



BASEL NAUENTOR

**Einstufiges Dialogverfahren für Planungsteams
in Anwendung SIA-Ordnung 143 (Studienauftrag)
im selektiven Verfahren**

Schlussbericht des Beurteilungsgremiums

Basel, 22. Mai 2023



SBB CFF FFS

Impressum

Auftraggeberinnen

PostFinance AG
vertreten durch Post Immobilien
Management und Services AG
Wankdorfallee 4
3030 Bern
<https://immobilien.post.ch>

SBB AG
Immobilien
Trüsselstrasse 2
3000 Bern 65
<https://sbb-immobilien.ch/>

Titelbild / Rendering

Siegerprojekt Team 01
«view from Gundeli»
ethandeclerk.com

Modelle

Knecht + Partner Modellbau AG
Jurastrasse 58
5430 Wettingen
www.knecht-partner.ch

Modellfotografie

fotografie roman weyeneth gmbh
Horbургstrasse 22
4057 Basel
www.romanweyeneth.ch

Verfahrensbegleitung

Kontur Projektmanagement AG
Museumstrasse 10
3000 Bern 6
www.konturmanagement.ch

Inhalt

1. Einführung, Ausgangslage und Zielsetzung	6
2. Perimeter und Wesen der Aufgabe	8
2.1 Planungsperimeter	8
2.2 Projektfahrplan und Umsetzung	9
2.3 Wesen der Aufgabe	10
3. Bestimmungen zum Verfahren	12
3.1 Auftraggeberinnen	12
3.2 Art des Verfahrens	12
3.3 Beurteilungsgremium und Expertinnen / Experten	13
3.4 Eignungskriterien Präqualifikation	13
3.5 Beurteilungskriterien Dialogverfahren	13
4. Ablauf der Präqualifikation	16
4.1 Publikation Präqualifikation	16
4.2 Vorprüfung Präqualifikation	16
4.3 Beurteilung und Präqualifikationsentscheid	16
5. Ablauf des Dialogverfahrens	18
5.1 Versand der Unterlagen	18
5.2 Startkolloquium und Begehung	18
5.3 Fragenbeantwortung 01	18
5.4 Individuelle Begehungen	18
5.5 Zwischenbesprechung 01	18
5.6 Fragenbeantwortung 02	18
5.7 Zwischenbesprechung 02	18
5.8 Fragenbeantwortung 03	19
5.9 Vorprüfung	19
5.10 Schlusspräsentationen und -beurteilung	19
6. Empfehlung und Würdigung	22
7. Genehmigung	24
Projektbeschriebe	25 - 75

Einführung, Ausgangslage und Zielsetzung

01

Das bestehende Postreitergebäude am Bahnhof Basel SBB mit «Festlandteil» auf Seite Innenstadt und Reiterbau über den Gleisen wurde in mehreren Etappen zwischen 1972 und 1980 von Suter + Suter Architekten, Basel erbaut. Das Gebäude weist einen grossen aufgestauten Unterhaltsbedarf auf und müsste umfassend saniert werden. Eine vollumfängliche Sanierung, unter Berücksichtigung der feuerpolizeilichen Auflagen und dem Umstand des hohen strukturell bedingten Leerstand, ohne dass Mehrfläche generiert und/oder die Nutzung der Nachfrage angepasst werden kann, ist aus wirtschaftlicher Sicht nicht tragbar. Im Weiteren entspricht die aktuell gewerbliche Nutzung nicht mehr dem innerstädtischen Standort und der kaum zugängliche Bau nicht den heutigen städtebaulichen Anforderungen. Aufgrund des Wegzugs des Postverteilzentrums und Neustrukturierungen innerhalb der Post AG steht das Gebäude zudem seit 2016 mehrheitlich leer. Die baulichen Möglichkeiten des ursprünglichen Bebauungsplans entsprachen überdies nicht mehr den aktuellen und künftigen Bedürfnissen der Grundeigentümerinnen Post und SBB.

Aus genannten Gründen plant die Post zusammen mit der SBB eine hochwertige bauliche Entwicklung: Geplant sind Flächen für Wohnen, Dienstleistung, Retail / Gastronomie und Parkierung sowie eine städtebaulich geforderte Langsamverkehrs-Verbindung zwischen Innenstadt und dem Gundeldingen-Quartier. Das Projekt verfolgt folgende **Ziele / Mission:**

Auf Basis des gleisüberspannenden Postreitergebäudes vor dem Bahnhof Basel SBB planen Post Immobilien und SBB Immobilien mit dem «Nauentor» gemeinsam ein neues städtebauliches Ensemble. Zusammen mit der raumhaltigen Grundkonstruktion entstehen ein Sockelbau und drei Hochhäuser. Neu durchquert eine öffentliche Magistrale die gesamte Überbauung und vernetzt den umgebenden Stadtkörper über die Gleise hinweg. Geplant sind flexibel nutzbare Dienstleistungs- und Büroflächen, Gastronomie und quartierdienliche Nutzungen. In den Hochhäusern ist primär Wohnen in unterschiedlichen Preissegmenten vorgesehen.

Es wurden umfangreiche Vorarbeiten geleistet, welche belastbare Grundlagen für die Entwicklung des Areals Nauentor schaffen.

Eine **Testplanung** zum «Quartierabschluss Gleisfeld Süd Bahnhof SBB» im Jahr 2012 hatte die Klärung des Quartierabschlusses Gundeldingen zum Bahnareal und eine Lösung für die Bebaubarkeit verschiedener Parzelle zum Ziel. Zum Verfahren eingeladen waren die Architekturbüros Buchner Bründler, Morger Partner und Herzog & de Meuron. Da der Postreiter in der Testplanung erst den Status eines denkbaren städtebaulichen Potentials hatte, fehlten noch Elemente für einen neuen Bebauungsplan.

Die Post und die SBB erteilten daher 2015 Morger Partner Architekten, Basel den Auftrag für eine vertiefende **Machbarkeitsstudie**, welche vom gleichen Expertengremium aus der Testplanung begleitet wurde. In Zusammenarbeit mit den Behörden des Kantons Basel-Stadt wurden zudem weitere Fachberichte zu Verkehr, Freiraum, Ökologie, Lärm, Luftschadstoffen und Störfall erarbeitet.

Diese Machbarkeitsstudie sowie Fachberichte bilden anschliessend die Grundlage für den rechtskräftigen **Bebauungsplan (BP 238) «Areal Nauentor»** vom 17. März 2021, welcher nun die bau- und planungsrechtliche Grundlage für die Weiterentwicklung des Areals bildet. Der Bebauungsplan ermöglicht einen gleisüberspannenden Sockelbau auf der bestehenden Tragstruktur des heutigen Postreitergebäudes. Der bestehende Sockel mit dem Parking im ersten Obergeschoss wird um zusätzliche Geschosse erweitert. Darüber können drei Hochhäuser mit einer maximalen Höhe von 89.0 m gebaut werden. Davon entsteht eines auf der Seite des Gundeldingen-Quartiers (SBB) und zwei auf der Seite des St. Alban-Quartiers (Post). Im Sockelbereich wird mit der «Magistrale» eine neue Verbindung für Fussgänger:innen und Velofahrer:innen über dem Gleisfeld entstehen, womit die stadträumliche Vernetzung und Integration verbessert werden und eine attraktive Verbindung über das Gleisfeld mit (partiell) Zugang zu den Bahnperons entsteht. Der Bebauungsplan bietet Raum für das Zusammenwirken verschiedener Nutzungen und Menschen.

Die oberen Geschosse leisten einen Beitrag zu dem in Basel dringend benötigten Wohnraum mit einem Anteil von mind. 36'000 m² Wohnnutzung, wovon auf einer Fläche von 12'000 m² Wohnungen im preisgünstigen Segment entstehen muss. Mit der Kombination von Wohnen, Arbeiten und publikumsorientierten Nutzungen (vorzugsweise) im Sockel entsteht ein attraktiver Ort. Durch die grosszügigen Verbindungsachsen und die neuen Angebote wie Einzelhandel, Dienstleistungen, Gastronomie, kulturelle und soziokulturelle Nutzungen wird der Ort offener und belebter. Der Bebauungsplan bietet das Potenzial für 50'000 m² bis 80'000 m² Arbeitsfläche und Wohnraum für ca. 600 Personen.

Ausgehend vom rechtskräftigen Bebauungsplan wurde mittels des vorliegenden einstufigen **Dialogverfahrens (Studienauftrag) im selektiven Verfahren** mit fünf Planungsteams das städtebauliche Gesamtprojekt als Grundlage für die weitere Qualitätssicherung, Projektierung und Realisierung ermittelt. Das Dialogverfahren hatte entsprechend zum Ziel, städtebaulich und architektonisch überzeugende sowie wirtschaftlich als auch betrieblich optimale Lösungen zu finden, welche der Vielschichtigkeit der Aufgabe gerecht werden, die Eigentumssituation wie auch eine getrennte Realisierung der Projektteile von Post und SBB berücksichtigen sowie die Grundsätze aus dem Bebauungsplan und die weiteren gesetzten Rahmenbedingungen gekonnt umsetzen.

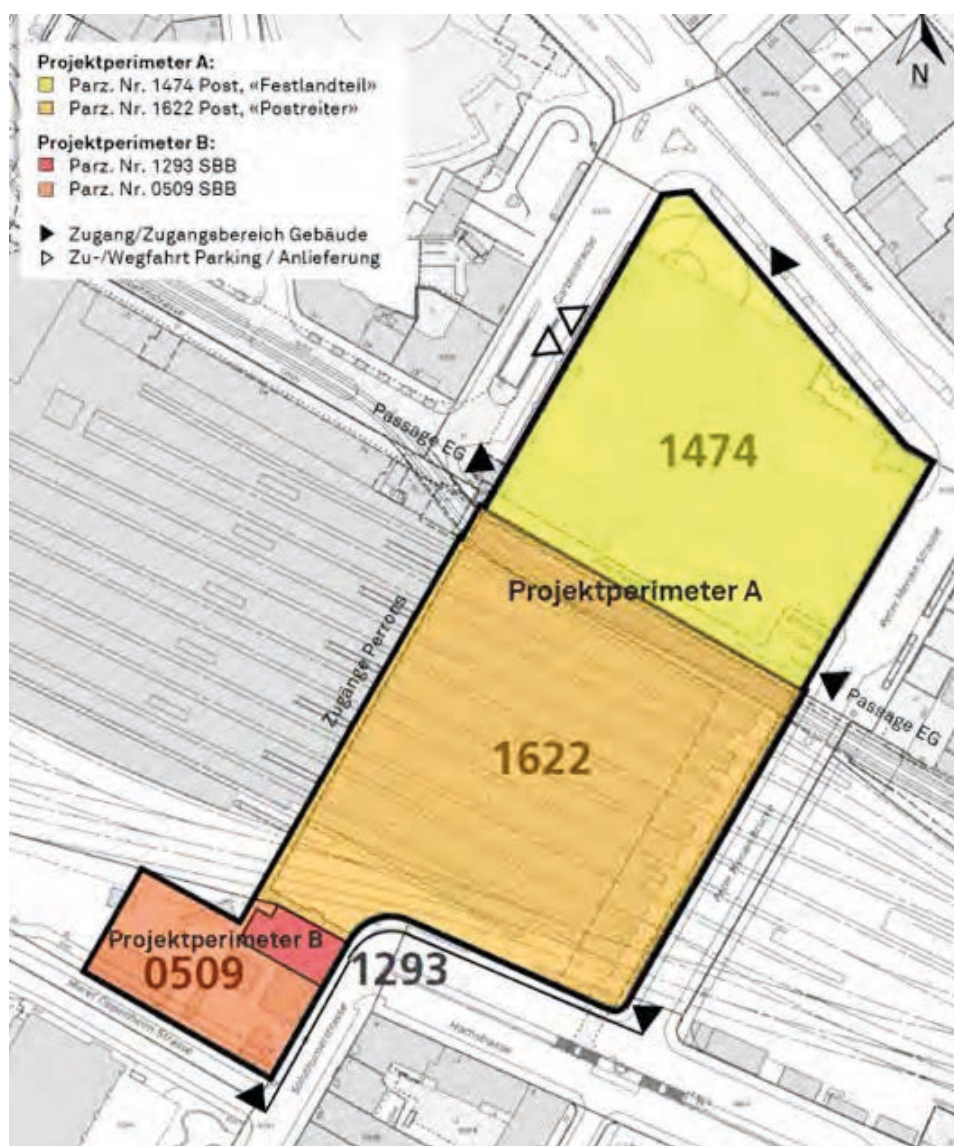
Perimeter und Wesen der Aufgabe

02

2.1 Planungsperimeter

Das Areal befindet sich in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof Basel SBB, östlich des Bahnhofs im Anschluss an die Perronanlagen, und überspannt das Gleisfeld. Im Norden grenzt es an die Nauenstrasse im St. Alban-Quartier und im Süden an die Hochstrasse und Meret-Oppenheim-Strasse im Gundeldingen-Quartier. Im Osten befindet sich die Peter-Merian-Brücke und im Westen sekundäre Zugänge zu den Bahnperrons. Der Planungsperimeter liegt zwischen den Quartieren Gundeldingen und St. Alban - Vorstädte.

Der **Planungsperimeter** umfasste den Wirkungsbereich des Bebauungsplans (BP 238) «Areal Nauentor» unter Einbezug des bestehenden Postreitergebäudes über dem Gleisfeld und der beidseitig angrenzenden Grundstücke von SBB (südlich, Seite Gundeldingen) und Post. Dies sind die Parzelle Nr. 1474 der PostFinance AG mit einer Fläche von 8'940 m² sowie ein Teil der Parzelle Nr. 1622 (Gleisfeld) von 11'489 m², ein Teil der Parzelle Nr. 0509 von 1'633 m² und die Parzelle Nr. 1293 von 348 m², die alle im Eigentum der Schweizerischen Bundesbahnen SBB sind. Der Perimeter hat eine Fläche von ca. 22'410 m².



Planungsperimeter Nauentor (schwarz) mit Projektperimetern A (Post) und B (SBB)

Der **Projektperimeter A (=Teilbereich Post)** umfasste die Gebäudeteile auf dem Grundeigentum der Post und im Überbaurecht der Post (Postreiter) bzw. die Gebäudeteile Sockel (Baubereich A) und die zwei nördlichen Hochhäuser (Baubereich B und C) des Bebauungsplans «Areal Nauentor» mit einer Bruttogeschossfläche von rund 105'000 m².

Der **Projektperimeter B (=Teilbereich SBB)** umfasste die Gebäudeteile auf dem Grundeigentum der SBB bzw. einen nachgeordneten Teil des Sockels (Baubereich A) und das südliche Hochhaus (Baubereich D) des Bebauungsplans mit einer Bruttogeschossfläche von rund 23'500 m².

Der **engere Betrachtungsperimeter** umfasste die angrenzenden Grundstücke (bzw. Teile davon), welche es im Zusammenhang mit den räumlichen und funktionalen Schnittstellen (bspw. Erschliessung, Durchwegung, Freiraum) vertieft zu beachten galt.

Der **weitere Betrachtungsperimeter** umfasste je nach Fachbereich und Fragestellung den Nahbereich oder das umliegende Quartier, welches als Kontext für die Aufgabe relevant war.

2.2 Projektfahrplan und Umsetzung

Die Gesamtentwicklung «Nauentor» wurde bis und mit Abschluss des vorliegenden Dialogverfahrens von Post und SBB partnerschaftlich vorangetrieben. Ebenfalls gemeinsam erfolgt die Überarbeitung des Siegerprojekts zum wegleitenden städtebaulichen Gesamtprojekts.

Die darauffolgende Projektierung bis und mit Baureife sowie Realisierung und Inbetriebnahme, der auf den jeweiligen Teilbereichen von Post und SBB liegenden Projektteile wird, unabhängig voneinander erfolgen. Die Post wird für ihren **Teilbereich Post** das Planungsteam der im vorliegenden Verfahren zur Ausführung vorgeschlagenen Projektstudie für das Gesamtvorhaben direkt mit der Planungs- und Bauaufgabe beauftragen. Die SBB beabsichtigt, gestützt auf die Erkenntnisse aus dem vorliegenden Dialogverfahren und das städtebauliches Gesamtprojekt für ihren **Teilbereich SBB** anschliessend die Durchführung eines Projektwettbewerbs nach SIA Ordnung 142 (Stand 2009) auf Einladung für Architekturbüros.



Planungsperimeter mit angrenzendem Betrachtungsperimeter

2.3 Wesen der Aufgabe

Das Dialogverfahren verlangte entsprechend, dass im selben Verfahren sowohl ein städtebaulicher Entwurf für das Gesamtprojekt als auch Einzelgebäude für den Teilbereich Post vorgeschlagen werden. Nachfolgende Beschreibung legt die Erwartungen der Auftraggeberinnen und somit die Anforderungen an die Ergebnisse des Verfahrens dar:

Ein städtebauliches Gesamtprojekt für das Gesamtvorhaben

In einem städtebaulichen Entwurf waren gestützt auf den Bebauungsplan «Areal Nauentor» für den gesamten Planungsperimeter ein städtebauliches Gesamtprojekt mit Bau- und Freiraumtypologien, dem Zusammenspiel der verschiedenen Nutzungen untereinander und der Vernetzung mit dem umliegenden Stadtraum vorzuschlagen. Das Ausformulieren eines übergeordneten Nutzungskonzepts, eines durchgehenden Raumkontinuums für den Sockel (inkl. Quartieranbindungen) sowie der massgebenden Grundsätze und konstituierenden Elemente hinsichtlich Architektur / Gestaltung, Erschliessung / Mobilität und Freiraum war dabei zentral. Das städtebauliche Gesamtprojekt musste so robust und konkret sein, dass es die Aufteilung der beiden Teilbereiche Post und SBB und die Realisierung durch verschiedene Autorenschaften zulässt sowie qualitätsvolle Zwischenzustände schafft. Das städtebauliche Gesamtprojekt musste über die städtebauliche und freiräumliche Dimension hinaus Angaben zum Sozialraum, zu Synergien zwischen den zwei Teilbereichen, zur Mobilität, zur Nachhaltigkeit resp. zum Stadtklima und zur Einbettung der Stadtkörper beidseits der Gleise enthalten.

Konkrete Projektstudie für den Teilbereich Post

Für den Projektperimeter A der Post war eine realisierbare und qualitätsvolle Projektstudie aufzuzeigen. Es bestand dabei eine Bandbreite möglicher Umsetzungen der Anforderungen der vorgegebenen Nutzergruppen und -profile und / oder der technischen und sozialen Kriterien. So konnten besondere Grundrisskonzepte oder bautechnische Konzepte, die nur in den Baubereichen der Post und nicht im ganzen Planungsperimeter sinnvoll sind, entwickelt und vorgeschlagen werden. Gesucht waren Entwürfe, die zeitgemässen Wohnungs- und Bürobau sowie öffentliche, gemeinschaftliche und publikumsorientierte Nutzungen im Sockel zeigten und sich bezüglich Wirtschaftlichkeit, Funktionalität und Nachhaltigkeit auszeichneten.

Bestimmungen zum Verfahren

03

3.1 Auftraggeberinnen

Auftraggeberinnen des Verfahrens waren:

PostFinance AG

vertreten durch Post Immobilien Management und Services AG
Wankdorffallee 4
3030 Bern

Schweizerische Bundesbahnen SBB

vertreten durch die Division Immobilien, Development Anlageobjekte
Trüsselstrasse 2
3000 Bern 65

3.2 Art des Verfahrens

Zur Ermittlung eines qualitätsvollen städtebaulichen, sozialräumlich und wirtschaftlich optimalen Gesamtprojekts und von architektonisch hochstehenden und wirtschaftlich tragfähigen Projektstudien für den Teilbereich Post wurde ein **einstufiges Dialogverfahren** (Studienauftrag in Anwendung der SIA Ordnung 143) **im selektiven Verfahren** (Präqualifikation) mit fünf Planungsteams durchgeführt.

Das Verfahren unterstand weder den **öffentlichen Beschaffungsregeln** nach GATT/WTO noch den eidgenössischen oder kantonalen Submissionsvorschriften. Das Verfahren wurde in deutscher Sprache durchgeführt.

3.3 Beurteilungsgremium und Expertinnen/ Experten

Der Studienauftrag erfolgte im Dialog mit folgendem Beurteilungsgremium sowie folgenden Expertinnen und Experten:

Sachgremium (stimmberechtigt)

- Danny Bucco, Leiter Projektentwicklung, Post Immobilien
- Barbara Zeleny, Leiterin Anlageobjekte Entwicklung Urban, SBB Immobilien
- Beat Aeberhard, Leiter Städtebau & Architektur, Kanton Basel-Stadt
- Benno Jurt, Leiter Öffentlicher Verkehr, Kanton Basel-Stadt

- Nicolas Mumenthaler, Stv. Leiter Projektentwicklung, Post Immobilien (Ersatz)
- Philippe Marti, Anlageobjekte Urban, SBB Immobilien (Ersatz)
- Jürg Degen, Städtebau & Architektur, Kanton Basel-Stadt (Ersatz BG)

Fachgremium (stimmberechtigt)

- Peter Berger, Architekt FH ETH BSA SIA
- Emanuel Christ, Architekt ETH BSA SIA
- Guido Hager, Landschaftsarchitekt BSLA
- David Leuthold, Architekt HTL BSA SIA
- Maya Scheibler, Architektin FH BSA SIA
- Barbara Emmenegger, Stadt- und Raumsoziologin (Ersatz)

Expertinnen / Experten (nicht stimmberechtigt)

- Wiebke Egli, Planungsgruppe Gundeldingen
- Tim Cuénod, Gundeldinger Koordination
- Beata Wackernagel, NQV St. Alban-Gellert
- Vesna Dengl, Abt. Energie, Kanton Basel-Stadt
- Harald Hikel, Abt. Lärmschutz, Kanton Basel-Stadt
- Lucienne Marquis, Lufthygieneamt Basel
- Hans Bossler, Kantonales Laboratorium, Kanton Basel-Stadt (Störfall)
- Timo Weber, Abt. Abfall und Rohstoff, Kanton Basel-Stadt (Baustoffkreislauf)
- Gerti Engelhardt, Abt. Abfall und Rohstoffe, Kanton Basel-Stadt (Baustoffkreislauf)
- Susanne Fischer, Abt. Raumplanung, Kanton Basel-Stadt (Stadtklima)
- Catherine Moser, Abt. Gewässer & Boden, Kanton Basel-Stadt (Regenwassermgmt.)
- Nadine Grüniger, Grundlagen & Strategien
- Susanne Brinkforth, Freiraumplanung, Kanton Basel-Stadt
- Dirk Foerster, Abt. Verkehrsplanung, Kanton Basel-Stadt
- Thomas Guggisberg, Strategische Bauprojekte REM, Post Immobilien
- Sarah Miller, Projekt- und Baubegleitendes Facility Management, SBB Immobilien
- Marco Scandaglia, Anlagen und Technologie Netzentwicklung, SBB Infrastruktur
- Anne-Kathrin Bodenbender, Rapp AG (Mobilität / Verkehr)
- Remo Grüniger, IBE Institut Bau und Energie (Gebäudetechnik)

- Jörg Lamster, Durable Planung + Beratung (Nachhaltigkeit, Stadtklima)
- Andreas Bärtsch, WMM Ingenieure (Bauingenieurwesen)
- Matthias Gehrig, Amberg Loglay (Bau Logistik)
- Reinhard Wiederkehr, Makiol Wiederkehr (Brandschutz)
- Christoph Merz, Cadmec AG (DBM)
- Nicolas Ganz, Raumgleiter AG (DBM)
- Claude Büechi, Raumgleiter AG (DBM)
- Werner Abplanalp, 2ap GmbH (Kosten)
- Manuel Hutter, Kontur AG
- Dario Sciuechetti, Kontur AG
- Basil Stadelmann, Kontur AG

3.4 Teilnahmeberechtigung und Teambildung

Die Teilnahme an der Präqualifikation stand allen **Planungsteams** offen, welche die für das Projekt massgebliche Kompetenzen und Leistungsfähigkeit vorweisen konnten. Die Zusammensetzung musste zwingend folgende **Kernkompetenzen / Fachrichtungen** umfassen:

- Architektur / Städtebau (ARGE)
- Landschaftsarchitektur
- Mobilität / Verkehrsplanung
- Bauingenieurwesen
- Gebäudetechnik (HLKSE / GA und Fachkoordination)
- Sozialraumplanung (erst ab Start Dialogphase)

Aufgrund der Projektgrösse und im Sinne einer anzustrebenden vielfältigen architektonischen Sprache, ausgehend von einer klaren städtebaulichen Grundidee sowie aufgrund der angestrebten innovativen Nutzungskonzeption und -vielfalt, waren **Arbeitsgemeinschaften im Fachbereich «Architektur / Städtebau»** – bestehend aus mindestens 3 Architektur-/Städtebau-Büros, wobei eines davon zwingend ein Nachwuchsbüro sein musste – **zwingend**.

Doppel- und Mehrfachbewerbungen waren mit Ausnahme der Fachbereiche «Architektur / Städtebau», «Landschaftsarchitektur» und «Mobilität / Verkehrsplanung» möglich.

3.5 Eignungskriterien Präqualifikation

Als Bewerbungsunterlagen wurden von den Planungsteams ein Firmendossier, Referenzprojekte und eine Auftragsanalyse verlangt. Voraussetzungen für die Zulassung zur Präqualifikation waren:

- Fristgerechte Einreichung aller Unterlagen
- Vollständigkeit der Unterlagen (inkl. Unterschriften)
- Einhaltung der gesetzten Rahmenbedingungen und Teamzusammensetzung
- Bildung Arbeitsgemeinschaft Architektur
- Nachweis Referenzen Architektur (Bausumme; Hochhaus; Realisierung in TU-Modell)

Die Bewerbungen wurden anhand der nachfolgenden gewichteten Eignungskriterien durch das Beurteilungsgremium beurteilt. Jedes Kriterium wurde mit einer Note (Skala 0 - 5) bewertet.

- Aufgabenverständnis und Teamzusammensetzung (30 %)
- Qualifikation Architektur / Städtebau (40%)
- Qualifikation weitere Fachrichtungen (30 %)

3.6 Beurteilungskriterien Dialogverfahren

Das Beurteilungsgremium beurteilte die eingegangenen städtebaulichen Gesamtprojekte sowie die Projektstudien für den Teilbereich A nach den nachfolgend aufgeführten Kriterien. Das Beurteilungsgremium nahm aufgrund der Kriterien eine Gesamtwertung vor. Die Reihenfolge enthält keine Wertung.

Städtebau und Architektur:

- Qualität Umsetzung (baurechtliche) Vorgaben
- Städtebauliche Qualität (Körnung, Massstäblichkeit, Eingliederung in Stadtkörper)
- Stadträumliche Vernetzung, Raumfolge und Raumqualität
- Beziehung zwischen Stadt- und Freiraum, Sockelwelt und Hochhäusern
- Architektonische Qualität (Grundriss/Schnitt, Erscheinungsbild, Materialisierung)

Nutzung/Funktionalität:

- Zielerreichungsgrad Vision / Nutzungskonzept
- Nutzungsdurchmischung und -allokation (insb. Sockelwelt)
- Betriebliche Funktionalität, Logistik und Ver- und Entsorgung
- Haustechnikkonzept inkl. Technikzentralen und Medienverteilung
- Funktionalität und Qualität der Erschliessung für sämtliche Verkehrsträger (insb. FVV)
- Förderung nachbarschaftliche und sozialräumliche Qualitäten

Wirtschaftlichkeit:

- Markttauglichkeit und Adaptionfähigkeit
- Qualität und Quantität der realisierbaren Flächen
- Nutzungsqualität und Flexibilität
- Flächeneffizienz und Nutzungsdichte
- Zweckmässigkeit und Machbarkeit Baulogistik mit Baubereichskonzept
- Geringe Bau- und Lebenszykluskosten (Bauten und Anlagen)
- Effizienter Mitteleinsatz (inkl. Statik, Konstruktion, Materialisierung)

Umwelt:

- Innovationsgrad und Zielerreichung Nachhaltigkeit (min. DGNB Silber oder vergleichbar)
- Positiver Beitrag zum Stadtklima
- Tiefer Energiebedarf und hohe Ressourceneffizienz in Erstellung und Betrieb
- Einfachheit und Trennbarkeit der Systeme sowie Langlebigkeit der Bausubstanz

Ablauf der Präqualifikation

04

4.1 Publikation Präqualifikation

Die Ausschreibung der Präqualifikation wurde am **Freitag, 10. Dezember 2021** auf **konkurado.ch** sowie auf **competitions.espazium.ch** publiziert.

4.2 Vorprüfung Präqualifikation

Bis zum Eingabetermin am **Donnerstag, 03. Februar 2022** gingen 15 Bewerbungen ein. Anschliessend fand die Vorprüfung der Bewerbungen statt. Sie umfasste die formelle Prüfung der Eignungskriterien und wurde von der Verfahrensbegleitung durchgeführt.

Die Feststellungen der Vorprüfung wurden dem Beurteilungsgremium anlässlich der Beurteilung der Bewerbungen zur Kenntnis gebracht.

4.3 Beurteilung und Präqualifikationsentscheid

Das Beurteilungsgremium zeigte sich zufrieden mit der hohen Qualität der eingegangenen Bewerbungen. Anlässlich der Präqualifikation vom **Freitag, 11. Februar 2022** wurden die Bewerbungen durch das Beurteilungsgremium begutachtet und gemäss den definierten Eignungskriterien beurteilt.

Aufgrund der vorgegebenen Kriterien selektionierte das Beurteilungsgremium einstimmig nebenstehende fünf Planungsteams für das nachfolgende Dialogverfahren aufgrund der erreichten Gesamtpunktzahl (in alphabetischer Reihenfolge):

01 BRUTHER Switzerland GmbH, Paris & Zürich / Jan Kinsbergen Architekten AG, Zürich / Truwant + Rodet GmbH, Basel (ARGE)

Antón Landschaft GmbH, Zürich
Argus Stadt und Verkehr Partnerschaft mbB, Hamburg
Schnetzer Puskas Ingenieure AG, Basel
Amstein + Walthert AG, Zürich
Zeugin-Gölker Immobilienstrategien GmbH, Zürich

02 Dürig AG, Zürich / DPA Perrault Architecture, Paris / TEN, Zürich (ARGE)

vetschpartner Landschaftsarchitekten AG, Zürich
B+S AG, Bern
Basler & Hofmann AG, Zürich
Amstein + Walthert AG, Zürich
Universität Luzern, Soziologisches Institut
ETHZ EAWAG, Dübendorf

03 HHF Architekten GmbH, Basel / Bjarke Ingels Group, Kopenhagen / Weyell Zipse Architekten GmbH, Basel (ARGE)

Robin Winogrand, Zürich / Studio Céline Baumann GmbH, Basel (ARGE)
Systematic s.r.l., Mailand
Schnetzer Puskas Ingenieure AG, Basel
Kalt+Halbeisen Ingenieurbüro AG, Zürich
Cabane Partner Urbane Strategien und Entwicklung GmbH
Oekoskop AG, Basel
RISAM AG, Basel

04 Morger Partner Architekten AG, Basel / Miller & Maranta AG, Basel / WALDRAP AG, Zürich (ARGE)

Lorenz Eugster Landschaftsarchitektur und Städtebau GmbH, Zürich
Gruner AG, Basel
wh-p Ingenieure AG, Basel
Hefti. Hess. Martignoni. AG, Basel
Transsolar Energietechnik GmbH, Stuttgart
HSLU Institu für Soziokulturelle Entwicklung, Luzern
KEEAS AG, Zürich
Aegerter & Bosshardt AG, Basel
Emmer Pfenninger Partner AG; Münchenstein

05 Nissen Wentzlaff Architekten AG, Basel / Degelo Architekten, Basel / SAGA Salome Gutscher Architektur, Basel (ARGE)

Bryum GmbH, Basel
Büro für Mobilität AG, Bern
B+G Ingenieure Bollinger und Grohmann GmbH, Frankfurt am Main
Amstein + Walthert AG, Zürich
Denkstatt sàrl, Basel
Zirkular GmbH, Basel
RISAM AG, Basel

Ablauf des Dialogverfahrens

05

5.1 Versand der Unterlagen

Den selektionierten Teams wurden am **Freitag, 11. März 2022** das Programm und weitere Unterlagen zur Verfügung gestellt.

5.2 Startkolloquium und Begehung

Am **Donnerstag, 17. März 2022** fand ein **Startkolloquium** zur Erläuterung der Aufgabe, den gesetzten Rahmenbedingungen sowie zur Erwartungshaltung der Auftraggeberinnen mit anschliessender Begehung für alle Planungsteams gemeinsam statt.

5.3 Fragenbeantwortung 01

Die Planungsteams konnten bis am **Donnerstag, 24. März 2022, Fragen** zum Programm, zur Aufgabenstellung und den abgegebenen Unterlagen stellen. Die schriftliche **Fragenbeantwortung** erfolgte durch das Beurteilungsgremium.

5.4 Individuelle Begehungen

Am **Montag, 08. August 2023** und **Donnerstag, 11. August 2023** fanden auf Wunsch der Planungsteams nochmals **individuelle Begehungen** des Areals statt, welche der vertieften Auseinandersetzung mit dem Bestand dienten.

5.5 Zwischenbesprechung 01

Die Zwischenbesprechung 01 wurde am **Freitag, 24. Juni 2022** mit den Planungsteams einzeln durchgeführt. Der **Kern der Aufgabe** bis zur Zwischenbesprechung 01 bestand darin, auf Basis der gegebenen technischen und rechtlichen sowie stadt- und sozialräumlichen Rahmenbedingungen und Anforderungen die konzeptionelle Herleitung für ein städtebaulich, funktional und sozialräumlich belastbares Gesamtkonzept – schwerwichtig für die Sockelwelt – zu entwickeln und skizzenhaft darzustellen. Anlässlich der Zwischenbesprechungen konnte das Beurteilungsgremium die Potentiale und Risiken der Herangehensweisen / Entwurfsansätze der einzelnen Planungsteams beurteilen, Richtungsentscheide fällen sowie **allgemeinverbindliche als auch individuelle**

Empfehlungen pro Team zur Weiterbearbeitung formulieren.

Das Beurteilungsgremium war erfreut über die in der kurzen Zeit geleisteten Analysen und grosse konzeptionellen Entwurfsarbeiten der Planungsteams. Gewürdigt wurde besonders, dass sich die Teilnehmenden auf unterschiedliche Art und Weise mit dem Kontext, dem Nutzungs- und Anforderungsprofil sowie dem Bestandesbau auseinandergesetzt sowie verschiedene Zugänge zur Aufgabe gewählt haben. Auf dieser Grundlage konnte das Beurteilungsgremium fundierte Richtungsentscheide für die Weiterbearbeitung der Projektvorschläge treffen.

5.6 Fragenbeantwortung 02

Die Planungsteams konnten bis am **Freitag, 06. Mai 2022, Fragen** zur abgegebenen Zwischenkritik 01 stellen. Die schriftliche **Fragenbeantwortung** erfolgte wiederum durch das Beurteilungsgremium.

5.7 Zwischenbesprechung 02

Die Zwischenbesprechung 02 wurde am **Donnerstag, 10. November 2022** und **Freitag, 11. November 2022** mit den Planungsteams einzeln durchgeführt. Der **Kern der Aufgabe** bis zur Zwischenbesprechung 02 lag einerseits auf der Vertiefung des eigenen Gesamtkonzeptes / Entwurfsansatzes für den ganzen Planungssperimeter hinsichtlich städtebaulich-architektonischem Ausdruck, Nutzungskonzeption, Anschlüsse und Schnittstellen zum Stadtkörper sowie der Erhärtung der technischen, funktionalen, umweltrechtlichen und wirtschaftlichen Machbarkeit. Andererseits wurden auf Basis des geschärften Nutzungsprofils erste Projektstudien für den Projektperimeter A (= Teilbereich Post) erwartet. Die Diskussion anlässlich der Zwischenbesprechung 02 hat es dem Beurteilungsgremium ermöglichen, die Potenziale und Risiken der vertieften Gesamtkonzepte einzuschätzen. Auch anlässlich der zweiten Zwischenbesprechungen konnte das Beurteilungsgremium die Potentiale und Risiken der weiterbearbeiteten Gesamtkonzepte und die Projektstudien Teil A beurteilen, wiederum

Richtungsentscheide fallen sowie **allgemeinverbindliche als auch individuelle Empfehlungen pro Team zur Weiterbearbeitung** formulieren.

Das Beurteilungsgremium war beeindruckt über die seit der Zwischenbesprechung 02 geleistete Vertiefungsarbeit auf Ebene Städtebau, Funktionalität und Nutzung. Die Planungsteams haben sich sorgfältig mit den Empfehlungen, Richtungsentscheiden und Prüfaufträgen aus der ersten Zwischenkritik und den ergänzten Nutzungsanforderungen der Auftraggeberinnen auseinandergesetzt und diese in die Weiterentwicklung ihrer Konzepte einfließen lassen. Wesentliche Themen des Stadtraums im Spezifischen aber auch der übergeordneten gesellschaftlichen Entwicklung im Allgemeinen wurden initiativ und innovativ angesprochen. Insbesondere die gründliche Auseinandersetzung mit dem Bestand und die vertiefte Berücksichtigung der konstruktiven und funktionalen Konsequenzen eines Teilerhalts schafften beim Beurteilungsgremium Vertrauen, dass im vorliegenden Verfahren geeignete Antworten auf die komplexen Herausforderungen der Entwicklung dieser bedeutenden Stadtbausteine ausgehend von den Rahmenbedingungen des Bebauungsplans gefunden werden können.

5.8 Fragenbeantwortung 03

Die Planungsteams konnten bis am **Freitag, 16. Dezember 2022**, Fragen zur abgegebenen Zwischenkritik 02 stellen. Die schriftliche **Fragenbeantwortung** erfolgte wiederum durch das Beurteilungsgremium.

5.9 Vorprüfung

Alle **Projektdossiers und Modelle** wurden bis zum Eingabeschluss am **Dienstag, 07. März 2023**, (Projektdossiers) bzw. **Dienstag, 21. März 2023** (Modelle) termingerecht eingereicht. Sämtliche Projektdossiers und Modell waren vollständig und entsprachen den Darstellungsvorgaben. Verstösse gegen die gesetzten materiellen Rahmenbedingungen (Erfüllung der Aufgabe, Einhaltung der gesetzlichen, inhaltlichen und funktionalen Anforderungen) sowie ausgewählte Themenbereiche (bspw. Nutzung, Kosten, Wirtschaftlichkeit,

Nachhaltigkeit) und wurde von den beteiligten Expert:innen durchgeführt.

Die Feststellungen der Vorprüfung und die Einschätzungen der Expert:innen wurden dem Beurteilungsgremium anlässlich der Schlussbeurteilung bekanntgegeben.

5.10 Schlusspräsentationen und -beurteilung

Die **Schlusspräsentationen und -beurteilung** fand am **Donnerstag, 30. März 2023** und **Freitag, 31. März 2023** statt. Die Beurteilung erfolgte gemäss der beschriebenen Kriterien. Das Beurteilungsgremium nahm aufgrund der aufgeführten Kriterien im Rahmen seines Ermessens eine Gesamtwertung vor.

5.10.1 Beschlussfähigkeit

Die Beschlussfähigkeit des Beurteilungsgremiums war an beiden Tagen gegeben.

5.10.2 Individuelle Begutachtung

Vor der Schlussbeurteilung und den Präsentationen der Planungsteams hatten alle Mitglieder des Beurteilungsgremiums die Gelegenheit, sich im Rahmen eines **Selbststudiums** sowie am ersten Beurteilungstag im Rahmen eines **individuellen Rundgangs** einen Überblick über die eingereichten Gesamtkonzepte zu verschaffen und sich einzulesen.

Im Anschluss an die individuelle Begutachtung wurden die **Feststellungen der Vorprüfung** dem Gremium von der Verfahrensbegleitung kurz vorgestellt. Die im Rahmen der Vorprüfung festgestellten Verstösse rechtfertigten aus Sicht des Beurteilungsgremiums keinen unmittelbaren Ausschluss eines Gesamtkonzepts. Das Beurteilungsgremium beschloss, die Verstösse während eines gemeinsamen Rundgangs nach den Präsentationen zu begutachten und zu diskutieren.

5.10.3 Schlusspräsentationen

Die Schlusspräsentationen vor dem Beurteilungsgremium wurden am ersten Beurteilungstag für die Planungsteams einzeln durchgeführt. Die Schlusspräsentation sowie der anschliessende Dialog

hat es dem Beurteilungsgremium ermöglicht, die jeweiligen Gesamtkonzepte und Projektstudien besser zu verstehen und offene Fragen zu klären.

Mit einer ersten Würdigung der Arbeiten der Planungsteams und einer Zusammenfassung der wesentlichen Erkenntnisse aus den Schlusspräsentationen wurde der erste Beurteilungstag abgeschlossen.

5.10.4 Zulassung zur Beurteilung

Im Anschluss an die Präsentationen erfolgte am zweiten Beurteilungstag ein umfassende Information des Beurteilungsgremiums über die Erkenntnisse der Vorprüfung und Expert:innenbeurteilung. Dabei wurden die im Rahmen der Vorprüfung festgestellten Verstösse nochmals erläutert und diskutiert. Das Beurteilungsgremium beschloss anschliessend einstimmig, sämtliche Gesamtkonzepte zur Beurteilung zuzulassen, da sich keines der Planungsteams durch die festgestellten, nachgeordneten Verstösse einen wesentlichen Vorteil erwirkte oder aber die Verstösse als korrigierbar beurteilt wurden. Die Verstösse flossen jedoch in die Beurteilung ein. **Der Vorprüfungsbericht wurde genehmigt und verdankt.**

5.10.5 Beurteilung

In der nachfolgenden Beurteilung wurden alle Projektstudien anhand der vorgegebenen Beurteilungskriterien – Städtebau und Architektur, Nutzung und Funktionalität, Wirtschaftlichkeit und Umwelt – aus einer ganzheitlichen Sicht vom Beurteilungsgremium beurteilt sowie vor den Projektstudien und Modellen die jeweiligen Vorzüge und Nachteile im Quervergleich dargelegt und diskutiert. Das Beurteilungsgremium beurteilte die städtebaulichen Gesamtkonzepte und Projektstudien im Rahmen mehrerer Durchgänge eingehend. Sämtliche Projekteingaben werden der Aufgabenstellung in zahlreichen Punkten gerecht und zeugen von einer äusserst intensiven Auseinandersetzung aller Planungsteams mit der komplexen Aufgabenstellung, dem Bestand, den zahlreichen Rahmenbedingungen und damit verbundenen Fragestellungen. Aus einem abschliessenden Vergleich und einer gesamtheitlichen Beurteilung aller Kriterien **empfahl das Beurteilungsgremium einstimmig das städtebauliche Gesamtkonzept und die Projektstudie Teilbereich A** des Planungsteams:

Team 01

BRUTHER Switzerland GmbH, Paris & Zürich / Jan Kinsbergen Architekten AG, Zürich / Truwant + Rodet GmbH, Basel (ARGE)

Antón Landschaft GmbH, Zürich

Argus Stadt und Verkehr Partnerschaft, Hamburg

Schnetzer Puskas Ingenieure AG, Basel

Amstein + Walthert AG, Zürich

Zeugin-Gölker Immobilienstrategien GmbH, Zürich

zur Weiterbearbeitung und Ausführung gemäss den Ausschreibungsbedingungen. Sie überzeugt mit einer qualitätsversprechenden und stringenten Entwurfsstrategie, besticht durch einen sorgfältigen und zeitgemässen Umgang mit dem Bestand und zeigt beispielhaft auf, wie das Areal durch präzise Gesten mit den umliegenden Quartieren verwoben werden kann. Die Projektstudie stellt damit einen zukunftsweisenden Beitrag für eine Transformation weg von der monofunktionalen Gewerbe- und Büronutzung und hin zu einem lebendigen, identitätsstiftenden und verbindenden Stadtbau-stein dar.

5.10.6 Kontrollrundgang

Im Zuge eines Kontrollrundgangs wurden alle Projekteingaben einer nochmaligen Durchsicht unterzogen und der Entscheid des Beurteilungsgremiums reflektiert. Dabei beschloss das Beurteilungsgremium keine Änderungen vorzunehmen.

5.10.7 Entschädigung

Aufgrund der Erfüllung der Aufgabe, der vollständigen Abgabe und der grossen geleisteten Arbeit der Planungsteams wurde auf Antrag des Beurteilungsgremiums die feste pauschale Entschädigung von den Veranstalterinnen auf **CHF 130'000.00** (inkl. MwSt. und Nebenkosten) in Anerkennung der grossen Arbeit aller Teams erhöht.

5.10.8 Projektbeschriebe und Empfehlungen

Mit der Erteilung der Aufträge zur Erstellung der Projektbeschriebe, der Formulierung der Empfehlungen für die Weiterbearbeitung des Siegerprojektes sowie der kritischen Würdigung des Dialogverfahrens endete die Schlussbeurteilung.

Empfehlung und Würdigung

06

Das Beurteilungsgremium empfiehlt den Auftraggeberinnen einstimmig, das Planungsteam rund um BRUTHER, Paris & Zürich, Jan Kinsbergen, Zürich und TRUWANT + RODET +, Basel des siegreichen städtebaulichen Gesamtkonzeptes und Projektstudie Teilbereich A mit der Weiterbearbeitung und Ausführung gemäss den Ausschreibungsbedingungen zu beauftragen.

Bei der Weiterbearbeitung sind im Besonderen die **im Projektbeschrieb des Beurteilungsgremiums** enthaltenen sowie die **nachfolgend aufgeführten Punkte** zu beachten:

- Während die städtebauliche Ausformulierung, die grundlegenden Elemente des neuen Stadtbausteins sowie die Vorstellungen zu Ausdruck und Wertigkeit des Projektes überzeugen, gilt es die im Verfahren bereits stets weiterentwickelte **planbare und flexible Umsetzungsstrategie** zur Transformation und Aneignung des Bestands mittels des gezeigten Stadtsystems noch weiter zu detaillieren und plausibilisieren. Dabei gilt es vor allem die Nutzungsflexibilität und die langfristigen Anpassbarkeit zu erhöhen, die Leistungsfähigkeit der bestehenden Strukturen zu validieren und den Erhalt nochmals in Teilen zu hinterfragen (bspw. Reitergebäude).
- Die **«Galerie Nauentor»** als städtebauliches Element sowie hybride Form eines Verkehrs- und Begegnungsraum verspricht eine hohe Qualität sowie einen repräsentativen Ort für Bevölkerung, Kultur und Gewerbe. Kritisch zu prüfen ist, die Notwendigkeit ihrer Überdachung sowie Art und Gestaltung der Vertikalerschliessung der darüberliegenden Ebenen aus diesem zentralen Raum (insb. Rolltreppenanlage).
- Die generelle **Nutzungsverteilung und -Anordnung** überzeugt in grossen Teilen. Insbesondere die Volumen und Nutzflächen im Festlandanteil der Post, die Retailnutzungen zwischen den Holkastenträgern, eine wünschbare Wohnnutzung auf dem Reitergebäude sowie die Grundrisse und Erschliessung der Wohntürme bedürfen jedoch einer weiteren funktional-qualitativen Optimierung hinsichtlich der betrieblichen Nutzbarkeit, Flexibilität und Effizienz.
- In der Weiterbearbeitung ist ein besonderer Fokus auf der Steigerung und Gewährleistung der **Gesamtwirtschaftlichkeit** (Baukosten, Betriebsaufwand und Erträge) zu legen. Das heisst, wo möglich und sinnvoll sollen einerseits die Erstellungskosten reduziert und andererseits das Ertragspotenzial weiter gesteigert werden. Zudem gilt es auch den Aspekt der Kosten- und Flächeneffizienz noch stärker zu beleuchten.
- Um die Qualität der Weiterentwicklung des siegreichen städtebaulichen Gesamtkonzeptes sowie der Projektstudien für den Teilbereich der Post in architektonischer, städtebaulicher, freiräumlicher und programmatyischer Hinsicht zu gewährleisten, empfiehlt das Beurteilungsgremium einerseits eine **Delegation aus den Mitgliedern der Fachbeurteilung** beizuziehen. Andererseits ist ein enger **Dialog und Abstimmung mit der Projektorganisation des Vorhabens «Kapazitätsausbau Knoten Basel»** zu etablieren, um die sich abzeichnenden Standortkonflikte zwischen den Stützen des Postreitergebäudes und den künftigen Ansprüchen an die Gleisanlagen am Bahnhof Basel SBB frühzeitig und belastbar zu klären. Die Auftraggeberinnen nehmen dieses Angebot gerne an.

Das Beurteilungsgremium, der Kanton Basel-Stadt und die Auftraggeberinnen sind überzeugt, dass sich die Durchführung des Dialogverfahrens in Form eines Studienauftrages mehr als gelohnt hat. Das Verfahren hat bestätigt, dass die umfangreichen planerischen Vorarbeiten und der Bebauungsplan «Areal Nauentor» eine sinnvolle und taugliche Grundlage für eine zukunftsfähige und qualitätsvolle Weiterentwicklung des ehemaligen Postverteilzentrums in ein «Stück Stadt» darstellen. Mit der siegreichen Projektstudie konnte ein vorzügliches städtebauliches Gesamtkonzept von besonderer Qualität für verschiedene Nutzungen gekürt werden. Damit konnte der Grundstein für eine qualitätsvolle Realisierung des Teilbereichs der Post und Weiterentwicklung des Teilbereichs SBB im Rahmen eines Projektwettbewerbs gelegt werden.

Das Beurteilungsgremium ist sich bewusst, dass die Transformation des historischen Postgebäudes in eine qualitätsvolle, diverse und identitätsstiftende Überbauung, welches dem herausragenden aber auch hochkomplexen Standort mitten in der Stadt Basel gerecht wird, der Umgang mit der Vielzahl an Anforderungen (Mobilität, Statik, Nachhaltigkeit, Stadtklima, Entwicklung im laufenden und sich verändernden Bahnbetrieb, Baustellenlogistik, Lärmschutz, Störfall und weitere), der geteilten Eigentümerstruktur sowie der voraussichtlichen Etappierung sowie die geforderte Teamzusammensetzung in der Umsetzung sehr anspruchsvoll war. Zusammen mit den Auftraggeberinnen schätzt es daher besonders die hohe Qualität und Vielfalt der Beiträge aller fünf Teams, welche aus der erfolgreichen und produktiven Zusammenarbeit von regionalen, nationalen und internationalen Kompetenzen sowie aus Etablierten und Newcomern entstanden ist. Der Beitrag für die Bau- und Planungskultur kann kaum ausreichend gewürdigt werden.

Sämtlichen teilnehmenden Planungsteams gebührt für die Abgabe ihrer Beiträge entsprechend grosser Dank. Alle Teams haben wertvolle Diskussionen und eine vertiefte Auseinandersetzung mit der Aufgabenstellung, dem Nutzungsprofil, dem Ort, seiner Identität und der Zukunft der Stadt Basel angestossen und damit massgeblich zum positiven Ergebnis des Verfahrens beigetragen.

Genehmigung

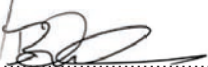
07

Vom Beurteilungsgremium genehmigt: Basel, 22. Mai 2023

Danny Bucco



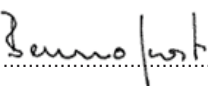
Barbara Zeleny



Beat Aeberhard



Benno Jurt



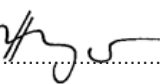
Peter Berger



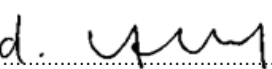
Emanuel Christ



Guido Hager



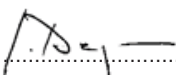
David Leuthold



Maya Scheibler



Jürg Degen (Ersatz)



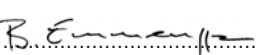
Nicolas Mumenthaler (Ersatz)



Philippe Marti (Ersatz)



Barbara Emmenegger (Ersatz)



Projektbeschriebe





Team 01

Empfehlung zur Weiterbearbeitung

Städtebau & Architektur (ARGE)

BRUTHER Switzerland GmbH

Charles Hortefeux, Robin Rongiard, Simon Assal, Vinzenz Leuppi, Adrien Brunel, Stéphanie Bru, Alexandre Theriot

Jan Kinsbergen Architekten AG

Soo Young Park, Ko Tabata, Luka Rohde, Andreas Dietschweiler, Jan Kinsbergen

Truwant + Rodet GmbH

Theresa Berlinger, Sandro Fritschi, Moritz Mäder, Thierry Vuattoux, Maurin Niessen, Dries Rodet, Charlotte Truwant

Landschaftsarchitektur

Antón Landschaft GmbH

Carola Antón, Soledad González Arques, María Luisa Benítez Páez

Fachplaner:innen

ARGUS Stadt und Verkehr Rothfuchs | Buch | Partnerschaft mbB Beratende Ingenieure

(Mobilität / Verkehrsplanung)

Konrad Rothfuchs, Nils Weiland, Benedikt Dülme, Johann Helmann, Sebastian Clausen

Schnetzer Puskas Ingenieure AG

(Bauingenieurwesen)

Giotto Messi, Georgios Zinas, Zijan Han

Amstein + Walthert AG

(Gebäudetechnik und Brandschutz)

Mario Kuvac, Patrik Füglistaler, Vasileios Panagiotidis

Zeugin-Gölker Immobilienstrategien GmbH

(Sozialraumplanung)

Peter Zeugin

Das städtebauliche Gesamtkonzept besteht aus drei Hauptteilen: dem Festlandteil an der Nauenstrasse mit den beiden Türmen, dem Reiterbau über dem Gleisfeld und dem SBB-Turm auf der Gudeldingerseite. Die Stärke des Konzeptes liegt im Umgang mit dem öffentlichen Raum. Zwei Massnahmen wurden speziell für den Fuss- und Veloverkehr getroffen, die prägend sind: die Galerie im Festlandteil und die Quartierverbindung für Fussgänger:innen und Velofahrer:innen. Das Areal kann etappenweise überbaut werden, jedoch muss die Abgrenzung zwischen dem Hochhaus C und dem Reiterbau präzisiert werden.

Die «Galerie Nauentor» ist ein überdachter Strassenraum auf Gebäudehöhe, der als Verlängerung der heute als Sackgasse wirkenden Centralbahn-Strasse konzipiert ist. Die Verlängerung bis zur Peter-Merian-Strasse wird als wesentliche Verbesserung des heutigen Stadtraums betrachtet. Die Galerie ist als hybride Form zwischen einer hochfrequentierten und multimodalen Passage sowie einem repräsentativen Ort für Bevölkerung, Kultur und Gewerbe konzipiert, jedoch nicht als Shoppingmall. Die Überdachung des öffentlichen Raums wurde kontrovers diskutiert. Nachteile, vor allem bezüglich der sozialen Sicherheit, wurden womöglich kritischer gesehen als von der Autor:innenschaft. Unbestritten ist jedoch ihre Funktion als Adressbildung und Haupteerschliessung des Festlandteils und Reiterbaus.

Die geforderte Quartierverbindung für den Fuss- und Veloverkehr wird äusserst klug und pragmatisch, dabei nutzerfreundlich und räumlich attraktiv umgesetzt. Durch ihre Lage in statt auf der Tragtisebene müssen weniger Höhenmeter überwunden werden. Die Rampenbauwerke werden folglich kürzer, die Einbindung in den nachbarlichen Kontext einfacher und die Benutzerfreundlichkeit steigt. Die Quartierverbindung wird damit zum attraktiven Shortcut für Fussgänger:innen mit attraktivem Blick über das Gleisfeld und für Velofahrer:innen, welche die geforderten und ausbaubaren Abstellplätze unmittelbar angrenzend vorfinden. Es wird bewusst auf substanzielle Retail- oder Gastronutzungen entlang dieses Shortcuts verzichtet, da die zu erwartenden Frequenzen für einen rentablen Ganztagesbetrieb zu gering sind. Beurteilungsgremium und Quartiervertreter:innen loben diese einfache und pragmatische Lösung, einschließlich der beidseitig gut auffindbaren und in den Kontext eingebundenen Velorampen.

Im Festlandteil St. Alban können auf Personenfrequenzen angewiesenen Retailflächen gut auf Strassenniveau (Nauenstrasse und Galerie) angesiedelt werden. Auf dem Reitergebäude dagegen sollen hauptsächlich Gewerbe- und Büroflächen entstehen, welche weniger auf Kundenfrequenzen angewiesen sind und dennoch von einer klaren Adressbildung profitieren können. Diese Forderung wird primär von der Galerie als Erschliessungsraum erfüllt. Ob Fahrtreppen als Ergänzung zu den Aufzügen sinnvoll sind, wurde in der Jury nicht abschliessend diskutiert. Dass eine attraktive Verbindung zum öffentlichen Dachgarten hinauf notwendig ist, blieb dabei unbestritten, Alternativen sind jedoch denkbar.

Über der Stadtebene bieten grosszügige Flächen verschiedenste Nutzungsmöglichkeiten. Die Innenhöfe sind wohlproportioniert, klimatisch kühlend und können durch die angrenzenden Nutzenden noch stärker mitbestimmt werden. Der Dachgarten auf dem Festlandteil ist von beiden Hochhäusern her zugänglich und bietet einen guten Mix von Aneignung und Wildheit. Viel kann passieren, wenig wird vorgegeben. Auf dem Reitergebäude besticht die umlaufende Pergola mit ihrem unterschwelligem Angebot an möglichen Kleinbauten wie Kioske, gedeckte Aufenthaltsräume oder Toiletten. Sie könnte sich, so nahe am Bahnhof, zu einem identitätsstiftenden Ort, einem städtischen Highlight über den Gleisen, entwickeln.

Der geforderte Nutzungsmix lässt sich in den angebotenen Grundrisskonzepten nachweisen. Während Erdgeschoss und Mezzanine des Festlandteils für grossflächige Nutzungen gedacht sind, bieten die weiteren Obergeschosse mit den eingestanzten Lichthöfen eine ergänzendes Flächenangebot an. Die Adressbildung der beiden Hochhäuser auf Strassenniveau ist klar verständlich, ebenso jene der Erschliessungskerne entlang der Galerie. Werden diese noch konsequenter im Erdgeschoss, bzw. in den Obergeschossen an die Laubengänge des Galerieraums angedockt, können ausserdem auch Mieteinheiten noch attraktiver von aussen erschlossen werden. Eine Optimierung der Lage der vertikalen Erschliessungskerne würden die Nutzungsflexibilität der Obergeschosse zusätzlich erhöhen.

Die beiden Hochhäuser im Festlandteil an der Nauenstrasse sind mit zwei Erschliessungskernen ähnlich strukturiert. Mit seiner besonderem Lage über der Galerie werden beim Hochhaus C die beiden Erschliessungskerne nach aussen gesetzt, dabei als separate Erschliessungstürme gestalterisch und funktional manifestiert. Dies wird gestalterisch verstanden, jedoch funktional (Fluchtweglänge) und wirtschaftlich (hoher Kostenanteil Erschliessung) kritisch beurteilt. Das SBB-Hochhaus auf Gudeldingerseite wird als eigenständiger Baukörper vorgeschlagen, welcher nur über Velo- und Fusswegverbindungen mit dem Reiterbau verbunden ist, was positiv gewertet wird. Die unteren Geschosse sind gegen Osten reduziert. Eine grosszügigen Treppenanlage als Teil der Quartierverbindung nimmt dabei die gewonnene Fläche ein, rhythmisch begleitet durch schlanke, hohe Stürzen, welche die darüberliegenden Vollgeschosse mittragen. Dieses Ensemble von Sockel, Treppen und Stützenreihe verleiht dem Hochhaus eine starke Identität.

Mit der Fragestellung, wie das vorhandene Tragwerk optimal zukünftige Räume und Nutzungen bestimmen kann, legen die Autor:innen im Bereich des Reiterbaus ein spannendes und Zukunft gerichtetes Nutzungskonzept vor, welches in ihrer Grundhaltung überzeugt und dabei nur wenige kritische Fragen unbeantwortet lässt. Der architektonische Ausdruck folgt der Philosophie einer zukunftsorientierten Architektur, welche das Weiterverwenden von Vorgefundenem gegenüber dem Abbrechen priorisiert. Vorhandenes wird ertüchtigt und Neues in einer nachhaltigen Leichtbauweise erstellt, unter der Prämisse eines minimalen

Materialverbrauchs. Vorhandenes und Neues verschmelzen dabei zu einem Gesamtwerk ohne Sentimentalität zum umstrittenen architektonischen Ausdruck des heutigen Nautentor.

Gesamthaft weist der Entwurf eine hohe Qualität an Nutzungsdurchmischung und deren Verortung auf. Die räumliche Strukturierung durch die grosse Galerie, sowie die Freistellung des Hochhauses in Baufeld D, schafft Klarheit zwischen Grossform und autonomen Baufeldern, und unterstützt somit die Etappierbarkeit. Die Fuss- und Veloverkehrsverbindung, inklusive der Verortung der Veloabstellplätze, und ihrer Anbindung an die Quartiersebenen mittels Treppen und Rampen ist sehr überzeugend gelöst. Die Hauptnutzung «Büro-Dienstleistung» wird auf die drei vorhandenen Geschosse verteilt und über neue Innenhöfe zusätzlich belichtet. Die überdurchschnittlichen Raumhöhen versprechen eine hohe räumliche Qualität. Das vorgeschlagene kreative Erschliessungskonzept mit einem hohem Anteil an gemeinsamen Nutzflächen ist interessant und zukunftsgerichtet. Grundsätzlich wurde festgestellt, dass einige Quartier-, Büro- und Gastronutzungen im Festlandteil der Post aufgrund eingezogener Erschliessungskerne teilweise noch etwas schwer auffindbar sind und die Flexibilität der Raumaufteilung verbesserungsfähig ist. Die grossflächigen Retailnutzungen auf der Ebene 1 im Postreiter bedürfen ebenfalls einer weiteren funktional-qualitativen Überprüfung, hinsichtlich eingeschränkter Nutzbarkeit und Flexibilität. Ab der Ebene 2 sind ausschliesslich Büronutzungen mit grossen Raumhöhen vorgeschlagen, welche durch ihre Organisation und Erschliessung zwingend einen Ankermieter voraussetzen. Die Möglichkeit von Wohnnutzungen auf dem Reiterbau wird positiv gewürdigt und als erfolgsversprechend beurteilt, auch wenn damit mehr Bestandesstruktur geopfert werden müsste. Kritisch werden weiterhin auch einige der Nutzungen, welche innerhalb des Tragtisches ohne Tageslicht vorgeschlagen werden, beurteilt. Die Wohntürme mit je zwei Erschliessungskernen sind in Bezug auf ihre Flächeneffizienz noch zu optimieren, da die damit zusätzlich gewonnene Nutzfläche im Verhältnis zu klein ausfällt.

Die Nutzungen für Büro und Gewerbe sind zweckmässig in den unteren Geschossen des Baufeldes D der SBB angeordnet. Es fehlen aktuell Angaben für die Verortung von Lagerflächen für die Gastronomie sowie für FM-Infrastrukturen wie Entsorgung und Reinigung. Die Anlieferung für den Teilbereich SBB ist noch ungenügend gelöst. Durch die grosszügige und sehr überzeugende Erschliessungsgeste, Anbindung an den Postreiter zwecks Quartierverbindung, verliert das Gebäude im Sockelbereich an Geschossfläche, diese gilt es im nächsten Schritt zu präzisieren. Die Mindestanforderungen an die Verteilung von Wohn- und Dienstleistungsnutzungen wird im Bereich der SBB erfüllt. Speziell im Hinblick auf die Ausformulierung vom Zugang Solothurnerstrasse kann sich die Zuteilung von Dienstleistungsflächen zugunsten von Wohnen aber noch ändern.

Verkehrlich präsentiert der Projektvorschlag ein ausgereiftes und stimmiges Erschliessungskonzept mit deutlichen Verbesserungen gegenüber dem Status Quo. Die primären

Achsen für Fussgänger:innen und Velofahrer:innen sind getrennt und es kann eine höchstmögliche Konfliktfreiheit erreicht werden. Die Fusswegverbindung zwischen Centralbahnplatz und Peter-Merian-Brücke erfolgt ebenerdig, die Verbindung zwischen Gellert und Gundeli erfolgt auf Niveau 5 mit diversen Zugängen über Treppen und Rampen bzw. Lifte. Für den Veloverkehr werden attraktive Verbindungen sowohl in Nord-Süd- wie auch in Ost-West-Richtung angeboten. Die neue, attraktive Veloverbindung zwischen Gellert und Gundeli erfolgt im Westen des Postreitergebäudes mit Anschlüssen an die Meret-Oppenheim-Strasse bzw. Gartenstrasse. Der motorisierte Individualverkehr gelangt aus der Gartenstrasse über eine Spindelrampe in die Untergeschosse 1 bis 3, auf denen die vorgesehenen Parkplätze angesiedelt sind. Die Rampe ist v.a. im Hinblick auf die kombinierte Nutzung für Personenwagen und Lieferverkehr nochmals zu überprüfen und an die Vorgaben anzupassen. Die Anlieferung erfolgt für die Nutzungen im Festlandteil aus dem 1. Untergeschoss, für Nutzungen im Postreiter aus dem 2. Untergeschoss. Hier besteht noch Optimierungspotential, damit die Anlieferung für den Postreiter auch bei Wegfall des bestehenden Logistiktunnels ausreichend sichergestellt wäre.

Die Angaben zum Brandschutz werden als Absichtserklärungen verstanden. Die Führung der Treppenhäuser aus dem Zentrum über den Geleisen via einen gemeinsamen Fluchtkorridor auf der Ebene des 1. Obergeschoss ist in der dargestellten Art teils noch mit Fragzeichen behaftet. Ebenso gilt es die horizontale Fluchtweglängen und die Lage der Treppenhäuser im Zentrum hinsichtlich Betriebstauglichkeit und langfristiger Nutzungsflexibilität zu validieren.

Das innovative Energiekonzept mit PV-Anlagen auf dem Dach und den Fassaden, einer Grundlastheizung/-Kühlung mit einem Erdsonden-Anergie-Ring sowie einer Spitzenlastabdeckung mittels Fernwärme ist spannend, weist jedoch noch Optimierungspotential auf. Die technischen Anlagen sowie Steigzonen sind prinzipiell dargestellt und plausibel. Die teilweise sehr hohen Fensteranteile und die Wintergärten gilt es in Bezug auf Nachhaltigkeitszertifizierungen sowie den sommerlichen Wärmeschutz zu analysieren und ggf. noch zu optimieren.

Das Projekt verfügt im Quervergleich über das kleinste Gebäudevolumen und die kleinste Geschossfläche. Die vergleichsmässig leicht erhöhten Kosten begründen sich in der überdurchschnittlichen Gebäudeabwicklung und der Materialisierung der Gebäudehülle. Hier fällt insbesondere der im Quervergleich erhöhte Glasanteil der Gebäudehülle (Fassade und Dach) ins Gewicht. Als kostenintensive Elemente wurden zudem die Erschliessung der Hochhäuser und deren Abstützung im Bereich der unteren Geschosse, das Glasdach über der Galerie und die Rolltreppenanlagen eingeschätzt. In den Gesamtkosten liegt das Projekt jedoch im Durchschnitt der bewerteten Projekte. Die Wirtschaftlichkeit wird aktuell wesentlich durch die Baukostensteigerung sowie die generell steigenden Zinsen beeinflusst. Um die Wirtschaftlichkeit positiv beeinflussen zu können und die Tragbarkeit sicherzustellen, bedarf es bei der

vorliegenden Projektstudie einer Optimierung der Flächen- und Kosteneffizienz, einer Überprüfung der Materialisierung (insb. Glasanteil und Statik) sowie einer weiteren Schärfung der Vorortung und Erschliessung der einzelnen Nutzungen. Durch die Umsetzung dieser Massnahmen können die Baukosten sowie die Erträge und damit die Wirtschaftlichkeit nachhaltig optimiert werden.

Das Planungsteam benutzt wo immer möglich die bestehende Tragstruktur konsequent weiter. Dies führt vor allem im Bereich des Reitergebäudes zu einem komplexen Tragwerk, welches die Raumstruktur stark einnimmt. Das Grundkonzept der Tragstruktur im Festlandgebäude und den Hochhäuser ist bis auf die Abfangkonstruktionen der Hochhäuser einfach gelöst. Die Lösung für die Durchdringung der Kastenträger im Bereich des Reitergebäudes sind noch nicht erkennbar. Die Aussteifung der Gebäude ist durchgängig und wirtschaftlich gelöst. Das Aussteifungskonzept des Hochhauses mit den aussenliegenden Kernen ist in der folgenden Bearbeitung sorgfältig zu planen. Die Auskragung des Reitergebäudes Seite Gundelungen wurde mittels Streben einfach gelöst. Die Wahl der Baustoffe für die Tragstruktur ist nachvollziehbar und effizient.

Das vorgelegte Grobkonzept zur Baulogistik sieht eine temporäre Baustellendurchfahrt während den Bautätigkeiten vor, welche durch die hybride Bauweise aus Holz-Beton Verbundelementen ermöglicht wird. Besonders positiv zu werten sind die Zwischenabladeflächen auf der Festlandseite, welches zu einer deutlichen Entspannung bei der Umschlagsituation führt. Die Etappierbarkeit der Entwicklung wird durch das freistehende Hochhaus der SBB pragmatisch und erfolgsversprechend gelöst.

Das Projekt erfüllt die komplexen Nachhaltigkeitsanforderungen gut. Das Konzept des Bestandserhalt beruht auf einem guten Ingenieurskonzept und ermöglicht den Erhalt von grossen Teilen der bestehenden Struktur. Die kompakten, einfachen Baukörper und die genügend gross dimensionierte Photovoltaikanlage an den Fassaden und auf den Dächern ermöglicht die Einhaltung des als Benchmark vorgegebenen SIA Effizienzpfads Energie 2040. Die vorgeschlagenen Erdsondenfelder scheinen auf dem bereits hochgradig überbauten Perimeter jedoch mit Risiken behaftet. Die Anforderungen des DGNB sind allgemein gut erfüllt. Im Festlandteil ist aufgrund der hohen Gebäudetiefen je nach Nutzung das Tageslicht nur eingeschränkt vorhanden. Ein positives Stadtklima wird gut unterstützt durch die Öffnung der Höfe des Reiters zu den Bahngleisen hin sowie durch die beabsichtigte starke Durchgrünung.

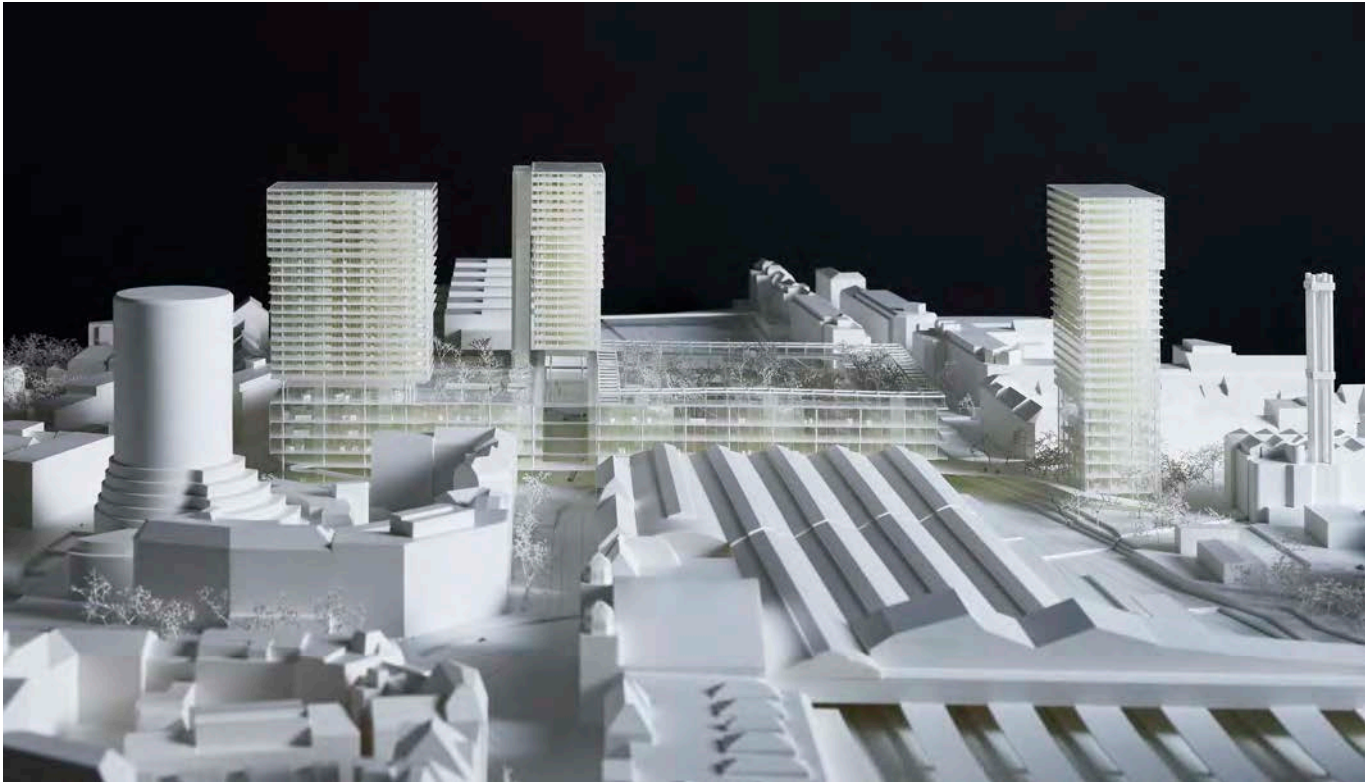
Der Entwurf überzeugt sowohl in der der Ausformulierung und Setzung der Volumen als auch in der Vernetzung mit dem nachbarlichen Kontext. Die Galerie - Herzstück mit starker Adressbildung - und der Dachgarten bilden attraktive öffentliche Orte mit hohem Mehrwert und grossem Entwicklungspotential. Der pragmatische Ansatz zur geforderten gleisquerenden Velo- und Fussgänger Verbindung ist attraktiv und verspricht eine hohe Akzeptanz in der Quartierbevölkerung. Der Umgang mit Bestand und die zukunftsorientierten Ansätze zur Nutzung zeugen von einer Ernsthaftigkeit im Umgang mit nachhaltigen Themen.



Visualisierung



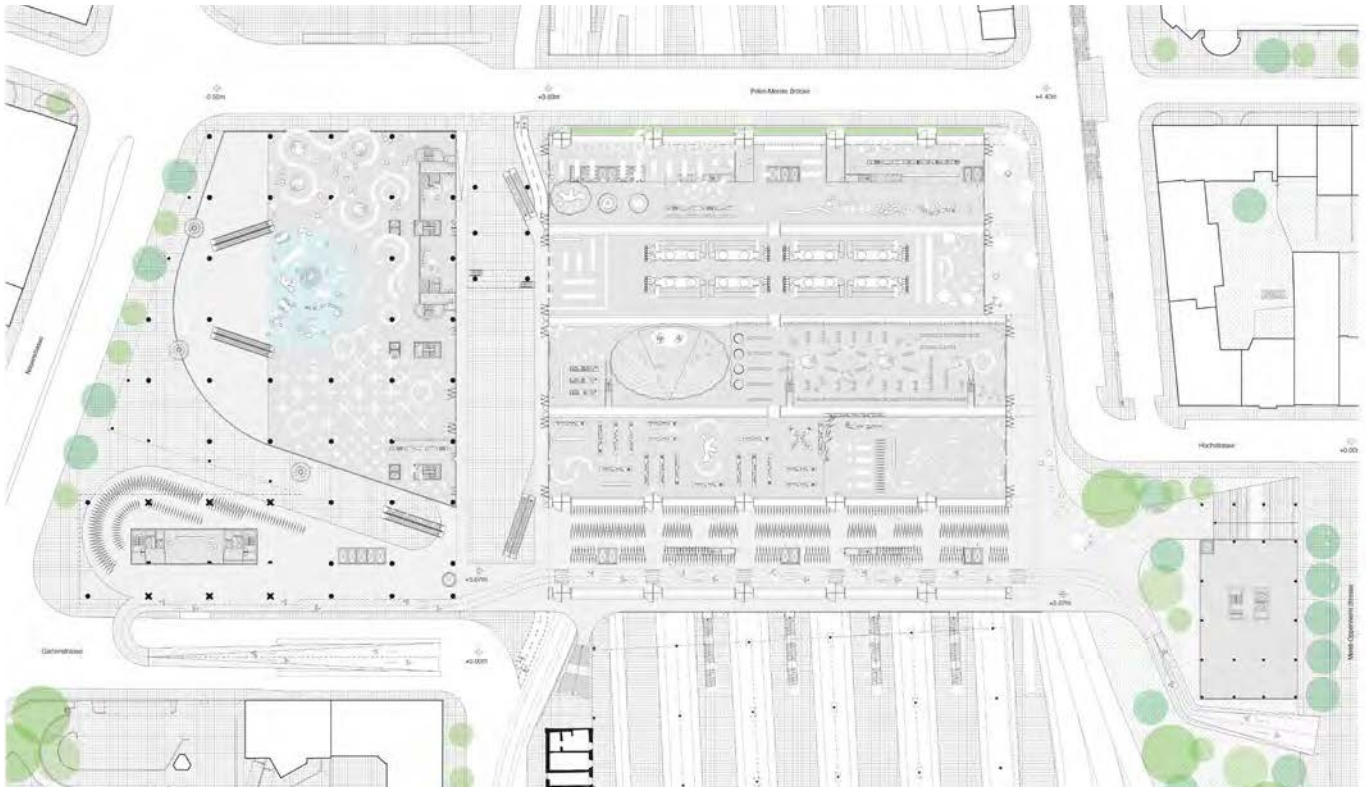
Visualisierung



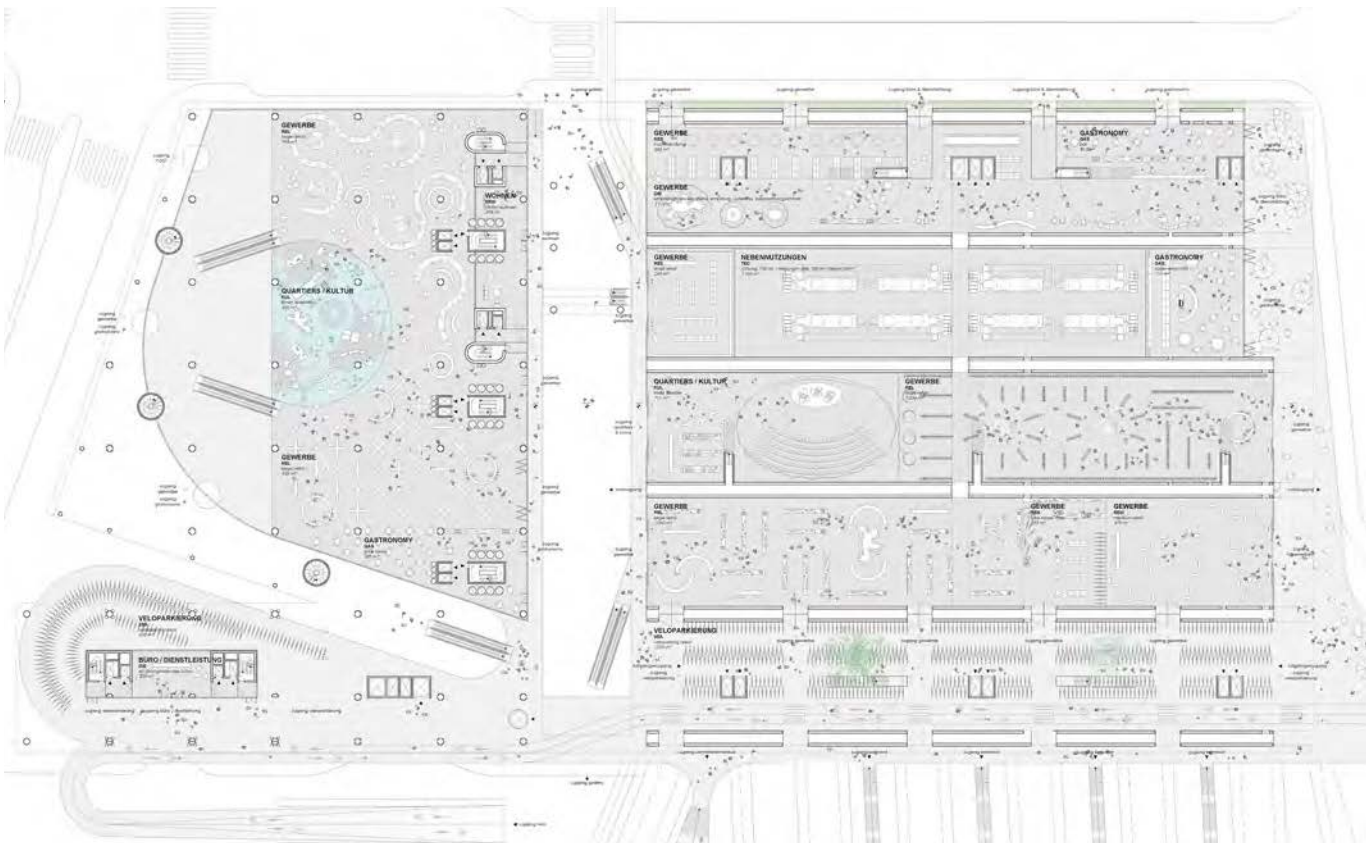
Modellansicht West (© Roman Weyeneth)



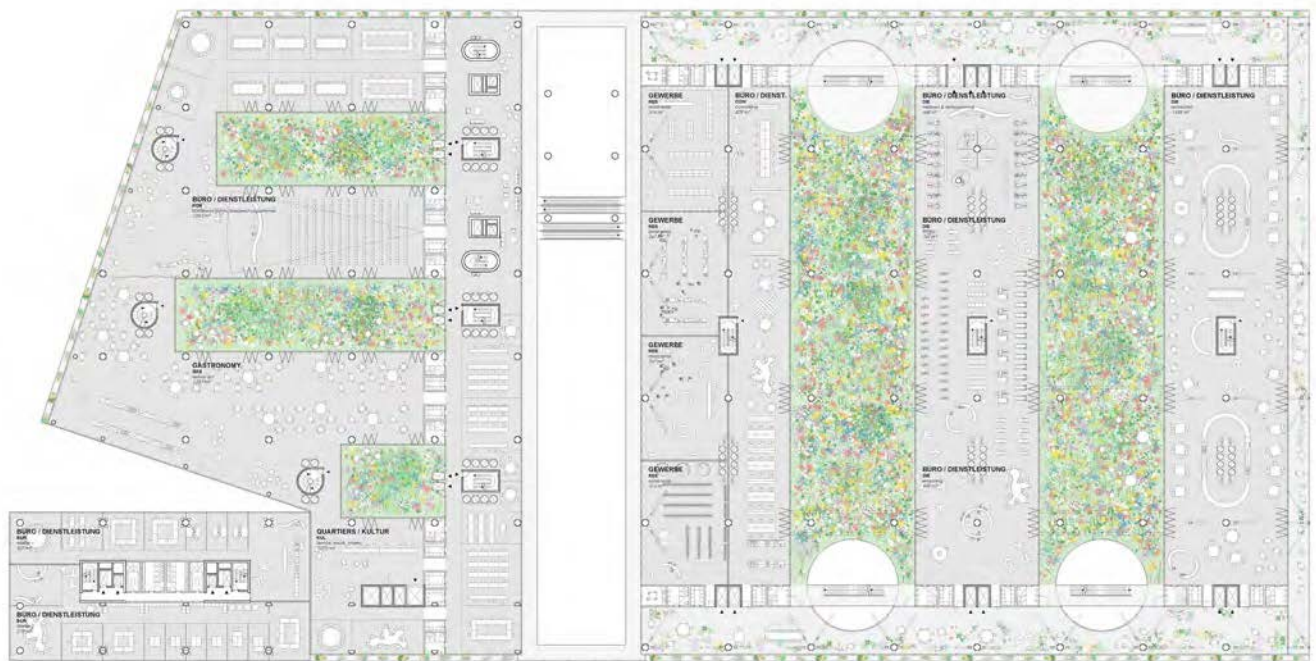
Modellansicht Ost(© Roman Weyeneth)



Situationsplan



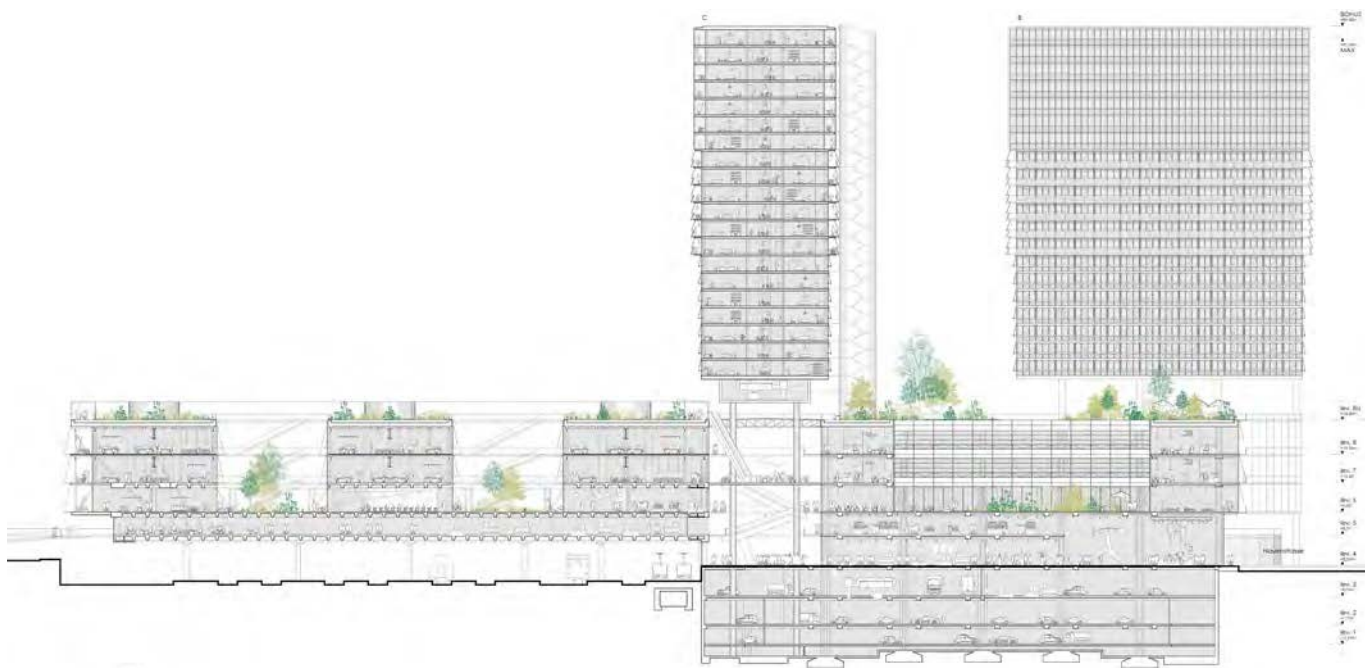
Grundriss 1. OG



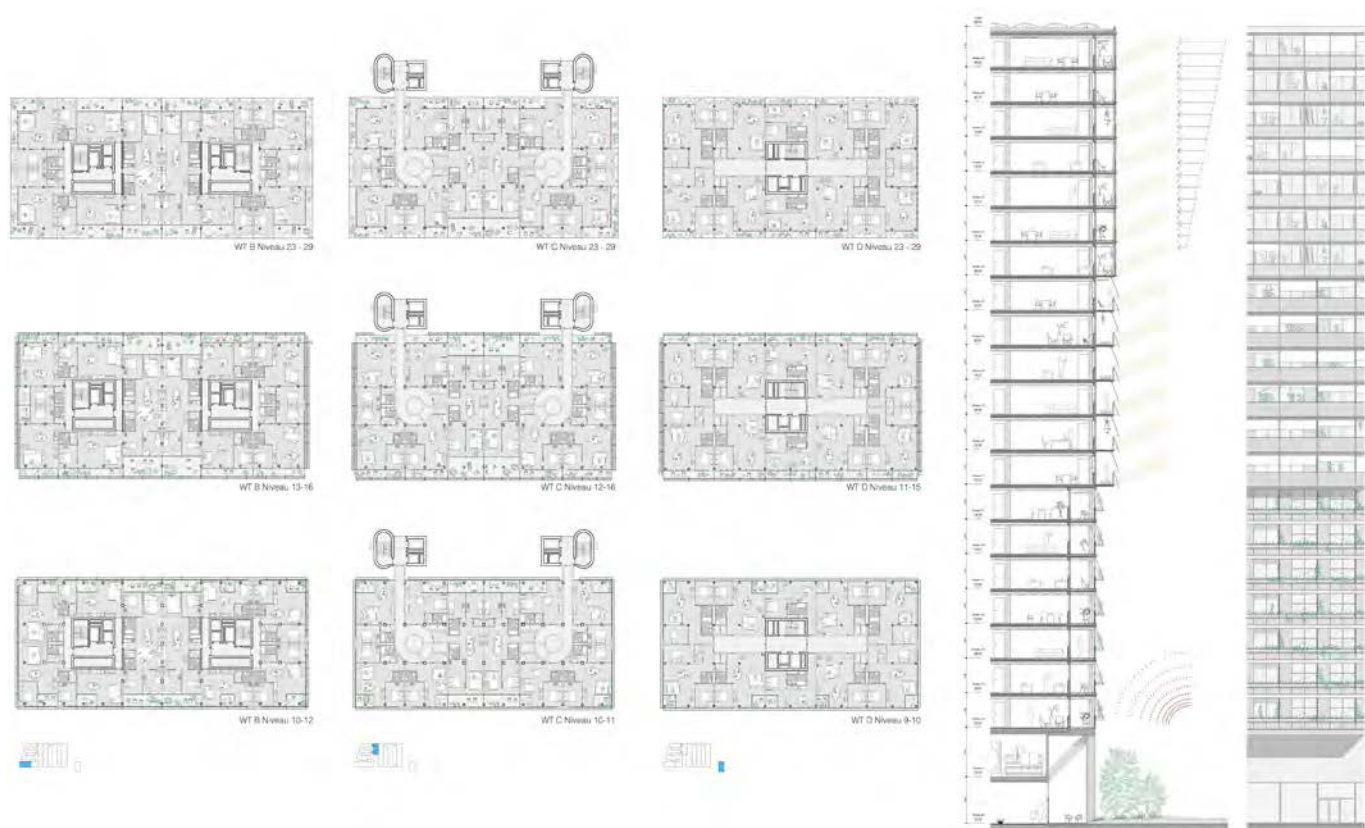
Grundriss 2. OG



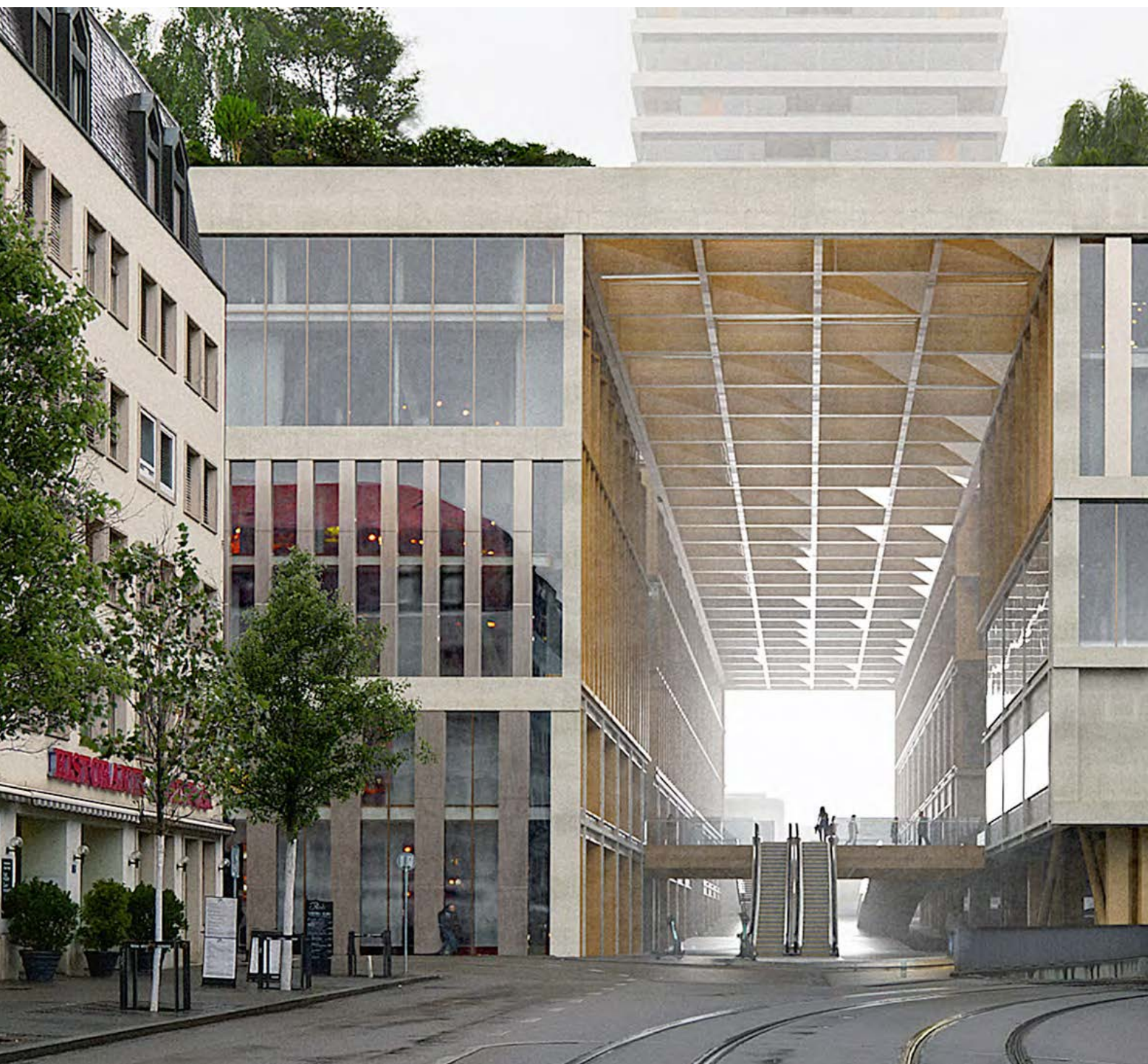
Grundriss 4. OG



Schnitt Nord



Grundrisse & Fassadenansicht Hochhäuser



Team 02



Städtebau & Architektur (ARGE)

Dürig AG

Jean-Pierre Dürig, Guillermo Dürig, Joshua Brägger, Manuel Splendore, Maximilian Willems

DPA Perrault Architecture

Julien Pringuet, Dominique Perrault, David Agudo, Marina Rosa, Yao Fu

TEN

Nemanja Zimonjic, Tijana Mackic, Ognjen Krasna

Landschaftsarchitektur

vetschpartner Landschaftsarchitekten AG

Nils Lüpke, Andreas Blättler

Fachplaner:innen

B+S AG

(Mobilität / Verkehrsplanung)

Walter Schaufelberger, Urs Dubach

Basler&Hofmann AG

(Bauingenieurwesen und Brandschutz)

Daniel Graf, Dimitrios Piskas, Christoph von Stauffenberg, Sara Hummel

Amstein + Walthert AG

(Gebäudetechnik)

Patrik Stierli, Michael Grafschmidt

Universität Luzern, Soziologisches Institut

(Sozialraumplanung)

Andrea Glauser

ETHZ EAWAG

(Ökologie)

Dr. Peter Marcus Bach

Die zentrale Figur des gesamten Entwurfs ist das Kreuz, welches zwei Verbindungsachsen in den grossen Baukörper schneiden. So soll aus einer bestehenden grossen Infrastruktur ein Stück Stadt werden. Und da, wo die Nord-Süd- und die Ost-Westverbindung aufeinandertreffen, ist so etwas wie das Zentrum der Anlage – und auch deren neuralgischer Punkt. Denn hier treffen die verschiedenen Stadtebenen aufeinander und werden über Treppen und Rampen miteinander verbunden. Die Ost-West-Verbindung liegt nämlich mehrere Meter über der Nord-Süd-Verbindung. Das heisst, die Kreuzung ist eigentlich nicht wirklich eine Kreuzung, sie ist vielmehr ein dreidimensional entflossener Knoten, den es mit grossem Aufwand zusammenzuhalten gilt. So eingängig das Schema der zwei Achsen («urban axis and green axis») auf den Plänen ist, so wenig mag es schliesslich als typologisch räumliche Figur wirklich zu überzeugen. Die Räume wirken eng. Und die Überwindung der Höhendifferenz vom natürlichen Stadtboden auf die obere Ebene des grünen Boulevards erweist sich als räumlich architektonischer Kraftakt, den man sich im Alltag schlecht vorstellen kann (Rampen sind teilweise deutlich zu steil).

Viel überzeugender als im Schnitt ist die Kreuzfigur im Grundriss: da führt sie dazu, dass der grosse Gesamtkomplex aus Reiter- und Festlandteil in vier klar adressierbare Gebäude gegliedert wird. Das schafft Orientierung. Zusammen mit den drei Türmen formen die so entstandenen vier Häuser eine einfach verständliche Gruppe aus unterschiedlichen Gebäuden. Entsprechend sind die vier Häuser – anders als die Türme, die typologisch und architektonisch identisch behandelt sind – unterschiedlich ausgebildet; zumindest in Bezug auf die Proportion der Grundrisse und deren Programmierung. Jedem der vier Gebäude ist nämlich eine primäre Nutzung zugeordnet: Wohnungen (was als Vorschlag an dieser Stelle vom Beurteilungsgremium geschätzt wird), Markthalle, Büros und Medical Center. Dieser idealtypischen Nutzungsausrichtung kommen an einigen Stellen weitere Nutzungen dazu, mit der Folge, dass die deutliche Haltung der vier Teile in der Realität verunklärt wird.

Ebenfalls wirken die auf den Plänen und Bildern gezeigten Fassaden der klaren Gliederung eher entgegen. Sämtliche Gebäude verfügen über durch grosse Rahmen strukturierte Rasterfassaden. Damit stellt sich ein spannungsvolles, in der Einschätzung des Beurteilungsgremiums aber auch problematisches Gesamtbild ein: es ist nicht klar nachvollziehbar, ob nun die Passagen (die Achsenräume und damit die Grossform) oder die einzelnen Gebäude für die Fassadengestaltung ausschlaggebend sind. Es ist überall ein bisschen beides. Dieses etwas verschwommene Bild einer nicht klaren typologischen und tektonischen Ordnung verstärkt sich auf der Dachebene zusätzlich. Hier überspannen teilweise verglaste Holzkassetten den Zwischenraum und vermitteln so das Bild einer fragilen Verbindung, von der ebenfalls nicht ganz klar ist, ob sie nun architektonisch gewollt ist oder doch nur eher einen funktionalen Kompromiss darstellt.

Schliesslich wirbt das Projekt mit einer sehr dichten und

üppigen Begrünung auf fast allen Ebenen. Besonders intensiv fällt diese auf dem Dach und im grossen Wohnhof aus. Von Fachseite wird allerdings stark bezweifelt, dass diese intensive Überwucherung überhaupt gelingen könnte. Auch empfindet das Beurteilungsgremium das vermittelte Bild als dem Ort nicht unbedingt angemessen.

Innerhalb des Areals finden eine starke Vernetzung und gute sozialräumliche Durchmischung statt. Damit zusammenhängend ist die Verteilung und Verortung der Nutzflächen jedoch teilweise weit auseinanderliegend, was die Adressierung sowie eine zielgerichtete Kundenbündelung erschwert. Die Funktion und Art der Nutzung der Postpassage Ost-West vermag nicht zu überzeugen und scheint überdimensioniert. Im Festlandteil ist die Retailfläche im 1. Untergeschoss übergross und von anspruchsvollem Zuschnitt. Die Büroflächen hingegen sind gut dimensioniert. Leider entstehen durch viele Durchdringungen (Treppen/Lifte) jedoch schwer nutz- oder vermietbare Restflächen. Die Anordnung der «Medical City», welche sich ab Ebene 0 über drei Geschosse und mit zwei Satelliten im Postreiter erstreckt, entspricht nicht den gestellten Anforderungen. Die konsequente Zuordnung von Nebennutzungen im gesamten Bereich der Ebene 1 im Postreiter vermag genauso wenig zu überzeugen, wie die Verortung der Kultur-, Quartier- und Wohnnutzung (Experimente) in den oberen Geschossen. Die beiden Wohntürme mit zwei unterschiedlichen Erschliessungskernen und Qualitäten bieten hingegen das Potenzial, dass verschiedene Wohnprodukte zielgruppengerecht und unabhängig von der Struktur umgesetzt werden können.

Das Projekt zeigt eine funktionale und offene Verbindung Nord-Süd auf, welches den Anschluss der Quartiere und damit auch des Baubereichs der SBB sucht (und findet). Zwar liegen unterschiedliche Nutzungen teilweise weit auseinander, fördern über die gebündelten Verkehrsachsen jedoch die soziale Durchmischung. Durch die grosszügigen Freiräume in den Innenhöfen wird die geforderte Fläche an Arbeitsnutzungen nicht erreicht, die üppige Begrünung scheint unmassstäblich und gezwungen. Die Nutzungen für Büro und Gewerbe sind zweckmässig in den unteren Geschossen des Teilbereichs SBB angeordnet. Die Erschliessung der Büros und der Dachgarten sind sehr grosszügig dimensioniert. Hinweise zur Verortung von Lagerflächen für die Gastronomie sowie für FM-Infrastrukturen wie Entsorgung und Reinigung bleiben in den Plänen verborgen. Die Anlieferung für den Teilbereich SBB ist ungenügend gelöst. Die Mindestanforderungen von Wohnnutzungen mit gewisser Flexibilität sind zweckmässig erfüllt. Das Hochhaus SBB funktioniert jedoch nicht eigenständig und es ist nicht erkennbar, wie dieses Gebäude autonom betrieben werden kann.

Das Team schlägt ein auf die Förderung des Fussverkehrs ausgerichtetes Erschliessungskonzept vor, das im Hinblick auf die übrigen Verkehrsträger jedoch nicht gänzlich zu überzeugen vermag. Für den Fussverkehr bestehen vielfältige und attraktive Zugangspunkte in alle resp. aus allen Richtungen. Für den Veloverkehr sieht der Projektvorschlag ein Angebot vor, welches dem Status Quo entspricht.

Während in Ost-West-Richtung die Verbindung analog zur heutigen Situation ebenerdig erfolgt, ist eine direkte und attraktive Nord-Süd-Verbindung nicht vorgesehen. Über die Veloparkierungsanlagen im Postreitergebäude ist eine gedeckte «Schlecht-Wetter-Verbindung» zwar vorhanden. Diese ist jedoch aufgrund der beengten Verhältnisse in der Ost-West-Passage nicht als Alternative zur Peter-Merian Brücke zu betrachten. Der motorisierte Individualverkehr erreicht die vorgesehenen 350 Parkplätze in den Untergeschoss 2 und 3 über eine Spindelrampe ab der Gartenstrasse. Die Anlieferung erfolgt über eine Drehscheibe im Erdgeschoss. Die Umsetzung dieser platzsparenden Massnahme ist mit grossen Unsicherheiten behaftet und eine alternative Lösung zieht einen deutlich höheren Platzbedarf mit weitreichenden Auswirkungen auf die Erdgeschossnutzung nach sich.

Die Angaben zum Brandschutz sind ausbaufähig. Der brandschutztechnische Beschrieb, vor allem in Bezug auf die (holz-)bautechnischen Angaben und die technischen Brandschutzmassnahmen, deuten auf eine noch zu vertiefenden Berücksichtigung der Brandschutzthematik hin. Horizontale Fluchtweglängen (z.B. im Zentrum im Bereich der Haustechnik/Veloparking im 1. Obergeschoss und in den Geschossen unter Terrain) zwischen 35 und 50 m Länge reduzieren zwar die Anzahl Treppenhäuser, schränken aber die langfristige Nutzungsflexibilität.

Das konservative Energiekonzept mit PV-Anlagen, Fernwärme sowie konventionellen Kältemaschinen weist erhebliches Optimierungspotential auf. Die technischen Anlagen sowie Steigzonen sind prinzipiell dargestellt und plausibel. Die reine Abluftanlage im Hochhaus mit Nachströmung und Fensterlüftung wird kritisch hinterfragt. Die mehrheitlich optimierten Fensteranteile bilden eine gute Basis für Nachhaltigkeitslabels und den sommerlichen Wärmeschutz.

Im Quervergleich liegt das Projekt leicht unter dem Durchschnitt, was die Geschossfläche betrifft und leicht über dem Durchschnitt betreffend die Gebäudehüllfläche. Die daraus resultierende erhöhte Fassadenfläche führt zu verhältnismässig leicht erhöhten Kosten. Als ebenfalls kostenintensive Elemente wurde die Anzahl Erschliessungskerne, die Konstruktion der Eingangshallenüberdachung und der grosse Anteil Holzbau in der Konstruktion der Hochhäuser bewertet. Gesamthaft liegt das Projekt mit den Kosten, aufgrund der unterdurchschnittlichen Geschossfläche, leicht unter dem Durchschnitt. Die wirtschaftliche Tragbarkeit des Vorschlages könnten nur mit wesentlichen Umplanung und Kostenoptimierungen gesichert werden.

Die Konzeption der Tragstruktur wird stark von der Architektur diktiert. Das Tragwerkskonzept ist sorgfältig und stufengerecht dargestellt. Im Bereich des Reitergebäudes wird eine leichte Tragstruktur aus Stahl und Holz vorgesehen, welche die Spannweiten aus dem Bestand übernimmt. Die Tragstruktur der Hochhäuser ist mit einer effizienten Holzbetonverbundlösung vorgesehen. Versprünge im vertikalen Lastabtrag werden über Fachwerke wirtschaftlich gelöst. Die Stabilität ist technisch über Zug- und Druckstreben sowie Erschliessungskerne gut gelöst. Durch die

Entkoppelung der Tragstrukturen des Reiter- und Festlandgebäudes werden Aussteifungselemente im Bereich des Gleisfeldes erforderlich. Die vorgesehenen Schrägstützen im Bereich des Gleisfeldes sind so wie dargestellt nicht möglich.

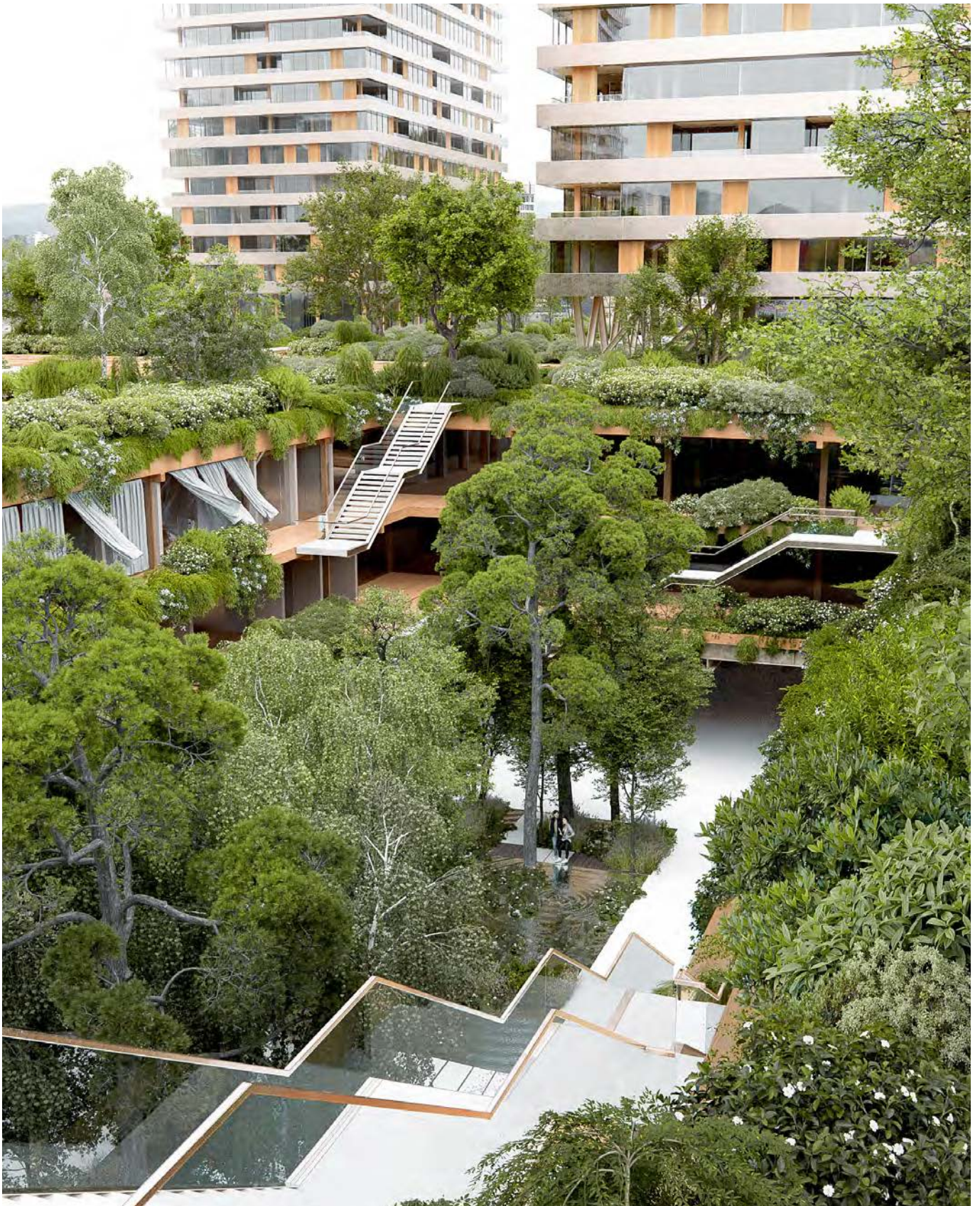
Das vorgelegte Grobkonzept zur Baulogistik sieht eine effiziente Gestaltung des Bauprozesses durch Vorfabrikationen und einem hohen Mass an wiederholenden Bauteilen vor. Die Trennung der vier «Blocks» um das Kreuz ermöglicht ausserdem eine pragmatische und sinnvolle Etappierung der Entwicklung – wobei die separierte Errichtung des Südturns der SBB nicht überzeugend aufgezeigt wurde.

Das Projekt erfüllt die komplexen Nachhaltigkeitsanforderungen nur bedingt. Das liegt vor allem an der zu geringen Stromproduktion mit einer zu gering dimensionierten Photovoltaik-Anlage. Das Energiekonzept ist eher uninspiriert und basiert auf der primären Nutzung der Fernwärme. Die Anforderungen des DGNB sind allgemein erfüllt, durch DGNB-spezifisch hohe Gewichtung der ökonomischen Kriterien ist insbesondere auf die Flächeneffizienz zu achten. Insbesondere die Tageslichtversorgung in vielen Teilen des Gebäudes nicht ausreichend. Die Durchlüftung ist teils gegeben durch die Durchwegung des Reiters durch die Nord-Süd- und Ost-West-Achse. Der zentrale Hof kann aber nicht durchlüftet werden, was stark einschränkend für die Aufenthaltsqualität ist. Die in den Bildern dargestellte intensive Begrünung erscheint in der Umsetzung nicht realistisch.

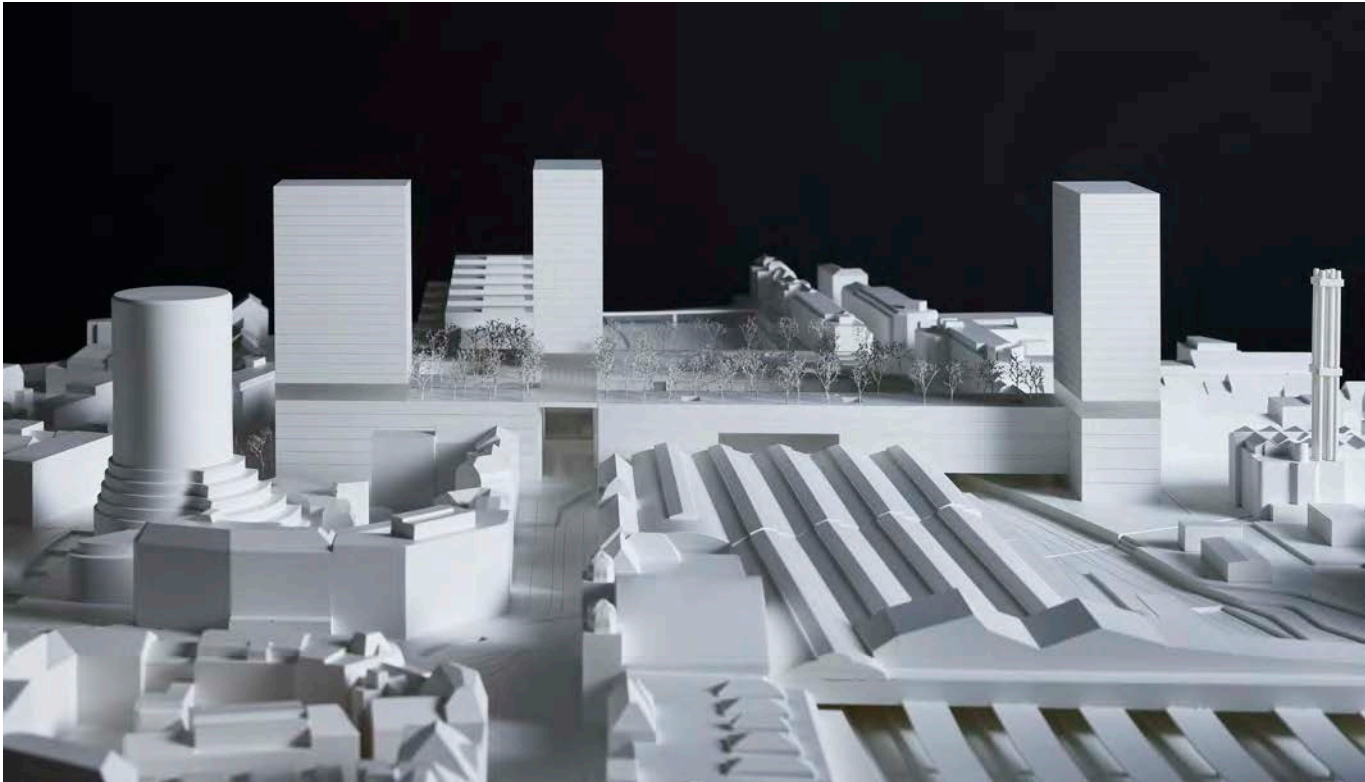
Im Vergleich zu anderen Projekteingaben weist der vorliegende Entwurf in Bezug auf Ökologie, Nachhaltigkeit und Stadtklima sowie Wirtschaftlichkeit eher schlechtere Kennwerte auf oder es macht zu wesentlichen Aspekten keine Aussagen. Deshalb und aufgrund der festgestellten Defizite hinsichtlich räumlicher und architektonischer Ausformulierung kann die Projektstudie trotz der konzeptionell sehr robusten und im Grundsatz überzeugender Organisationsstruktur schliesslich nicht gänzlich zu überzeugen.



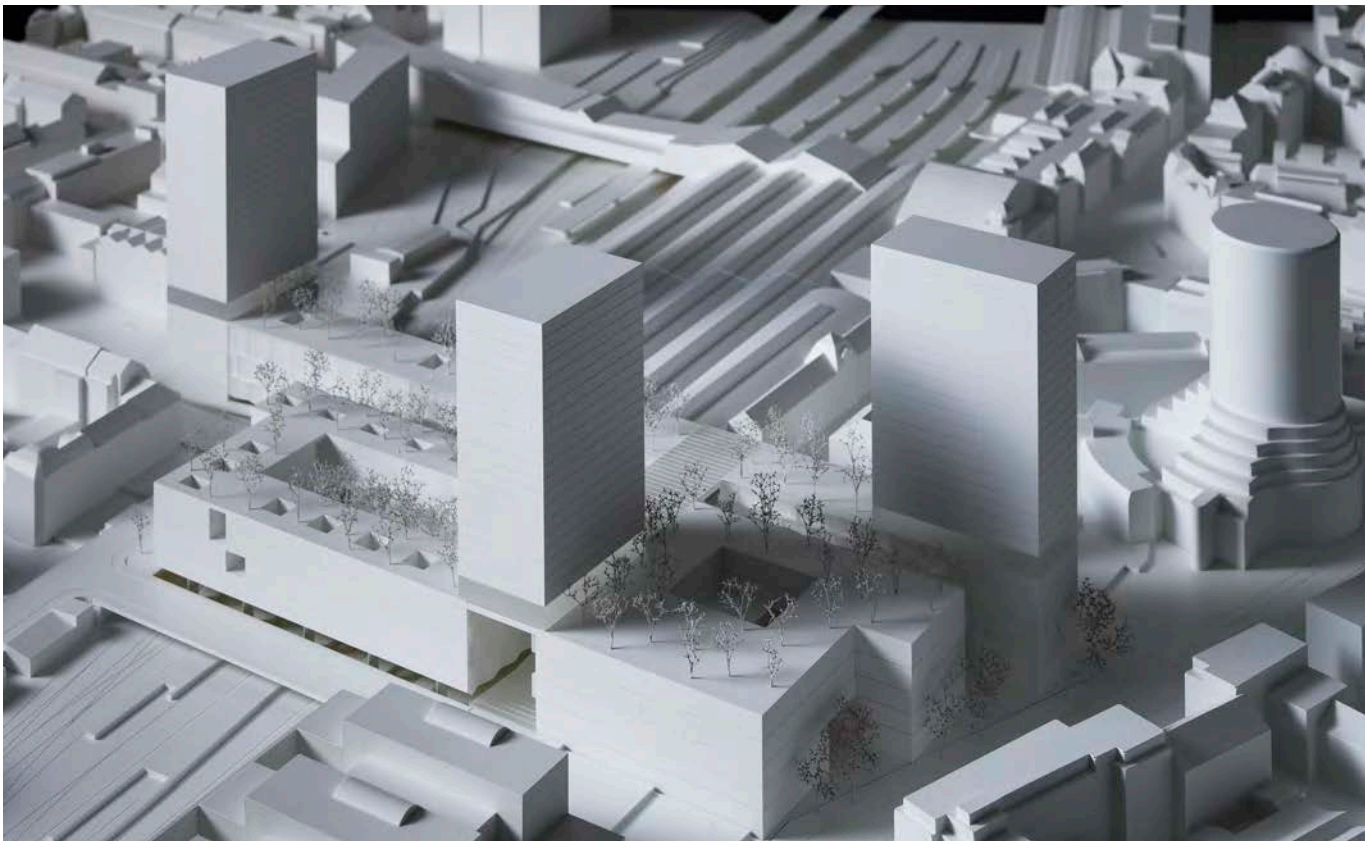
Visualisierung



Visualisierung



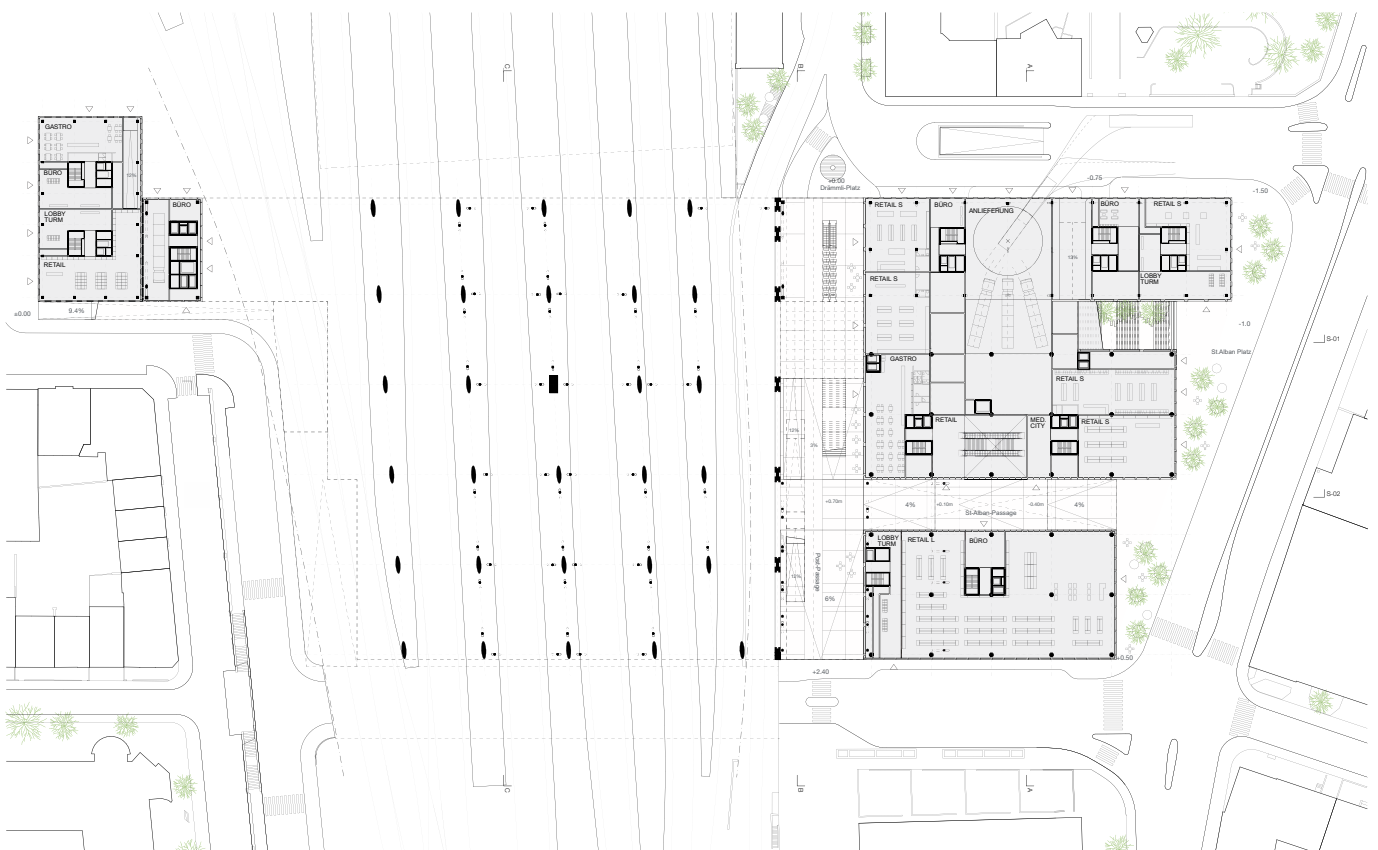
Modellansicht West (© Roman Weyeneth)



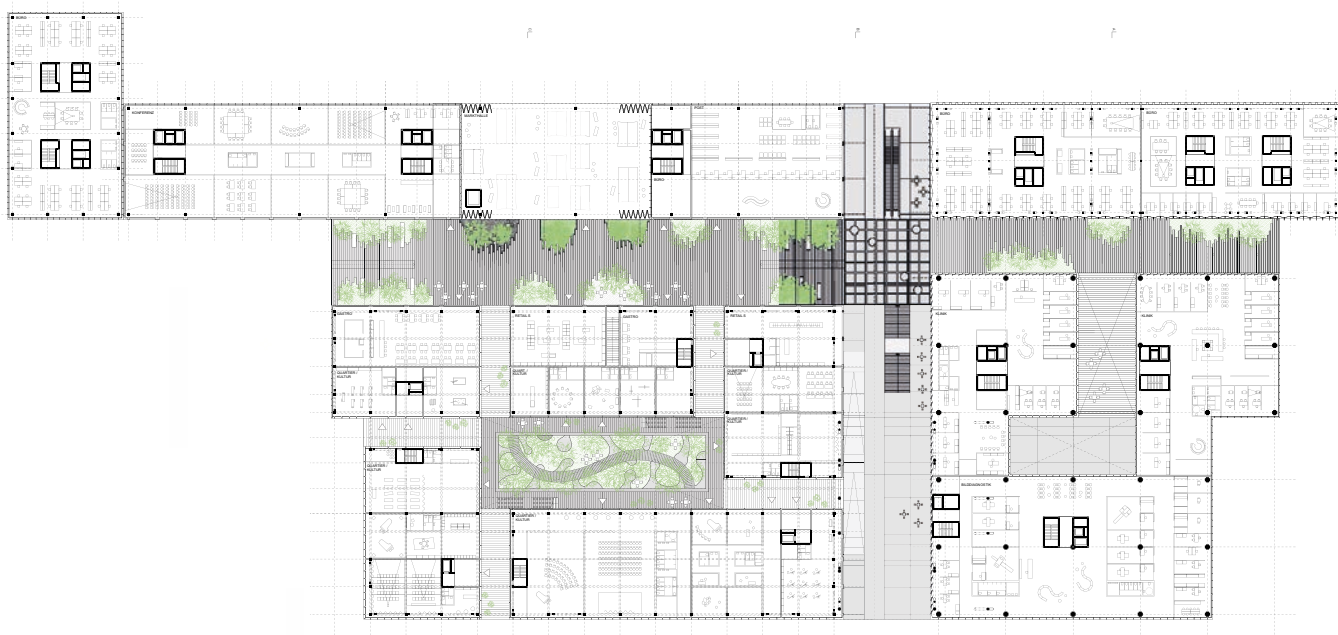
Modellansicht Ost(© Roman Weyeneth)



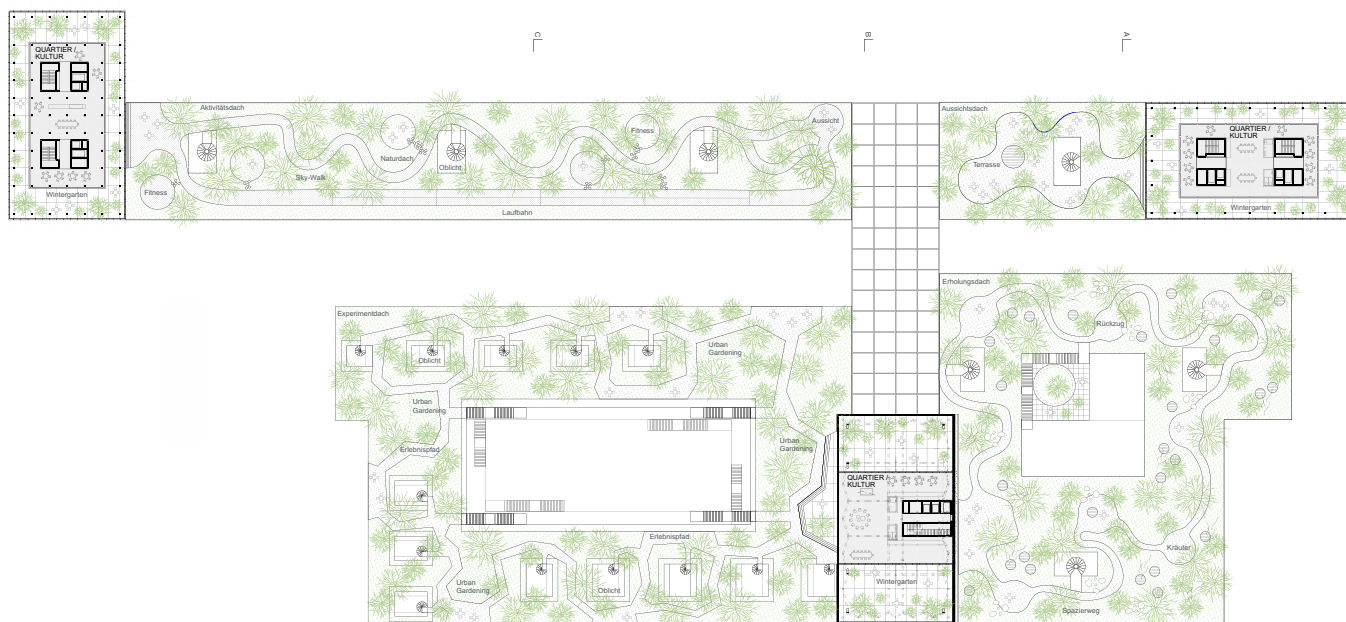
Situationsplan



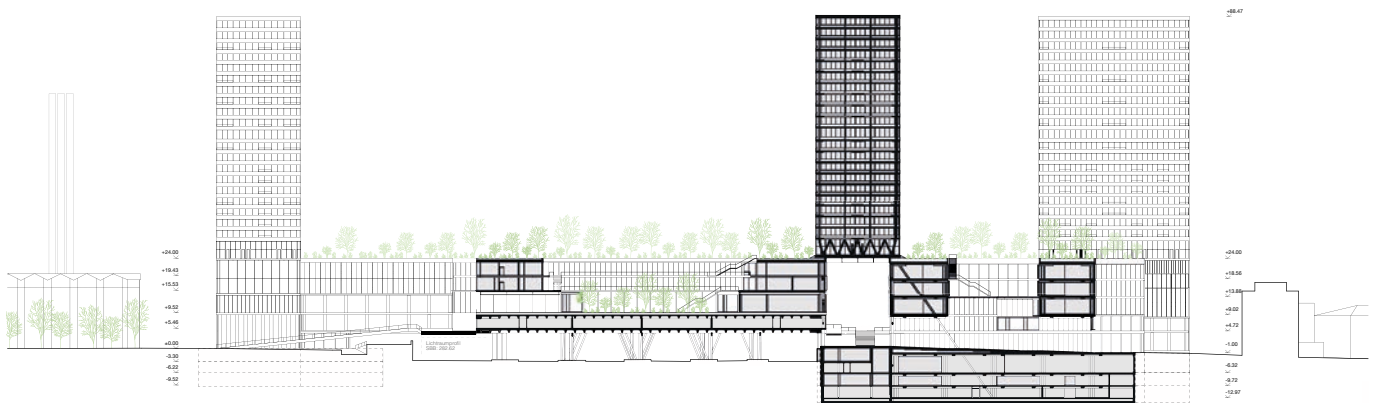
Grundriss Erdgeschoss



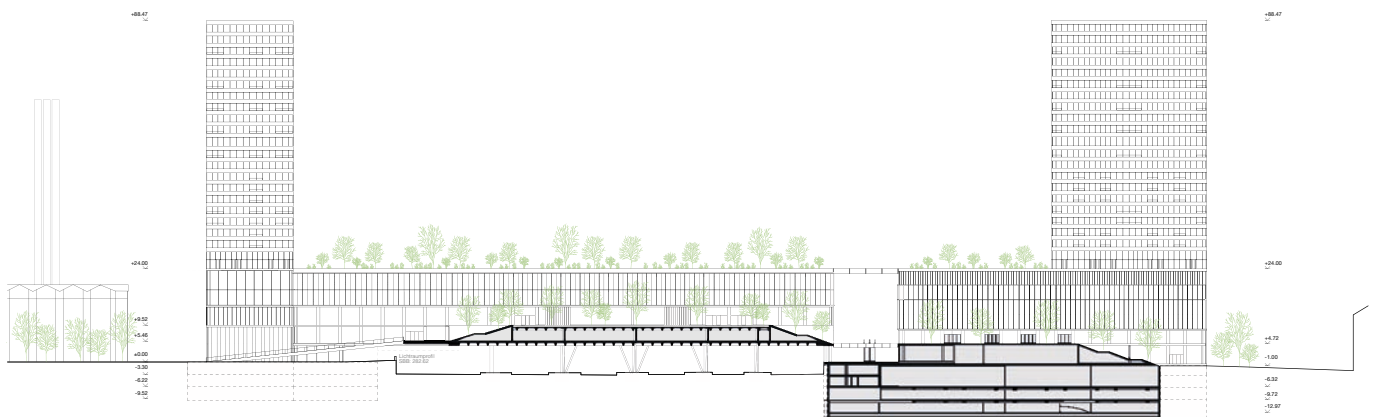
Grundriss 2. OG



Grundriss Dachgeschoss / Park



Schnitt Ost



Schnitt West



Regelgeschoss Hochhaus Ost



Team 03



Städtebau & Architektur (ARGE)

HHF Architekten

Tilo Herlach, Simon Hartmann, Simon Frommenwiler, Francisco Ramos, Cella Hubel, Eva Razloznik, Stefan Jurca, Garen Boghossian

Bjarke Ingels Group

Bjarke Ingels, Matthew Oravec, Jakob Henke, Soren Martinussen, Maximilian Friedmann, Celia Munoz, Oscar Martinez, Heinrich Froel, Karim Daw, Jonatan Hulterström, Jakob Lange

Weyell Zipse Architekten GmbH

Christian Weyell, Kai Zipse, Natalia Podejko, Giulia Romagnoli, Jakob Bittner, Martin Wecke

Landschaftsarchitektur (ARGE)

Robin Winogrand & Studio Céline Baumann GmbH

Robin Winogrand, Céline Baumann, Teresa Pontini

Fachplaner:innen

Systematica s.r.l.

(Mobilität / Verkehrsplanung)

Caterina Randone, Caroline Purps, Rawad Choubassi

Schnetzer Puskas Ingenieure AG

(Bauingenieurwesen)

Tivadar Puskas, Dr. Kevin M. Rahner, Alexander Nikityuk

Kalt+Halbeisen Ingenieurbüro AG

(Gebäudetechnik)

Daniel Raidt, Cyrus Housseini

Cabane Partner Urbane Strategien und Entwicklung GmbH

(Sozialraumplanung)

Philippe Cabane, Sarah Zussy

Oekoskop AG

(Ökologie)

Guido Masé

RISAM AG | Risk & Safety Management AG

(Brandschutz)

Lisa Hugenschmidt

Eine sorgfältige und aufschlussreiche ortsbauliche Analyse dient den Verfasser:innen wesentlichen klärenden Massnahmen des vorliegenden Städtebaus, die sehr überzeugen. Der bestehende Brückenschlag mit dem mächtigen und rein funktionalen Postgebäude – mehr Maschine als Haus – wird in Frage gestellt und an städtebaulich bedeutenden Stellen neu interpretiert und zurückgebaut. Am offensichtlichsten wird dies mit dem Wiedereinführen der «Eilgutstrasse» (neu: Zentralbahngasse) und dem quartierverbindenden Nauentorplatz. Die neue Quartierverbindung vom Gundeldingerquartier zum St. Albanquartier wird auf der Ebene +5.0 mit der Postreitergasse neu geschaffen, im Bereich des gleisüberspannenden Hohlkastens. Somit wird die Verbindung auf der tiefst möglichen Kote erreicht, was zu einer hohen Akzeptanz führt und kurze Rampenbauwerke mit sich bringt. Der neue Gundeldingerplatz und der Postreiterplatz erweitern die Vielfalt öffentlicher Bereiche mit gut proportionierten und angemessen Quartierplätzen.

Das Aufteilen und Zerlegen der verschiedenen Bausteine auf dem Areal entspricht sowohl einer pragmatischen Entwicklungslogik (Etappierung!) als auch einer schlüssigen Strategie zur Klärung einiger stadträumlich diffusen Situationen. Die beiden Blöcke auf der St. Albanseite entstammen bekannten klassischen Typologien, die mit grosser Selbstverständlichkeit zu Stadtbausteinen werden. Das Freispielen des SBB Hochhauses auf der Gundeldingerseite wirkt befreiend und trägt wesentlich dazu bei, dass die volumetrische Erscheinung der Gesamtanlage verringert wird und ein Konglomerat von vier begreifbaren Teilen entsteht. Das neue Postreitergebäude wird aus der Tragstruktur des Bestandes entwickelt und weitergebaut bis eine kräftige und eigenständige Raumschulptur entsteht.

In der architektonischen Umsetzung werden jedoch wenig verständliche Entscheide getroffen, die der städtebaulich überzeugenden Grundkonzeption die Klarheit entziehen: Die volumetrische Ausformulierung der beiden Festlandblöcke und die generische äussere Erscheinung stehen in grossem Widerspruch zur Sorgfalt und zur Präzision der städtebaulichen Setzung. Unklare Raumsituationen und ungelöste Friktionen von Baukörpern schwächen die Selbstverständlichkeit. Auch der an sich wertvolle Ansatz des neuen Postreitergebäudes wirkt in der architektonischen und konstruktiven Umsetzung schematisch und plakativ. Es fehlt an Sensibilität, um diese symbolische Megastruktur mit dem menschlichen Massstab zu verbinden.

Die gesamte neue Anlage ist vielseitig mit den umliegenden Quartieren verknüpft. Die Beziehungen der Baukörper zur Erdgeschossenebene wirken dementsprechend teilweise beliebig. Sie unterstützen die bedeutende Fussgängerebene nur ungenügend, vor allem um die neue Zentralbahngasse und den Nauentorplatz zu aktivieren. Die Qualitäten der Postreitergasse werden im Beurteilungsgremium kontrovers diskutiert.

Die dezidierte Ausbildung des Postreiterplatzes als Auftakt an der Gartenstrasse wird begrüsst, hingegen kann die architektonische Ausprägung nicht überzeugen. Die Dachgärten sind funktional je nach Lage auf ihr jeweiliges

Potential abgestimmt. Hingegen wirkt die partielle Fassadenbegrünung etwas hilflos und verunklarend, sowohl in Bezug auf den Gebäudeausdruck wie auch auf den tatsächlichen mikro- und stadtklimatischen Effekt.

Der Entwurf überzeugt in seiner heterogenen Gesamtkomposition mit einer zentral getrennten Fussgänger- und Velo-Verbindung. Die Nutzungsverteilung ist plausibel, jedoch entsprechend der sehr heterogenen Gesamtkomposition sind die einzelnen Nutzungen und deren Verortung im Gesamtpereimeter teilweise stark konzentriert, was wenig Variabilität und gegenseitige sozialräumliche Belebung zur Folge hat. Die Nutzungen im Festlandteil können nicht von der Frequenz der Fussgängerverbindung Nord-Süd profitieren. Vor allem in den Sockelbauten auf dem Festlandteil wäre eine weitere Klärung wünschenswert. Ausserdem weisen die Retailflächen in diesem Bereich hohe Raumtiefen auf, was einen ungünstigen Zuschnitt (Shopfront) sowie eine eingeschränkte Flexibilität nach sich zieht. Die Adressierung der grössten Einzelnutzung Medical City erfolgt «nur» über die Nauenstrasse und erstreckt sich ab der Ebene 0 über vier Geschosse. Durch die massiven Erschliessungskerne (Treppen/Lifte) werden die Ebenen zudem stark durchschnitten und es ergeben teilweise schwierig zu nutzende Raumgeometrien. Das Bebauungskonzept auf dem Postreiter führt auf der Ebene 1 zu einer starken Schottenbildung, welche in Querrichtung viel «tote» Fassaden generiert und so die Adressierung und Auffindbarkeit der gebündelten Retailflächen einschränkt. Bedingt durch den hohen Anteil an Treppenkernen und Liften werden auf den oberen Ebenen die Nutzungsarten und damit die Flexibilität eingeschränkt. Wohnen auf dem Sockel wird als möglich erachtet, könnte sowohl quantitativ als auch qualitativ jedoch noch aufgewertet werden. Die Wohnungen in den Türmen sind attraktiv, mit je zwei Erschliessungskernen jedoch wenig wirtschaftlich, da die damit zusätzlich gewonnene Nutzfläche im Verhältnis zum Aufwand zu klein ausfällt.

SBB-seitig werden in den unteren Geschossen sehr viele Retail-Nutzungen sowie Flächen für das Quartier vorge schlagen, jedoch lediglich ein Bürogeschoss. Diese Nutzungsverteilung wirkt unausgeglichene. Die Durchführung der Rampe für den Langsamverkehr durch den Sockelbereich des Hochhauses D geht zu Lasten der Geschossfläche – eine Zäsur welche funktional und wirtschaftlich nicht nachvollzogen werden kann. Die Mindestanforderungen von Wohnnutzungen im Hochhaus der SBB sind zweckmässig erfüllt. Es ist erkennbar, dass das Gebäude autonom betrieben werden kann und eine eigenständige Anlieferungssituation vorliegt. Um das Gebäude und auf dem Gleisgarten stehen qualitätsvolle Freiräume zur Verfügung.

Der Vorschlag zeigt ein aus verkehrlicher Sicht überzeugendes Konzept mit guter Durchwegung und Entflechtung der Verkehrsmittel. Für den Fussverkehr sind ebenerdige Verbindungen in Ost-West-Richtung vorgesehen und die Öffnung der Zentralbahngasse schafft einen grossen Mehrwert für die Quartiere St. Alban und Gellert. Gleichzeitig sind attraktive Fussverbindungen in alle Richtungen auf

Niveau 5 vorgesehen. Für den Veloverkehr ist in Ost-West-Richtung eine ebenerdige Passage (analog zum Status Quo) geplant, in Nord-Süd-Richtung ist eine neue Verbindung auf der Westseite des Postreitergebäudes vorgesehen. Diese schliesst auf Seite Gundeli an die Meret-Oppenheim-Strasse und auf Seite Gellert an die Ost-West-Passage an. Die Velorampen sind mit angemessenen Steigungen geplant und gut befahrbar, der Anknüpfungspunkt zwischen Nord-Süd-Verbindung und Ost-West-Verbindung birgt jedoch ein hohes Konfliktpotential. Die Erschliessung für den motorisierten Individualverkehr erfolgt über eine Rampe aus der Gartenstrasse in die Untergeschosse 1 bis 3. Aus der Darstellung der Einstellhallen lässt sich das Vorhandensein eines ausreichenden und funktional logischen Parkplatzangebots ableiten. Für die Anlieferung ist ein durchdachtes Logistikkonzept vorgesehen, das die Ansprüche der verschiedenen Nutzungen berücksichtigt.

Die Angaben zum Brandschutz können nur schwierig nachvollzogen werden. Die Wegführung auf der Ebene des 1. Obergeschosses stellt für die Fluchtwegführung aus den «niedrigeren» Gebäuden eine grosse Chance dar. Die Ausgänge aus den Hochhäusern (notwendige vertikale Fluchtwege) führen im Erdgeschoss nicht unabhängig direkt ins Freie. Horizontale Fluchtweglängen zwischen 35 und 50 m Länge, wie z.B. im Zentrum im Bereich der Haustechnik im 1. Obergeschoss angeordnet, reduzieren zwar die Anzahl Treppenhäuser, schränken aber die langfristige Nutzungsflexibilität ein. Die Zugänge zu den Treppenhäusern im Bereich des Veloparkings im 1. Obergeschoss sind von den Nutzungen (Kaffeebar, Kiosk, Blumenladen usw.) abzutrennen.

Das aufwendige, aber integrale Energiekonzept mit PV-Anlagen mittels Wärmepumpe und Eisspeicher sowie adiabatischen Kühlungen und Spitzenlast Fernwärme weisen erhebliches Optimierungspotential auf. Die teilweise sehr hohen Fensteranteile sind in Bezug auf Nachhaltigkeitsstandards sowie des sommerlichen Wärmeschutzes optimierbar. Die Abluftanlage im Hochhaus mit Nachströmung und Fensterlüftung wurde ebenfalls hinterfragt. Die Zentralen sowie Steigzonen sind prinzipiell beschrieben.

Das Projekt verfügt im Quervergleich über ein überdurchschnittliches Gebäudevolumen und eine überdurchschnittliche Geschossfläche. Die verhältnismässig tiefe Gebäudehüllfläche führt zu einer überdurchschnittlichen Kompaktheit und einem eher tiefen Fassadenanteil. Eher kostenintensiv wird die Auskragung des Hochhauses im Baufeld D eingeschätzt. Ebenfalls weist der Projektbeitrag den höchsten Anteil an Erschliessungsfläche auf, was als problematisch bewertet wird. Insgesamt liegt das Projekt aufgrund der hohen Geschossfläche über dem Durchschnitt, was die Erstellungskosten betrifft. Die Wirtschaftlichkeit wird aktuell wesentlich durch die Baukostensteigerung sowie die generell steigenden Zinsen beeinflusst. Um die Wirtschaftlichkeit des Projektvorschlages positiv beeinflussen zu können, würde es einer grundsätzlichen Überarbeitung der Gebäudekennwerte, Verhältnisse, Anzahl und Grösse der Erschliessungskerne sowie einer Präzisierung der gesamten Nutzungskonzeption und -Verortung bedürfen. Durch die Umsetzung dieser

– teilweise tiefgreifenden – Massnahmen könnte die wirtschaftliche Tragbarkeit gesichert werden.

Die Tragstruktur ist klar strukturiert und nutzt die geometrischen Randbedingungen der Architektur gut. Im Bereich des Reitergebäudes werden die bestehenden Spannweiten übernommen und mittels gebäudehohen Fachwerken in Holz- und Stahlbauweise wirtschaftlich überspannt. Für die Hochhäuser ist eine Holzbeton-Verbundkonstruktion vorgesehen, welche rationell erstellt werden kann. Die Wahl der Baustoffe für die Tragstruktur ist insgesamt nachvollziehbar und effizient. Die Gebäudestabilität wird im Bereich der Hochhäuser über die zentralen durchlaufenden Erschliessungskerne einfach gelöst. Im Bereich des Reitergebäudes wird die Bauwerksstabilität über die Fachwerke und die Deckenscheiben der gestapelten Gebäudekörper gelöst. Die grosszügigen Öffnungen in den bestehenden Hohlkastenträgern werden nachvollziehbar über die Erhöhung der Kastenträger gelöst.

Das vorgelegte und sauber ausgearbeitete Detailkonzept zur Baulogistik wird vom Fachexperten gewürdigt. Besonders positiv zu werten sind die Zwischenabladeflächen auf der Festlandseite, welches zu einer deutlichen Entspannung bei der Umschlagsituation führt. Verschieden positionierte Stellflächen und Materiallager, der hohe Anteil an Vorfabrikation und die klar trennbaren Bauereiche über das gesamte Areal ermöglichen eine verkürzte Bauphase und eine machbare Etappierung.

Der Vorschlag erfüllt die komplexen Nachhaltigkeitsanforderungen im Quervergleich gut. Die Erfüllung des SIA Effizienzpfads Energie 2040 ist möglich durch Bestandserhalt sowie die hohe Stromproduktion. Einschränkungen wirken sich die vergleichsweise unkompakten Baukörper des Reiters aus. Das gilt für die Ressourceneffizienz genauso wie für den Betrieb. Die Auslegung der fassadenintegrierten PV-Anlagen zeigt eine gestalterisch anspruchsvolle Lösung. Die Anforderungen des DGNB sind allgemein gut erfüllt. Im Festlandteil ist aufgrund der hohen Gebäudetiefen je nach Nutzung das Tageslicht nur eingeschränkt vorhanden.

Das Projekt überzeugt hinsichtlich des Themas Klima nur teilweise. Die Durchlüftung in Gleisrichtung ist durch die offenen Nischen zwischen den Baukörpern gegeben und bewirkt damit stadtklimatische Vorteile. Das Thema Begrünung ist jedoch lediglich auf den Dächern des Reiters plausibel thematisiert. Das Beurteilungsgremium könnte sich mehr Wasser oder Grünfläche in den Innenhöfen vorstellen. Der Bestand kann in angemessenen Rahmen erhalten bleiben, die Trennung der Gesamtkonstruktion der Vierendeelträger ist gelöst.

Die Verfassenden präsentieren eine umfangreiche städtebauliche Reparatur, die durch geschickte Operationen sowohl für die Lesbarkeit der ganzen Brücke als auch für die beiden benachbarten Quartiere eine grosse qualitative Aufwertung mit sich bringen könnte. Leider vermögen die volumetrische Schärfung und die architektonische Durcharbeitung die konzeptionellen Entscheide nicht gewinnend zu unterstützen.



Visualisierung



Visualisierung



Modellansicht West (© Roman Weyeneth)



Modellansicht Ost(© Roman Weyeneth)



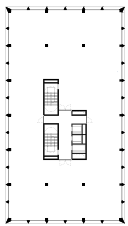
Situationsplan



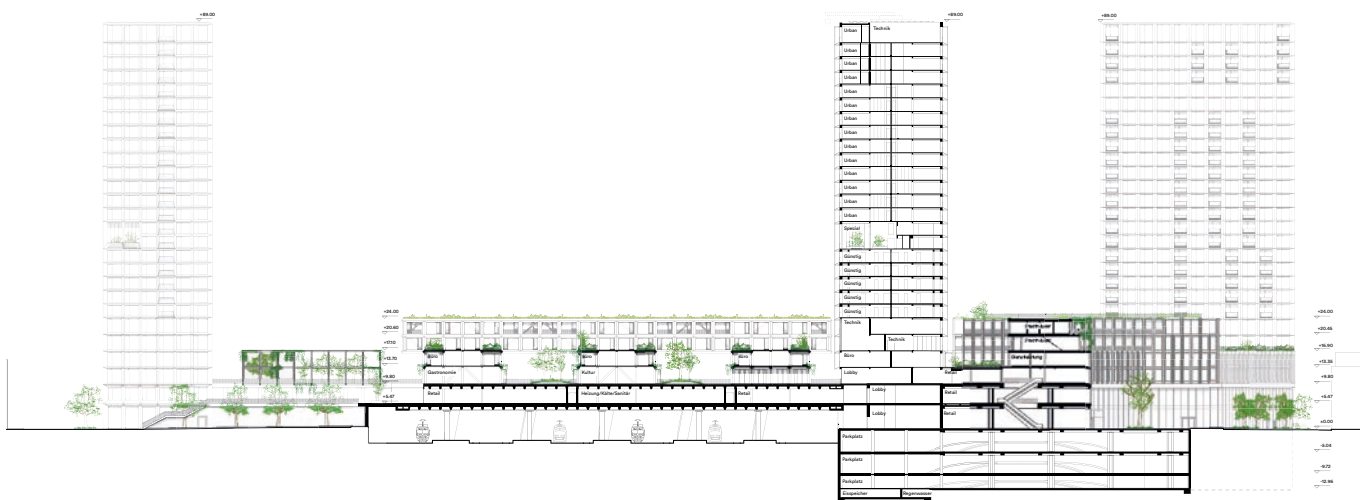
Grundriss Erdgeschoss



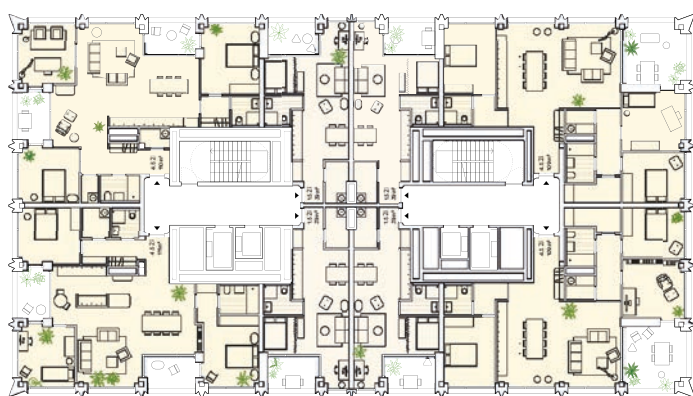
Grundriss 1. OG



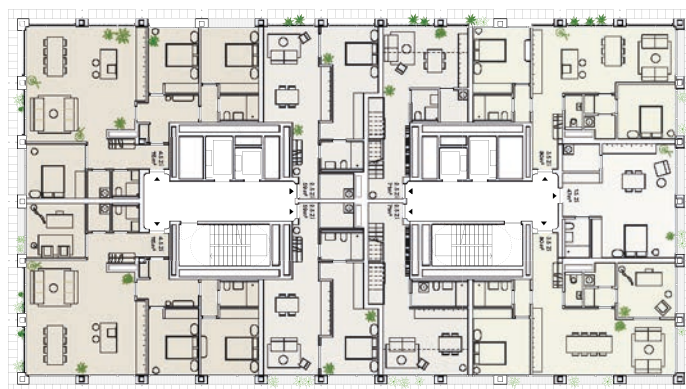
Grundriss 5. OG



Schnitt Ost



Grundriss Hochhaus B



Grundriss Hochhaus C



Team 04



Städtebau & Architektur (ARGE)

Morger Partner Architekten AG

Meinrad Morger, Matthias Welp, Edith Mandel, Thomas Bichel,
Laura Schlipf, Victor Saghattchi

Miller & Maranta AG

Quintus Miller, Paola Maranta, Jean-Luc von Aarburg, Nils-Holger
Haury, Flavio Higelin

WALDRAP AG

Renate Walter, Sebastian Lippok, Martin Wey, Eleana Schmetterer

Landschaftsarchitektur

Lorenz Eugster Landschaftsarchitektur und Städtebau GmbH

Lorenz Eugster, Sebastian Friebe

Fachplaner:innen

Gruner AG

(Mobilität / Verkehrsplanung)

Julia Bernecker

wh-p Ingenieure AG

(Bauingenieurwesen)

Prof. Martin Stumpf, Giuseppe Morlino

Hefti. Hess. Martignoni AG

(Gebäudetechnik)

Oliver Vogel, Olivier Jossen

HSLU Institut für Soziokulturelle Entwicklung & KEEAS AG

(Sozialraumplanung und Arealentwicklung)

Beatrice Durrer, Sabine Friedrich

Transsolar Energietechnik GmbH

(Nachhaltigkeit)

Matthias Schuler

Aegerter & Bosshardt AG

(Brandschutz)

Catarina Kohler, Maximilian Selzer

Emmer Pfenninger AG

(Fassade)

Steffi Neubert

Das Ausgehend von einer sorgfältigen Analyse und einer vertieften Auseinandersetzung der vorhandenen, umliegenden Gegebenheiten, formulieren die Projektverfasser:innen einen identitätsstiftenden Projektentwurf und dem klaren Ziel, die gleisnahen Quartiere miteinander zu verbinden. Geprägt vom Vorbild einer «Pont habité» soll das Wohnen den neuen Stadtbaustein des Nauentor prägen und die Frequentierung zu allen Tageszeiten fördern. Das Volumen des vorliegenden Entwurfes, wird aus verschiedenen städtebaulichen Elementen, wie Platz, Strassenzeile, Höfen und den drei Hochhäusern gegliedert und versucht so, bekannte stadträumliche Situationen und Elemente aufzunehmen. Das Beurteilungsgremium diskutierte diesen Ansatz intensiv und konnte der typologischen Vielfalt und dem architektonischen Ausdruck viel Charme abgewinnen. Durch die Wiederverwendung der bestehenden Fassadenelemente wird das heute im Stadtraum verankerte Bild des «Rostbalkens» beibehalten und in eine neue Architektur transformiert. Während das Zitat aus der Vergangenheit vom Beurteilungsgremium zwar sehr geschätzt wird, gab die einheitliche Fassadengestaltung über das Gesamtvolumen auch Anlass zur Kontroverse – werden mit der Wahl zur Megastruktur die Fehler der Vergangenheit wiederholt? Durch die Wiederverwendung und die Ergänzung der roten Fassadenelemente im Reiterbau und in den Hochhäusern, bleibt nämlich nicht nur die Erinnerung an den Bestand, es entsteht auch eine Grossform, deren Etappierung kritisch entgegengesehen wird.

In Bezug auf die Nutzungen schlagen die Verfasser:innen vor, das Wohnen auf die Hochhäuser, wie auch auf die oberen Etagen des Reiterbaus zu verteilen. Die Büronutzung soll in den unteren Bereichen der Hochhäuser platziert werden. Das Gewerbe wird mehrheitlich an den Erschliessungsadern der Hauptachsen vorgesehen. Der Ansatz, das Wohnen als belebender Puls zu verwenden, wird begrüsst. Auch die Unterschiedlichkeit an den verschiedenen Lagen bietet ein breites Wohnangebot. Es besteht jedoch Skepsis bezüglich der im Reiterbau vorgesehenen Wohnadressen und deren Qualitäten ausserhalb der Öffnungszeiten des Gewerbes. Die Lage der Büros im unteren Bereich der Hochhäuser und der Vorschlag, diese als Wohnreserve vorzusehen, ist eine vielversprechende Strategie.

Die Hauptverbindungsachse befindet sich in Form eines «Stadtplateaus» auf dem bestehenden Trägerniveau des Reiterbaus (2.OG). Grosse Treppen, Lifte und Rampen, führen von beiden Seiten auf diese Ebene hoch und bilden ein Verbindungsnetz in die umliegenden Quartiere. Der vorgeschlagene verbindende Gassenraum wird von gewerblichen Nutzungen begleitet und ist gleichzeitig auch Adresse der darüberliegenden Wohnungen. Dieses Stadtplateau bildet als Zentrum der Grossform ein Quartier über den Gleisen. Die Sackgasse der Nauenstrasse wird aufgelöst und die ursprüngliche Verbindung im Sinne einer Stadtreparatur wieder hergestellt. Obwohl die Idee im Grundsatz als interessant taxiert wurde, zweifelte das Beurteilungsgremium an der Glaubwürdigkeit eines entspannten und gewöhnlichen Quartiers über den Gleisen. Zu hoch oben scheint die so wichtige Verbindung für den täglichen Gebrauch und die Wohnungszugänge entlang der Gewerbeadressen im Gassenraum werden vor allem in ungenutzten Momenten

des Gewerbes hinterfragt. Stark bemängelt werden auch die Proportion sowie die Art der Bepflanzung des Gassenraumes, womit dieser nicht voll zu überzeugen vermag. Begrüsst wird die Wiederherstellung der Verbindung zur Nauenstrasse auf Stadtebene, was die anstehende Entwicklung dieses Stadtteils positiv unterstützen dürfte. So sehr die Verbindung zur Nauenstrasse geschätzt wird, so wenig attraktiv scheint der entstehende gedeckte Galerie-Raum unterhalb der Hochhäuser. Er erinnert an ungenutzte Passagen, welche an anderen Stellen in der Stadt eine unrühmliche Rolle spielen. Die Umsetzbarkeit einer notwendigen, ständigen Bespielung der Passage wird vom Beurteilungsgremium infrage gestellt. Die beiden Hochhäuser auf der Grossbasler Seite verankern sich mit dem Reiterbau. Ihre Adressen befinden sich innerhalb des Sockels. Demgegenüber versuchen die Verfasser:innen, das SBB-Hochhaus auf der gegenüberliegenden Gleis-Seite loszulösen, was jedoch nicht eindeutig gelingt. Die volumetrische Nähe von Reiterbau und SBB-Hochhaus verunklart die dortige Situation. Eine klarere Trennung wäre wünschenswert. Sie dürfte die Adressierung und die Zugänglichkeit auf Gundeldinger Seite verbessern.

Auf der Hauptebene (+9.0 m) werden drei Freiraumtypologien vorgeschlagen: Strasse, Platz und Höfe. Die Strasse wirkt beengend, Konflikte scheinen absehbar, wenn tatsächlich eine belebte «Einkaufsstrasse» mit entsprechender Anlieferung und Aufenthalt entstehen soll. Der grosszügig dimensionierte Platz wirkt durch die Stützen und das Tragraster mehr wie ein Innenhof, die frei anzueignenden Wohnhöfe stehen in Kontrast zu der angrenzenden Büronutzung. Die an der Aussenfassade umlaufenden eher kleinen Pflanzen wirken beinahe grotesk im Verhältnis zu den grossen Volumen. Die Dreiteilung der Dachflächen mit ihren unterschiedlichen Lebens- und Aneignungsräumen ist hingegen gut nachvollziehbar.

Die Verfasser:innen legen eine überzeugende Nutzungsallokation und sozialräumliche Durchmischung sowie klare Adressierung und Auffindbarkeit innerhalb des gesamten Perimeters vor. Die Veloverbindung und Veloparkplätze im 1. Obergeschoss werden separat geführt. Mit der zusätzlich darüberliegenden Ebene für den Fussverkehr entstehen grosse Höhenversätze. Die an die Passage angegliederten Retail- und Gewerbeflächen sind von gutem Zuschnitt, profitieren von der klaren Wegführung und generieren damit die gewünschte Frequentierung. Die Medical City mit prominentem Empfang im Innenhof liegt auf Ebene 2. Die Raumaufteilung/-tiefen für Klinik und Verwaltung ist gut gewählt. Die wenigen, aber präzise gesetzten Erschliessungskerne sind schlüssig und die damit erschlossenen Nutzflächen versprechen die angestrebte Nutzungsflexibilität. Im Postreiter werden die schwer zugänglichen Flächen auf der Ebene 1 konsequent mit Nebennutzungen belegt. Entlang der Peter Merian-Brücke, der Hochstrasse sowie der Magistrale erscheinen die Nutzungsanordnungen logisch und tragen massgeblich zur Belebung bei. Die Verortung von Wohnnutzungen sorgt zusätzlich für Belebung auf dem Postreiter. Die Wohntürme mit nur je einem Erschliessungskern versprechen eine gute Wirtschaftlichkeit. Die Wohnungsgrundrisse entsprechend den geforderten unterschiedlichen Qualitäten.

Das Hochhaus der SBB soll möglichst losgelöst und eigenständig sein. Der Sockelbereich weist einen hohen Anteil an Arbeitsnutzungen auf, was negativ auf die Wohnnutzung schlägt. Dazugehörige FM-Flächen sind nachgewiesen. Die geforderte und gewünschte Fläche an Wohnnutzungen wird jedoch nicht eingehalten. Aus dem Projekt kann ausserdem nicht herausgelesen werden, wie Erstellung und Betrieb des Gebäudes sowie deren Anlieferung separat vom restlichen Ensemble erfolgen kann.

Das Planungsteam schlägt eine auf den Fuss- und Veloverkehr ausgerichtete Erschliessung vor, welche die Bedürfnisse des Individualverkehrs wie auch des Lieferverkehrs nicht ausser Acht lässt. Die neue Passage zwischen Centralbahnstrasse und Gellert schafft einen attraktiven neuen Zugangspunkt. Die Durchwegung für Fussgänger:innen innerhalb des Postreitergebäudes erfolgt auf Niveau 6 und ist über diverse Zugänge sichergestellt, die den zu überwindenden Höhenunterschied nicht zu kaschieren mögen. Für den Veloverkehr sind sowohl in Ost-West- wie auch in Nord-Süd-Richtung attraktive Verbindungen vorgesehen. Der motorisierte Individualverkehr erreicht die vorgesehenen Parkplätze über eine Rampe aus der Gartenstrasse. Dabei werden in vier Untergeschossen deutlich mehr Parkplätze ausgewiesen als gefordert, worauf verzichtet werden könnte. Der Lieferverkehr auf Seite der Gartenstrasse (Festlandteil) ist gut gelöst (eigener Rangierbereich, wenige Konfliktpunkte), die Anlieferung für den Postreiter lässt einige Fragen offen. So ist einerseits die Zufahrt ab der Peter-Merian-Brücke nicht bzw. nur schwer realisierbar. Andererseits führt die Abfahrt über die kombinierte Velo- und Lieferverkehrsrampe zu Konflikten.

Die Angaben zum Brandschutz können nur schwierig nachvollzogen werden. Die Wegführung auf der Ebene des 2. Obergeschoss stellt für die Fluchtwegführung aus den «niedrigeren» Gebäuden jedoch eine grosse Chance dar. Die Anzahl der notwendigen vertikalen Fluchtwege ist zu überprüfen und die Zugänglichkeit für die Feuerwehr zu klären. Ein viertes Geschoss unter Terrain würde ausserdem brandschutztechnischen Mehraufwand in Bezug auf das Rauchmanagement bedeuten. Horizontale Fluchtweglängen (z.B. 1. Obergeschoss) zwischen 35 und 50 m Länge reduzieren zwar die Anzahl Treppenhäuser, schränken aber die langfristige Nutzungsflexibilität ein.

Das Energiekonzept mit PV-Anlagen auf Dach und Fassade, Fernwärme, Freecoolingkälte ist sehr allgemein gehalten. Die technischen Anlagen sowie Steigzonen sind generell beschrieben. Die mehrheitlich optimierten Fensteranteile bilden eine gute Basis für Nachhaltigkeitsstandards und den sommerlichen Wärmeschutz.

Das Projekt verfügt im Quervergleich über ein überdurchschnittliches Gebäudevolumen, die grösste Geschossfläche und auch über eine überdurchschnittliche Gebäudehüllfläche. Die erhöhte Gebäudeabwicklung und der erhöhte Fassadenanteil wirken sich steigend auf die Gesamtkosten aus. Als eher kostenintensiv werden die umlaufenden Balkonschichten eingeschätzt. Insgesamt liegt das Projekt aufgrund der hohen Geschossfläche und Abwicklung über dem Durchschnitt, was die Erstellungskosten betrifft. Um die Wirtschaftlichkeit und damit die Tragbarkeit für

Veranstalterinnen und die künftigen Mietenden zu sichern, würde es einer grundsätzlichen Verbesserung der Gebäudekennwerte, Reduktion der Erschliessungs- und Aussengeschosslflächen sowie eine Reduktion der Baukosten erfordern.

Das Tragwerkskonzept überzeugt durch seine Einfachheit. Der Bestand wird wo immer möglich weitergenutzt und verstärkt. Dieses Grundkonzept ist überzeugend und konsequent umgesetzt. Im Bereich des Reitergebäudes werden mittels einfachen Schrägstützen im Niveau 05 wirtschaftliche Spannweiten für ein rationelles Deckensystem bestehend aus einer Holzbetonverbunddeckenkonstruktion mit Holzstützen geschaffen. Das gleiche Deckensystem mit Betonstützen wird auch für die Tragstruktur im Hochhaus verwendet, was einen hohen Wiederholungsfaktor ermöglicht. Die Gebäudestabilität ist einfach über die jeweiligen Erschliessungskerne und im Bereich des Reitergebäudes zusätzlich über die Deckenscheiben an das Festlandgebäude gelöst. Das gewählte Tragwerkskonzept ermöglicht einen rationalen Bauablauf sowie eine flexible Nutzung der Räume.

Eindeutige Details zur Baulogistik und der Etappierung des Baus waren aus den abgegebenen Unterlagen bedauerlicherweise nicht ersichtlich. Die Etappierung scheint jedoch möglich.

Das Projekt erfüllt die Anforderungen an die Nachhaltigkeit grundsätzlich gut. Die Erfüllung des SIA Effizienzpfads Energie 2040 ist knapp möglich durch Bestandserhalt und durch die kompakten Baukörper. Einschränkend wirkt sich die (zu) geringe Stromproduktion mit PV aus. Die in den Fassaden dargestellten PV-Anlagen sind durch die Brises Soleil verschattet. Der Ansatz der Weiternutzung der Fassadenstruktur des Bestandesbaus stellt einen ansprechend gelösten Ansatz der Weiternutzung nicht nur von Tragstrukturen dar. Die Anforderungen des DGNB sind allgemein gut erfüllt. Die Innenhöfe haben durch die Nischen zwischen den Baukörpern und die Möglichkeit der Durchlüftung in Gleisrichtung eine hohe Aufenthaltsqualität. Die Themen Wasser und Grün sind für die Innenhöfe kaum aufgenommen. Beschattung wird garantiert durch die Baukörper.

Insgesamt besticht das Projekt durch sehr interessante Ansätze, einer beachtlichen Bearbeitungstiefe und einer sehr klaren architektonischen Haltung. Durch die sorgfältige und detaillierte Analyse der bestehenden Struktur wird eine glaubhafte Wiederverwendung der aufgezeigten Bauteile dargestellt. Der Vorschlag, den Reiterbau mit der Wohnnutzung zu prägen, hebt das Projekt von den anderen Entwürfen ab und wird als interessanter Entwurfsansatz intensiv diskutiert. Leider überzeugt die entstehende Dichte an verschiedenen Stellen räumlich, wie auch bezüglich Frequentierung nicht. Der grösste Zweifel gegenüber dem vorliegenden Entwurf, werden der Lage der Erschliessung auf dem 2. Obergeschoss, wie auch den zurückhaltenden «Erschliessungs-Toren» auf dem Stadtniveau entgegengebracht. Zu steil und zu lang wirken die aufgehenden Treppen, womit dem vorgeschlagenen Stadtplateau eine direktere Zugänglichkeit leider fehlt.



Visualisierung



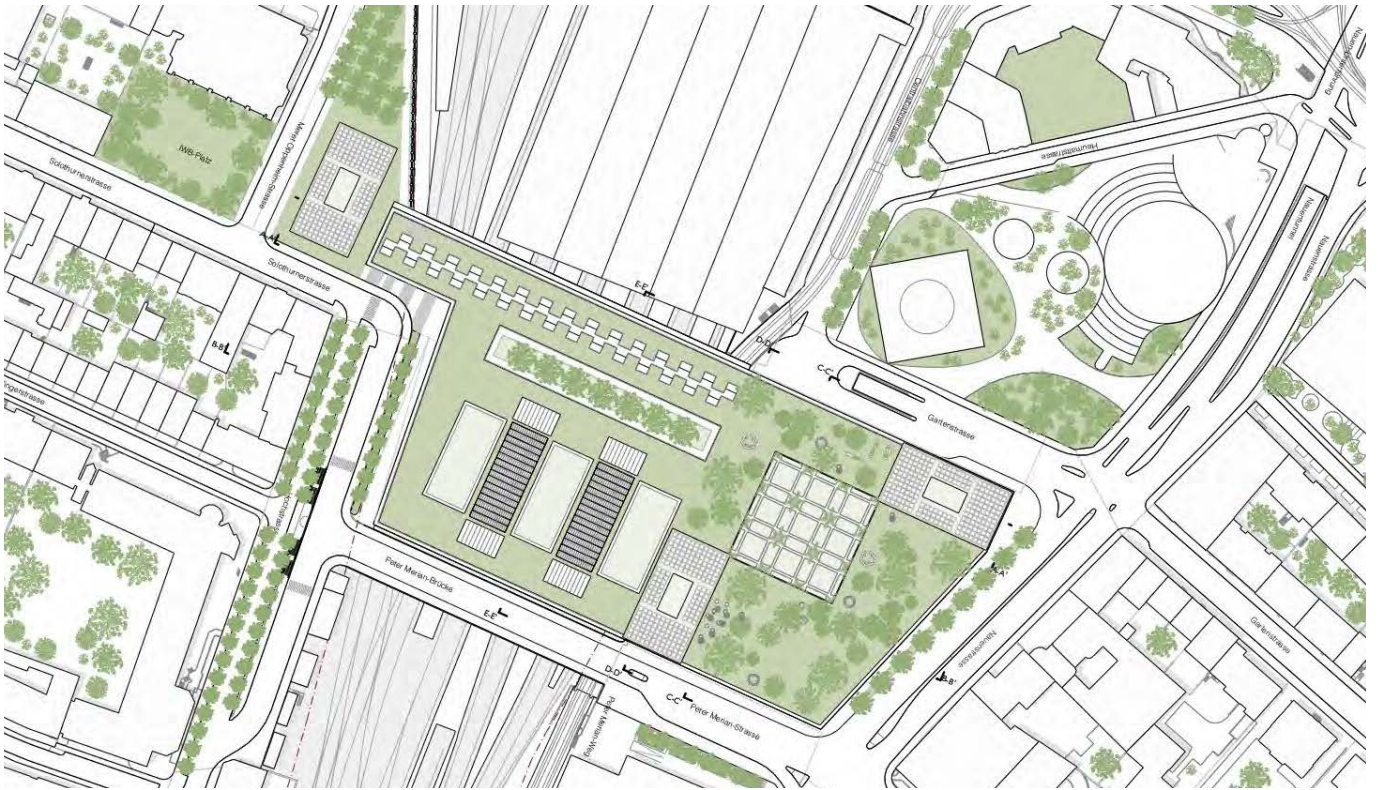
Visualisierung



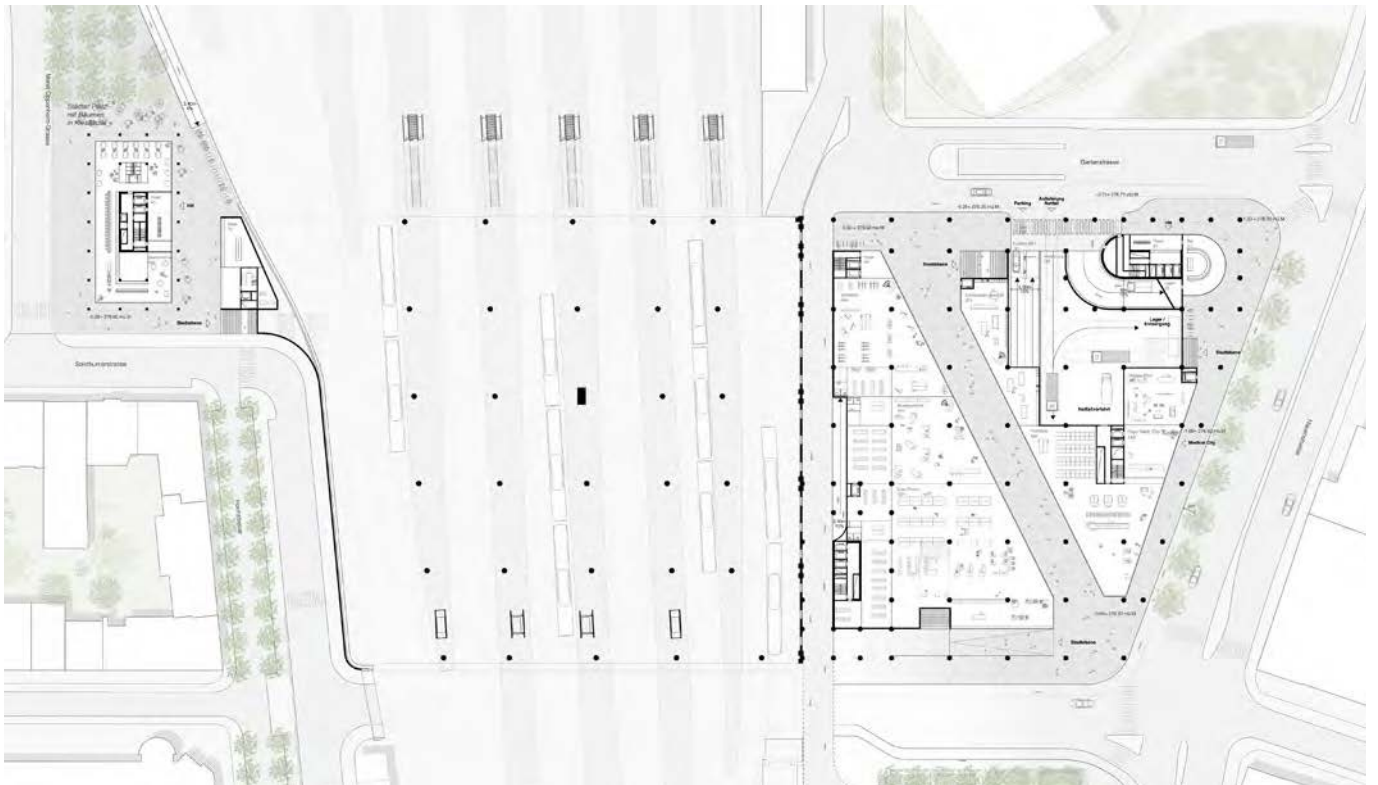
Modellansicht West (© Roman Weyeneth)



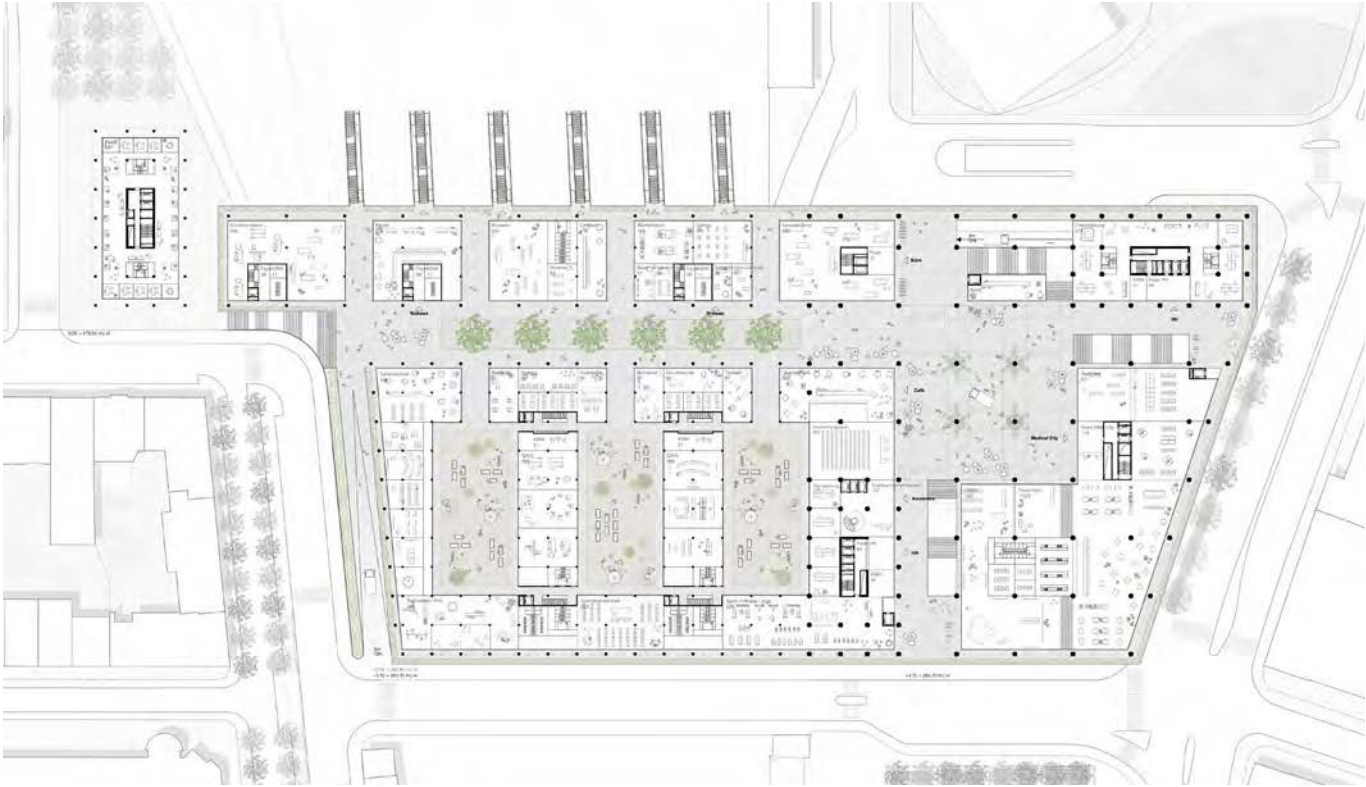
Modellansicht Ost(© Roman Weyeneth)



Situationsplan



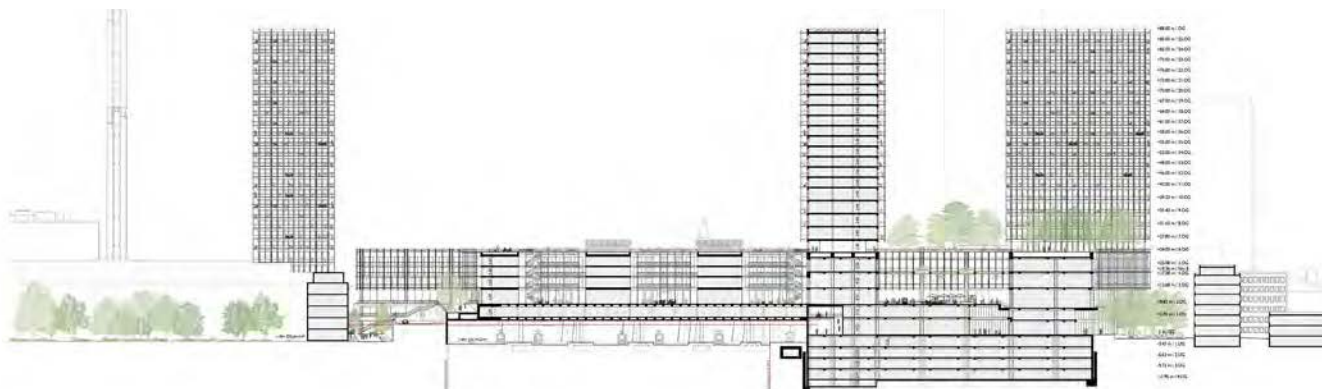
Grundriss Erdgeschoss



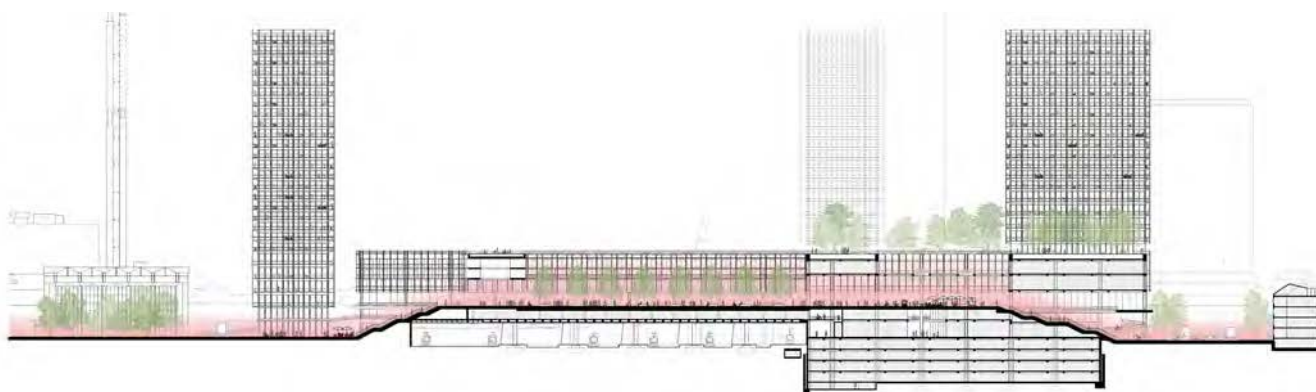
Grundriss 2. OG



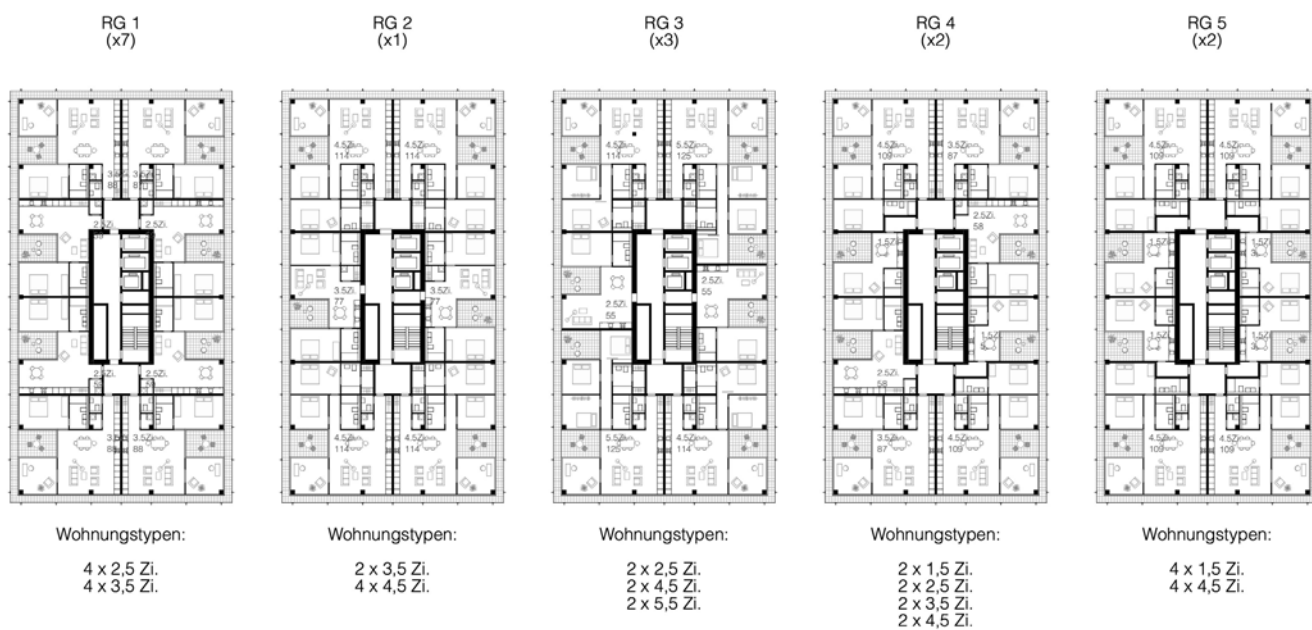
Grundriss 6. OG



Schnitt Ost



Schnitt West



Grundrisse Hochhäuser



Team 05



Städtebau & Architektur (ARGE)

Nissen Wentzlaff Architekten BSA SIA AG

Daniel Wentzlaff, Nicola Giannoni, Rahel Güntert, Vicky Bali, Yang Zhong, Guilherme Adao, Felix Franke, Lara Gomes, Barbara Koren, Remo Kessler

Degelo Architekten

Heinrich Degelo, Philipp Popp, Florian Walter, Moritz Scheufele

SAGA Salome Gutscher Architektur

Salome Gutscher, Marco Cassagrande

Landschaftsarchitektur

BRYUM GmbH

Michael Oser, Daniel Wolf

Fachplaner:innen

Büro für Mobilität AG

(Mobilität / Verkehrsplanung)

Daniel Baehler

B+G Ingenieure Bollinger und Grohmann GmbH

(Bauingenieurwesen)

Manfred Grohmann, Herbi Jauhari

Amstein + Walthert AG

(Gebäudetechnik)

Patrik Stierli, Mario Kuvac, Patrik Füglistaler

Denkstatt sàrl

(Sozialraumplanung)

Ben Pohl

Zirkular GmbH

(Zirkuläres Bauen)

Andreas Oefner

RISAM AG

(Brandschutz)

René Wölfl, Thomas Plattner

Der Entwurf ist einfach nachvollziehbar und in seiner inneren Struktur angenehm übersichtlich. Die städtebauliche Grossform ist, wie vom Bebauungsplan vorgezeichnet, als eine architektonische Einheit formuliert: aus dem horizontalen, die Geleise überspannenden Körper wachsen die drei Türme. Die so artikulierte Figur kann deshalb als selbstverständlich und unaufgeregt bezeichnet werden. Sie erscheint wohl auch deshalb als sehr selbstverständlich und irgendwie vertraut, weil sie in ihrer einheitlichen Gestaltung über ein nur leicht variiertes Raster sehr stark an städtebauliche Grossprojekte der Nachkriegsmoderne, wie wir sie aus vielen europäischen Städten kennen, erinnert. Irgendwie glaubt man sie zu kennen (nicht zuletzt von der heutigen Situation am Nauentor). Da liegt vielleicht aber auch ein bisschen das Problem. Diese vertraute Bild ist zwar sehr elegant, es wirkt aber auch etwas monoton und hermetisch. Entsprechend gross ist die Herausforderung, sich von aussen ins Innere der Anlage zu versetzen und plausible Zugänge in diese Grossform hinein zu formulieren.

Denn das Projekt verfügt in seinem Innern eigentlich über ein Angebot an grosszügigen öffentlichen Räumen: es gibt einen langgestreckten Innenhof und auf dem Dach einen grossen Garten. Die Verfasser:innen sprechen in Bezug auf diese Orte von klassischen urbanen Räumen wie Platz und Park. Und sie vergleichen diese mit öffentlichen Plätzen in der Basler Innenstadt (etwa dem Münsterplatz) und stellen so einen konzeptionellen typologischen Bezug zum Kontext her. Die Besonderheit (und gleichzeitig der fundamentale Unterschied zu den historischen Referenzen) der im Projekt vorgesehenen Räume ist allerdings, dass sie in beträchtlicher Höhe über dem natürlichen Stadtniveau liegen. Und da liegt wohl auch ein wesentliches, weiteres Problem des Entwurfs: der architektonisch, räumliche Aufwand, den Stadtplatz auf +9.0 m Höhe zu erreichen (u. A. zu steile Velorampen!), erscheint als unverhältnismässig gross und ist für die Besucher:innen wohl nicht so selbstverständlich zu leisten, wie es die Verfasser:innen beschreiben. Die Verbindung mit den angrenzenden Quartieren bleibt schwierig.

Besonders deutlich wird dies auf der Seite an der Nauenstrasse. Hier wird eine riesige Rampe, gleichsam an das Gebäude angeschüttet, zur Überwindung des Höhenunterschieds vorgeschlagen. Stadträumlich erscheint diese Massnahme als höchst problematisch. Auch die daraus folgende Abschottung der dahinter liegenden Innenräume stellt einen wesentlichen Nachteil dieser Anordnung dar und verstärkt den Eindruck einer urbanen «Problem-Ecke». Die Rampe auf der Gundeldinger Seite wirkt dagegen räumlich plausibel.

In jedem Fall bleiben Zweifel, was die Belebung und Besspielung des grossen Freiraums im Innern des horizontalen Baukörpers anbelangt. Die Bilder zeigen zwar angenehm proportionierte und atmosphärisch ansprechende Räume, dass sie an diesem Ort aber wirklich so wie auf den Bildern funktionieren, muss aufgrund ihrer abgehobenen Lage sowohl aus logistischen als auch aus soziologischen Gründen bezweifelt werden. In Bezug auf die Nutzungsverteilung sind die Zuordnungen innerhalb der Anlage klar und nachvollziehbar. Von Seiten der Auftraggeberinnen wird

allerdings bemängelt, dass der Wohnanteil gesamthaft etwas zu gering und aufgrund der ausschliesslichen Anordnung in den Türmen allenfalls zu wenig divers ist. Die Flexibilität der gesamten Nutzflächen im horizontalen Teil ist aufgrund der über weite Strecken erhaltenen grossmassstäblichen Tragstruktur des Bestands gegeben

Architektonisch machen die Verfasser:innen diese bestehende Struktur zum Leitmotiv ihres architektonischen Entwurfs und inszenieren das leicht variierte Raster der unterschiedlichen Teile (Festlandteil und Reiter) sowohl im Innern als auch als Projektion auf den Fassaden. Sie sprechen dabei vom Ausdruck eines «robusten Regals». Dieses Bild des industriellen Regals wird mit einer starken Präsenz von Pflanzen und Naturelementen angereichert und kontrastiert. Sowohl auf den Rampen wie auch im Hof und dann ganz besonders auf dem Dach, aber teilweise auch an den Fassaden wächst das Grün. Gemäss den technischen Berichten kommt dies der ökologischen Performance des Gesamtprojekts durchaus zugute. Allerdings muss man sich an einigen Stellen fragen, ob die Bepflanzung und Begrünung auch wirklich in der dargestellten Masse gelingen kann.

Die Auftraggeberinnen attestieren dem Projekt eine zweckmässige Nutzungsallokation- und Verteilung mit mehrheitlich sinnvoller Clusterung und guter sozialer Durchmischung. Die Adressierung und Auffindbarkeit im Perimeter sind demgegenüber von unterschiedlicher Qualität. Im Festlandteil sind die Retail- und Gewerbeflächen stark verzettelt, wodurch sich die Kundenströme (Frequenzierung) nur schwer bündeln lassen.

Die Nutzung von Medical City erstreckt sich über fünf Geschosse im gesamten Perimeter, auf der Festlandseite mit grossen Raumtiefen, wenig Licht und somit ohne die geforderte Nutzungsflexibilität. Durch die (zu) wenigen und unpräzise gesetzten Erschliessungskerne gilt das gleich auch für die Büro- und Dienstleistungsflächen, denen es aufgrund der Raumaufteilung/-tiefen ebenfalls an Flexibilität fehlt. Im Postreiter werden die schwer zugänglichen Flächen auf der Ebene 1 konsequent mit Nebennutzungen belegt, welche entlang der Hochstrasse mit sinnvollen Nutzungen ergänzen werden. Die Belebung der Magistrale erfolgt über die Besspielung des Innenhofs und eine grosse Vielfalt an publikumsorientierten Nutzungen. Die Wohntürme mit nur je einem Erschliessungskern versprechen eine gute Wirtschaftlichkeit, wenngleich der enge Stützenraster wenig Flexibilität für Veränderung bietet. Die Arbeitsnutzungen werden deutlich überschritten, während die Wohnnutzungen hinter den geforderten Geschossflächen zurückliegt.

Das Hochhaus SBB hängt mit dem Gesamtprojekt zusammen und funktioniert nicht autonom. Spezifisch erkennbar erscheint es im 4.Obergeschoss, Büronutzungen vermischen sich im Gesamtareal, was nicht der Aufgabenstellung entspricht. Der Anteil an Arbeitsnutzungen ist hoch. Die geforderte und gewünschte Fläche an Wohnnutzungen wird nicht eingehalten. Aus dem Projekt kann nicht herausgelesen werden, wie die Anlieferung des Gebäudes erfolgt.

Das Planungsteam skizziert hinsichtlich Erschliessung einige sinnvolle Ansätze, die jedoch nicht bis ins letzte Detail zu überzeugen vermögen. Die Durchwegung für den Fussverkehr ist grundsätzlich gelungen. Sie erfolgt hauptsächlich auf Niveau 06 – der starke Höhenunterschied kann über Rampen und Treppen aus allen Richtungen überwunden werden. Die angebotenen Veloverbindungen erfüllen grundsätzlich die gestellten Anforderungen, wobei die gewählte Anbindung der Nord-Süd-Verbindung auf Seite Gellert an die Nauenstrasse nicht optimal erscheint und die Konfliktfreiheit zwischen Velo- und Fussverkehr im Bereich des Postreiters nicht gewährleistet ist. Veloabstellplätze sind in allen Gebäudeteilen nachgewiesen. Die Rampe ab der Gartenstrasse für den motorisierten Individualverkehr und den Lieferverkehr wird neu angeordnet, um den Ansprüchen gerecht zu werden und sie für die vorgesehene Nutzung zu optimieren. Dies ist zweckmässig und führt zu einer günstigen Anordnung und Flächenaufteilung in den Untergeschossen. Die Anforderungen an den motorisierten Individualverkehr sowie an den Lieferverkehr werden erfüllt.

Die Angaben zum Brandschutz sind mehrheitlich nachvollziehbar. Insbesondere die Wegführung auf dem Stadtplatzebene (2. Obergeschoss) stellt für die Fluchtwegführung aus den «niedrigeren» Gebäuden eine grosse Chance dar. Die Ausgänge aus den Hochhäusern (notwendige vertikale Fluchtwege/Treppenhäuser) führen im Erdgeschoss über die Eingangshallen, was mit den Plänen teilweise im Widerspruch steht. Die Ausgänge aus den notwendigen vertikalen Fluchtwegen (Treppenhäusern) sind je Ebene entsprechend zu klären.

Das innovative Energiekonzept mit PV-Anlagen auf dem Dach und den Fassaden, einer Grundlastheizung/-Kühlung mit einem Erdsonden-Energie-Ring sowie einer Spitzenlastabdeckung mittels Fernwärme weist noch Optimierungspotential auf. Die Zentralen und Steigzonen sind prinzipiell dargestellt und plausibel. Die reine Abluftanlage im Hochhaus mit Nachströmung und Fensterlüftung wird kritisch hinterfragt. Die mehrheitlich optimierten Fensteranteile bilden eine gute Basis für Nachhaltigkeitsstandards und den sommerlichen Wärmeschutz.

Im Quervergleich verfügt das Projekt über die tiefsten Geschoss- und Gebäudehüllflächen. Daraus resultiert eine gute Kompaktheit, welche zum tiefsten Fassadenanteil und zu tiefen Kosten führt. Trotz der tiefen Geschossfläche verfügt das Projekt über einen auffällig hohen Anteil an Aussengeschoss- und Erschliessungsflächen. Insgesamt verfügt das Projekt, aufgrund der auffällig tiefen Geschoss- und Fassadenfläche, über die im Quervergleich tiefsten Erstellungskosten. Die geforderte Geschossfläche in Bezug auf das Wohnen wird nicht erfüllt. Im Weiteren wird die Wirtschaftlichkeit massgebend durch die Baukostensteigerung, sowie die generell steigenden Zinsen beeinflusst. Um die Wirtschaftlichkeit positiv beeinflussen zu können bzw. um die wirtschaftliche Tragbarkeit sicherzustellen, würde es eine Reduktion der Aussengeschossflächen, eine Überprüfung der Hybridbauweise inkl. Raster, eine Erhöhung des Wohnanteils sowie eine grundsätzliche Optimierung des Nutzungsmixes benötigen.

Das Konzept der Tragstruktur basiert auf dem nachhaltigen Grundsatz die bestehende Tragstruktur wo immer möglich zu belassen und weiterzuentwickeln. Im Fall des Reiter-Gebäudes werden die grossen Spannweiten des Bestands mit den neuen Aufbauten übernommen und mit einem wirtschaftlichen statischen System fortgesetzt. In den Hochhäusern wird eine effiziente Holzbeton-Verbundkonstruktion um die massiven Erschliessungskern in Beton vorgesehen. Die Gebäudestabilität wird in den Hochhäusern über die Erschliessungskerne und im Reitergebäude über die Deckenscheiben, welche die Kräfte an das Festlandgebäude abgeben, gewährleistet. Der horizontale und vertikale Lastabtrag ist konsequent durchlaufend organisiert was eine Materialreduzierte Tragstruktur ermöglicht. Es ist jedoch nicht erkennbar, wie die Kastenträger im Bereich des Reitergebäudes durchdrungen werden. Die gewählte Materialisierung ist wirtschaftlich und durch die grossen Spannweiten entstehen flexibel nutzbare Räume.

Die konzeptionelle Weiterentwicklung des Konzepts im Hinblick auf die wiederverwertbaren Betonelemente sowie die ausführlich dokumentierten bauphysikalischen Massnahmen werden vom Fachexperten positiv bewertet und zeigen eine plausible Grundlage für den Bauablauf und die Etappierung des Gesamtensembles aus auf.

Das Projekt erfüllt trotz einiger Herausforderungen die komplexen Nachhaltigkeitsanforderungen gut, insbesondere durch das synergetische Energiekonzept und den Einsatz von Photovoltaik in den Brüstungen der Türme. Die Erfüllung des SIA Effizienzpfads Energie 2040 wird knapp möglich durch den Erhalt des Bestands sowie durch die Verwendung von kompakten Baukörpern. Dabei werden auch Fassadenbauteile des heutigen Bestands integriert, was sich einschränkend auf die Stromproduktion mit PV auswirkt. Stadtklimatisch profitiert das Projekt von der intensiven Begrünung der Dächer des Reiters und des Festlandteils und sorgt dabei für ein angenehmes Mikroklima. Allerdings schränkt die Darstellung der Freiflächen als begehbarer Parklandschaft die Fähigkeit der Dächer als Retentionsfläche ein. Einziger Wermutstropfen ist die Tatsache, dass eine gute Durchlüftung der Innenhöfe nicht gegeben ist. Insgesamt kann das Projekt als vielversprechender Schritt in Richtung Nachhaltigkeit betrachtet werden.

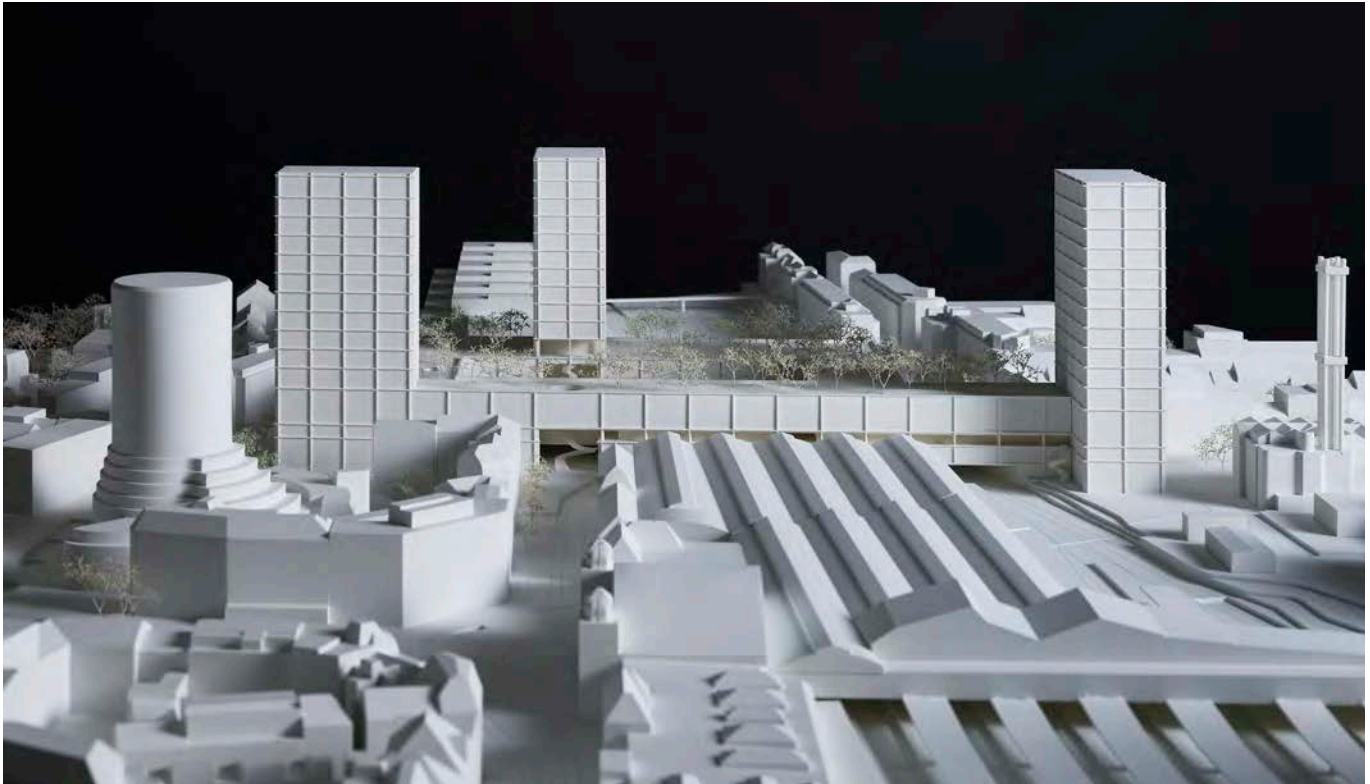
Der Entwurf ist wohltuend einfach und in seiner inneren Struktur angenehm übersichtlich. Die städtebauliche Grossform wird gekonnt als architektonische Einheit formuliert und weisst in verschiedensten Teilbereichen interessante und vielversprechende Ansätze auf. Es stellt sich jedoch im Grundsatz die Frage, ob die moderne Grossform über den Geleisen topografisch und ökologisch so überformt werden kann, dass sie langfristig zu einem natürlichen Teil der Stadt wird? So schön das Versprechen ist, bleiben dem Beurteilungsgremium doch auch fundamentale Zweifel.



Visualisierung



Visualisierung



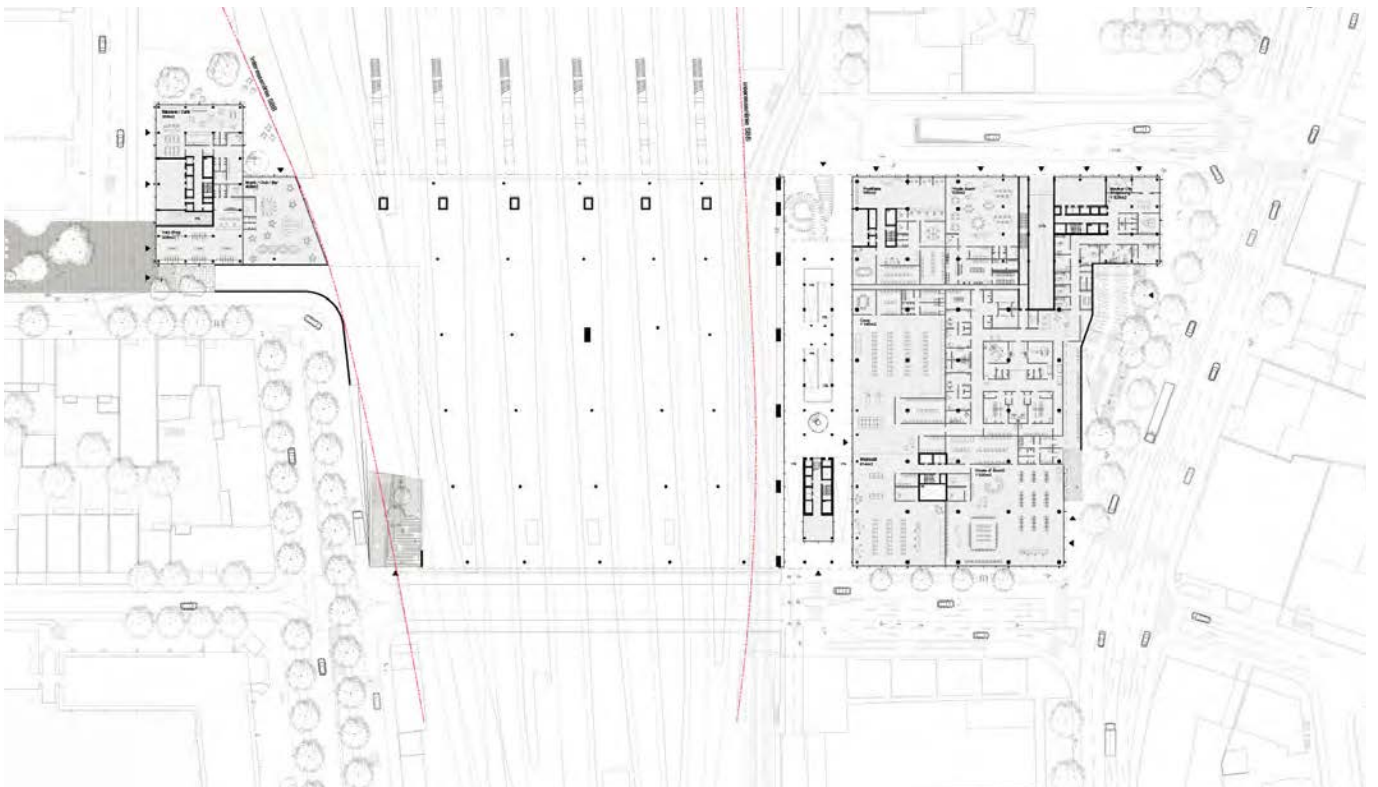
Modellansicht West (© Roman Weyeneth)



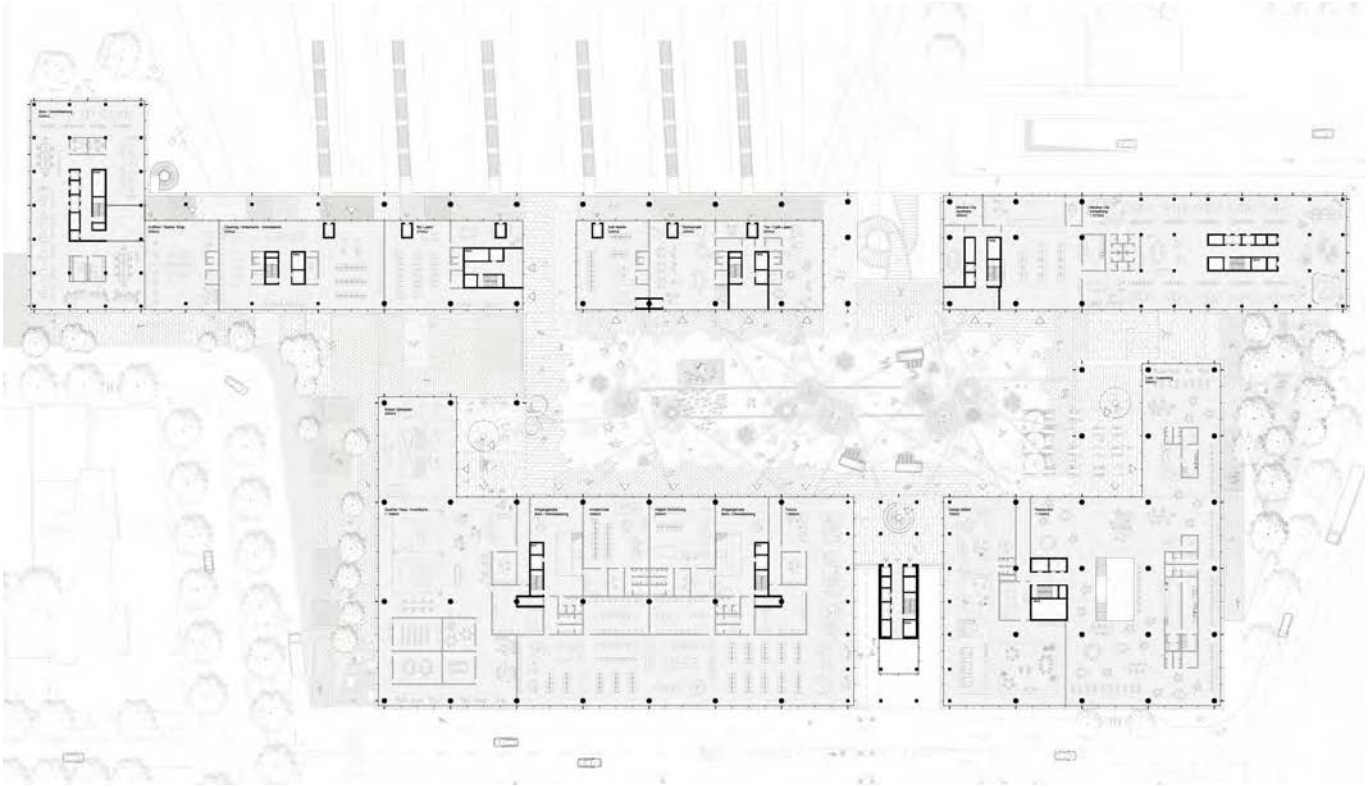
Modellansicht Ost(© Roman Weyeneth)



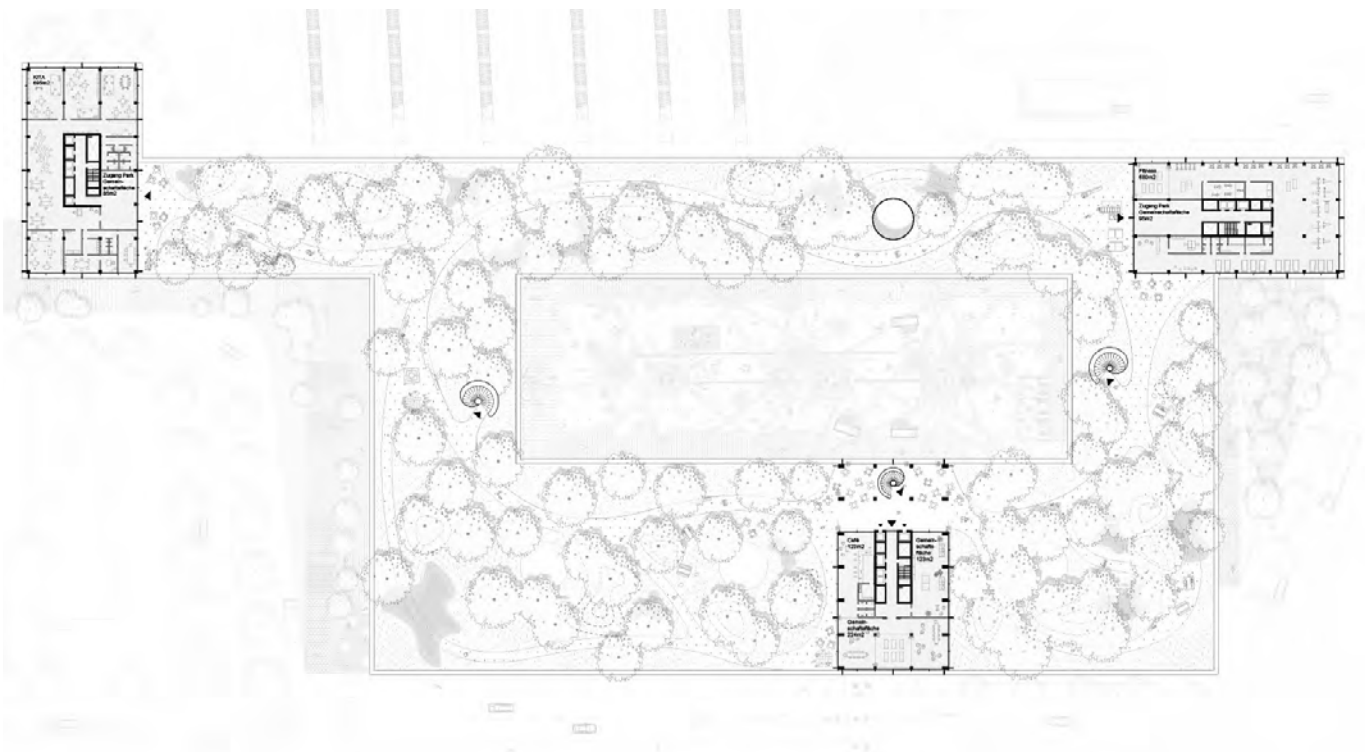
Situationsplan



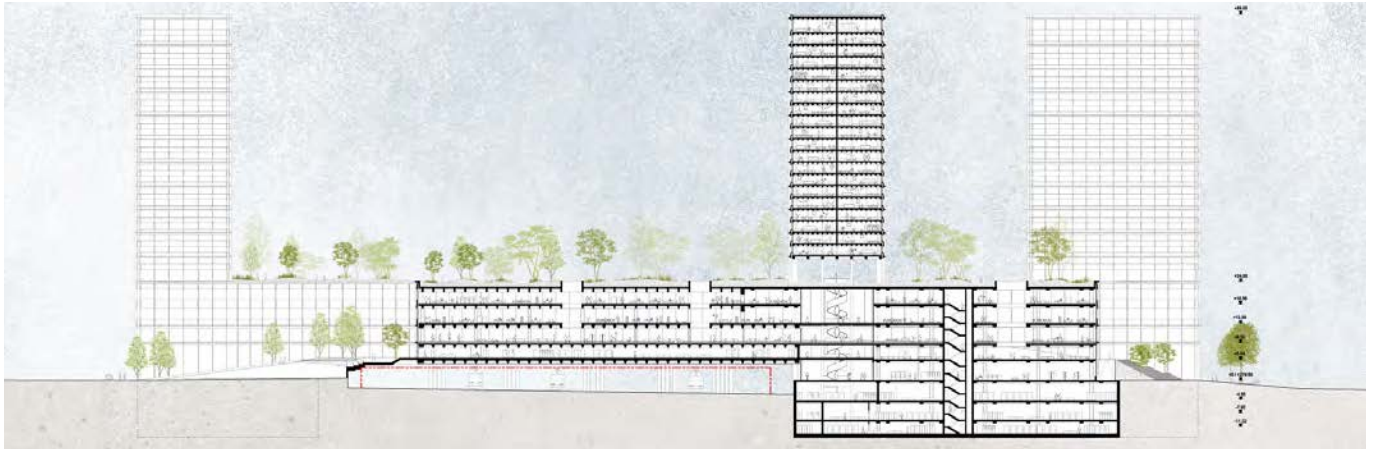
Grundriss Erdgeschoss



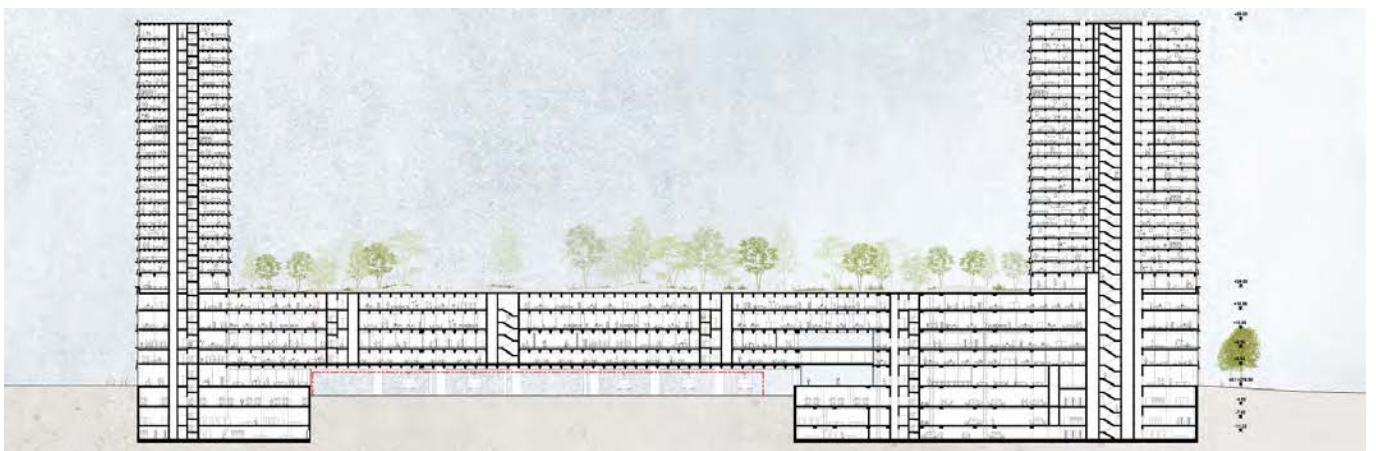
Grundriss 2. OG



Grundriss 5. OG



Schnitt Ost



Schnitt West



Ansicht Fassade



Grundrissvarianten Hochhäuser