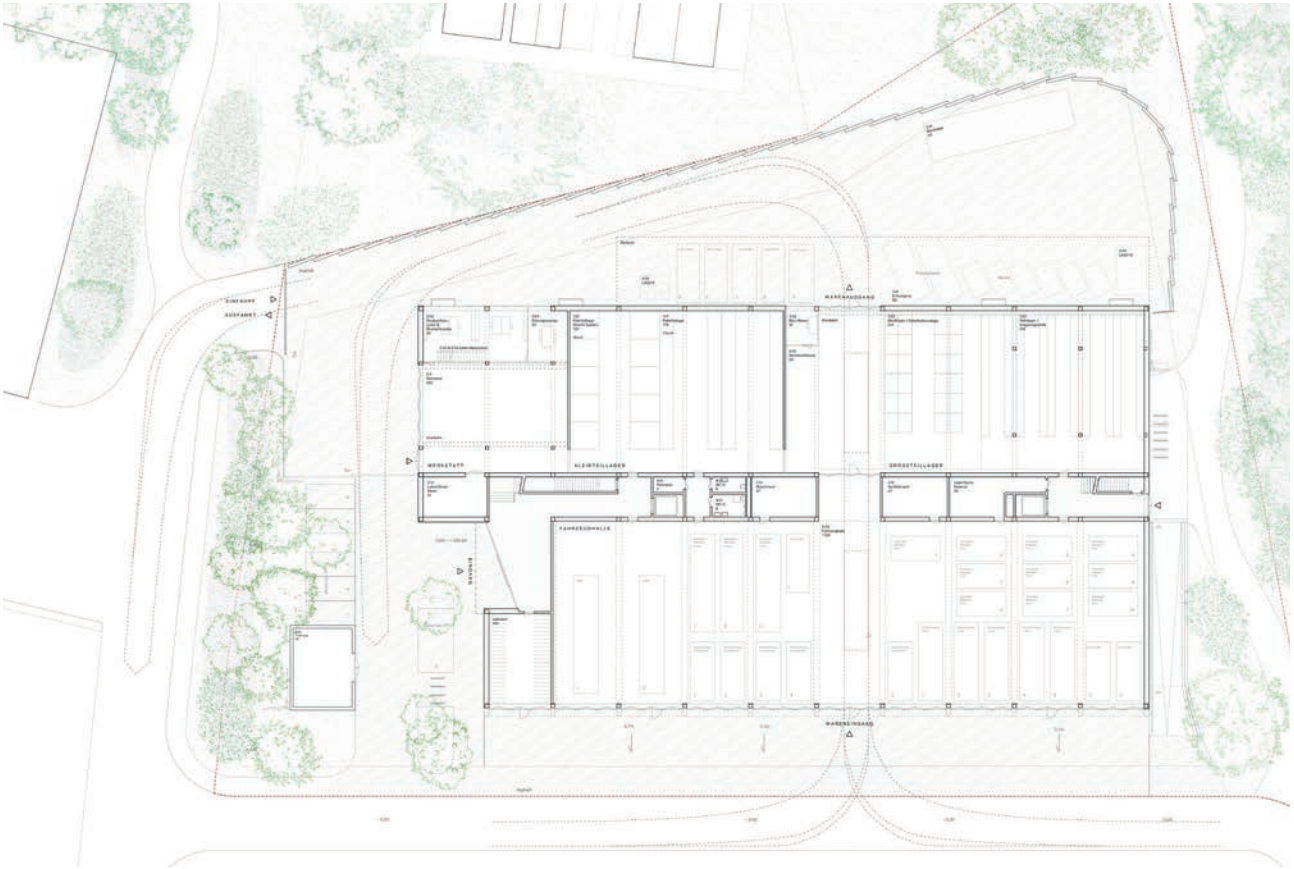
Die Mischbauweise mit hohem Holzanteil wirkt sich positiv auf die graue Energie aus, negativ ist in dieser Hinsicht die Ausbildung eines Untergeschosses zu bewerten. Die vorgeschlagenen Aufbauten und die Trennung von Primär- und Sekundärstruktur zeigen eine Auseinandersetzung mit dem Thema der Zirkularität auf. Hinsichtlich Gebäudetechnik werden gezielte und schlüssige Lösungen vorgeschlagen.

Gesamtwürdigung

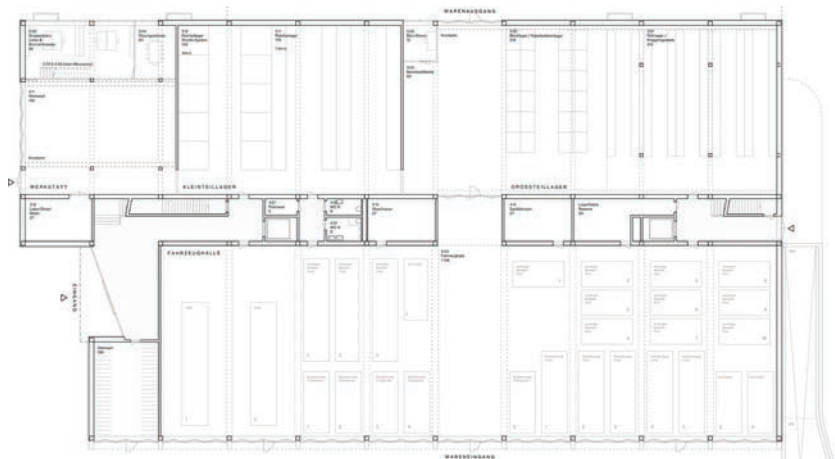
Das Projekt überzeugt durch eine unaufgeregte städtebauliche Lösung mit einem eher kompakten Baukörper und einer einladenden Eingangssituation. Bestehend sind die klare Grundstruktur mit einer sinnvollen Anordnung der Nutzungseinheiten sowie die sorgfältige Bearbeitung und der stimmungsvolle architektonische Ausdruck. Hingegen wird eine der Nutzung angemessene Effizienz und Präzision der funktionalen Zusammenhänge teilweise vermisst.



Situationsplan



Umgebungsplan

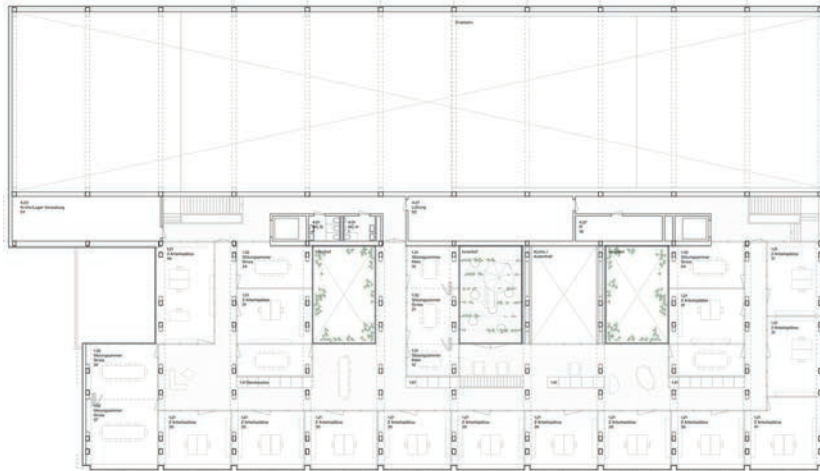


Erdgeschoss

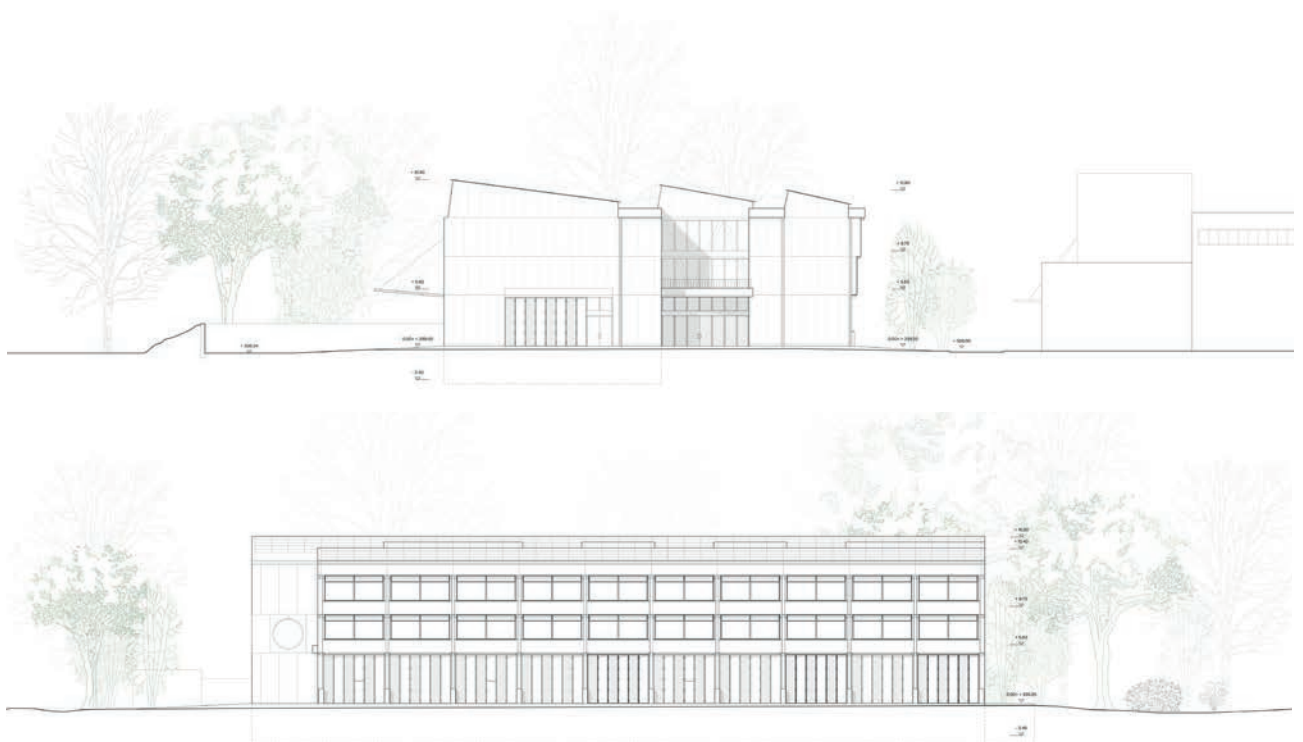
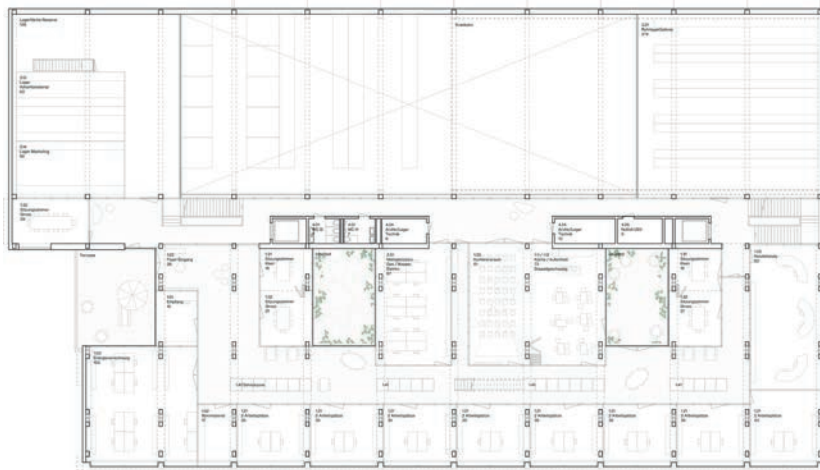


Untergeschoss

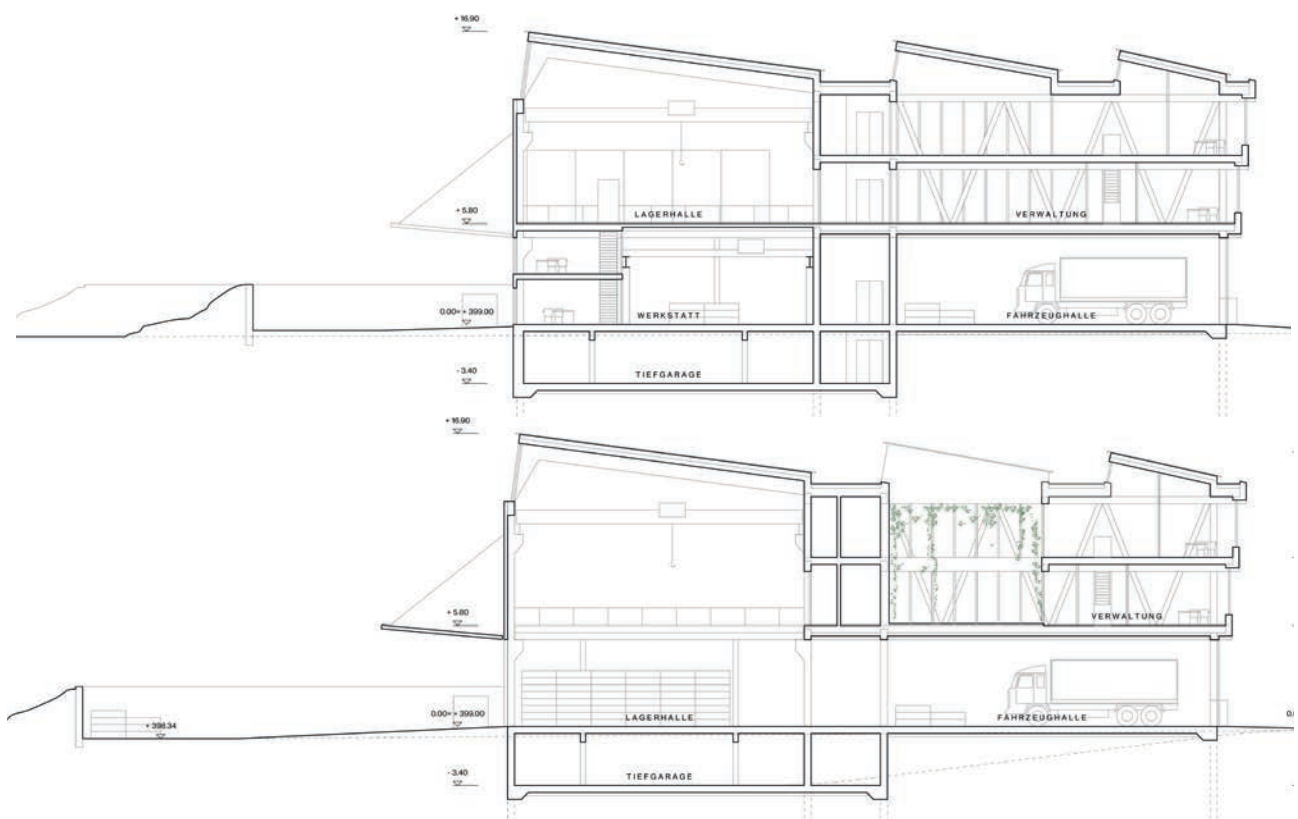
2. Obergeschoss



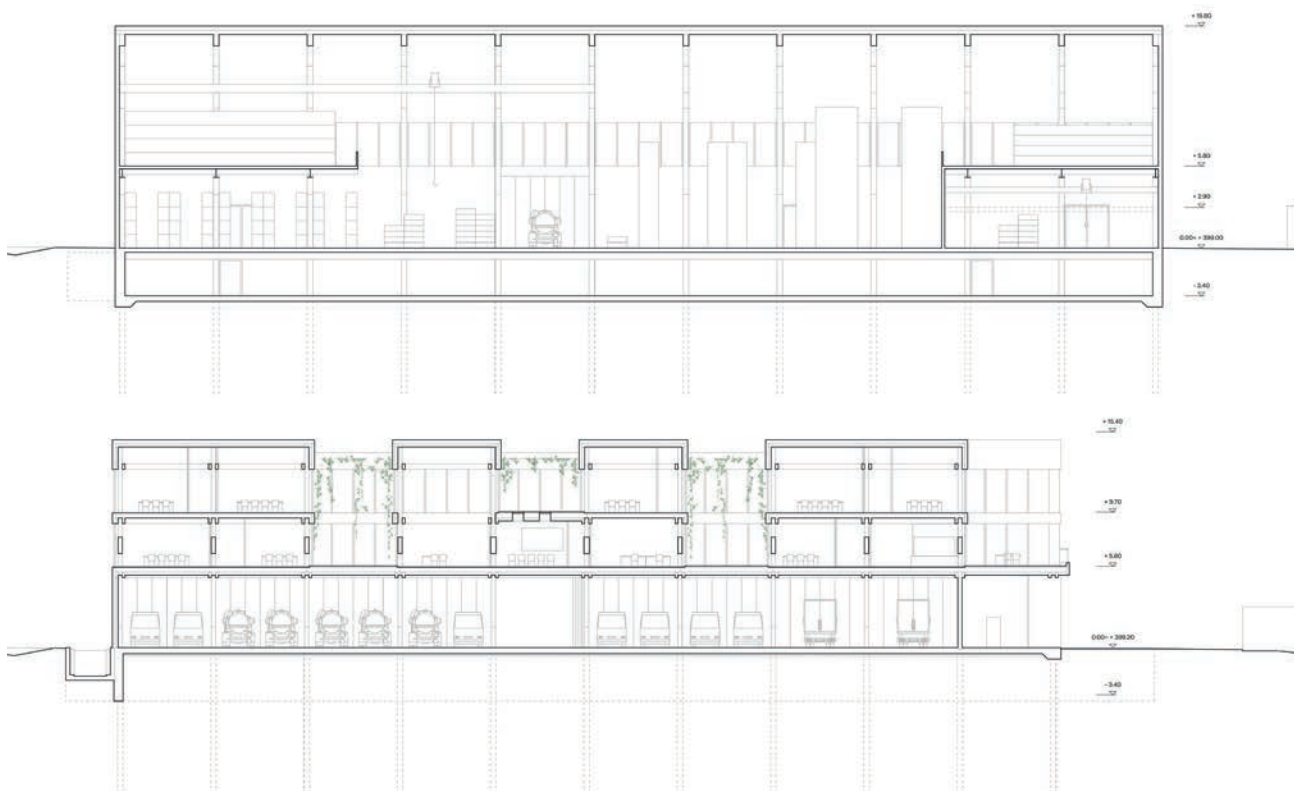
1. Obergeschoss



Ansichten



Querschnitte



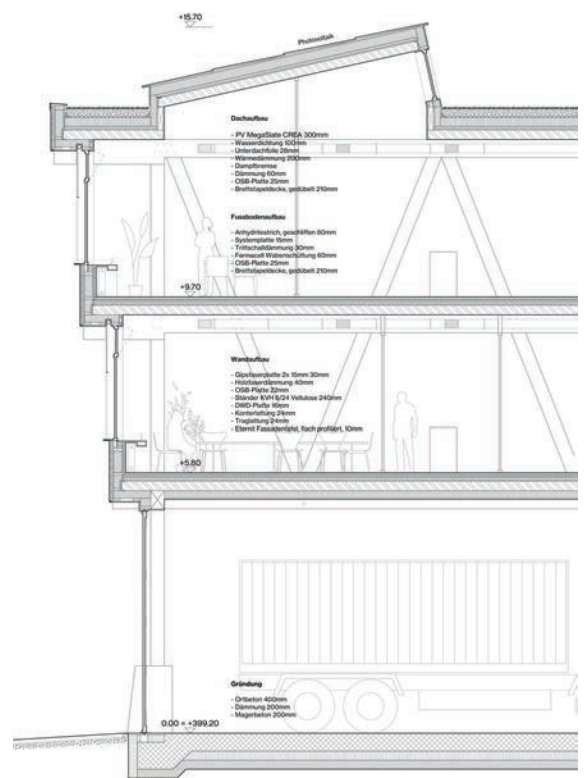
Längsschnitte



Visualisierung



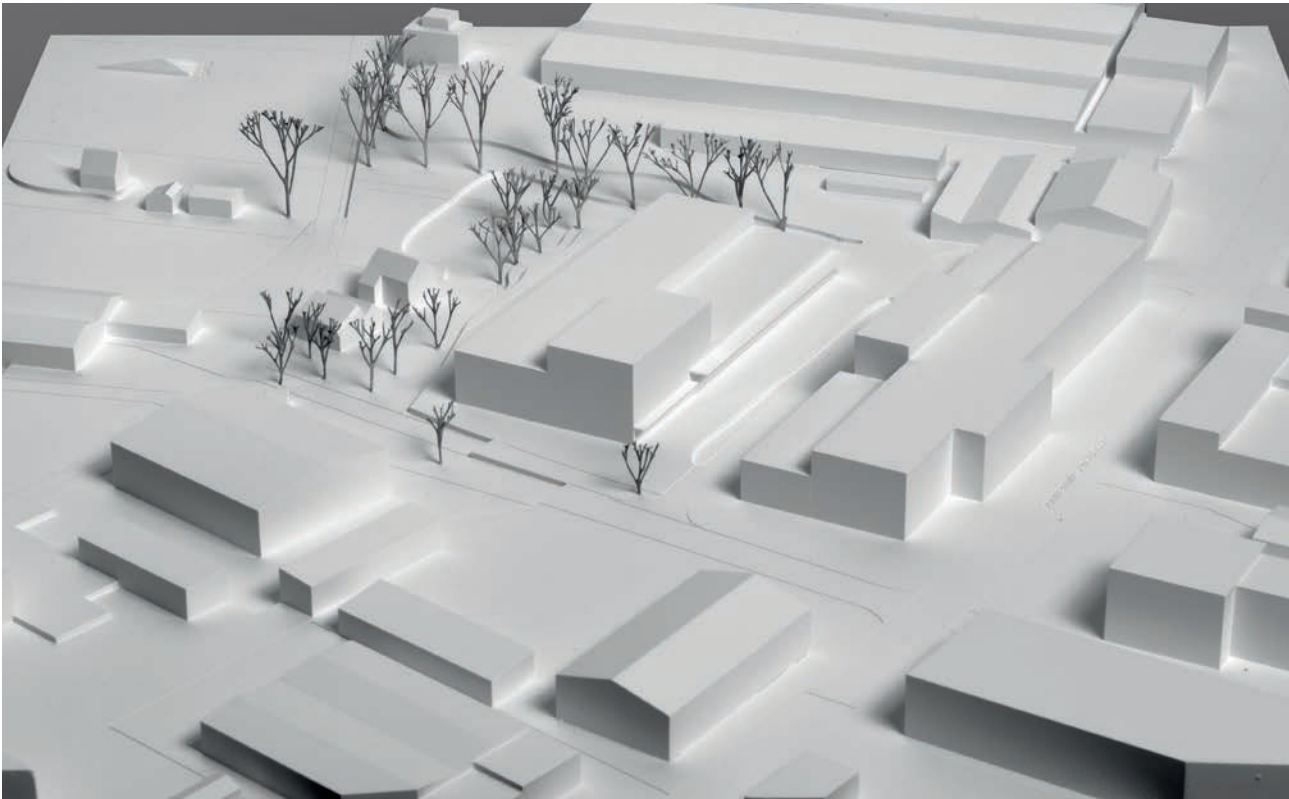
Visualisierung



Konstruktionsdetail

Electrolite

5. Rang / 5. Preis



Modellfoto

**Architektur/
Gesamtleitung**

Bucci Quentin, Zürich

Costanza Quentin
Sara Bucci

Landschaftsarchitektur

Bucci Quentin, Zürich

Costanza Quentin
Sara Bucci

Bauingenieur

Borlini & Zanini SA, Montagnola

Andrea Bernasconi
Vittorio Borlini
Mariagrazia Di Pilato
Silvio Pitturito
Naomi Russo

HLKKS-Ingenieur

Amstein + Walthert AG, Zürich

Denis Secondo
Moritz Meier



Visualisierung

Städtebauliche Setzung

Der vorgeschlagene längs gerichtete Neubau wird parallel zur Strasse mittig in die Parzelle positioniert und ermöglicht ein allseitiges Manövrieren. Der Gebäuderkörper ist in drei Volumen gegliedert, welche die drei Nutzungseinheiten Bürobereich, Lager und Fahrzeughalle enthalten und diese so nach aussen abbilden. Mit dem viergeschossigen Bürobereich wird ein Kopf ausgebildet und damit der Zugang zum Gebäude formuliert. Da der Trakt der Fahrzeughalle jedoch im Erdgeschoss in den Bürotrakt eingeschoben wird, zusätzlich betont durch die Ausbildung der Vordächer, wird diese einfache Volumenkonstellation auf der Eingangsseite verunklärt. Der Eingang für Gäste und Personal ist wenig ausformuliert und nicht einfach auffindbar.

Das Gebäude verfügt über ein Untergeschoss, in welchem Parkplätze, Garderoben, aber auch Archive und die Haustechnik untergebracht sind. Wegen des bestehenden Hochwasserrisikos ist die Anordnung von Haustechnikräumen und Archiven im Untergeschoss jedoch nicht angebracht. Zudem wird durch die grossen Flächen im Untergeschoss die geforderte minimale Baumassenziffer deutlich unterschritten.

Freiraum

Mit der Setzung des Gebäudes gelingt es dem Team, angemessene Freiflächen zu erhalten bzw. zu entwickeln und die notwendigen Retentionsflächen mit einzubeziehen. Begrüsst wird die intensive Begrünung der Dachflächen, die auch als Erholungsflächen für das Personal dienen sollen. Hervorzuheben ist ferner, dass der Eingangsbereich von allzu vielen Stellplätzen freigehalten wird und diese in die Zufahrtsbereiche südlich integriert werden. Hier stellt sich allerdings die Frage, ob dies möglich ist.

Architektonischer Ausdruck und Konzept

Das Gebäude ist äusserst einfach und pragmatisch strukturiert. Drei Reihen von Stützen bilden zwei Raumschichten, wobei die eine die Lagerräume und die andere den Bürobereich und die Fahrzeughalle aufnimmt. Zum Be- und Entladen kann der Lagerbereich von den LKW längs durchfahren werden, was logistisch sehr zu begrüssen ist.

Die Ausarbeitung dieser eigentlich tragfähigen Grundkonstellation ist in einigen Bereichen wenig überzeugend gelöst. So ist die Eingangssituation zum Bürobereich sehr knapp bemessen und räumlich unattraktiv und führt zu einem zu engen Liftvorbereich. Das Gebäude weist nur eine vertikale Erschliessung auf, was für ein Gebäude dieser Dimension zu knapp ist und eine Trennung der Zugänge von Büro- und Betriebspersonal verunmöglicht. Der Bürobereich ist grundsätzlich effizient als Zweibünder organisiert, was aber zur Folge hat, dass ein Teil der Büros im 2. Obergeschoss zum Lager orientiert ist und damit ungenügend belichtet sein dürfte. Zudem ist nicht nachvollziehbar, wieso die unteren zwei Bürogeschosse eine niedrigere Raumhöhe aufweisen als die beiden oberen.

Die Materialisierung der Fassaden mit Holzelementen entspricht heutigen Nachhaltigkeitsvorstellungen. Allerdings kommen die nur sehr schematisch dargestellte Holzfassade des Bürobaus und die Fassade der Lager- und Fahrzeughalle nicht zu einem einheitlichen architektonischen Ausdruck zusammen. Die Aussagen zur Konstruktion sind wenig schlüssig: Der konstruktive Schnitt durch die Fahrzeughalle ist wenig aussagekräftig und zum Verwaltungstrakt liegen kaum Informationen vor.

Nutzungsanforderungen und Logistik

Der Warenein- und -ausgang an den Querseiten des Gebäudes wird positiv beurteilt. Der Entlad kann mit Stapler oder Kran erfolgen und alle Lager sind gut erreichbar. Die Hallendurchfahrt mit LKW funktioniert, hingegen sind Ein- und Ausfahrtsradien zu prüfen.

Die Lager im Erdgeschoss sind gut erschlossen. Im Kragarmbereich scheint eine Verschieberegallösung gewählt zu sein, die betrieblich zu prüfen wäre. Das Kranhandling im ebenerdigen Rohrlager funktioniert aufgrund der Galeriestützen nicht. Die Lagerflächen im 2. Obergeschoss sind logistisch schlecht erschlossen, da kein Staplerbetrieb möglich ist, und das Rohrlager kann wegen dem fehlenden Warenlift nur mittels Kran bedient werden.

Die Werkstatt ist gut verortet, die Wege zum Lager- und Bürobereich sind kurz. Die Verbindung zwischen Lager und Fahrzeughalle ist sehr gut gelöst. Das Ausenlager ist ebenfalls gut positioniert, der Entsorgungsbereich gut platziert und erschlossen. Anzahl und Grösse der Mulden sind ausreichend. Die Parkierung im Untergeschoss scheint nicht zu funktionieren, da die geforderten Masse für Parkplätze und Fahrbahn nicht eingehalten werden. Die Parkplätze im Erdgeschoss sind ausserhalb der Parzelle angeordnet.

Tragwerk

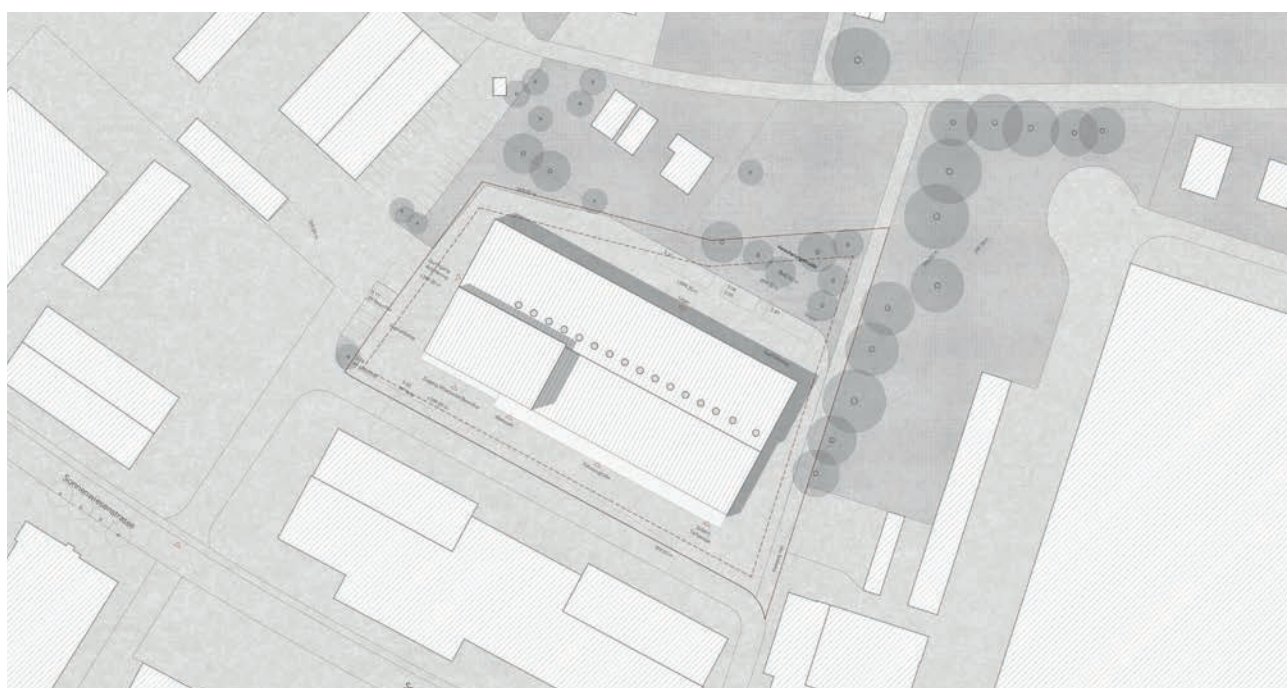
Ein ausgedehntes Kellergeschoss wirkt als steife Kiste, in die drei Reihen vorgefertigter Betonstützen eingespannt sind, die weitere Aufbauten in Holz tragen. Drei Betonscheiben als Wände garantieren die räumliche Stabilität. Der mehrgeschossige Verwaltungstrakt als Holzbau erscheint in Bezug auf das Zusammenspiel von Trägern und Decken noch etwas unartikuliert. Die Hochwassersicherheit ist durch die Höhenlage gegeben, das Untergeschoss wird abgedichtet und muss gegen Auftrieb gesichert werden, sei es durch Masse oder durch Pfähle. Das Grundkonzept ist schlüssig, in den Einzelheiten aber noch wenig ausgearbeitet.

Gebäudetechnik und Nachhaltigkeit

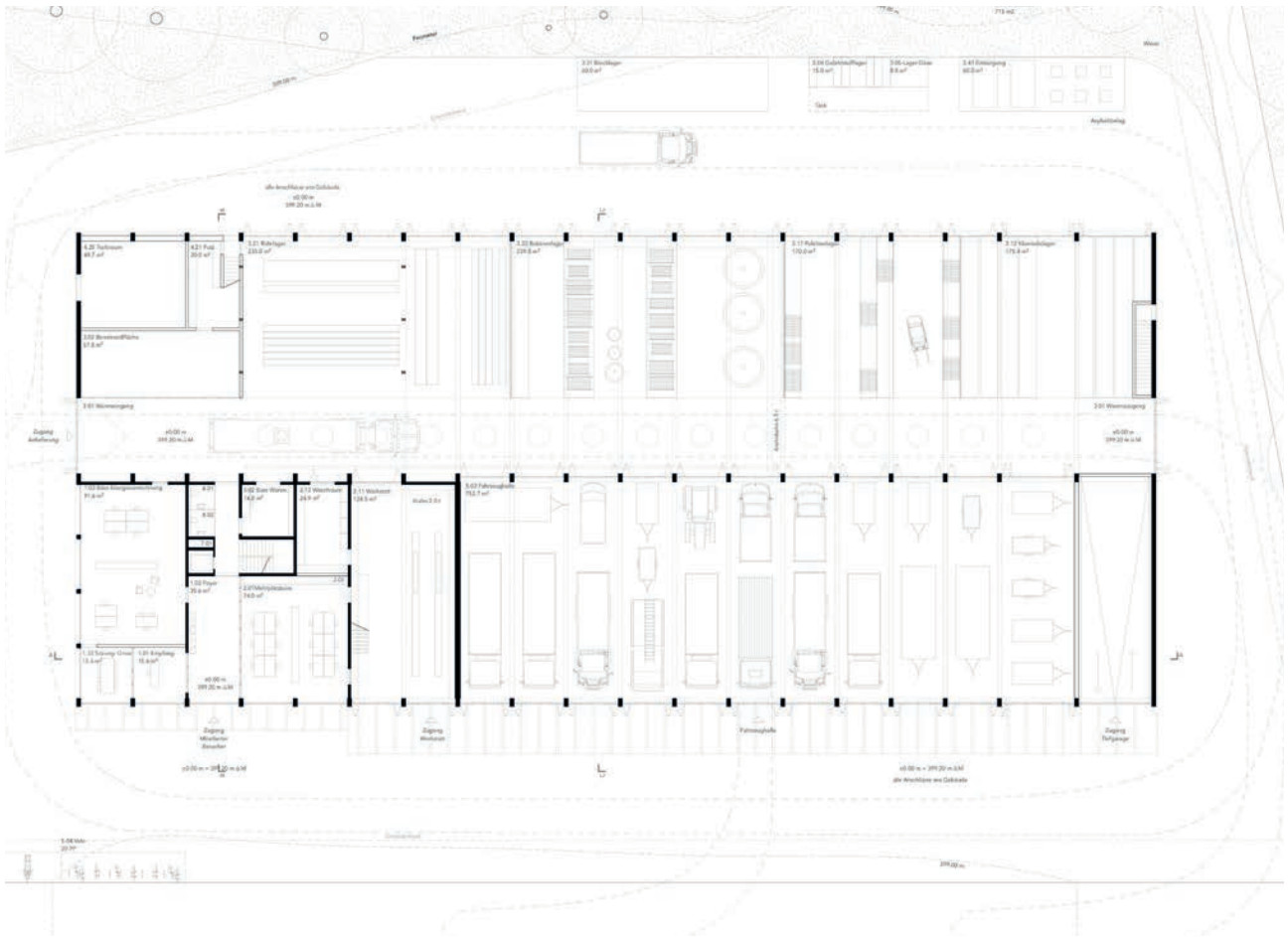
Im Vergleich mit den anderen Projekten ist die Auseinandersetzung mit den Themen Gebäudetechnik und Nachhaltigkeit als ungenügend zu beurteilen. Eine Thematisierung des sommerlichen Wärmeschutzes wird vermisst.

Gesamtwürdigung

Das Projekt basiert auf einem Grundkonzept, das auf den ersten Blick solide erscheint und logistisch viele Vorteile hat. Bei genauerer Betrachtung wirft die Ausarbeitung jedoch viele Fragen auf und das Projekt ist insgesamt wenig überzeugend.



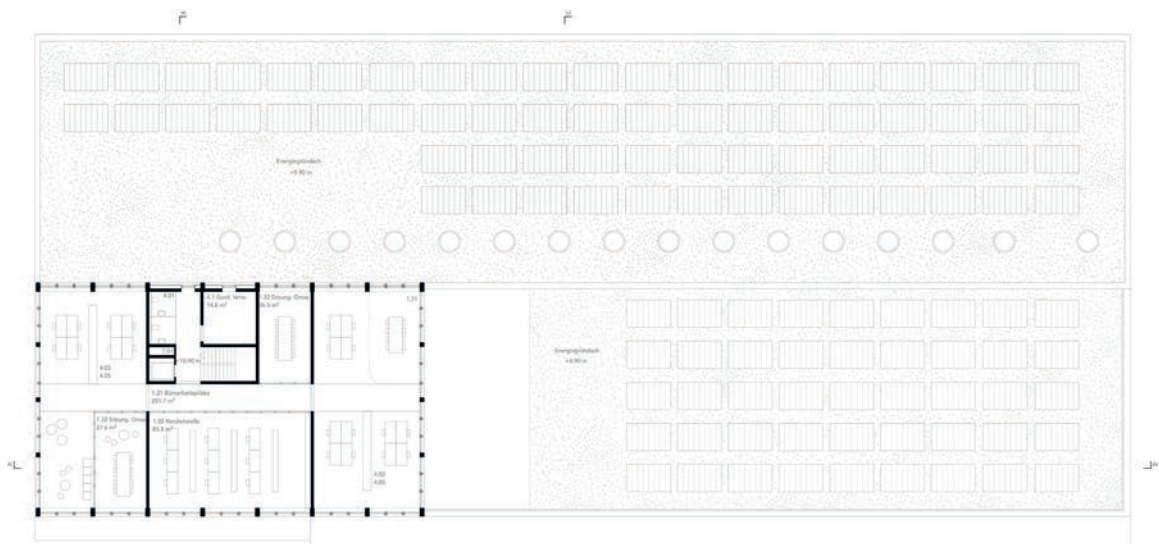
Situationsplan



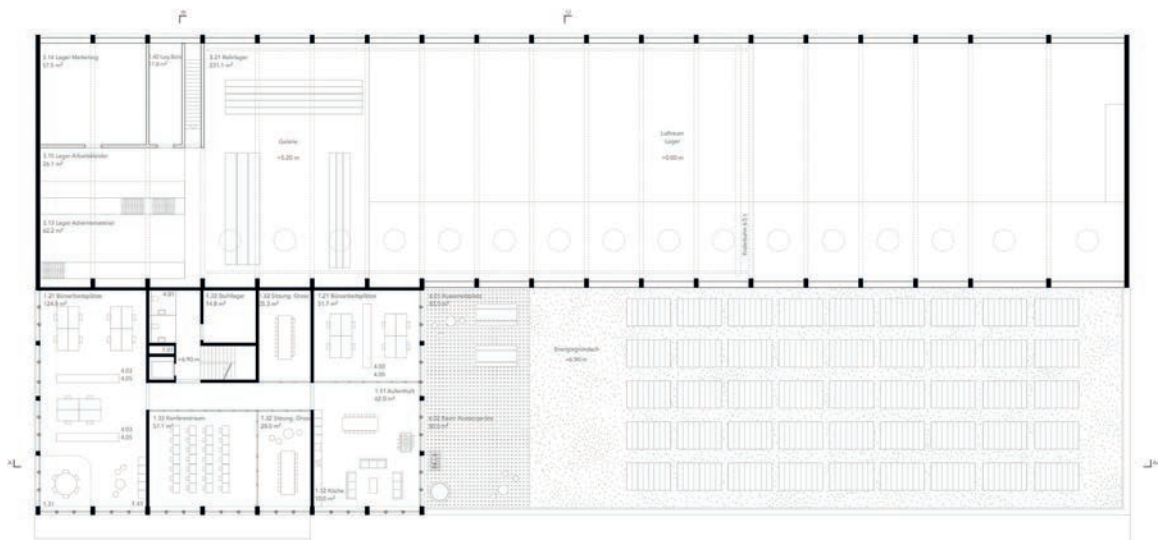
Erdgeschoss



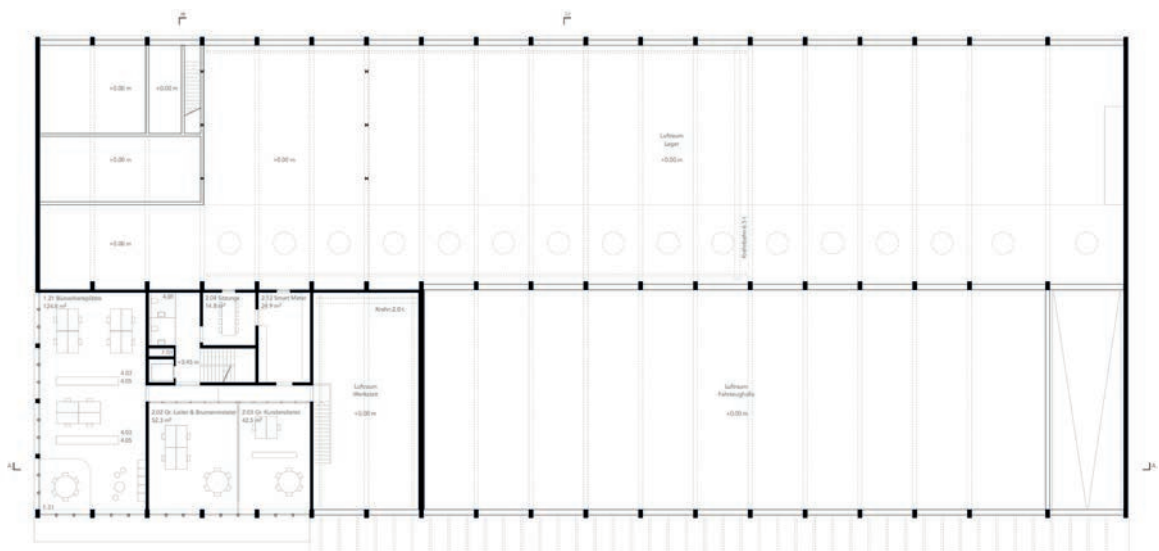
Untergeschoss



3. Obergeschoss



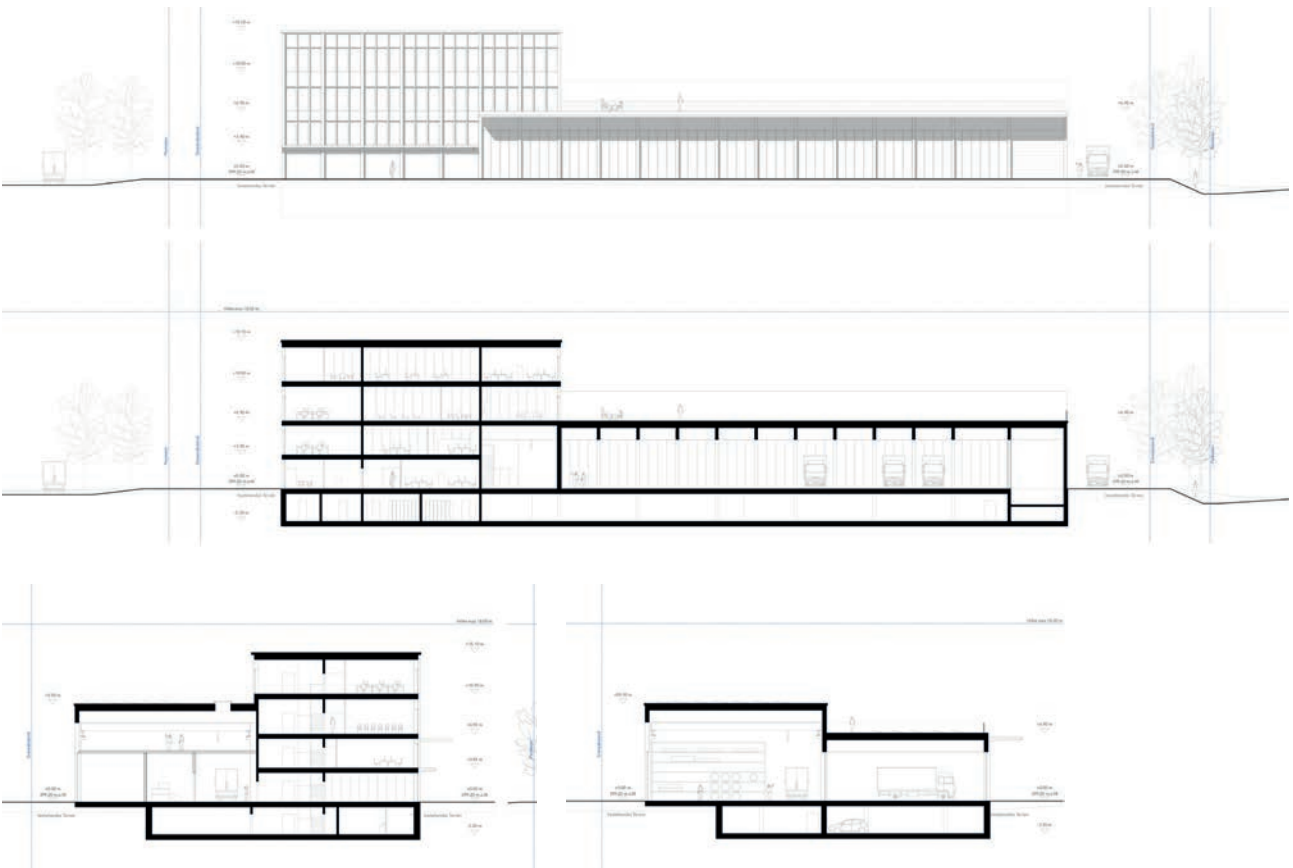
2. Obergeschoss



1. Obergeschoss



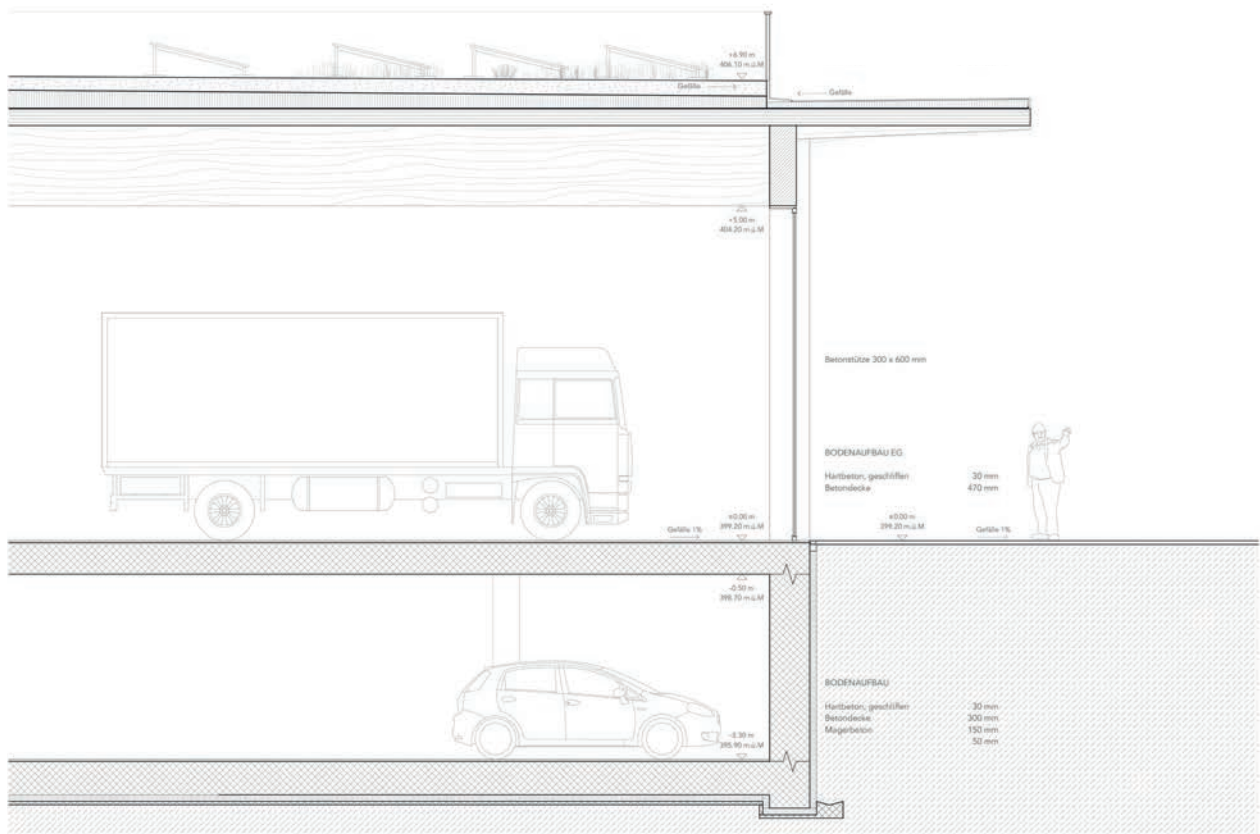
Visualisierung



Schnitte / Ansichten



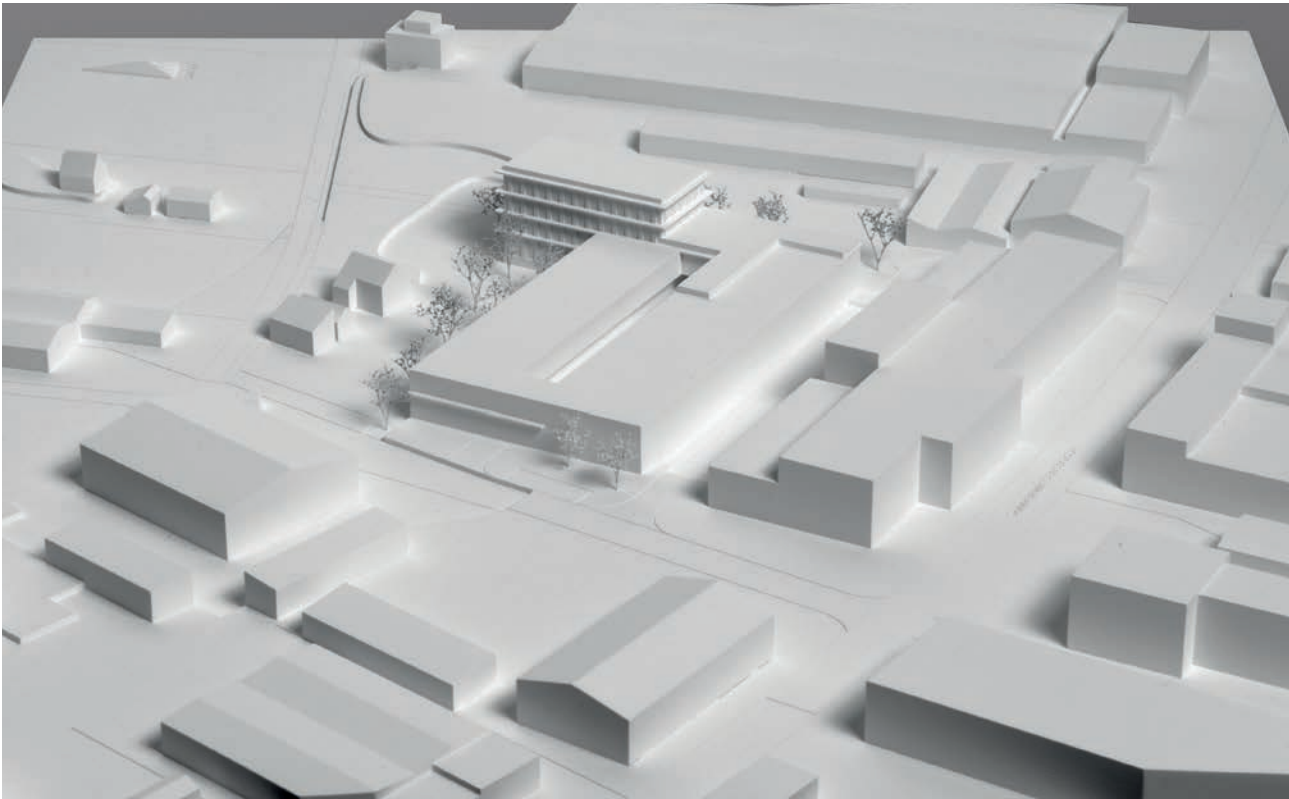
Visualisierung



Konstruktionsschnitt

CORTE AL LAGO

6. Rang / 6. Preis



Modellfoto

Architektur/ Gesamtleitung

Itten+Brechbühl AG, St. Gallen

Till Roggel
Tobias Haefelin
Aline Portmann
Gazmed Imeri

Landschaftsarchitektur

PR Landschaftsarchitektur GmbH, Arbon

Marcel Specker
Christine Grabs

Bauingenieur

wlw Bauingenieure AG, Mels

Dominic Walser

Holzbauingenieur/Brand- schutz

PIRMIN JUNG Schweiz AG, Kreuzlingen

Andreas Zweifel

HLKKS-Ingenieur

Amstein + Walthert, St. Gallen AG

Martin Mannhart
Felix Haller

Logistikplanung

agiplan ag, Rapperswil-Jona

Kurt Ellenberger



Visualisierung

Städtebauliche Setzung

Das Team schlägt einen Betriebshof vor, dessen Gesicht vor allem in Richtung See entwickelt ist. Das Gebäude soll sich so repräsentativ für die Gemeinde Kreuzlingen dem öffentlichen Seeweg zu- und vom Industriegebiet abwenden. Die Abwicklung von Anlieferung und Umschlag findet in einem zentralen, längs zur Sonnenwiesenstrasse ausgerichteten Hof statt. Die Befahrbarkeit des Hofes ist über zwei Zufahrten an der Ost- und Westseite gegeben. Zum Hof hin sind die Lagerräume im Süden und die Abstellhallen für Betriebsfahrzeuge im Norden orientiert und können von hier aus direkt bewirtschaftet werden. Die Konzentration aller Nutzungen auf den Hof spielt das Umfeld von weiteren Funktionen frei, so dass ein grosser Teil des Umraums für die Begrünung genutzt werden kann. Es sind keine Zufahrten direkt von der Sonnenwiesenstrasse nötig, das Gebäude ist zur Strasse geschlossen. Einzig die Zufahrt zur Parkierung und die Einfahrt in den Werkhof zweigen von der Strasse ab.

Die Auffahrt zur Parkierung führt in das erste Obergeschoss des nördlichen Flügels, die Stellplätze sind oberhalb der Abstellanlage der Betriebsfahrzeuge angebracht. Durch eine grössere Tiefe der zweiseitig angeordneten Stellplätze krägt das Geschoss sinnvoll schützend über die Einfahrstore der Einstellhalle Betriebsfahrzeuge. Der nördliche Flügel nimmt mit dem zweigeschossigen Lagerbereich die gleiche Höhe ein, so dass der Werkhof insgesamt ein kompaktes, niedriges Volumen ergibt.

Nutzungsanforderungen und Logistik

Der Wareneingang/Warenausgang -Bereich ist zentral verortet und gut erschlossen, scheint aber eher etwas knapp. Der Entlad kann nur mit Stapler erfolgen. Die grossen Lager sind vorteilhaft alle im Erdgeschoss untergebracht und gut erschlossen. Die Nebenlager sind mit Stapler allerdings nur schwer erreichbar. Die

Verbindung zwischen Lager und Fahrzeughalle ist über den Werkhof vorhanden. Das Aussenlager befindet sich im Werkhof und konkurrenziert das Muldenhandling.

Die Zu- und Abfahrt im Werkhofbereich funktioniert, die Durchfahrt eines zweiten LKW ist möglich. Allerdings funktioniert die Halleneinfahrt im Grosslager aufgrund der Stützensituation so noch nicht. Auch das Handling der Mulden funktioniert noch nicht abschliessend. Insgesamt scheint die Platzsituation im zentralen Hof sehr optimiert und lässt für den täglichen Betrieb wenig Spielraum in der Bewirtschaftung. Auch scheinen die Platzverhältnisse für die erforderlichen Ein- und Durchfahrtsmanöver ausgereizt bis zu knapp.

Die Werkstatt ist gut verortet, die Wege zum Lager- und Bürobereich sind mehrheitlich kurz.

Architektonischer Ausdruck und Konzept

Der Hauptzugang für Personal und Gäste ist auf der Ostseite zur neuen Fuss- und Veloverbindung ausgerichtet. Die relativ grosse Entfernung zur Strasse macht die Adressbildung und Auffindbarkeit damit eher schwierig, insbesondere für Kunden, die mit dem Auto anreisen. Die Arbeitsplätze der Administration sind im östlichen Trakt untergebracht, der sich im Süden weit vor die Einstellhalle der Betriebsfahrzeuge in die Tiefe des Grundstücks schiebt und damit dessen unregelmässige Form ausnutzt. Während das 1. Obergeschoss noch die ganze Länge nutzt, werden das 3. und 4. Obergeschoss zur Ausbildung eines eigentlichen Kopfes in Richtung Süden genutzt. Mit dieser Bewegung vollzieht sich die Absicht des Teams einer Hinwendung zum See. Die Grundrisse der Administration basieren dabei auf zwei flexibel einteilbaren Längsseiten, die durch den mittigen Kern jedoch voneinander getrennt werden. Damit werden grössere Cluster oder Raumgruppen leider verunmöglicht.

Der Schutz vor Hochwasser wird über eine entsprechende Höhenkote für das Erdgeschoss erreicht. Das Untergeschoss ist auch aus Gründen der Nachhaltigkeit minimal gehalten. Allerdings befinden sich dort die betrieblich notwendigen Räume der Haustechnik, die gegen das Hochwasser zu schützen sind.

Nachhaltigkeit

Hinsichtlich Nachhaltigkeit weist das Projekt sorgfältig gewählte und robust umzusetzende Massnahmen auf. Die Materialisierung ist als hybride Holz-Beton-Kombination angedacht, die mit einem Gründach, kombiniert mit einer Photovoltaikanlage gedeckt wird. Mit der geschickten Verteilung der Nutzungen wird eine Minimierung der inneren Dämmperimeter angestrebt. In der Fassade ist weitgehend Holz als Bekleidungsmaterial angedacht, das mit feststehenden und flexiblen Verschattungselementen ergänzt ist. Der Glasanteil ist moderat. Mit differenzierter Verkleidung aus Holz werden die unterschiedlichen Gebäudeteile nach aussen unterschieden und über die Materialisierung zugleich zusammengebunden. Insgesamt entsteht eine für einen Werkhof angemessene Anmutung mit einer robusten und zugleich nachhaltigen Materialisierung.

Tragwerk

Das Projekt besteht aus drei unterschiedlichen und im Prinzip voneinander unabhängigen Teilen. Der Verwaltungsbau ist viergeschossig mit Unterkellerung und besteht aus einem Holztragwerk, das um einen massiven aussteifenden Kern herum angeordnet wird. Die Decken werden von einem gleichartigen System von längs- und querlaufenden Unterzügen getragen, was aufgrund der

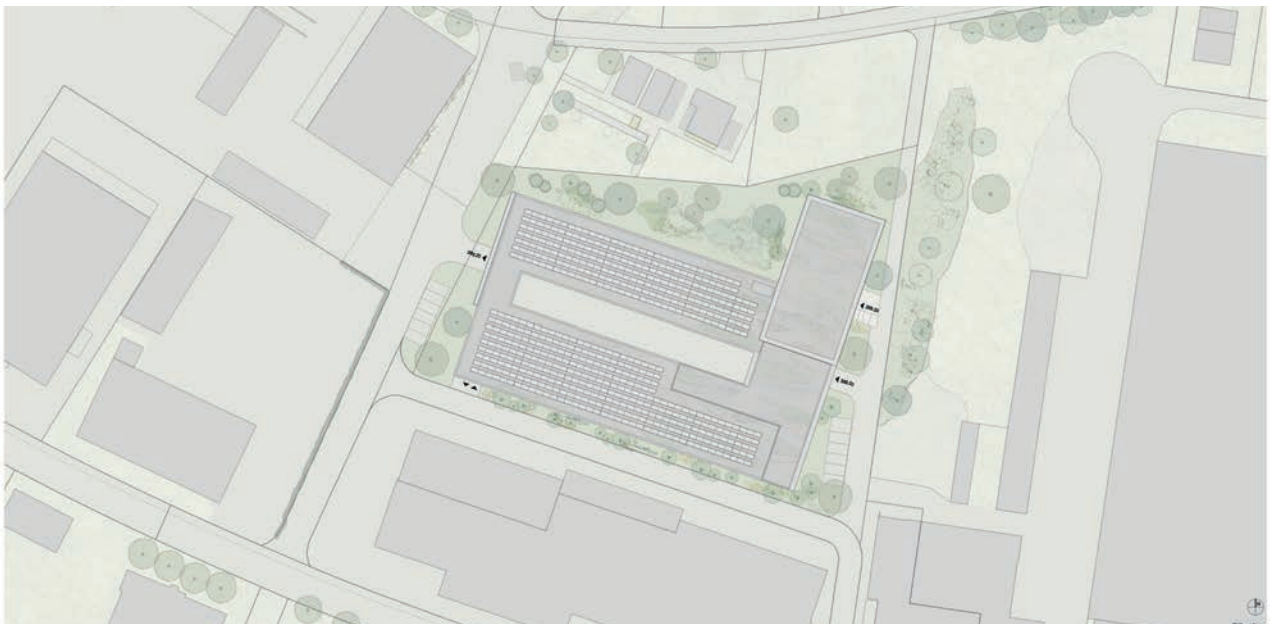
tatsächlich stark unterschiedlichen Beanspruchungen eher schematisch erscheint. Die nicht unterkellerten Lagerhallen sind mit Brettschichtholzträgern überspannt, was problemlos möglich ist. Der dritte Gebäudeteil, ebenfalls nicht unterkellert, ist ein zweigeschossiges Parkhaus. Das obere Geschoss wird von auskragenden und sich gegenseitig stabilisierenden betonierten (?) Wandscheiben getragen. Die Hochwassersicherheit ist durch die Höhenlage der Bodenplatte gewährleistet. Die stark unterschiedlichen Tragwerkskonzepte sind im Rahmen der Disposition der Räume verständlich; die Ausarbeitung des Tragwerks ist aber in einzelnen Teilen noch recht rudimentär.

Aussenraum

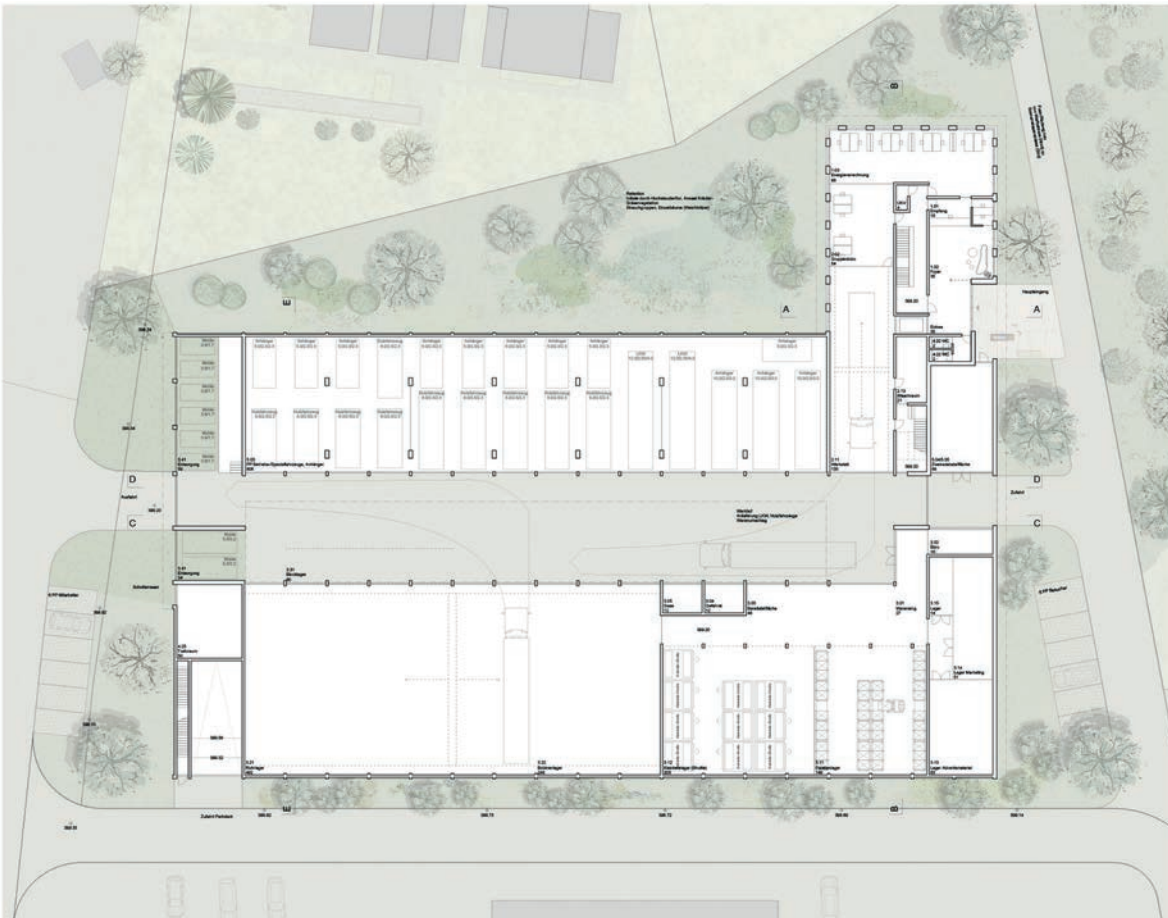
Mit der Staffelung des Gebäudes und der wohl überlegten Platzierung gelingt es dem Team, einen nutzbaren, aber auch multicodierten Freiraum zu entwickeln. Die klare Gliederung in Innenhof und Freiflächen zeigt sowohl eine gute Zonierung als auch eine gute Eingliederung in die Umgebung. Ferner ist die Durcharbeitung der Freiflächen gelungen. Hervorragend eingebunden in die Freiflächen sind die Retentionsbereiche. Auch die Ausarbeitung der Eingänge, Stellplatzanlagen und der Dachbegrünung zeigt fachliches Können.

Gesamtwürdigung

Das Team schlägt eine bauliche Fassung des Betriebshofs durch zwei Gebäudeflügel vor, was grundsätzlich als Chance begrüsst wird, die Situation zu ordnen und die Emissionen des Betriebs zu reduzieren. Die Dimensionen des Hofes genügen jedoch nicht für den tatsächlichen logistischen Bedarf. Auch die Hinwendung zum See mit einem kopfartigen Volumen kann zwar inhaltlich nachvollzogen werden, führt aber in der konkreten Ausbildung und der beschränkten Grösse zur Notwendigkeit, trotzdem noch Teile der Dienstleistungsflächen im Rumpfbau unterbringen zu müssen. So werden wesentliche konzeptionelle Ansätze des Entwurfes von der Jury geschätzt, können in der konkreten Umsetzung aber zu wenig überzeugend umgesetzt werden.



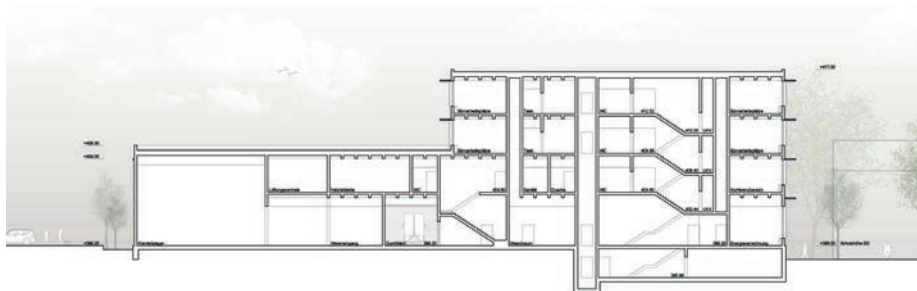
Situationsplan



Erdgeschoss



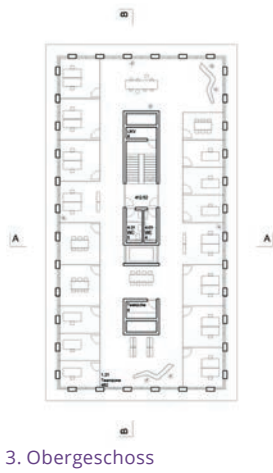
Schnitt A-A



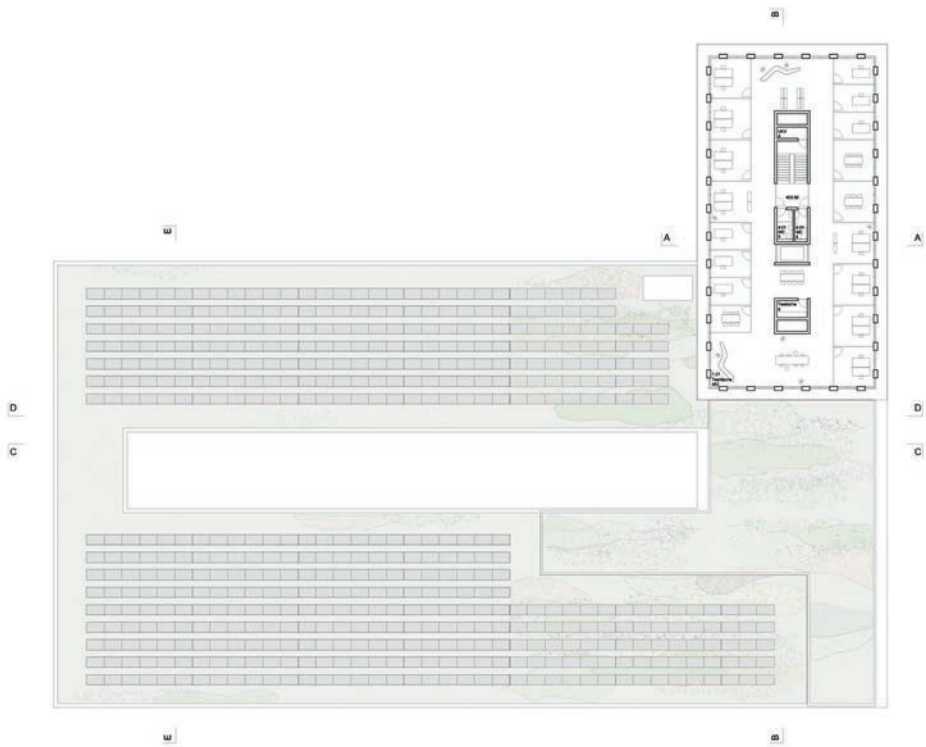
Schnitt B-B



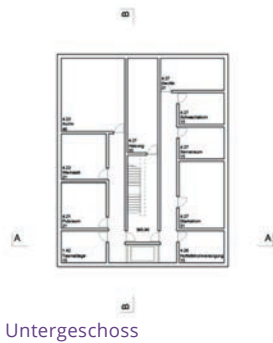
Schnitt C-C



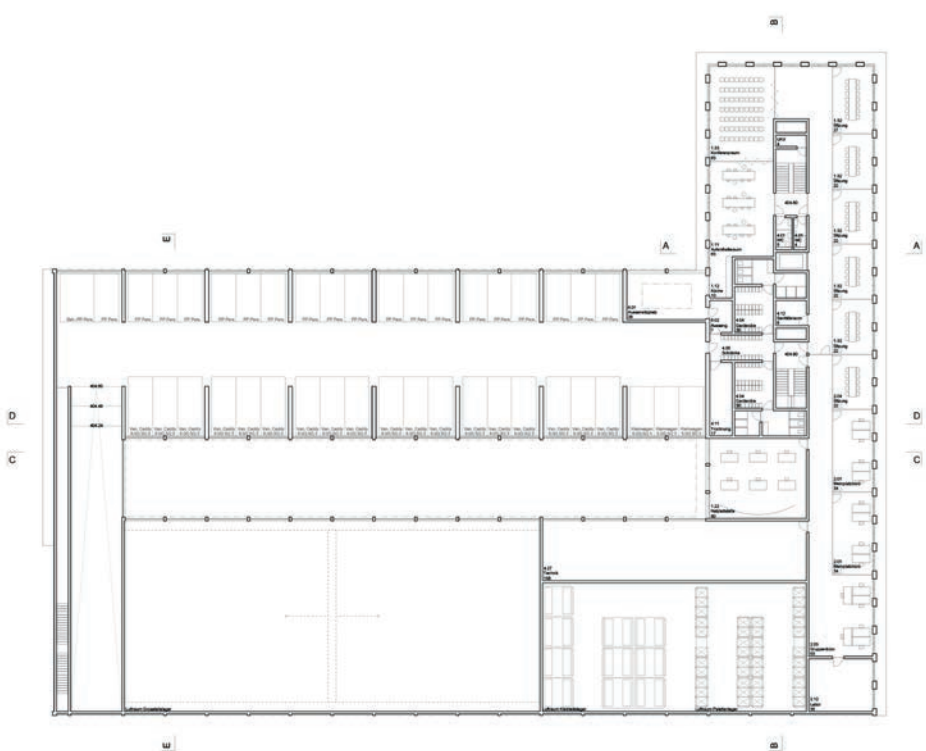
3. Obergeschoss



2. Obergeschoss



Untergeschoss



1. Obergeschoss



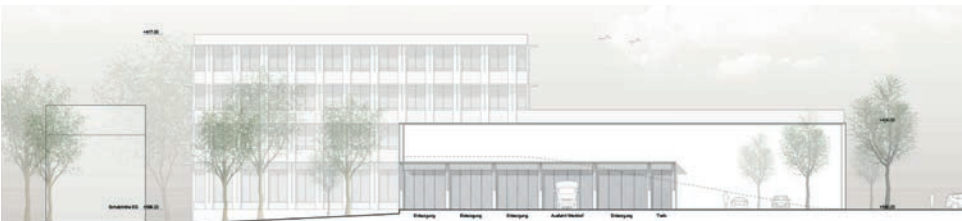
Nordfassade



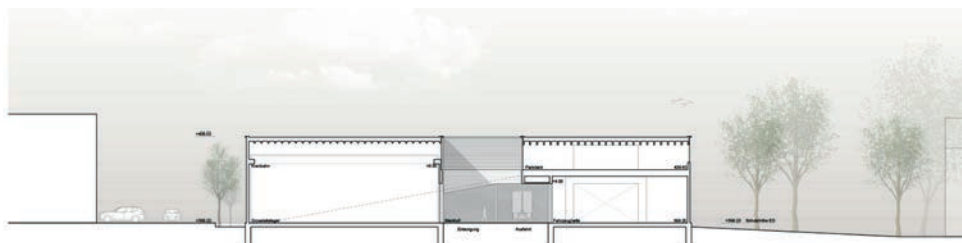
Ostfassade



Südfassade



Westfassade



Schnitt E-E



Längsschnitt D-D



Visualisierung



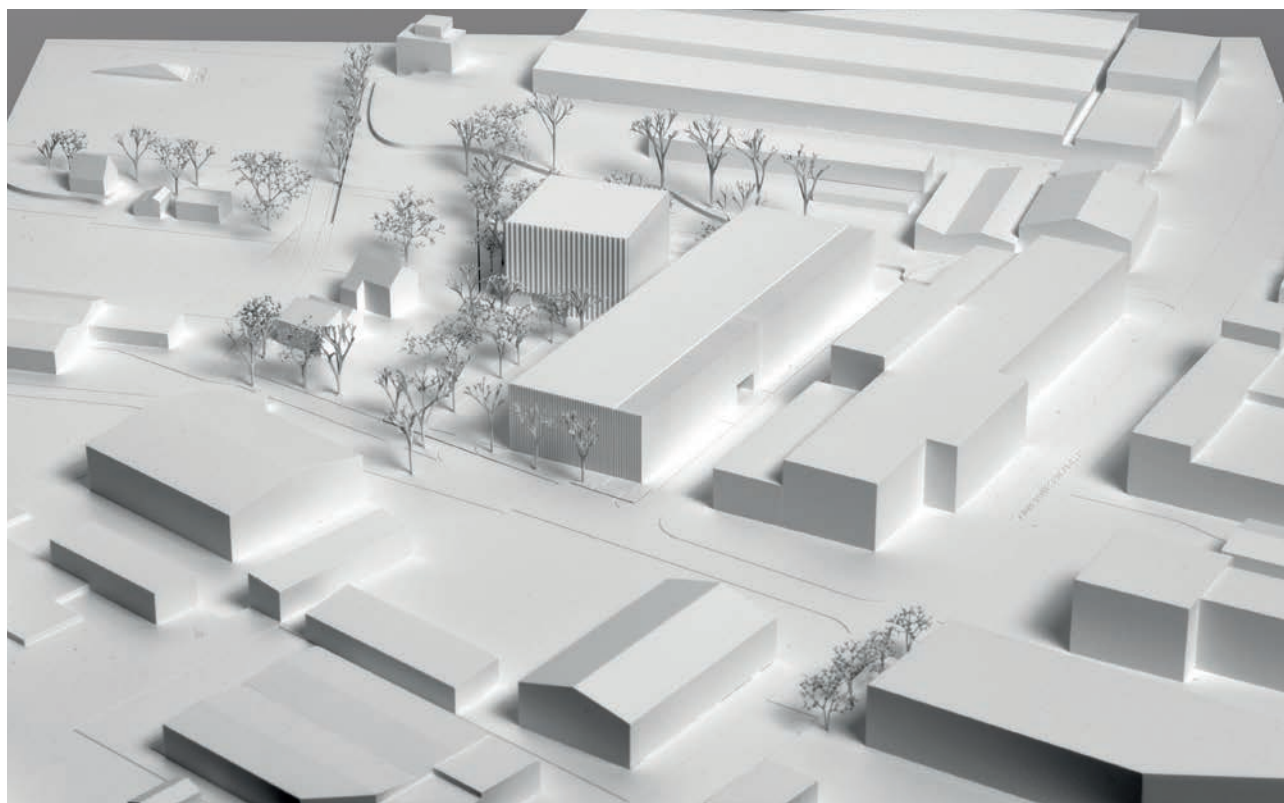
Schnitt / Fassadenansicht



Visualisierung

Nicht rangierte Projekte

Ausrufezeichen



Modellfoto

Architektur/ Gesamtleitung

**Klein+Müller Architekten AG, Kreuzlingen und
a+a bureau architecture+amenagement s.a., Luxembourg**

Hanspeter Müller
Hermann Esslinger
Carsten Henschel
Lisa Hartmann
Ly Gehlen
Joanna Rusin Kneifel
Manuela Mayer

Landschaftsarchitektur

Pauli|Stricker GmbH Landschaftsarchitekten BSLA, St. Gallen

Susanna Stricker

Bauingenieur

Rolf Soller AG, Kreuzlingen

Rolf Soller
Patrick Soller
Simon Kradolfer

Holzbauingenieur/ Brandschutz

Krattiger Engineering, Happerswil

Andy Gnägi

Bauphysiker

Baumann Akustik und Bauphysik AG, Uzwil

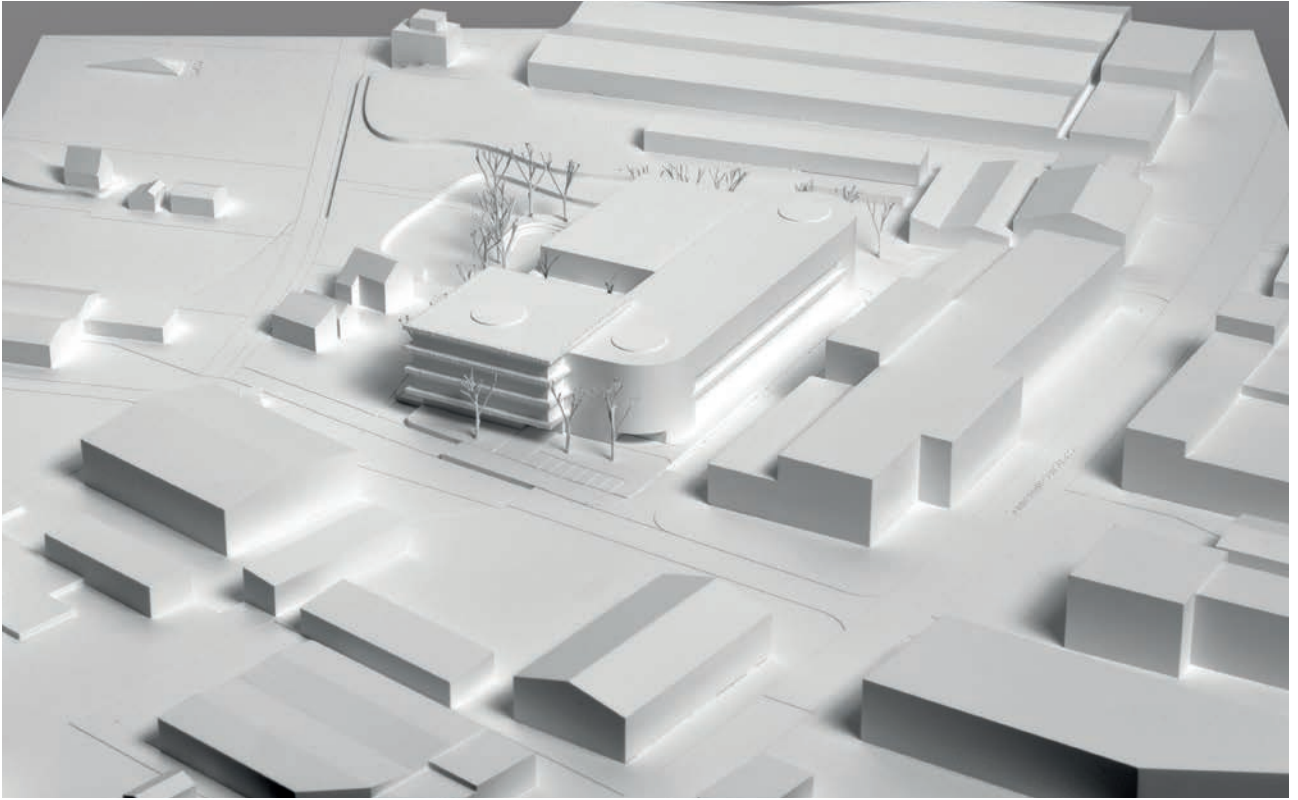
Samuel Stuber

HLKKS-Ingenieur

Oekoplan AG, Gossau

Stefan Frehner
Ivo Fässler

Cradle to Cradle - „C2C“



Modellfoto

Architektur/ Gesamtleitung

STAUFFACHER AEMISEGGER architekten gmbh, Triboltingen

Sandro Bürki
Peter Stauffacher
Markus Aemisegger
Sandra Stoll
Lisa Hönemann

Landschaftsarchitektur

Fässler Freiraumplanung AG, Kreuzlingen

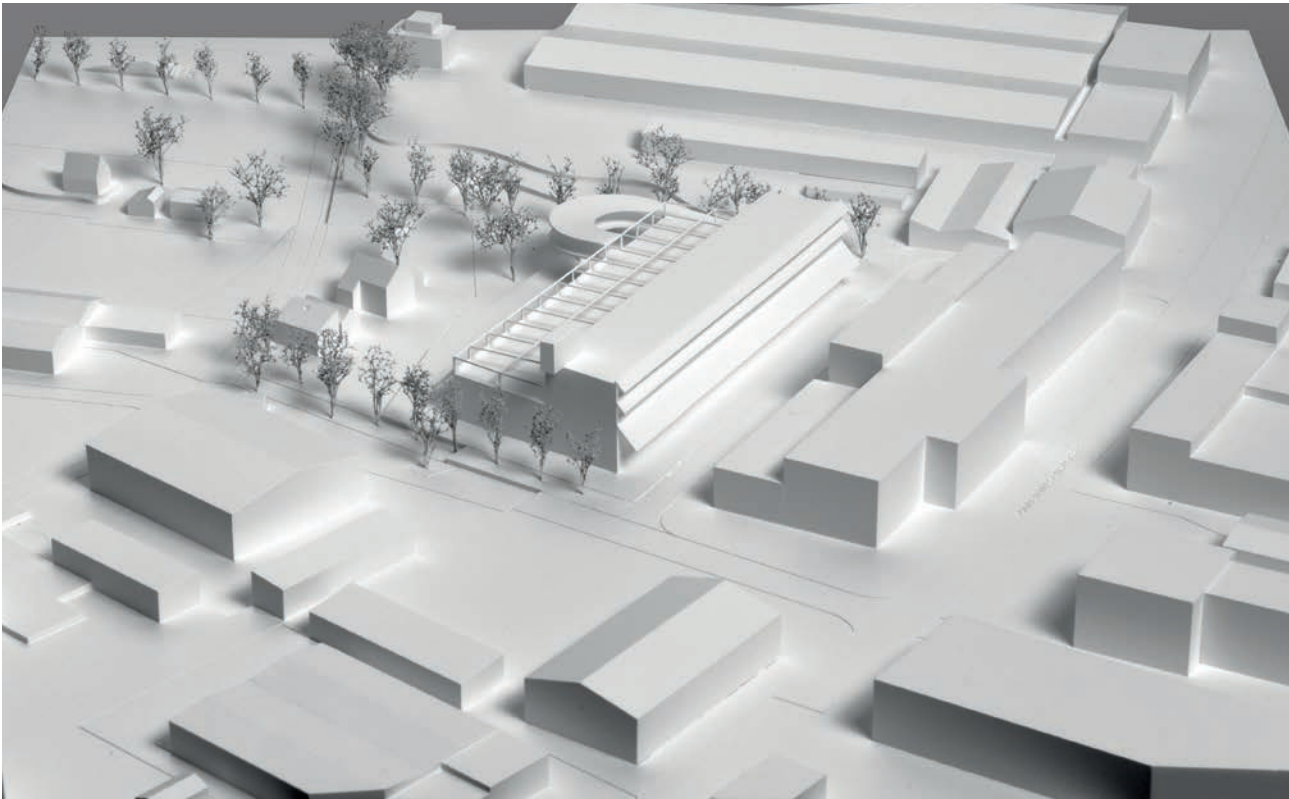
Rico Semmann
Stephan Fässler
Florian Ramadani
Nanett Schmalstich

Bauingenieur

Rolf Soller AG, Kreuzlingen

Rolf Soller
Patrick Soller
Simon Kradolfer

$$E = mc^2$$



Modellfoto

**Architektur/
Gesamtleitung**

Raubureau GmbH, Zürich

Rolf Jenni
Max Prücklmeier
Guilherme Soares
Tom Weiss

Landschaftsarchitektur

DGJ Landscapes GmbH, Zürich

Daniel Jauslin
Vito Novara
Niccolo Centrone
Daphne Keegstra
Gabrialla Speich

Bauingenieur

Ulag Weiss AG, Basel

Tomaz Ulag

HLKKS-Ingenieur

Amstein + Walthert AG, Zürich

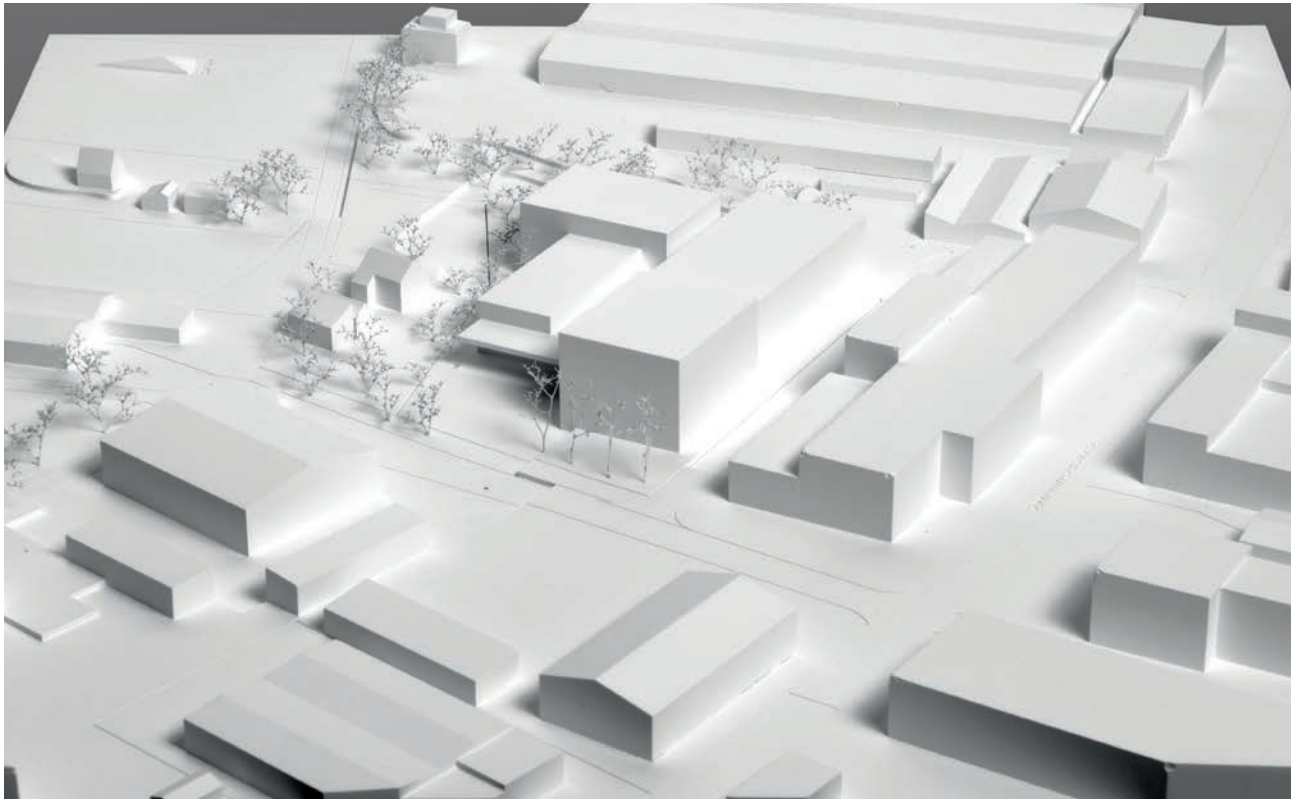
Patrik Stierli
Stefan Brändle

Verkehr

TEAMverkehr.zug AG, Goldau

Guido Gisler

LAUFKATZ



Modellfoto

**Architektur/
Gesamtleitung**

Bislimi Engel Architekten GmbH, Winterthur

Alban Bislimi
Roy Engel

Landschaftsarchitektur

Grünklang GmbH, Winterthur

Severin Krieger

Bauingenieur

AG für Holzbauplanung, Rothenthurm

Pius Schuler

Bauingenieur (Tiefbau)

F. Preisig AG, Bauingenieure und Planer SIA USIC, Winterthur

Konstantin Danho

HLKKS-Ingenieur

Kalt + Halbeisen Ingenieure AG, Brugg

Manuel Schneider
Luka Schoepke

Baumanagment

b+p baurealisation AG, St. Gallen

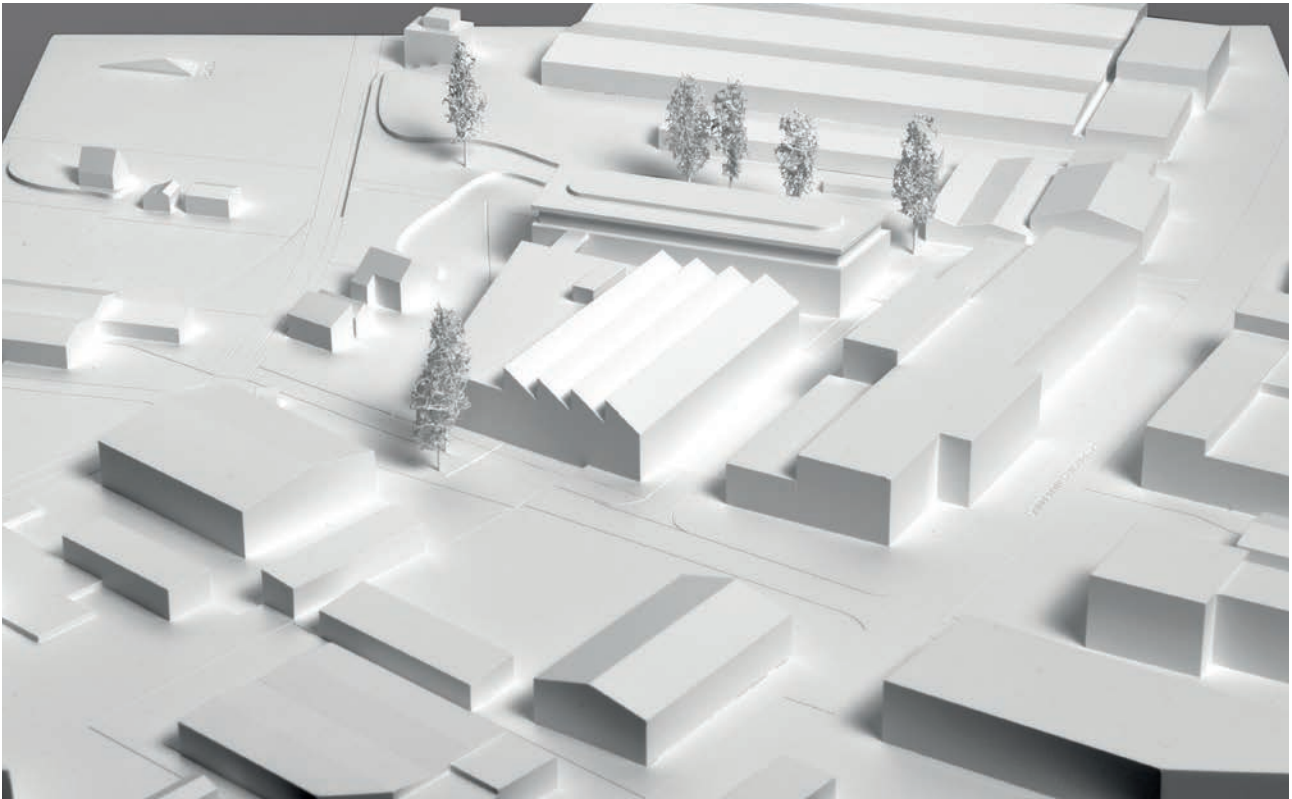
Roland Breu
Joel Breu

Hochwasserschutz

Suter Hydroengineering AG, Meilen

Ueli Suter

MATTA CLARK



Modellfoto

Architektur/ Gesamtleitung

ARC1706 AG, Zürich

Tibor Rossi
Paolo Giannachi
Marco Caminada
Florian Baumgartner
Joos Kündig
Yihong Deng
Anton Krebs
Juliette Martin
Melissa Roth
Dominik Langloh

Landschaftsarchitektur

Kollektiv Nordost, St. Gallen

Roman Häne

Bauingenieur

ZPF Consulting AG, Zürich

Jacqueline Pauli

HLKKS-Ingenieur

RMB Engineering, Zürich

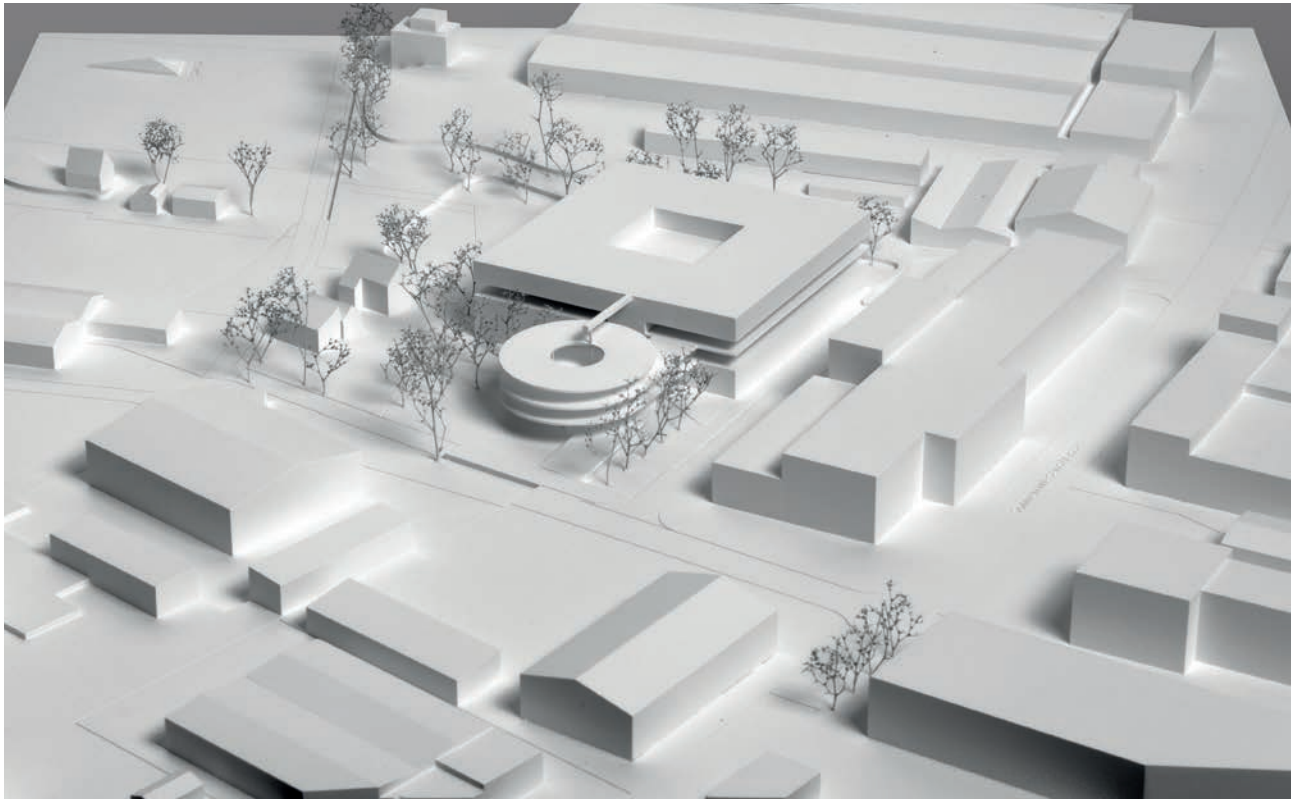
Andreas Marti
Albatrim Rexhaj
Ramon Fischer
Conradin Volkmer

HLKKS-Ingenieur

Gartenmann Engineering AG, Luzern

Attila Gyax

Naturgesetz



Modellfoto

Architektur

PARK Architekten ETH SIA BSA AG, Zürich

Markus Lüscher
Gilbert Isermann
Maciej Grajek
Chiara Arcidiacono
Brandon Schwab Rodriguez

Gesamtleitung/Bauleiter

Hotz Partner AG SIA, Wädenswil

Thomas Bürge

Landschaftsarchitektur

Semalit Landschaftsarchitektur AG, Winterthur

Johannes Staub

Bauingenieur

Dr. Neven Kostic GmbH, Zürich

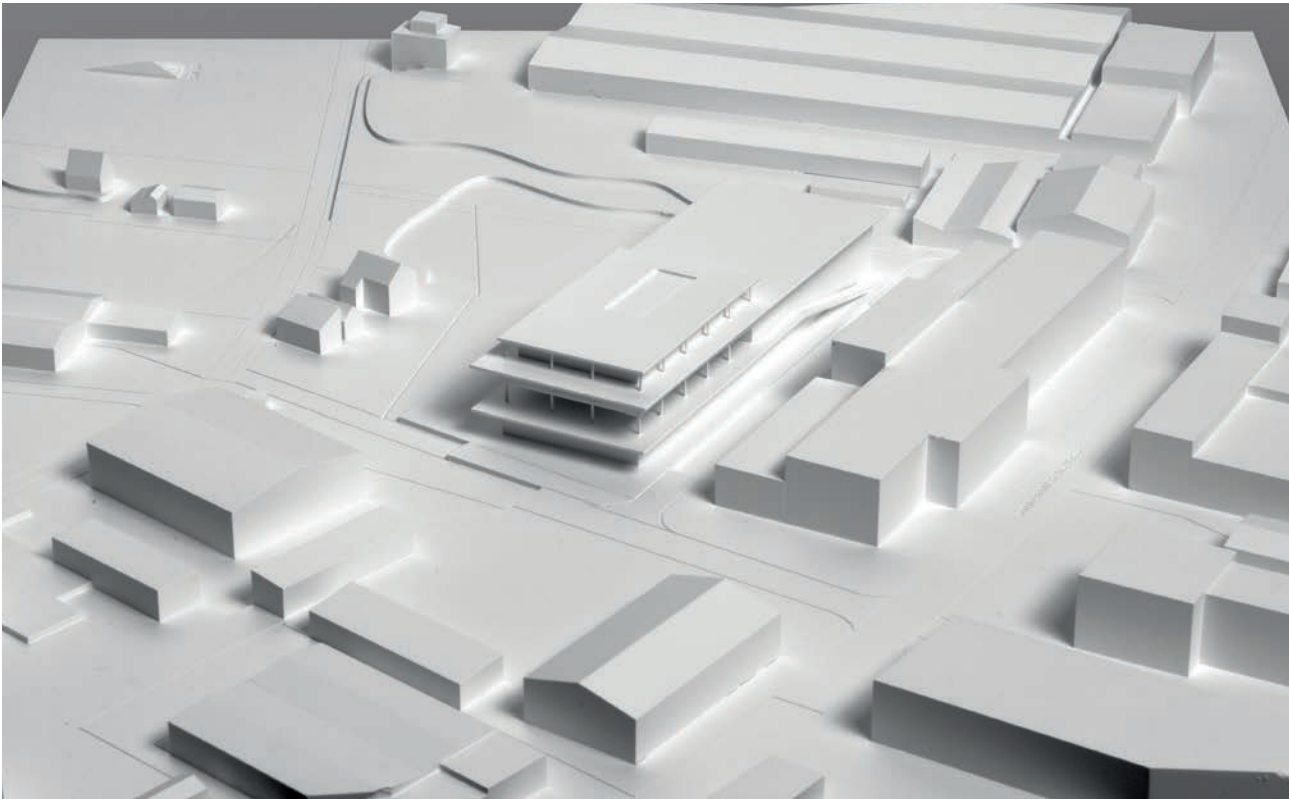
Matthieu Jeanbourquin
Kevin Buffard

HLKKS-Ingenieur

3-Plan Haustechnik AG, Winterthur

Stefan van Velsen
Arlind Memeti

Nautilus



Modellfoto

**Architektur/
Gesamtleitung**

Ciriacidis Architekten GmbH, Zürich

Sawas Ciriacidis
Amos Heyl
Andre Schnierle

Landschaftsarchitektur

Ciriacidis Architekten GmbH, Zürich

Sawas Ciriacidis
Amos Heyl
Andre Schnierle

Bauingenieur

Dr. Neven Kostic GmbH, Zürich

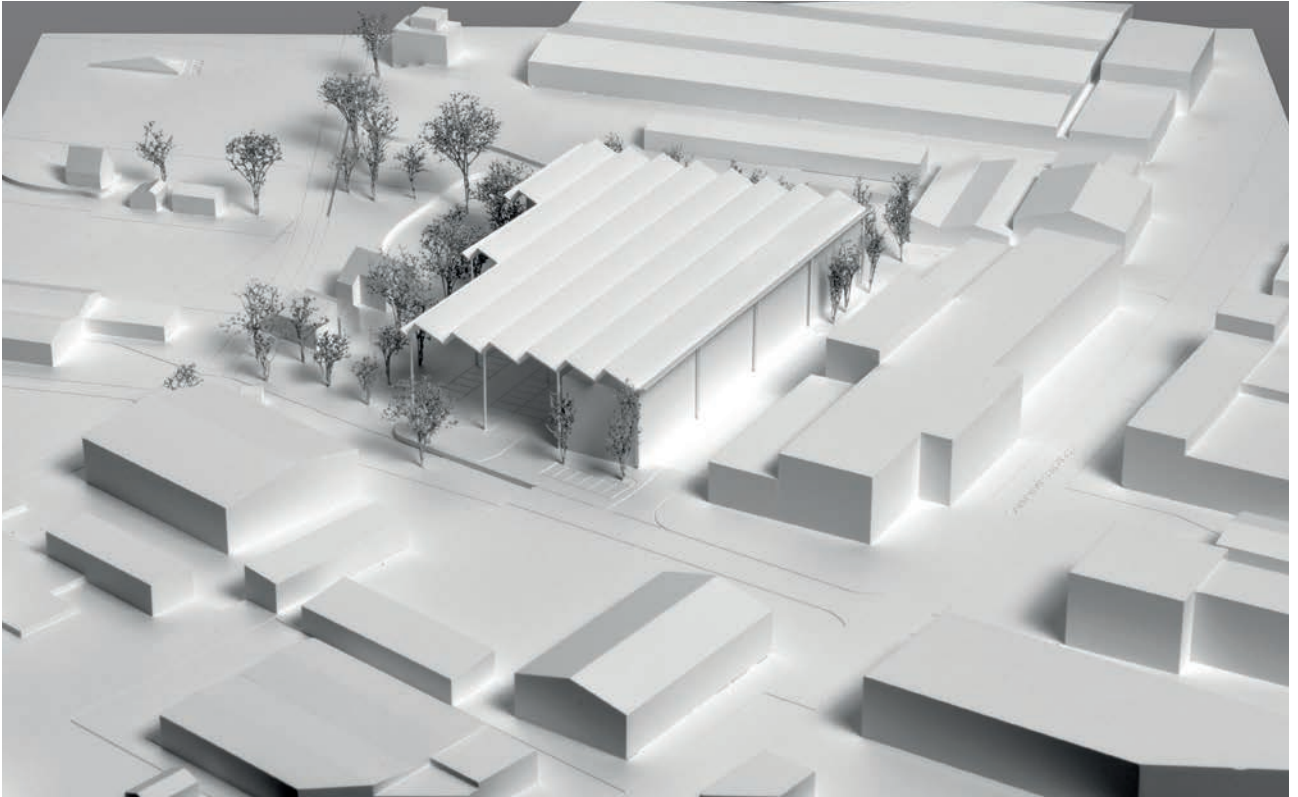
Neven Kostic

HLKKS-Ingenieur

Wirkungsgrad Ingenieure AG, Rapperswil-Jona

Dominik Bollhalder

PARASOL



Modellfoto

Architektur/ Gesamtleitung

Franziska / Sebastian Müller Architekten, Zürich

Sebastian Müller
Tea Savic
Giacomo Petenatti
Franziska Müller

Landschaftsarchitektur

Carolin Riede, Landschaftsarchitektur GmbH, Dietikon

Carolin Riede

Bauingenieur

Borgogno Eggenberger + Partner AG, St. Gallen

Thomas Eggenberger

HLKKS-Ingenieur

bemaplan GmbH, Zürich

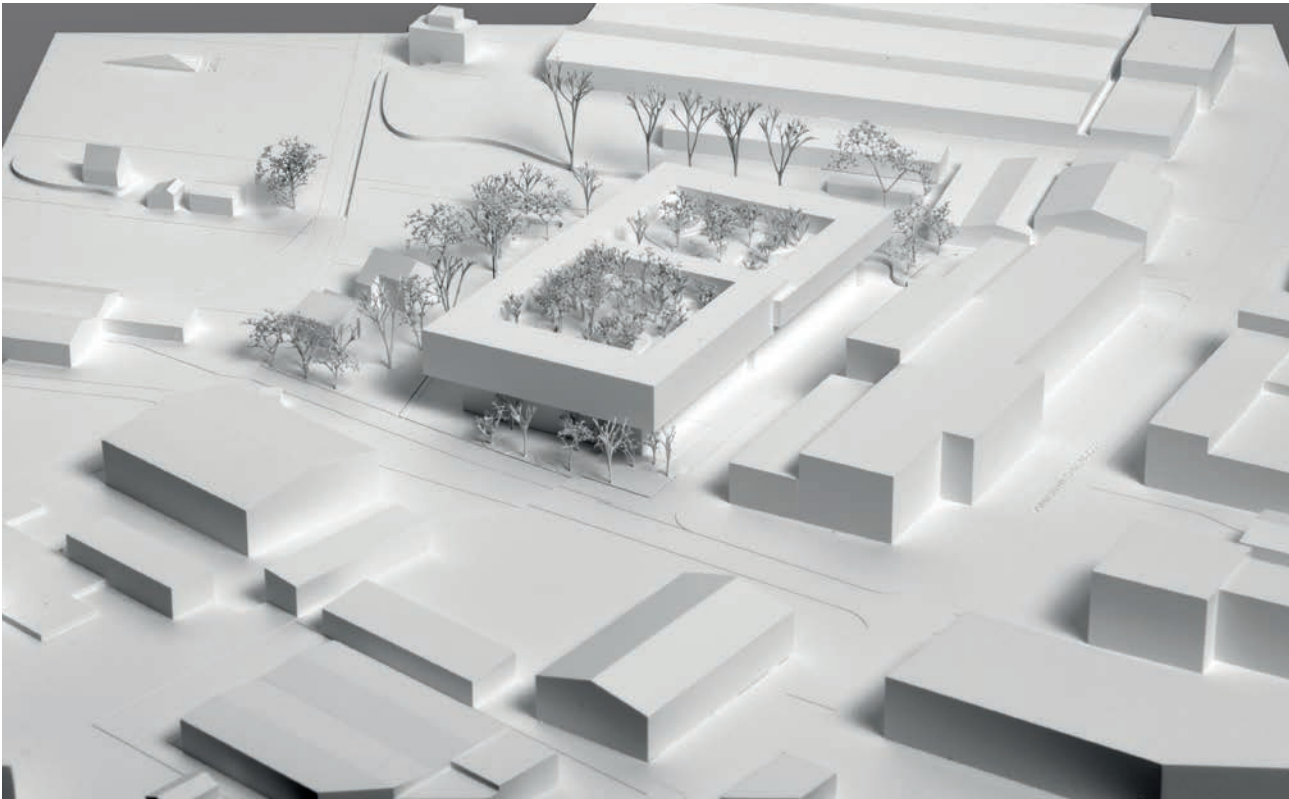
Gisela Boyerw
Agron Berisha
Christian Faranda

Bauphysik

Gartenmann Engineering AG, Zürich

Emanuele Chollet
Gökçe Özcan

VIRIDIS



Modellfoto

Architektur/ Gesamtleitung

Hasen Miller Architektur AG, Kreuzlingen

Marco Miller
Benjamin Aurag
Ingo Burow

Landschaftsarchitektur

Fahrion + Partner Gartenbau AG, Kreuzlingen

Claudio Egli
Emil Tanner

Bauingenieur

Pfahler + Schweizer GbR Ingenieurbüro für Bauwesen, Weikersheim (D)

Heiko Pfahler

HLKKS-Ingenieur

Brechbühl Sanitär AG, Illighausen

Fritz Brechbühl

Energietechnik

enumplan GmbH, Frauenfeld

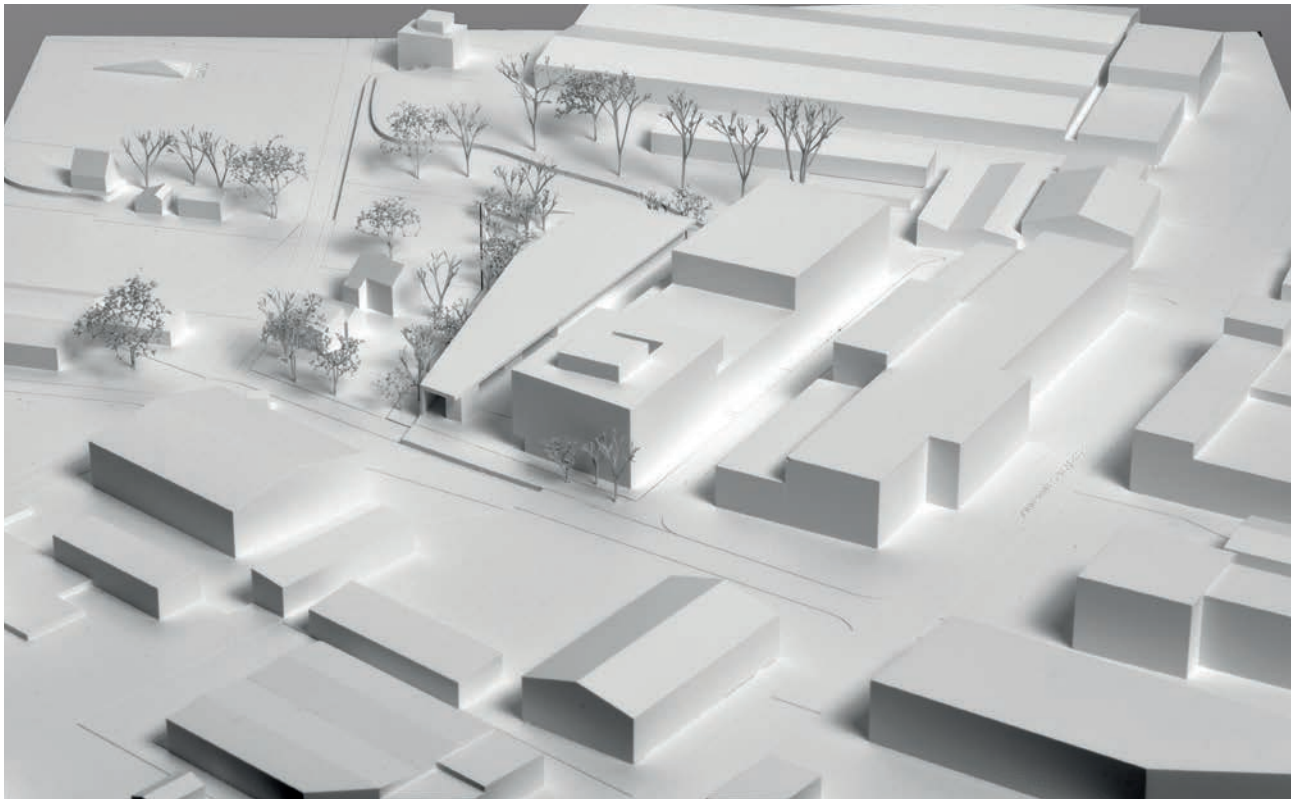
Gian Forster

Visualisierung

Anjana Perera - ap | architectural perspective, Konstanz (D)

Anjana Perera

werk & hof



Modellfoto

**Architektur/
Gesamtleitung**

air architekten ag, Kreuzlingen

Andreas Imhof
Fabio Aliberti
Manuel Ritschard

Landschaftsarchitektur

Umraum Landschaftsarchitektur GmbH, Weinfelden

Manuel Sturzenegger
Mirjam Holenstein
Tieni Stähli

Bauingenieur

Rolf Soller AG, Kreuzlingen

Rolf Soller
Patrick Soller
Simon Kradolfer

HLKKS-Ingenieur

Richard Widmer GmbH, Wil

Richard Widmer
Christian Widmer
Bernhard Brechtold

Genehmigung

Der vorliegende Jurybericht wurde vom Preisgericht im November 2022 genehmigt.

Sachpreisgericht

Thomas Niederberger, Stadtpräsident Kreuzlingen



Thomas Beringer, Stadtrat Departement Dienst



Guido Gross, Direktor Energie Kreuzlingen



Maurizio Ditaranto, Technischer Leiter EnK (Ersatz)



Fachpreisgericht

Christian Penzel, Dipl.-Ing. Architekt SIA BSA, Zürich



Barbara Burren, Dipl. Architektin ETH SIA BSA, Zürich




Heidi Stoffel, Dipl. Architektin ETH, Weinfelden



Andrea Gebhard, Dipl.-Ing. Landschaftsarchitektin BDLA/Stadtplanerin DASL, München



Jürg Konzett, Dipl. Bauingenieur ETH SIA, Chur



Michael Schmidt, Leiter Bauverwaltung, Stadt Kreuzlingen (Ersatz)



