

Horgen Oberdorf, Bahnhofareal.

Einstufiger Studienauftrag im
selektiven Verfahren.

Mai 2023



Herausgeberin
Schweizerische Bundesbahnen SBB
Immobilien Development
Vulkanplatz 11
Postfach
8048 Zürich
sbb.ch/immobilien

Redaktion
Suter • von Känel • Wild
Planer und Architekten AG
Förllibuckstrasse 30
8005 Zürich
+41 44 315 13 90
info@skw.ch
skw.ch

Inhaltsverzeichnis

Einleitung	4
Verfahren	5
Aufgabenstellung	7
Beurteilung Studienauftrag	8
Beurteilung Überarbeitung	10
Empfehlungen für die Weiterbearbeitung	11
Gesamtwürdigung und Dank	12
Genehmigung	13
Studienauftrag Überarbeitung	14
Studienauftrag	30

Ausgangslage

Das Gebiet rund um den Bahnhof Horgen Oberdorf ist neben dem Zentrum am See der bedeutendste Siedlungsschwerpunkt der Gemeinde Horgen. Die Transformation der ehemaligen Industrieareale führt zunehmend zu einer urban geprägten Mischnutzung mit einer hohen Personendichte und vielfältigen Nutzungsangeboten.

Der Bahnhof und das Bahnhofumfeld Horgen Oberdorf werden sich in den nächsten drei bis zehn Jahren weiter verändern. Die Personenunterführung und die Perronanlagen des Bahnhofs werden in den nächsten Jahren entsprechend den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes angepasst. Nebst dem Umbau des Bahnhofs Horgen Oberdorf, wird am nordwestlichen Ende des Bahnhofperimeters die Passerelle «Horgen Oberdorf» realisiert. Diese stellt eine behindertengerechte Verbindung zwischen der neuen Überbauung entlang der Dammstrasse und der Oberdorfstrasse dar, wodurch auch die obere Tödistrasse und das weiter südlich gelegene Naherholungsgebiet erschlossen werden.

Im Zusammenhang mit diesen Entwicklungen soll auf dem Bahnhofareal Horgen Oberdorf eine Überbauung mit gemischten Nutzungen entstehen.

Ziele des Studienauftrags

Zur Erreichung von städtebaulich und architektonisch überdurchschnittlichen Vorschlägen und zur Evaluation eines geeigneten Generalplaners für die Weiterentwicklung des Projekts bis zur Baureife, führen die SBB einen Studienauftrag im selektiven Verfahren durch.

Folgende Ziele werden verfolgt:

- Ein städtebaulich überzeugendes Projekt für eine gemischt genutzte Überbauung, welche ein optimales und innovatives Angebot für die genannten Zielgruppen zur Verfügung stellt und einen hohen Gebrauchswert besitzt sowie einen Beitrag zur Aufwertung des öffentlichen Raums leistet. Im Zuge der dynamischen Entwicklung rund um das Bahnhofareal Horgen Oberdorf übernimmt das Projekt die Zentrumsfunktion für das Quartier.
- Die Umgebungsgestaltung integriert die hohen funktionalen Anforderungen an die Langsamverkehr-, MIV- und ÖV-Bewegungen, die ein Bahnhof für die optimale Erschliessung erfordert. Zudem soll der Bahnhof eine punktuell hohe Aufenthaltsqualität im Sinne eines Ankunftsorts besitzen.
- Die Schaffung von qualitativ guten Frei- und Aufenthaltsflächen für die künftigen Bewohner und Beschäftigten auf dem Areal.
- Eine architektonisch überzeugende, zeitgemässe Neubebauung, welche den umfassenden Forderungen nach ressourcenschonenden, nachhaltigen Bauwerken gemäss den Anforderungen des «DGNB/SGNI Standard Silber» gerecht wird.
- Ein wirtschaftlich überzeugendes Projekt, welches die zur Verfügung stehenden Nutzungsmöglichkeiten optimal ausschöpft und einen schlüssigen Vorschlag für die Realisierung liefert.
- Ein konstruktiv überzeugendes Projekt, welches auch die Anforderungen der neuen Passerelle und der neuen Personenunterführung und der Tiefgarage optimal integriert.

Verfahren

Veranstalterin

Auftraggeberin des Studienauftrags ist die SBB AG, vertreten durch die Division SBB Immobilien, Development, Anlageobjekte Ost, Zürich:

SBB AG
Immobilien Development AOO
Vulkanplatz 11
Postfach
8048 Zürich

Verfahrensbegleitung

Die fachliche Vorbereitung, Organisation und Begleitung des Verfahrens sowie die Durchführung der Vorprüfung erfolgte durch:

Suter • von Känel • Wild Planer und Architekten AG
Förrlibuckstrasse 30
8005 Zürich
Zina Lindemann, Dr. sc. techn., dipl. Arch. ETHZ
Dominic Fierz, MSc ETHZ RE&IS, BSc ETHZ Arch

Verfahrensart

Zur Entwicklung des Bahnhofareals Horgen Oberdorf wurde ein einstufiger Studienauftrag mit Zwischenbesprechung im selektiven Verfahren durchgeführt.

Im Rahmen einer öffentlich ausgeschriebenen Präqualifikation konnten sich interessierte Generalplaner bestehend aus Architektur- und Landschaftsarchitekturbüros bewerben. Im Präqualifikationsverfahren wurden sechs Generalplaner für die Teilnahme am Verfahren selektiert.

Sie hatten ihre Erfahrung mit vergleichbaren Objekten sowie ihre technische, personelle und organisatorische Leistungsfähigkeit darzulegen.

Änderung der Verfahrensart

Ursprünglich ausgeschrieben und vorgesehen war ein Projektwettbewerb mit Präqualifikation. Im Anschluss an die Präqualifikation wurde die Verfahrensart zu einem Studienauftrag mit Zwischenbesprechung geändert. Der Verfahrenswechsel zu einem dialogischen Verfahren begründete sich aus der Erkenntnis, dass der Umfang der

baulichen Dichte, der Mehrwert durch die Freiraumgestaltung und die Quartiertreffpunktsfunktion des Bahnhofs nur im Austausch mit den Generalplanern zu klären ist.

Die Änderung der Verfahrensart im laufenden Verfahren war möglich, da diese Ausschreibung von SBB Immobilien nicht dem öffentlichen Beschaffungswesen unterstand. Die Änderung erfolgte nach Rücksprache mit dem Preisgericht und der Einwilligung der selektierten Generalplaner.

Beurteilungsgremium

Zur Beurteilung der eingereichten Arbeiten setzte die Auftraggeberin folgendes Beurteilungsgremium ein:

Fachmitglieder:

- Peter Berger, Theo Hotz Partner Architekten (Vorsitz)
- Vanessa Hull, Hull Inoue Radlinsky Architekten
- Annette Spillmann, Spillmann Echsle Architekten
- Lukas Schweingruber, Studio Vulkan

Sachmitglieder:

- Andreas Steiger, SBB Immobilien (bis Präqualifikation)
- Markus Siemienik, SBB Immobilien
- Markus Uhlmann, Gemeinderat Horgen
- Urs Camenzind, Bereichsleiter Bau Gemeinde Horgen
- Mehmet Mercan, SBB Immobilien (Ersatz)

Experten

Die folgenden Experten und Expertinnen führten die formelle und technische Vorprüfung durch und/oder haben das Beurteilungsgremium in fachlicher und technischer Hinsicht beraten. Sie besaßen kein Stimmrecht:

- Petr Michalek, Fanzun AG, Zürich (Kostenplanung)
- Dieter Breer, Denkgebäude, Winterthur (Nachhaltigkeit)
- Jürg Blattner, Planungssekretär Gemeinde Horgen (Raumplanung)
- Andreas Suter, Suter Ingenieurbüro, Thalwil (Lärmschutz)
- Eugen Eckermann, BIQS Brandschutzingenieure AG, Basel (Brandschutz)
- Andreas Kaufmann, AKP Verkehrsingenieur AG, Zürich/Luzern (Verkehr)
- Gianna Morosani, SBB Immobilien (Bewirtschaftung)
- Suter • von Känel • Wild Planer und Architekten AG (Verfahrensbegleitung, Vorprüfung)

Teilnahmeberechtigte Generalplaner

Teilnahmeberechtigt am Verfahren waren folgende sechs Generalplaner, bestehend aus Architektur- und Landschaftsarchitekturbüros, welche vom Beurteilungsgremium ausgewählt wurden (in alphabetischer Reihenfolge):

- Architektur: ARGE Bislimi Engel Architekten GmbH, Winterthur / b+p baurealisation ag, Zürich
Landschaftsarchitektur: Claudia Wolfensberger Landschaftsarchitektur, Winterthur
- Architektur: Ernst Niklaus Fausch Partner AG, Zürich
Landschaftsarchitektur: vetschpartner Landschaftsarchitekten AG, Zürich
- Architektur: Galli Rudolf Architekten AG, Zürich
Landschaftsarchitektur: Albiez de Tomasi, Architekten und Landschaftsarchitekten GmbH, Zürich
- Architektur: ARGE Annette Gigon / Mike Guyer Dipl. Architekten ETH/BSA/SIA AG, Zürich / Ghisleni Partner AG, Zürich
Landschaftsarchitektur: Bischoff Landschaftsarchitektur GmbH, Baden
- Architektur: ARGE Holzer Kobler Architekturen GmbH, Zürich / Drees & Sommer Schweiz AG, Zürich
Landschaftsarchitektur: A24 Landschaft Landschaftsarchitektur GmbH, Berlin
- Architektur: ARGE Itten+Brechtbühl AG, Zürich / BHSF Architekten, Zürich
Landschaftsarchitektur: ghiggi paesaggi Landschaft & Städtebau, Zürich

Die Vervollständigung des Generalplaners mit den weiteren notwendigen Fachplanern erfolgte mit dem Start des Verfahrens. Die ausgewählten Generalplaner mussten sich mit Fachplanern aus den folgenden Bereichen verstärken:

- Bauingenieurwesen
- HLKSE-Ingenieurwesen
- Bauphysik / Akustik / Lärmschutz

Im Verlauf des Verfahrens musste sich aus Kapazitätsgründen folgender Generalplaner vom Studienauftrag zurückziehen:

- Architektur: ARGE Annette Gigon / Mike Guyer Dipl. Architekten ETH/BSA/SIA AG, Zürich / Ghisleni Partner AG, Zürich
Landschaftsarchitektur: Bischoff Landschaftsarchitektur GmbH, Baden

Ablauf und Termine

- 27.09.2021 Öffentliche Publikation Präqualifikation
- 12.11.2021 Eingabe der Unterlagen Präqualifikation
- 13.12.2021 Bekanntgabe der Ergebnisse der Präqualifikation
- 07.06.2022 Kick-Off-Veranstaltung mit Begehung
- 26.08.2022 Zwischenpräsentation
- 04.11.2022 Eingabe der Unterlagen Studienauftrag
- 06.12.2022 Schlusspräsentation (1. Jury-Tag)
- 07.12.2022 Beurteilung (2. Jury-Tag)
- 12.01.2023 Ausgabe Hinweise zur Überarbeitung
- 04.04.2023 Eingabe der Unterlagen der Überarbeitung
- 13.04.2023 Beurteilung der Überarbeitung

Aufgabenstellung

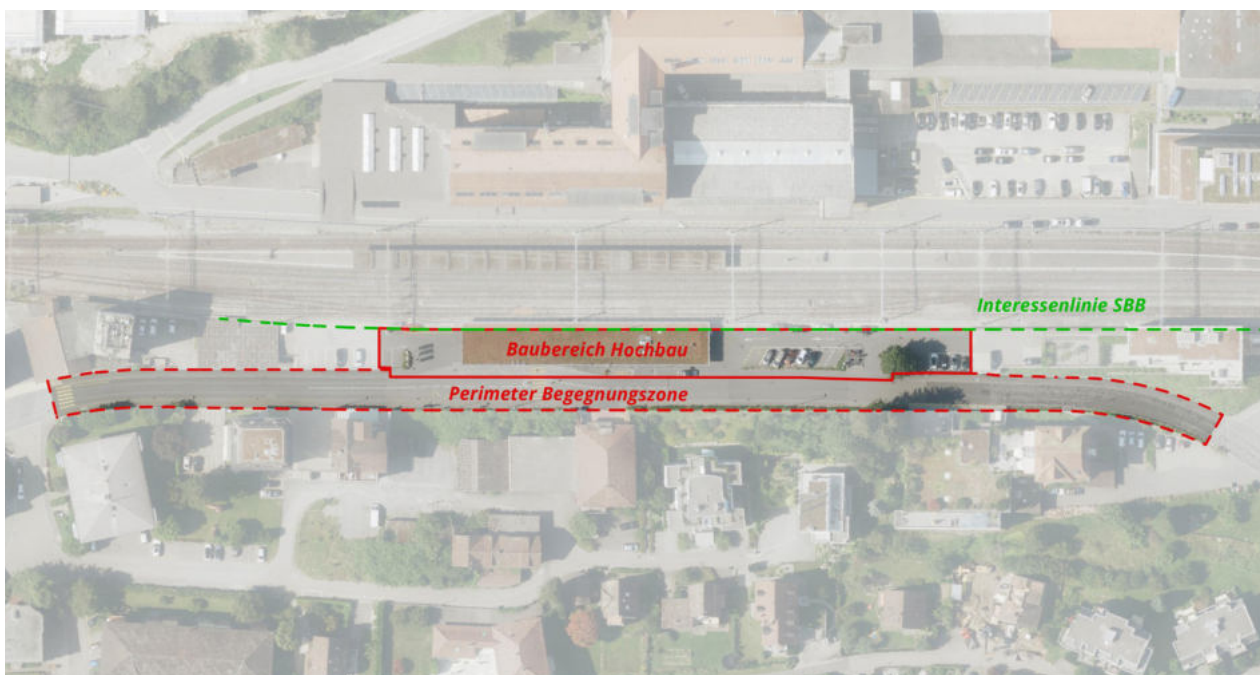
Neubau Wohn- und Dienstleistungsgebäude

SBB Immobilien ist Eigentümerin des Grundstücks Kat. № HN 11700, auf dem sich heute ein Detailhandelsladen sowie eine Parkierungsanlage mit einer öffentlichen Entsorgungsstelle befinden. Im Untergeschoss befindet sich heute das Stellwerk, welches im Rahmen des Bahnhofumbaus seitens SBB Infrastruktur an einen autarken Ersatzstandort ausgelagert werden soll. Für den Studienauftrag ist es nicht relevant, wo der Ersatzstandort zu liegen kommt. Ebenfalls ausgelagert wird die heute auf dem Grundstück der SBB liegende öffentliche UFC-Wertstoffsammelstelle. Das Bahnhofareal ist bestens erschlossen und besitzt sehr gute Voraussetzungen für einen ortsbaulich überzeugenden Auftritt beim Bahnhof Oberdorf.

Auf dem Bahnhofareal Horgen Oberdorf soll eine sehr gut gestaltete Überbauung mit gemischten Nutzungen entstehen. Im Erdgeschoss sind Retail-, Gastro- und Kleingewerbeflächen sowie weitere öffentliche Nutzungen vorgesehen. In den Obergeschossen sind Wohn- und Büronutzungen mit seeseitiger Orientierung geplant.

Das Wohnungsangebot richtet sich an Personen, die es schätzen, in wenigen Minuten mit der S-Bahn im Zentrum von Zürich und Zug zu sein. Gleichwohl wollen sie das dörflich geprägte Leben von Horgen geniessen und die reizvolle Landschaft des Zimmerbergs und den Zürichsee in ihre Freizeit- und Erholungsaktivitäten integrieren. Obwohl die Zielgruppe eine hohe Affinität zum ÖV aufweist, wird – auch aufgrund der topografischen Lage des Standorts – auf die Nutzung des MIV nicht vollständig verzichtet.

Innerhalb des Bearbeitungsperimeters sind neben dem Bahnhofumbau, welcher vor allem den hindernisfreien Zugang zu den Perrons vorsieht, die zusätzliche Gleisquerung durch die Passerelle und die Neugestaltung der Oberdorfstrasse geplant. Die Anforderungen an diese Projekte sind neben den Anforderungen an die Neubebauung zwingender Bestandteil der Studienauftragsaufgabe und im Projektvorschlag zu berücksichtigen.



Bearbeitungsperimeter

Beurteilung Studienauftrag

8

Beurteilungskriterien

Die eingereichten Arbeiten des Studienauftrags wurden gemäss den folgenden Kriterien beurteilt und diskutiert:

Wirtschaft:

- Funktionalität des Konzepts, innere Organisation und Zweckmässigkeit, Flexibilität
- Planungs-, Erstellungs-, Betriebs- und Unterhaltskosten
 - Lebenszykluskosten
 - Funktionalität der Erschliessung
 - Anpassungsfähigkeit der Gebäudetechnik
- Ertragspotenzial, Flächeneffizienz
- Wertbeständigkeit der gewählten Konstruktionen und Materialien

Gesellschaft:

- Ortsbauliche Gestaltung, Integration in den ortsbaulichen Kontext und Zentrumsbildung
- Architektur, Identität und Ausstrahlung des Konzepts (Neukonzeption Bahnhofareal, Adressbildung)
- Umsetzung des vorgegebenen Nutzungskonzepts und der geforderten Kundenorientierung
- Gestaltungsqualität, Funktionalität, Belichtung und Raumklima der Innenräume
- Aussenraumgestaltung und Freiraumqualität (funktionale Anforderungen und Aufenthaltsqualität, Vielfältigkeit, ortsspezifische Räume)

Umwelt:

- Energiekonzept
- Lichtführung
- Ressourcenarme und umweltschonende Erstellung
- Komplexitätsgrad und Trennbarkeit der gewählten Konstruktionssysteme
- Konzeptioneller Lärmschutz

Die drei Beurteilungskriterien wurden gleichwertig betrachtet.

Vorprüfung

Die Projekte der fünf teilnehmenden Generalplaner sind termingerecht und vollständig bei der Verfahrensstelle Suter • von Känel • Wild Planer und Architekten AG abgegeben worden.

Die eingereichten Projekte wurden bezüglich der formellen wie auch materiellen Anforderungen gemäss Aufgabenbeschrieb, Fragenbeantwortung und Rückmeldung zur Zwischenbesprechung geprüft.

Alle Projekte haben die formellen und materiellen Anforderungen weitestgehend erfüllt. Die Ergebnisse der Vorprüfungen wurden in Vorprüfungstabellen und Berichten zuhanden des Beurteilungsgremiums festgehalten.

Ablauf der Beurteilung

Das Beurteilungsgremium trat am 6. Dezember 2022 und 7. Dezember 2022 zur Beratung und Beurteilung der eingereichten Projekte zusammen.

Am ersten Beurteilungstag wurden die Projekte von den Generalplanern präsentiert.

Am zweiten Beurteilungstag wurden die Vorprüfungsergebnisse wertfrei präsentiert und durch das Beurteilungsgremium zur Kenntnis genommen. Trotz einiger baurechtlicher Verstösse und anderer Mängel hat das Beurteilungsgremium entschieden, alle Beiträge zur Beurteilung und Auszahlung der Entschädigung zuzulassen. Anschliessend studierte das Beurteilungsgremium alle Projekte und jedes Fachmitglied stellte ein bzw. zwei Projekte vor.

In einem ersten Wertungsrundgang wurden die Projekte durch das Beurteilungsgremium eingehend analysiert, im Plenum diskutiert und anhand der im Programm formulierten Beurteilungskriterien beurteilt. Vergleiche untereinander sowie das Feststellen von einzelnen oder mehreren Mängeln resultierten in der Ausscheidung der Projekte folgender Generalplaner:

- Architektur: Ernst Niklaus Fausch Partner AG, Zürich
Landschaftsarchitektur: vetschpartner Landschaftsarchitekten AG, Zürich

- Architektur: ARGE Holzer Kobler Architekturen GmbH, Zürich / Drees & Sommer Schweiz AG, Zürich
Landschaftsarchitektur: A24 Landschaft Landschaftsarchitektur GmbH, Berlin
- Architektur: ARGE Itten+Brechtbühl AG, Zürich / BHSF Architekten, Zürich
Landschaftsarchitektur: ghiggi paesaggi Landschaft & Städtebau, Zürich

Die verbleibenden zwei Projekte wurden nochmals diskutiert und deren Vor- und Nachteile gegeneinander abgewogen. Das Beurteilungsgremium konnte sich nicht auf ein Projekt zur Weiterbearbeitung festlegen. Beide Projekte wiesen noch zu grosse Mängel auf.

Aus diesem Grund wurden die beiden Projekte der folgenden Generalplaner zur Überarbeitung empfohlen:

- Architektur: ARGE Bislimi Engel Architekten GmbH, Winterthur / b+p baurealisation ag, Zürich
Landschaftsarchitektur: Claudia Wolfensberger Landschaftsarchitektur, Winterthur
- Architektur: Galli Rudolf Architekten AG, Zürich
Landschaftsarchitektur: Albiez de Tomasi, Architekten und Landschaftsarchitekten GmbH, Zürich

Überarbeitung

Für die zu überarbeitenden Projekte wurden die festgestellten Mängel festgehalten und als Überarbeitungshinweise den Generalplanern abgegeben.

Kontrollrundgang

Im Rahmen eines Kontrollrundgangs wurden alle getroffenen Entscheide des Beurteilungsgremiums nochmals überprüft und bestätigt.

Entschädigung

Für die Entschädigung standen im Rahmen des Studienauftrags pro Generalplaner 35'000 CHF (exkl. MwSt.) zur Verfügung.

Beurteilung Überarbeitung

10

Vorprüfung

Die Projekte der beiden zur Überarbeitung eingeladenen Generalplaner sind termingerecht und vollständig bei der Verfahrensstelle Suter • von Känel • Wild Planer und Architekten AG abgegeben worden.

Beim Generalplaner mit dem federführenden Architekturbüro Galli Rudolf Architekten AG musste sich das Landschaftsarchitekturbüro Albiez de Tomasi Architekten und Landschaftsarchitekten GmbH aus Kapazitätsgründen zurückziehen und wurde durch das Landschaftsarchitekturbüro Westpol Landschaftsarchitektur ersetzt.

Die eingereichten Projekte wurden bezüglich der formellen wie auch materiellen Anforderungen gemäss den Hinweisen zur Überarbeitung und unter Berücksichtigung des Aufgabenbeschreibs, der Fragenbeantwortung und der Rückmeldung zur Zwischenbesprechung geprüft.

Beide Projekte haben die formellen und materiellen Anforderungen weitestgehend erfüllt. Die Ergebnisse der Vorprüfungen wurden in Vorprüfungstabellen und Berichten zuhanden des Beurteilungsgremiums festgehalten.

Ablauf der Beurteilung

Das Preisgericht trat am 13. April 2023 zur Beratung und Beurteilung der eingereichten Projekte zusammen.

Am Beurteilungstag wurden die Vorprüfungsergebnisse wertfrei präsentiert und durch das Beurteilungsgremium zur Kenntnis genommen. Trotz kleiner Mängel hat das Beurteilungsgremium entschieden, beide Beiträge zur Beurteilung und Auszahlung der Entschädigung für die Überarbeitung zuzulassen. Anschliessend studierte das Beurteilungsgremium beide Projekte und zwei Fachmitglieder stellten je eines der Projekte vor.

Im Wertungsrundgang wurden die Projekte durch das Beurteilungsgremium eingehend analysiert, im Plenum diskutiert, deren Vor- und Nachteile gegeneinander abgewogen und anhand der Hinweise zur Überarbeitung beurteilt.

Empfehlung zur Weiterbearbeitung

Das Beurteilungsgremium entschied einstimmig, das Projekt des nachstehenden Generalplaners zur Weiterbearbeitung zu empfehlen:

- Architektur: Galli Rudolf Architekten AG, Zürich
Landschaftsarchitektur: Westpol Landschaftsarchitektur, Basel

Kontrollrundgang

Im Rahmen eines Kontrollrundgangs wurden alle getroffenen Entscheide des Beurteilungsgremiums nochmals überprüft und bestätigt.

Entschädigung

Für die Entschädigung standen im Rahmen Überarbeitung pro Generalplaner 15'000 CHF (exkl. MwSt.) zur Verfügung.

Empfehlungen für die Weiterbearbeitung

Empfehlungen

Das zur Weiterbearbeitung empfohlene Projekt bietet eine solide Grundlage für die Projektentwicklung. Im Rahmen der weiteren Projektbearbeitung empfiehlt das Beurteilungsgremium insbesondere folgende Aspekte zu beachten und zu überprüfen:

- Es soll eine Präzisierung und Klärung der Klimagrenze bezüglich des Laubengangs der Wohnbauten dahingehend stattfinden, dass der Laubengang nach Austritt aus dem Kern bis zur Wohnungstür konsistent durch den Aussenraum geführt wird.
- Bei den marktgerechten Wohnungen weicht der Wohnungsmix bei den 4.5-Zimmerwohnungen von den Anforderungen im Studienauftrag noch leicht ab. Die Vorgabe der prozentualen Verteilung aus den Unterlagen des Studienauftrags soll möglichst präzise eingehalten werden.
- Beim Gewerbehaus müssen aufgrund der Überdachung im Bereich des vertikalen Fluchtwegaustritts auf Erdgeschossniveau vertiefte brandschutztechnische Abklärungen getroffen werden.
- Die Flächen innerhalb des Gewerbebaus weisen teilweise noch den Charakter von Resträumen auf und müssen in der weiteren Bearbeitung durchgestaltet werden.
- Der Aussenraum im Gewerbebau soll hinsichtlich einer Flächenkompensation nutzungstechnisch überprüft und allenfalls durch eine Flächenrochade zu Gunsten der Flächenaufhebung im 1. Obergeschoss, direkt unterhalb der Stadtterrasse, aktiviert werden.
- Die skulpturale Treppenanlage könnte in Form und Ausdruck bis hoch zur Stadtterrasse ausgebildet werden. Durch eine geometrische Weitung dieser Anlage könnte Licht durch die Überdachung auf den Bahnhofplatz fallen, was einen Mehrwert darstellen würde und überprüft werden soll.
- Die rigide Fassadengestaltung soll hinsichtlich der Aussenräume (Aussengärten, Terrassen, Loggien), aber auch hinsichtlich der Innenräume bezüglich Brüstungshöhe und Durchlässigkeit noch differenzierter und in grösserer Variabilität reagieren.
- Die ausformulierten Fassadenversprünge im Bereich Stadtterrasse und angrenzenden Baukörper ist mittels Höhenüberprüfungen zu untersuchen. Gleichzeitig soll an gleicher Stelle eine Klärung von aufeinandertreffendem privatem und öffentlichem Aussenraum stattfinden.
- Zugunsten einer guten Auffindbarkeit und einer Aktivierung des überdachten Dorf- bzw. Stadtplatzes sollte der Aussenlift beispielsweise als Durchlader den Aussenraum zusätzlich aktivieren.
- Im Bereich der Personenrampe müssen weitere Untersuchungen aufzeigen, wie die Stirnseite des Unterbaus optimal aktiviert werden kann.
- Die Anlieferung ist auf der Parzelle peripher angeordnet und funktioniert für den täglichen Umschlag von Retail und bei Umzügen der Bewohnerinnen und Bewohner noch nicht.
- Die Platzierung der Veloabstellplätze ist noch nicht optimal gelöst und bedarf einer Anpassung. Mit Tempo 20 könnten die Veloabstellplätze gegebenenfalls auf der gegenüberliegenden Seite, an der Hangkante platziert werden.

Gesamtwürdigung und Dank

12

Das Beurteilungsgremium dankt allen Teilnehmenden für ihre fundierten und sorgfältig ausgearbeiteten Beiträge. Die Projektvorschläge zeigten eine grosse Bandbreite möglicher Lösungen auf und ermöglichten dem Beurteilungsgremium ein Abwägen der Vor- und Nachteile von verschiedenen Lösungsansätzen. Das Beurteilungsgremium ist sehr erfreut über das sehr hohe Niveau der Projektvorschläge und dankt allen Verfassenden sehr herzlich für ihren grossen Einsatz.

Genehmigung

Der vorliegende Bericht wurde vom Beurteilungsgremium am 22. Mai 2023 genehmigt.

13

Peter Berger
dipl. Arch. ETH/HTL, SIA, BSA



Vanessa Hull
dipl. Arch. ETH SIA



Annette Spillmann
dipl. Arch. ETH SIA



Lukas Schweingruber
dipl. Landschaftsarchitekt HSR, BSLA



Markus Siemienik
SBB Immobilien, Development



Markus Uhlmann
Gemeinderat Gemeinde Horgen



Mehmet Mercan
SBB Immobilien, Development



Studienauftrag Überarbeitung

Projekt zur Weiterbearbeitung empfohlen

Generalplaner Galli Rudolf Architekten AG (Federführung)

14

Architektur

Galli Rudolf Architekten AG, Zürich

Landschaftsarchitektur

Westpol Landschaftsarchitektur, Basel

Bauingenieur

Schnetzer Puskas Ingenieure AG, Zürich

HLKSE-Ingenieur

Gruenberg+Partner AG, Zürich

Mettler+Partner AG, Zürich

Bauphysik- und Akustikingenieur, Lärmspezialist

Bakus Bauphysik & Akustik GmbH, Zürich

Gesamtkonzept / Städtebau

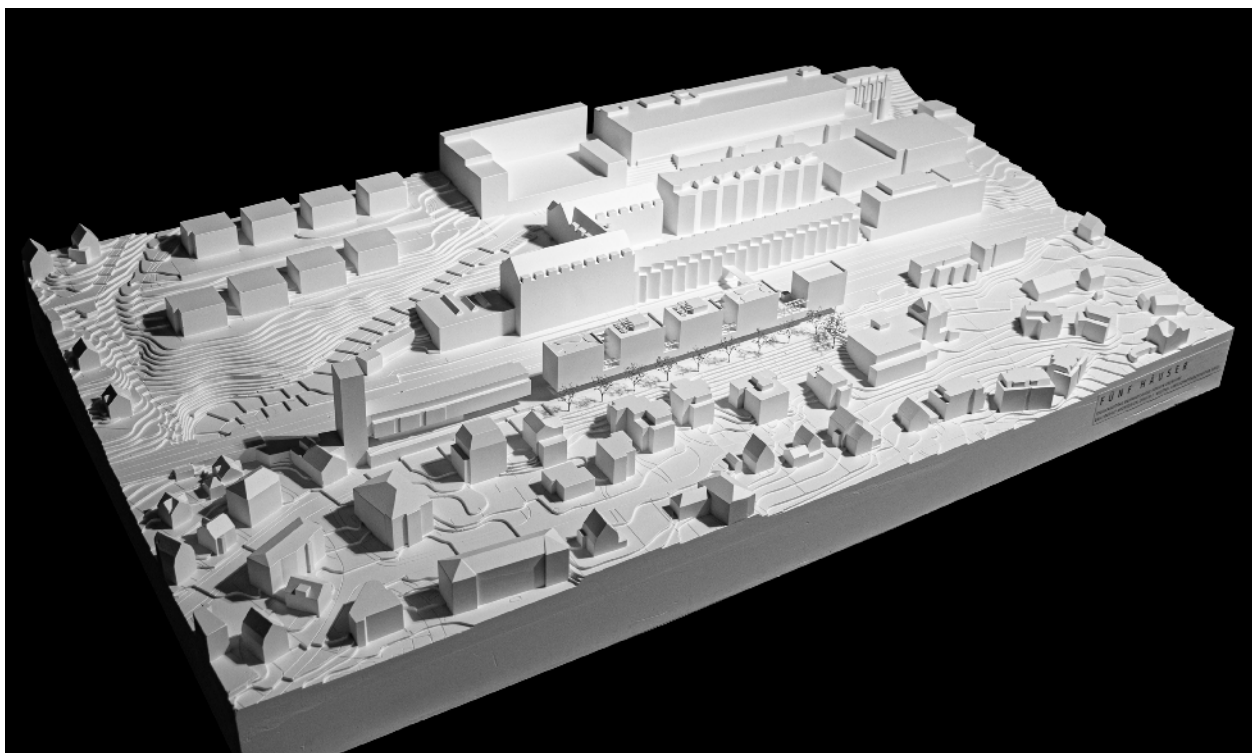
Das Projektteam dieses Bebauungsvorschlages konnte die schlüssige Analyse und Reflexion der städtebaulich anspruchsvollen, ortsbildprägenden Quartierstruktur im Bahnhofgebiet Horgen Oberdorf geschickt auf die Ausgestaltung ihrer Gesamtfigur übertragen. Aus einer raumhaltigen Basis, die als schützendes Dach die Ankunftsebene des Bahnhofs überspannt, und die im Entwurfsprozess aus der Herleitung des ehemaligen Bahnhofs dachs transformiert werden konnte, wachsen fünf Häuser.

Die Basis des volumetrisch langgezogenen Baukörpers schafft hangseitig einen Bezug zum ortsbildprägenden Industrieareal Schweizer und der künftigen Überbauung Realstone. Gleichzeitig greift dieser Bebauungsvorschlag mit ausformulierten Punktbauten die talseitige und südlich der Neugasse gelegene Quartierstruktur auf und fügt sich selbstverständlich in dieses feinkörnigere Bebauungsmuster ein.

Dem Projekt gelingt es, durch die volumetrisch markante, einprägsame und zentrumsbildende Ausformulierung dieser Gesamtfigur einen hohen Grad an Wiedererkennung und Identitätsstiftung für das Quartier und die Gemeinde zu schaffen.

Die rhythmisierende Gliederung von alternierend einzelnen Gebäudevolumen und Zwischenräumen schafft hangseitig Durchblicke und eine räumliche Transparenz, gleichzeitig erhalten die einzelnen Gebäudekörper eine umseitige Belichtung. Jeweils zwei Wohngebäude sind optisch wie funktional über einen Laubengang zusammengebunden. Das leicht differenzierte fünfte und in der Parzelle im Norden situierte Haus ist als Dienstleistungsgebäude ausgebildet. In diesem in der Dimension breiter ausgestalteten Zwischenraum spannt sich die Stadterrasse auf. In der Funktion eines Scharniers bindet sie mittels einer attraktiv ausgestalteten Treppenanlage und mittels der Passerelle die Ankunftsebene des Bahnhofs an das Oberdorf an.

Die überdachte Ankunftsebene ist durch einen Unterbau, der ein Café, Retailflächen und die Adressierung der Wohnbauten integriert, geschickt in zwei Bereiche strukturiert.



Modell (Ansicht: Ost)

Südseitig befindet sich die Rampenanlage, welche die Aussengeleise erschliesst. Gegen Norden bildet sich ein offener und grosszügig ausformulierter Dorf- oder Stadt- platz, der im Zusammenwirken mit dem Café und der plastisch skulpturalen Treppenanlage, welche die Stadt- terrasse mit dem Ankunfts-niveau verknüpft, aktiviert wird und das Potenzial hat, dem Bahnhof eine Aufenthalts- qualität mit verweilendem und gemeinschaftlichem Charakter zu verleihen.

Die Begegnungszone, die sich als eine schiefe Ebene vom Perron bis zur Hangkante aufspannt und damit eine zentrumsbildende und stufenfreie Platzanlage schafft, findet ihren Abschluss in einer platzbegrenzenden und schattenspendenden Baumreihe.

Architektur

Zugunsten einer grösseren Schärfung und Klarheit konnten im weiteren Projektverlauf ein Treppenhaus reduziert und die Zugänge der Wohnbauten und der Dienstleistungsflächen voneinander entflechtet werden. Die Wohnungen befinden sich in zwei symmetrisch ausgebildeten

Gebäudepaaren, sind über Stege miteinander verbunden und weisen je ein Treppenhaus auf, das die Wohnungen an die beiden ausserordentlich attraktiven und gemeinschaftsfördernden Dachlandschaften mit Waschräumen anbindet. Die grünen Gärten der Zwischenräume konnten als ein grosser Mehrwert den Familienwohnungen über der Sockelbasis zugeordnet werden. In der raumhaltigen Basis der Aufbauten befinden sich weitere Wohnungen. Diese Grunddisposition schafft mit preisgünstigen und marktgerechten Wohnungstypen ganz selbstverständlich zwei unterschiedliche Segmente.

Während die preisgünstigen Wohnungstypen in der Basis gesamthaft an einen Laubengang angebunden sind, sich zweiseitig aufspannen und seeseitig einen über die gesamte Wohnungsbreite angelegten Aussenraum aufweisen, sind die Wohnungen der einzelnen Aufbauten gesamthaft grosszügiger konzipiert, als Zweispänner organisiert und dreiseitig belichtet. Die auf den See gerichteten Loggien sind in den Gebäudeecken angeordnet und fügen sich logisch in die klaren und gut organisierten Grundrissdispositionen ein, die sich durch mittig gesetzte

Nasszellenkerne und leicht variabel geschichtete Raumzonen auszeichnen. Um eine klima- und belichtungstechnisch noch grössere Konsistenz in der Zugänglichkeit aller Wohnungen dieses Typs zu erhalten, sollte in der weiteren Projektbearbeitung eine Präzisierung im Zusammenwirken der Klimagrenze und des Laubengangs stattfinden. Der Wohnungsmix wurde gesamthaft gut eingehalten. Bei den marktgerechten Wohnungen weicht dieser bei den 4.5-Zimmerwohnungen von den Anforderungen im Studienauftrag noch leicht ab. Da es sich hierbei um Familienwohnungen handelt, die an diesem Standort gefördert werden sollen, soll die Vorgabe der prozentualen Verteilung möglichst präzise eingehalten werden.

Mit dem seitlich abgerückten Volumen der Dienstleistungsflächen findet der Bebauungsvorschlag in der Parzelle den nördlichen Abschluss. Die separate Erschliessung des Dienstleistungsgebäudes ab Ankunfts-niveau funktioniert nutzungstechnisch gut. Aufgrund der Überdachung im Bereich des vertikalen Fluchtwegaustritts müssen hier jedoch noch vertiefte brandschutztechnische Abklärungen getroffen werden. Gleichzeitig vermögen die Raumausbildungen innerhalb der Dienstleistungsflächen, die zum Teil noch einen Charakter von Resträumen aufweisen, noch nicht vollends zu überzeugen. Inwieweit der im Volumen integrierte Aussenraum innerhalb der Dienstleistungsfläche einen Gewinn darstellt, oder durch eine Flächenkompensation nutzungstechnisch aufgefüllt wird, soll Gegenstand der weiteren Prüfung darstellen, denn im 1. Obergeschoss, direkt unterhalb der Stadtterrasse, wünschte man sich eine Flächenaufhebung, zu Gunsten einer im Bereich der plastisch skulpturalen Treppenanlage noch stärker wirkenden vertikalen Transparenz, die den überdachten Bahnhofplatz mit aktivierendem Tageslicht aufladen könnte.

Strukturell sieht der Projektvorschlag in den Obergeschossen einen nutzungsflexiblen Skelettbau aus Stahlbeton vor, mit einer einfachen und direkten Lastabtragung und gleichmässigen Spannweiten. Im Erdgeschoss werden die Lasten durch gevoutete und leicht vorgespannte Träger abgefangen und auf jeweils zwei konischen Stützen abgetragen, wobei dem Anprallschutz in Gleisnähe durch die spezifische Ausbildung der Stützen Rechnung getragen wird. Der industriell architektonische Ausdruck der Fassadenhaut weist eine klare Ordnung und Rasterung auf und schlägt konstruktiv eine Ausfa-

chung aus Holzrahmenelementen mit einer vorgehängten Haut aus naturfarbenem, bzw. rohem Aluminium vor, die den Bogen zum hangseitigen, ortsbildprägenden Schwei-ter-Areal spannt.

Inwieweit diese rigide Fassadengestaltung auf die Aussengärten, Terrassen oder Loggien, aber auch auf die Innenräume bezüglich Brüstungshöhe und Durchlässigkeit noch differenzierter und in einer grösseren Variabilität reagieren könnte, wird Teil der weiteren Bearbeitung sein. Gleichzeitig vermochten die Nahtstellen der Stadtterrasse zu den angrenzenden Baukörpern mit den noch nicht eindeutig ausformulierten Fassadenversprüngen nicht restlos zu überzeugen und sollen mittels Höhenüberprüfungen weiter untersucht werden. Im Weiteren bedingt es an dieser Nahtstelle einer Klärung von aufeinandertreffendem privatem und öffentlichem Aussenraum.

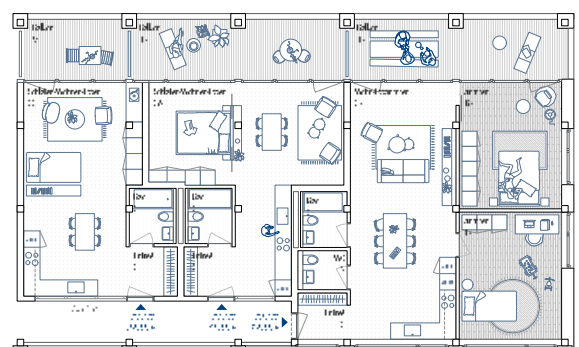
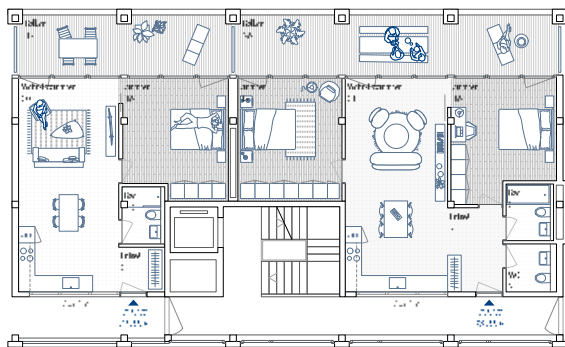
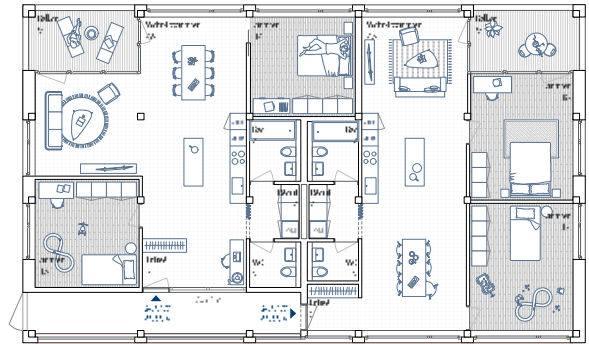
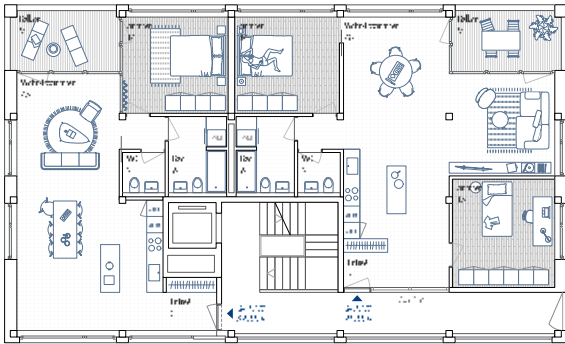
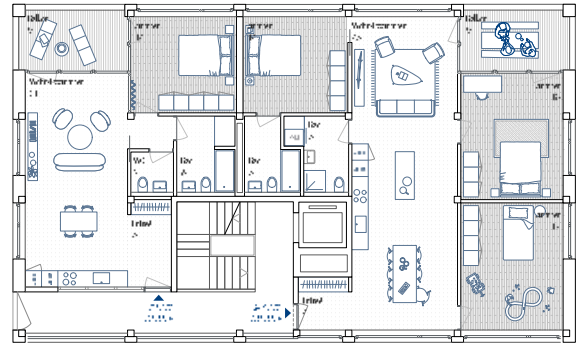
Der Aussenlift, der sich auf Ebene der Stadtterrasse relativ selbstverständlich einfügt, entspricht der pragmatischen Umsetzung der von der SBB definierten Position und könnte auf Bahnhofsebene zugunsten einer guten Auffindbarkeit und einer höheren Aktivierung des überdachten Dorf- bzw. Stadtplatzes beispielsweise als Durchlader den Raum zusätzlich aktivieren. Die Besucherströme der offen und einladend ausgestalteten Ankunftsebene sind weitestgehend gut gelöst. Im Bereich der Personenrampe müssen weitere Untersuchungen aufzeigen, wie die Stirnseite des Unterbaus optimal aktiviert werden kann.

Die Anlieferung ist auf der Parzelle peripher angeordnet und funktioniert für den täglichen Umschlag des Retails und für die Bewohnerinnen und Bewohner bei einem Umzug noch nicht. Die Platzierung der Veloabstellplätze im Aussenraum im Bereich der Unterführung ist noch nicht optimal gelöst und bedingt eine Anpassung. Mit der Begegnungszone und damit einem Temporegime von 20 könnten die Veloabstellplätze gegebenenfalls auf der gegenüberliegenden Seite, an der Hangkante positioniert werden.

Aufgrund der Ausbildung einer schiefen Ebene im Aussenraum von 3% und der Anforderungen im Freien an ein hindernisfreies Bauen müssen die finale Steigung und die neuen Strassenkoten im Detail geprüft werden. Der Strassenraum ist im Dialog mit der Gemeinde in seiner Gesamtheit zu überprüfen. Dies bedeutet, dass der im

Studienauftrag als Betrachtungsperimeter definierte Bereich zu Gunsten einer gesamtheitlichen und umfassenden Aussenraumplanung neu zwingend zum Bearbeitungsperimeter transformiert werden soll.

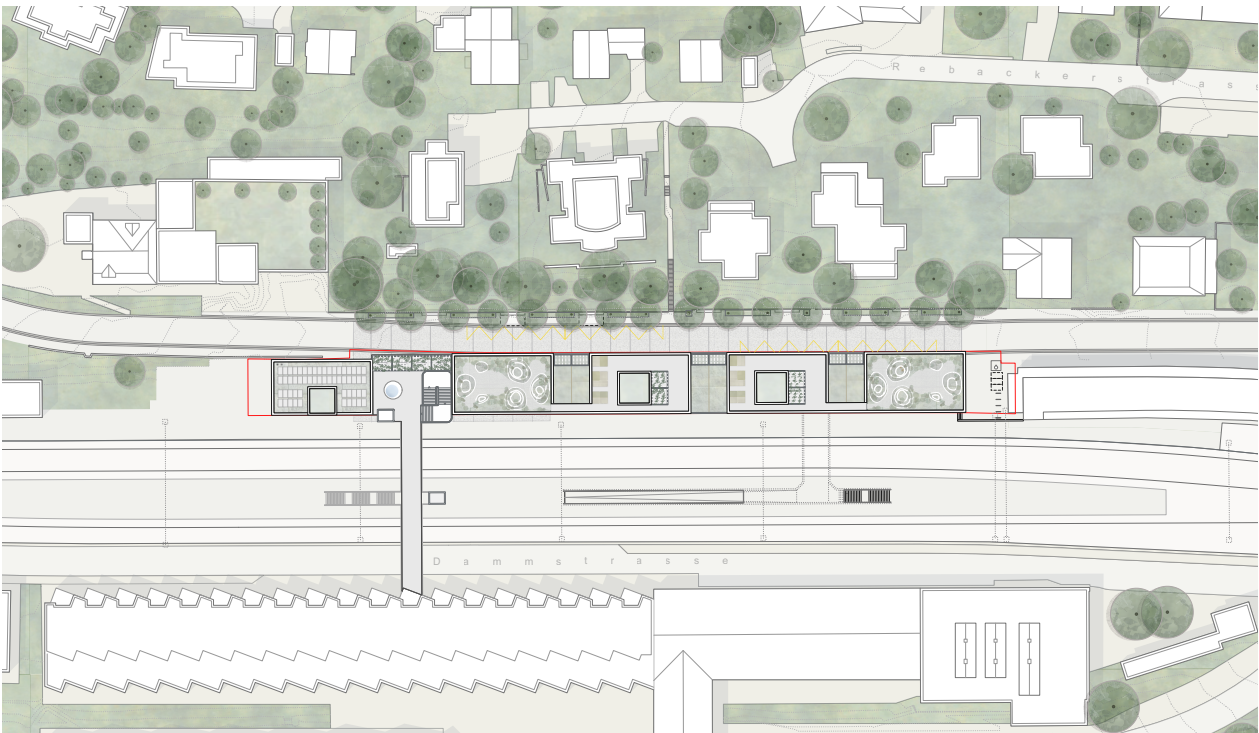
Die Anforderungen an die Tiefgarage werden im Zug der Überarbeitung vertieft geprüft und weiter untersucht werden. Die überraschend hohe Geschossausbildung im 1. Untergeschoss konnte nicht vollends auf das statische Konzept zurückgeführt werden. Das unterirdische Volumen ist in der Weiterbearbeitung zu überprüfen und in der Höhenausbildung zu optimieren. Die Anbindung an die Unterführung in diesem Bereich könnte mit einem Durchlader den Anforderungen an ein hindernisfreies Bauen gerecht werden.



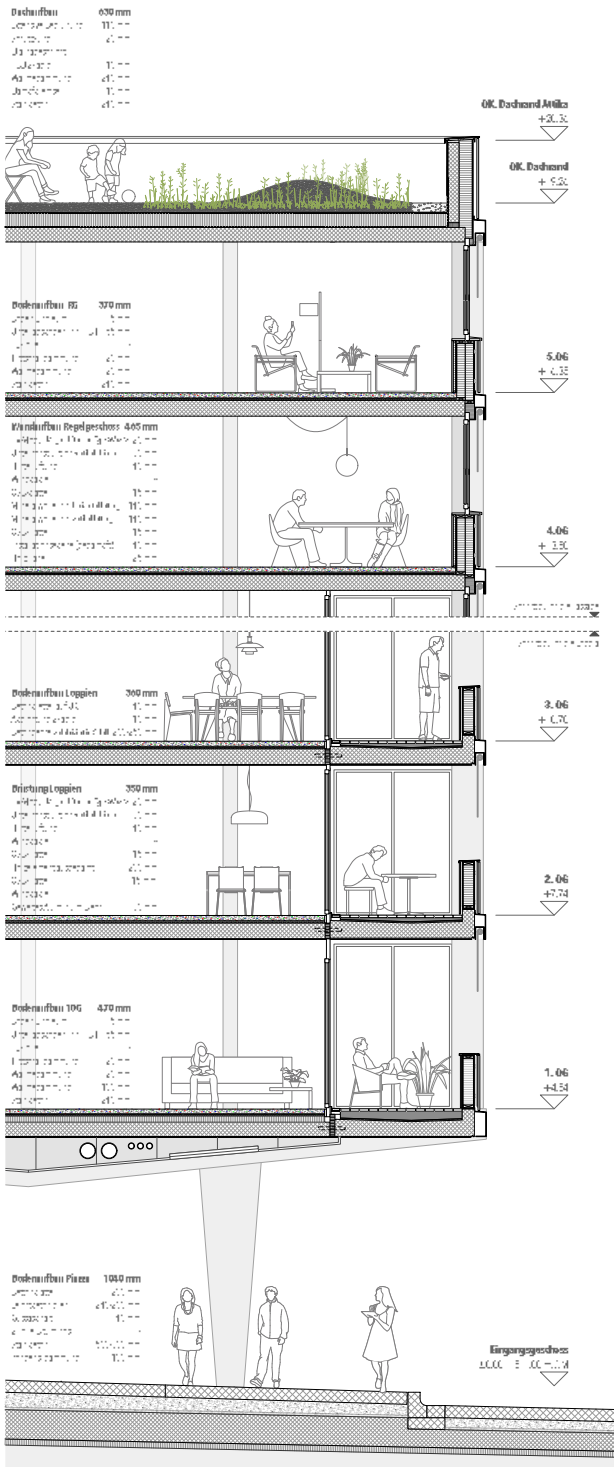
Grundrisse Wohnungen



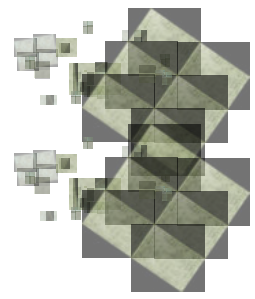
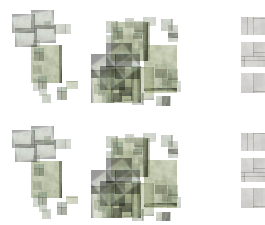
Visualisierung Schnittstelle Passerelle



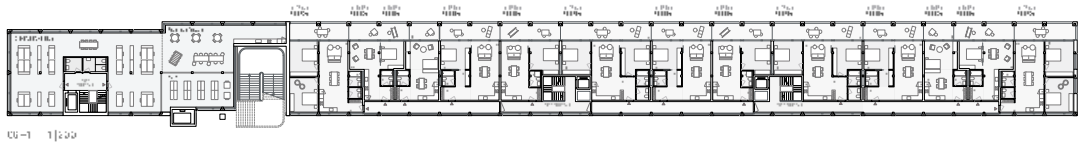
Situation



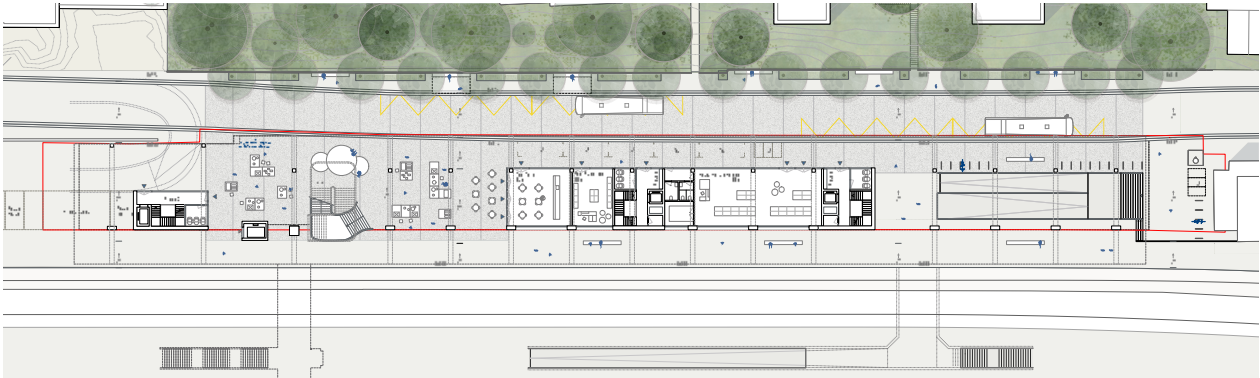
Fassadenansicht und Fassadenschnitt



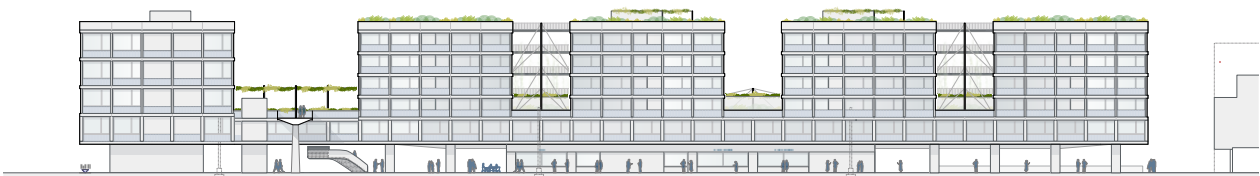
2. - 3. Obergeschoss



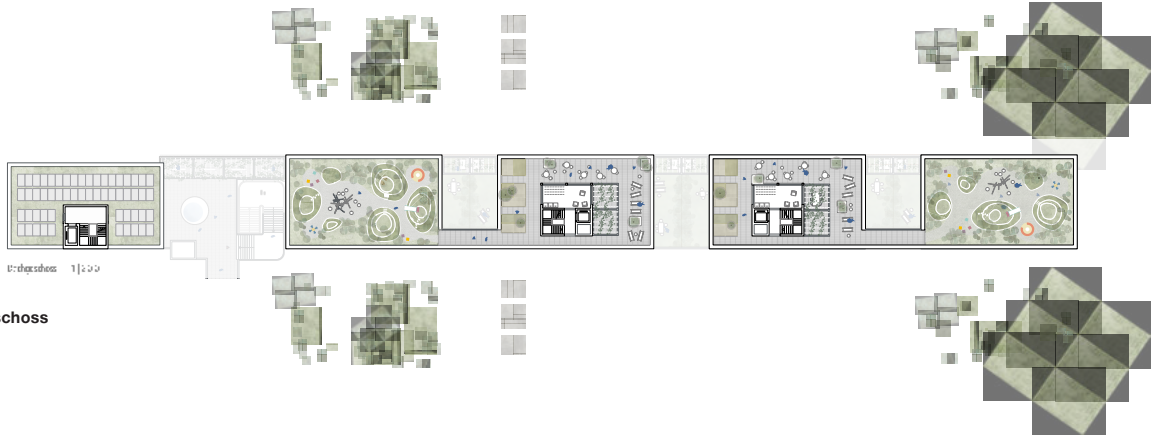
1. Obergeschoss



Erdgeschoss



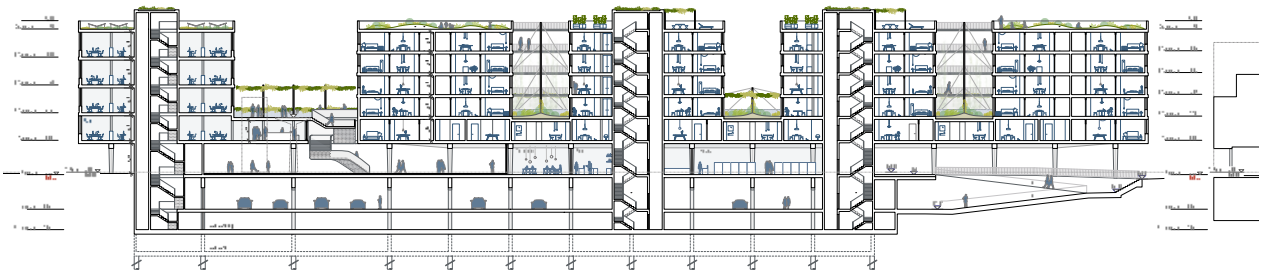
Fassade Bahnseite



Dachgeschoss



4. Obergeschoss



Längsschnitt



Fassade Strassenseite

Generalplaner ARGE Bislimi Engel Architekten GmbH (Federführung), WSP Suisse AG

22

Architektur (ARGE)

Bislimi Engel Architekten GmbH, Zürich
WSP Suisse AG, Zürich
(vormals b+p baurealisation ag, Zürich)

Landschaftsarchitektur

CLAUDIA WOLFENSBERGER
Landschaftsarchitektur GmbH, Winterthur

Bauingenieur

F. PREISIG AG, Winterthur
AG für Holzbauplanung

HLKSE-Ingenieur

neukom engineering ag, Adliswil

Bauphysik- und Akustikingenieur, Lärmspezialist

Durable Planung und Beratung GmbH, Zürich

Gesamtkonzept / Städtebau

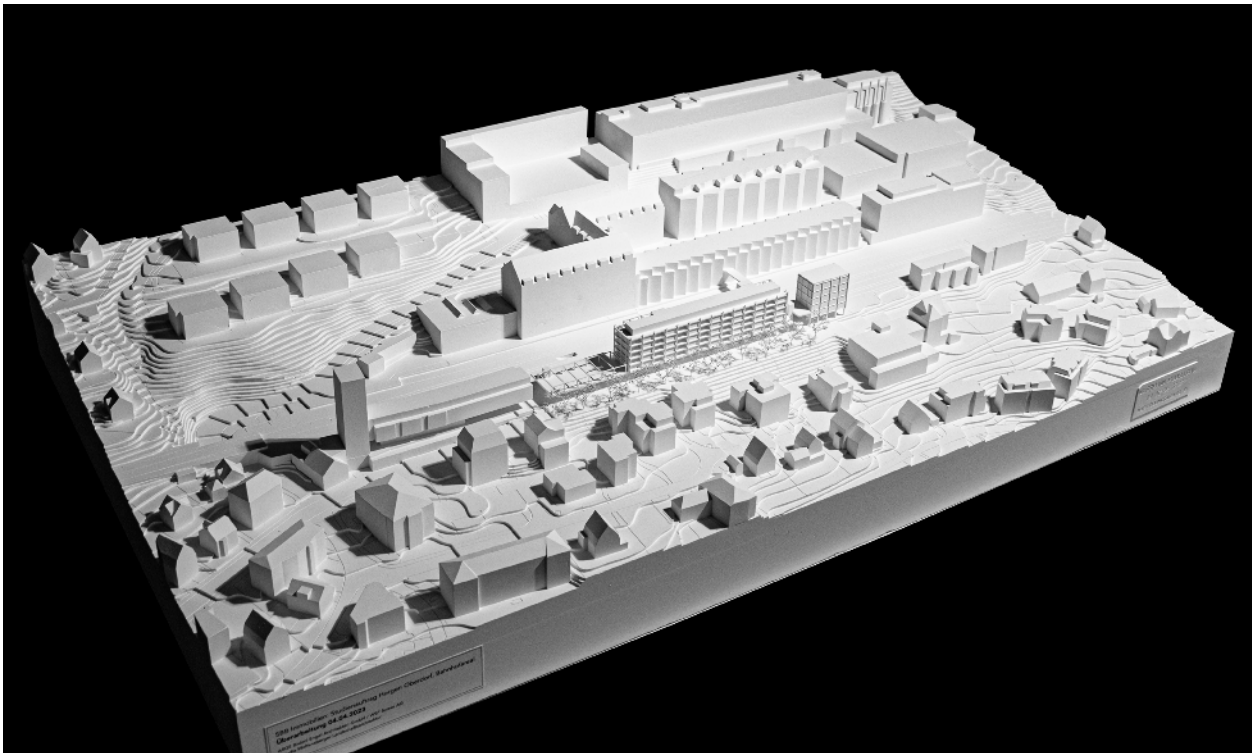
Der städtebauliche Entwurf orientiert sich am additiven Prinzip, welches die historischen Industrieareale charakterisiert. Vier nutzungsspezifische Baukörper – die Unterführung mit dem darüberliegenden öffentlichen Stadtgarten, das Wohn- und Geschäftshaus, der Kopfbau der Passerelle und das Bürogebäude – bilden entlang der starken Infrastrukturachsen in Längsrichtung ein vielfältiges, durchlässiges Ensemble.

Die präzise Anknüpfung an die bestehende Durchwegung und eine sensible Staffelung der öffentlichen und privaten Räume vernetzt die neue Überbauung mit dem Quartier, schafft klare Adressierungen und differenzierte Freiräume. Zentrale Sichtachsen vom bergseitigen Quartierteil in Richtung See bleiben frei, ebenso der talseitige Blick hin auf zur historisch wertvollen Schweiterfabrik. Der Entwurf lässt eine einfache Etappierung zu, die klare Nutzungstrennung ist aus markttechnischer Sicht von Vorteil, die vorgegebenen Nutzungsanteile sind eingehalten.

Der Stadtgarten über der Rampenanlage dockt an das Wohngebäude an und ist über den Gemeinschaftsraum für alle Bewohner direkt erreichbar. Die öffentliche Zugänglichkeit wurde präzisiert, dazu eine Treppe über der bestehenden Rampe angeordnet, ergänzt mit einem peripher angeordneten Lift. Dessen Lage auf dem Perron ist jedoch aus bahnbetrieblichen Gründen nicht erwünscht.

Die Ausgestaltung des Gartens mit verschiedenfarbigen Pflanztrögen aus Stahlblech-Transportbehältern wirkt sympathisch, in der Ausführung robust und langlebig und für die Bewohner als willkommener Aussenraum, besonders im Zusammenspiel mit den Sitzgelegenheiten vor dem Gemeinschaftsraum. Doch als Grünraum, welcher einen öffentlichen Mehrwert bringen soll, vermag er leider nicht zu überzeugen. Zu stark waren womöglich die Erwartungen an die wegweisende Projektidee, die Typologie eines auf Stützen hochgelagerten Stadtgartens kreativ und glaubwürdig umzusetzen.

Die Stadtterrasse hingegen vermag in ihrer skulpturalen Gestaltung und in ihrer Nutzung als Durchgangs- und Aufenthaltsort die Jury zu überzeugen. Angedockt an das Bürohaus, kann sie sowohl ein Ort des Aufenthalts für Passanten wie auch für die Büronutzer sein. Letztere könnten mit einem niederschweligen, zeitlich begrenzten Take-Away-Angebot den Ort zusätzlich bereichern.



Modell (Ansicht: Ost)

Architektur

Zwei mehrheitlich geschlossene Treppenhäuser markieren die Zugänge auf Erdgeschossniveau für die Bewohnerinnen und Bewohner und schaffen damit eine klare Adressierung. Dazwischen liegen die kompakt angeordneten Retailflächen, an den Kopfenden ergänzt mit weiteren Flächen direkt an den Publikumsströmen gelegen.

Die sechs Wohngeschosse werden durch eine fassadenbündige Stahlstruktur, welche die Laubengänge und Balkone trägt, als kubischer Gebäudekörper gefasst und in ein vertikales und horizontales Raster gegliedert.

Über die offen, gleissseitigen Laubengänge werden sämtliche Wohneinheiten wirtschaftlich erschlossen. Die zwischen Laubengang und Balkonschicht aufgespannten Wohneinheiten folgen einem gemeinsamen Layoutkonzept mit wechselnden Raumschichten mit öffentlicheren und privateren Wohnbereichen. Gleichzeitig erfährt der Laubengang eine Gliederung in private Vorzonen, dabei soll die Privatsphäre der an den Laubengang anschliessenden Zimmer mittels schmalen Deckendurchbruch

zur Vertikalbegrünung sichergestellt sein. Diese Massnahme vermag jedoch aus Sicht der Vermietung nicht zu überzeugen, da die Mehrzahl der Wohnungen ein geschlossenes Zimmer zum Laubengang aufweist.

Der durchgesteckte Hauptraum der Wohnung schafft einen Bezug zu beiden Gebäudeseiten und ist gut möblierbar. Die Küche am Laubengang fördert die gewünschte Kommunikation zwischen den Nachbarn und das Wohnzimmer mit der eingezogenen Loggia, der grossen Fensterfront und dem Seeblick garantiert einen hohen Wohnwert. Die Sanitärräume sind zentral und geschickt angeordnet, sie können je nach Wohnungsgrösse den angrenzenden Wohnflächen zugordnet werden, was eine gewünschte Planungsflexibilität positiv beeinflusst.

Im Attikageschoss entstehen durch allseitige Volumentrübsprünge grosszügige Dachterrassen. Direkt an den Erschliessungskernen liegen die Waschräume. Die zugehörigen, zur gemeinschaftlich Nutzung gedachten Terrassen stehen allerdings eher in Konkurrenz zum Gemeinschaftsraum am Stadtgarten.

Wie das Wohnhaus erhält auch das Bürogebäude einen Erschliessungs- und Infrastrukturrücken zum Gleisfeld. Über die interne Erschliessung und im 2. OG zusätzlich über die Passerellenebene, werden die fünf Bürogeschosse effizient erschlossen. Sind grössere zusammenhängende Mietflächen gewünscht, so kann dies eine interne Wendeltreppe ermöglichen. Noch nicht gelöst ist die Entfluchtung im überdeckten Bereich des Erdgeschosses.

Das städtebauliche Konzept des additiven Prinzips wird auch in der Gestaltung aufgenommen und die Identität der beiden Häuser nochmals geschärft. Während das Wohn-/Geschäftshaus als langgezogener Riegel förmlich über dem Bahnhofplatz schwebt, steht das Bürohaus fest am Boden verankert auf seinen robusten Stahl-Betonstützen. Die eingezogenen Loggias und das fein gliedernde Stahlgerüst verschaffen dem Volumen des Wohnhauses eine angenehme Körnigkeit. Das Laubengerüst kann durch die Bewohner individuell bespielt werden, wobei sich das Leben auf der Fassade im Laufe der Zeit immer wieder neu formen wird. Das Bürohaus wiederum

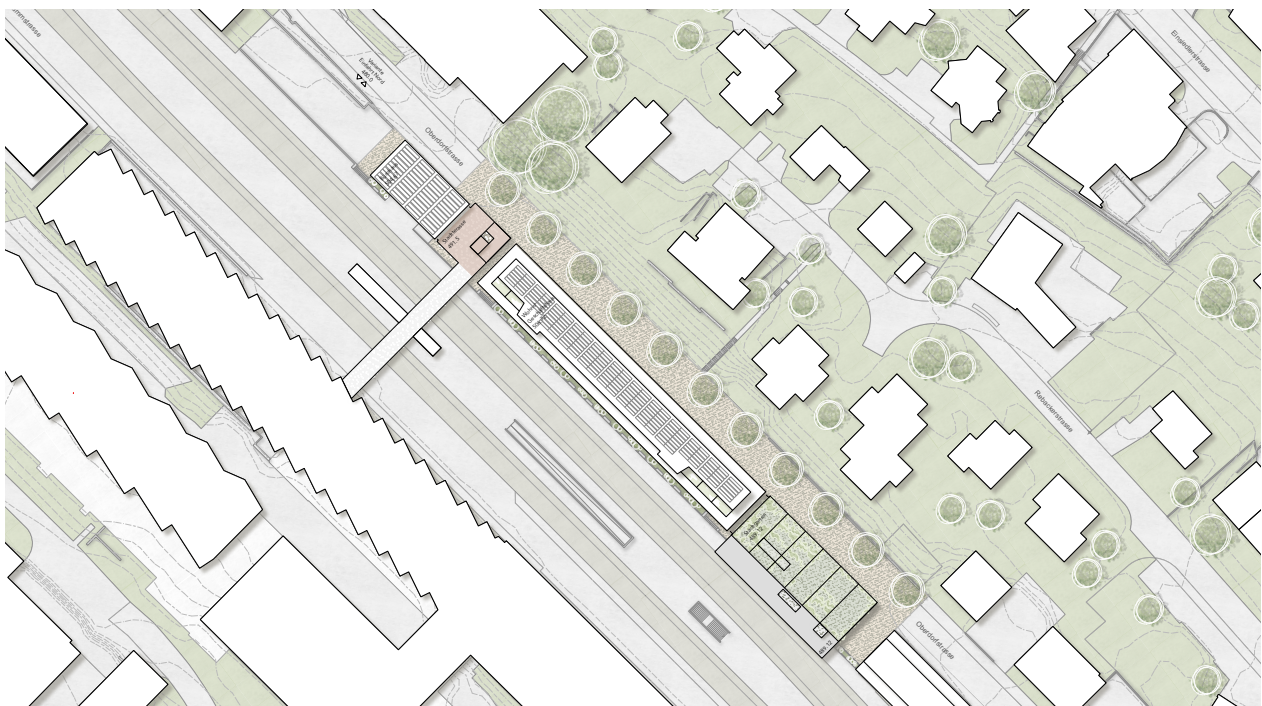
tritt als kompaktes, ruhiges und schlichtes Volumen in Erscheinung. Seine Brüstungsbänder gliedern die Fassaden in der Höhe, während die vertikalen feinen Stahlelemente dem Haus einen differenzierten Massstab verleihen.

Bereits tief ins Detail gelöst sind die konstruktiven Themen, deren Lösungsansätze an den Grundsätzen einer zeitgemässen und nachhaltigen Architektur ansetzen.

Fazit

Es liegt ein Projekt vor, das unter Einbezug der Kritiken eine sehr hohe städtebauliche wie auch architektonische Qualität aufweist und eine klare, glaubwürdige bis ins Detail ausgearbeitete Vorstellung der Autorenschaft vermittelt, wie an diesem Ort gebaut und gelebt wird.

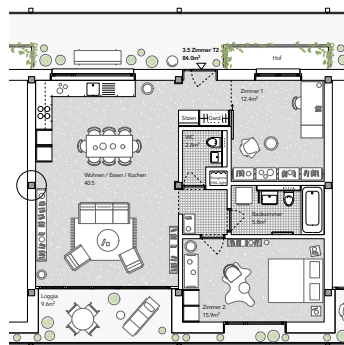
Gescheitert ist das Projekt schlussendlich am nicht eingelösten Versprechen, einen öffentlichen Mehrwert durch den Stadtgarten zu schaffen und an der mangelnden Intimsphäre einer Vielzahl von Wohnungen, welche aus Nutzersicht eine Qualitätseinbusse darstellt und als Risiko beurteilt wird.



Situation



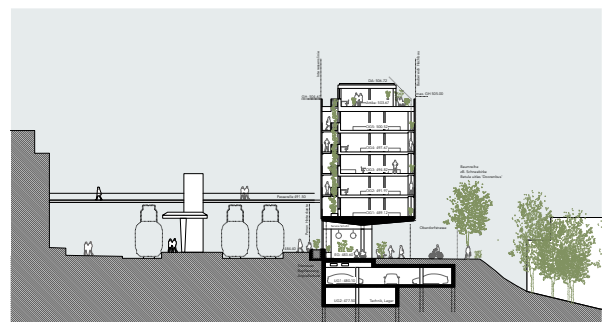
Visualisierung Schnittstelle Personenunterführung



Grundriss Wohnung



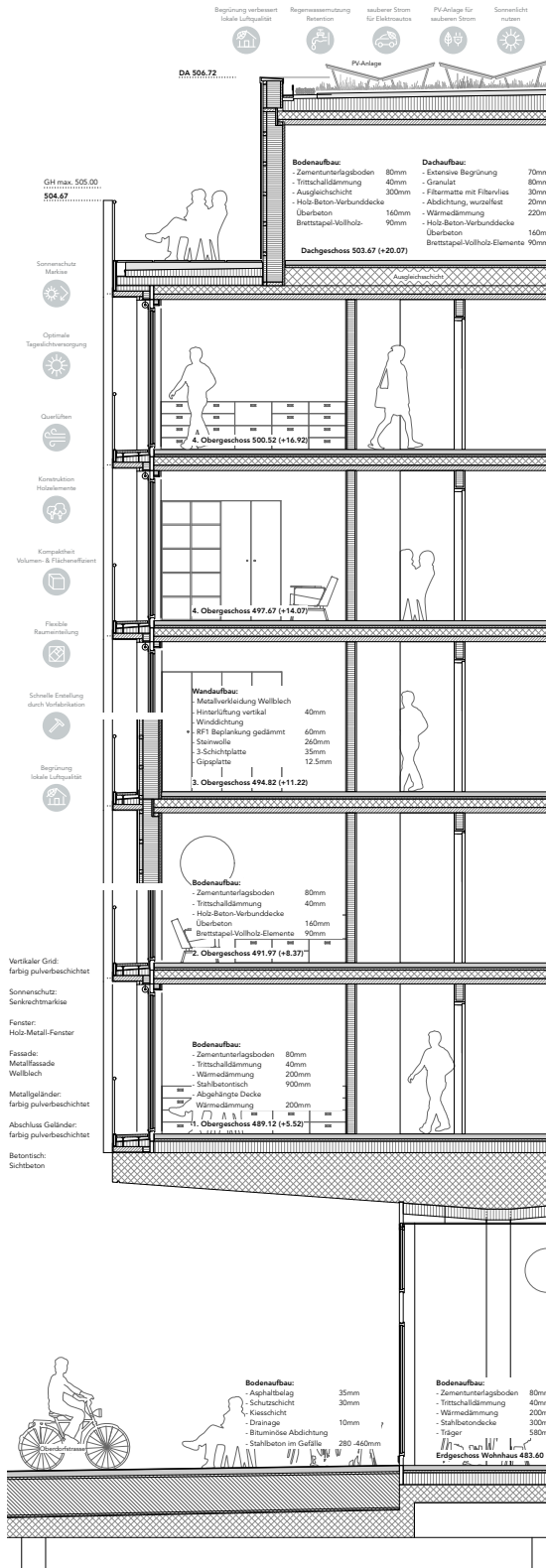
Visualisierung Bahnseite



Querschnitte



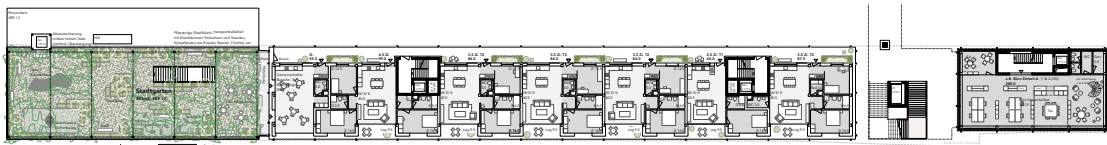
1:50 Ansicht & Fassadenschnitt
Wohn-/ Geschäftshaus



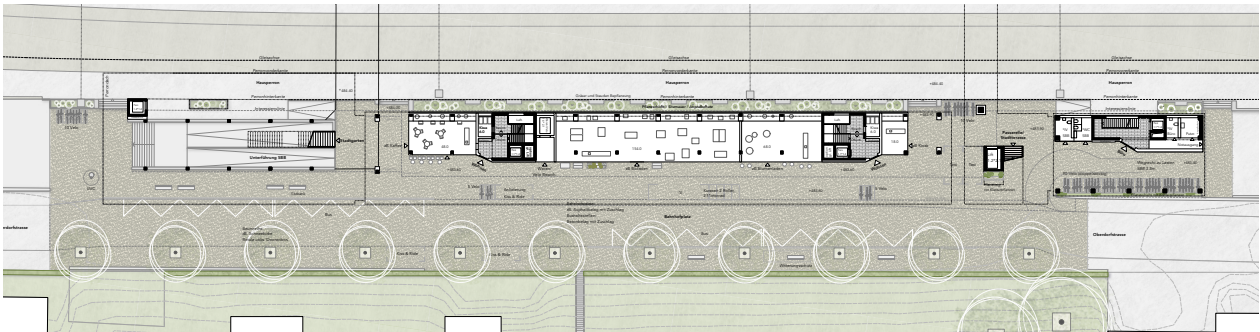
Fassadenansicht und Fassadenschnitt



2. Obergeschoss



1. Obergeschoss



Erdgeschoss



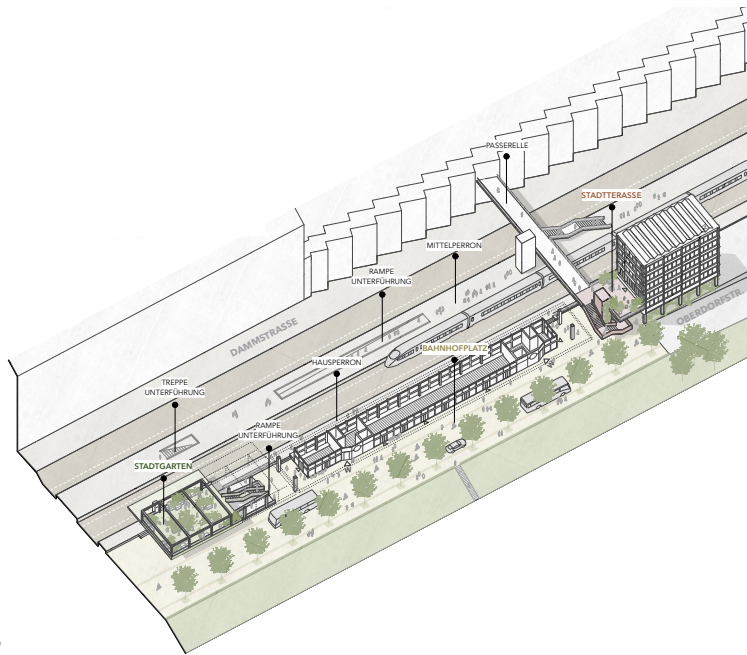
Fassade Strassenseite



Dachgeschoss



3. - 5. Obergeschoss



Axonometrie öffentliche Räume



Längsschnitt

Studienauftrag

Projekt zur Überarbeitung empfohlen

Generalplaner: ARGE Bislimi Engel Architekten GmbH (Federführung),
WSP Suisse AG

30

Architektur (ARGE)

Bislimi Engel Architekten GmbH, Zürich
WSP Suisse AG (vormals b+p baurealisation ag)

Landschaftsarchitektur

CLAUDIA WOLFENSBERGER
Landschaftsarchitektur GmbH, Winterthur

Bauingenieur

F. PREISIG AG, Winterthur

HLKSE-Ingenieur

neukom engineering ag, Adliswil

Bauphysik- und Akustikingenieur, Lärmspezialist

Durable Planung und Beratung GmbH, Zürich

Gesamtkonzept / Städtebau

Die pragmatische Vorgehensweise zur Volumensetzung und Programmierung wurde beibehalten. Vorgeschlagen werden drei Bausteine: Das Bürohaus an der Passerelle, das mittig liegende langgezogene Wohnhaus mit Gewerbenutzung im Erdgeschoss und einem Stadtgarten über der Rampeanlage der Unterführung. Neu wird der Stadtgarten an das Wohnhaus angedockt.

Das additive, robuste Konzept mit einer am Ort angemessenen Körnigkeit bietet attraktive Sichtbeziehungen, insbesondere zur denkmalpflegerisch wertvollen Schweiterfabrik gegenüber dem Gleisfeld.

In dieser Gesamtkonzeption liegt denn auch die grosse Qualität des städtebaulichen Konzepts. Dabei ist es der Autorenschaft wichtig, dass jeder Bau seine eigene starke Identität erhält, was nachvollziehbar erscheint.

Der Entwurf lässt eine einfache Etappierung zu, die klare Nutzungstrennung ist aus markttechnischer Sicht von Vorteil, die vorgegebenen Nutzungsanteile sind eingehalten.

Die Anbindung des Bahnhofplatzes an den Hausperron ist gut gelöst.

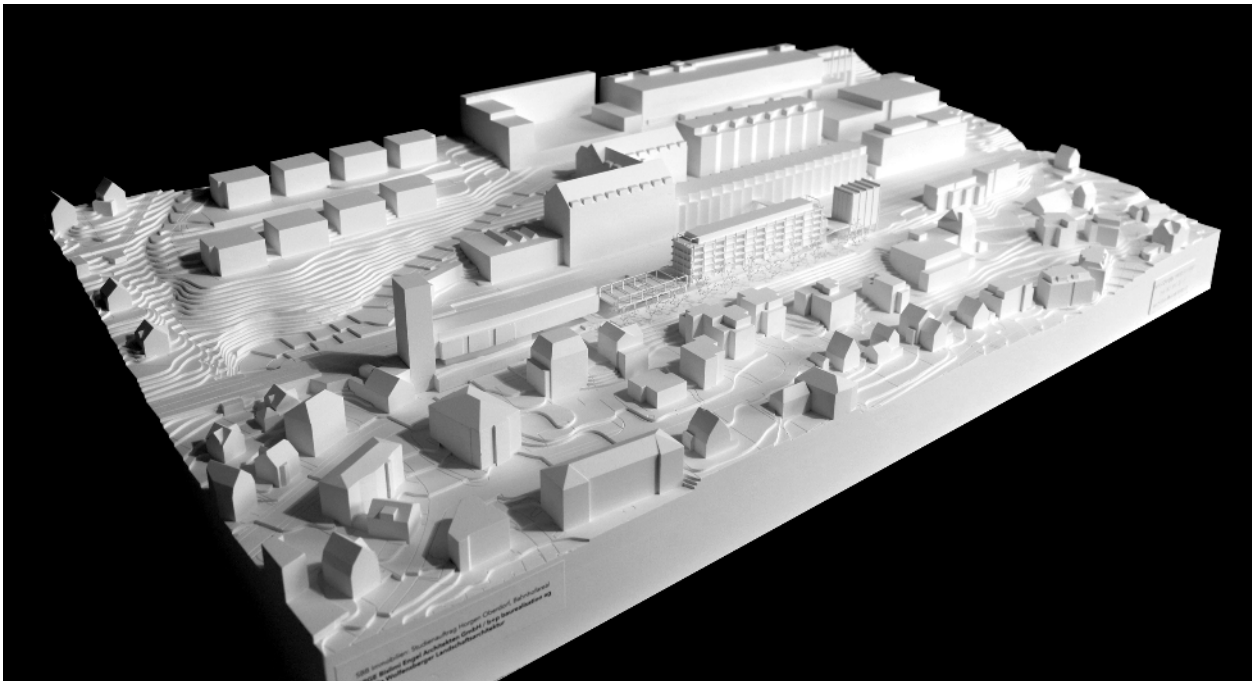
Das Attikageschoss des Wohnhauses weist in vorliegender Form noch baurechtliche Verstösse auf.

Architektur

Das Ziel, jedem Haus eine eigene starke Identität zu geben, ist beim Bürohaus noch nicht ganz erreicht. Der Entwurf hat einen schematischen Charakter, bietet aber eine gute Basis zur Weiterentwicklung zu einem attraktiven Geschäftshaus. Die Adressbildung ist gut gelöst, die einzelnen Bürogeschosse dürften sich noch etwas ausdehnen zu Gunsten eines besseren Verhältnisses zwischen Haupt- und Nebennutzflächen.

Die Stadterrasse ist dem Ort und ihrer Funktion angemessen entworfen, die Bespielung über eine gemeinschaftliche Nutzung des Bürohauses kreativ und glaubhaft gelöst.

Die innere Organisation des Wohnhauses wurde in den Obergeschossen tiefgreifend überarbeitet, die Erschliessung über gleisseitig angeordnete Laubengänge aus dem



Modell (Ansicht: Ost)

ersten Entwurf wurde beibehalten. Begrüsst wird die neue direkte Anbindung des Stadtgartens an das Wohnhaus, diese könnte ganz pragmatisch auch direkt über das Laubengangsystem erfolgen.

Überraschend frisch wirken die zum Baukörper diagonal angeordneten Layouts der Wohnungen, was spontan positiv ankommt. Bei näherer Betrachtung jedoch vermögen die vorgeschlagenen Grundrisse nicht zu überzeugen: Das System führt zu dreiecksförmigen Ausweitungen des Laubengangs, welche den dortig angeordneten Zimmern etwas mehr Intimsphäre geben, gleichzeitig aber auch das Tageslicht einschränken.

Die Diagonalstellung des attraktiven Durchwohnens wirkt räumlich zwar grosszügig, die Möblierung wird jedoch in den Spitzen stark eingeschränkt. Zudem ist die Anordnung der Fenster im Wohnbereich bezüglich einer attraktiven Aussicht nicht nachvollziehbar.

Dem vorliegenden Konzept wird zudem eine gewisse Inflexibilität attestiert, welche den Wohnungsmix bereits in einer sehr frühen Planungsphase einfriert.

Positiv gewürdigt wird das Zusammenziehen der Retailflächen im Erdgeschoss zu einem einzigen Volumen. Dadurch kann sich der Bahnhofplatz beidseits der Retailzone bis hin zum Gleisfeld ausdehnen und eine glaubhafte grosszügige Aufenthaltsqualität anbieten. Dabei dürfen allerdings keine Nebenräume (Kinderwagenräume) an den grössten Publikumsströmen liegen.

Der architektonische Ausdruck beim Wohnhaus ist präzise. Er nimmt am Ort vorgefundene Geometrien, Materialien und Details des industriellen Bauens auf und transformiert diese zu einem angenehm feingliedrigem Bauwerk, findet dabei eine gute Balance zwischen Eigenständigkeit und Einordnung.

Die Idee des Stadtgartens wird nach wie vor positiv gewürdigt, einschliesslich dessen Überarbeitung, insbesondere die Erschliessung.

Die Andockung an das Wohnhaus bringt den Bewohnern nun einen direkten Zugang zum Garten.

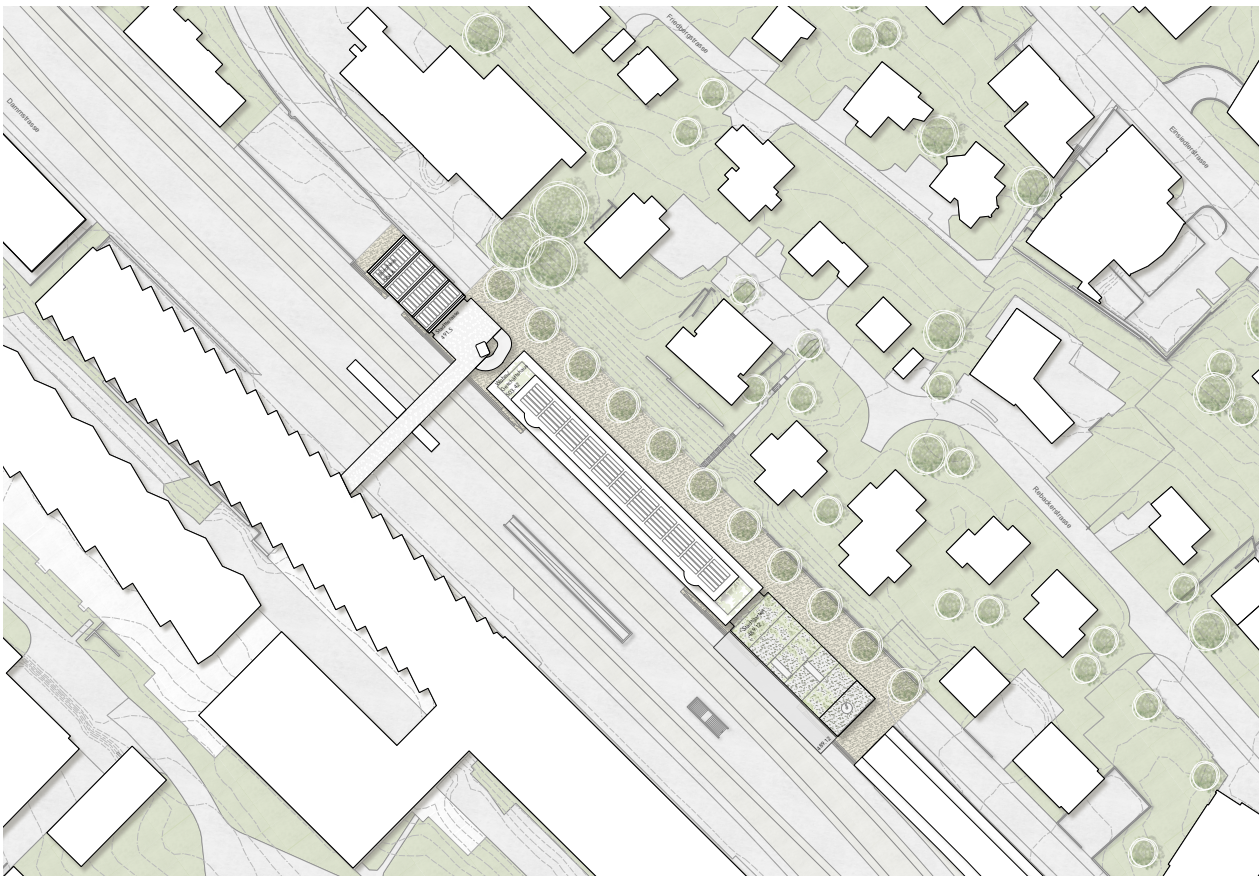
Die öffentliche Erschliessung mit den vorgeschlagenen Treppen scheint dem Ort und der Nutzung adäquat zu sein, wobei auf der Seite Silo die lichte Breite des Treppenabgangs in die Personenunterführung nicht verkleinert werden darf. Die darunter liegende Rampenanlage der Personenunterführung muss vor Witterung vollständig geschützt bleiben und der hindernisfreie Zugang sollte nicht über einen mit den Wohnungsmietern gemeinsam genutzten Aufzug erfolgen (strikte Trennung zwischen privater und öffentlicher Erschliessung).

Freiraum

Die unterschiedlichen Bauteile werden auf Erdgeschossenebene mit einer durchgehenden Pflasterung zusammengebunden. Abschluss des so formulierten Gesamtraumes bildet eine durchgehende Baumreihe aus Silberpappeln,

die dem Ort im Dorfbild unbestritten eine optische Präsenz verleihen. Zwischen den im Schnitt dargestellten Bäumen von 12 m und der tatsächlichen Höhe der Bäume im ausgewachsenen Zustand um die 30 m besteht ein riesiger Unterschied, den es zu klären gilt. Als zweites zusammenhängendes Element werden bepflanzte Paletten in unterschiedlichen Kombinationen vorgeschlagen. So spielerisch dieser Vorschlag ist, vermag er im funktional geprägten Umfeld zu wenig Kraft zu entwickeln.

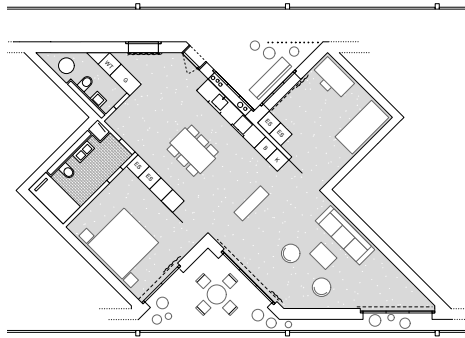
Entscheidend für die Aufenthaltsqualität auf dem Stadtgarten wird die Qualität der Bepflanzung sein. In der dargestellten Form erscheint das Grün und dessen Substratvolumen zu fragil, um die nötige Präsenz zu entwickeln.



Situation



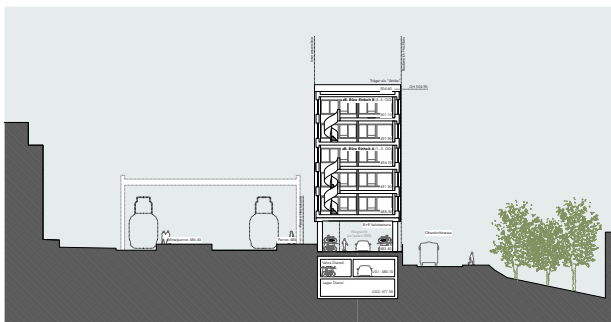
Visualisierung Schnittstelle Personenunterführung



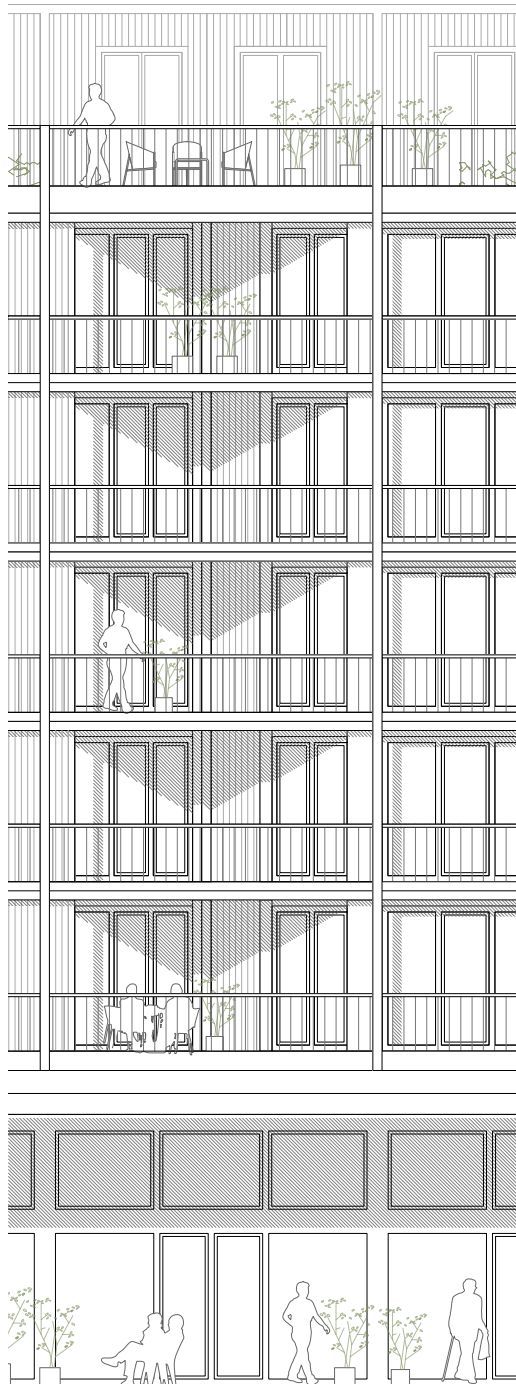
Grundriss Wohnung



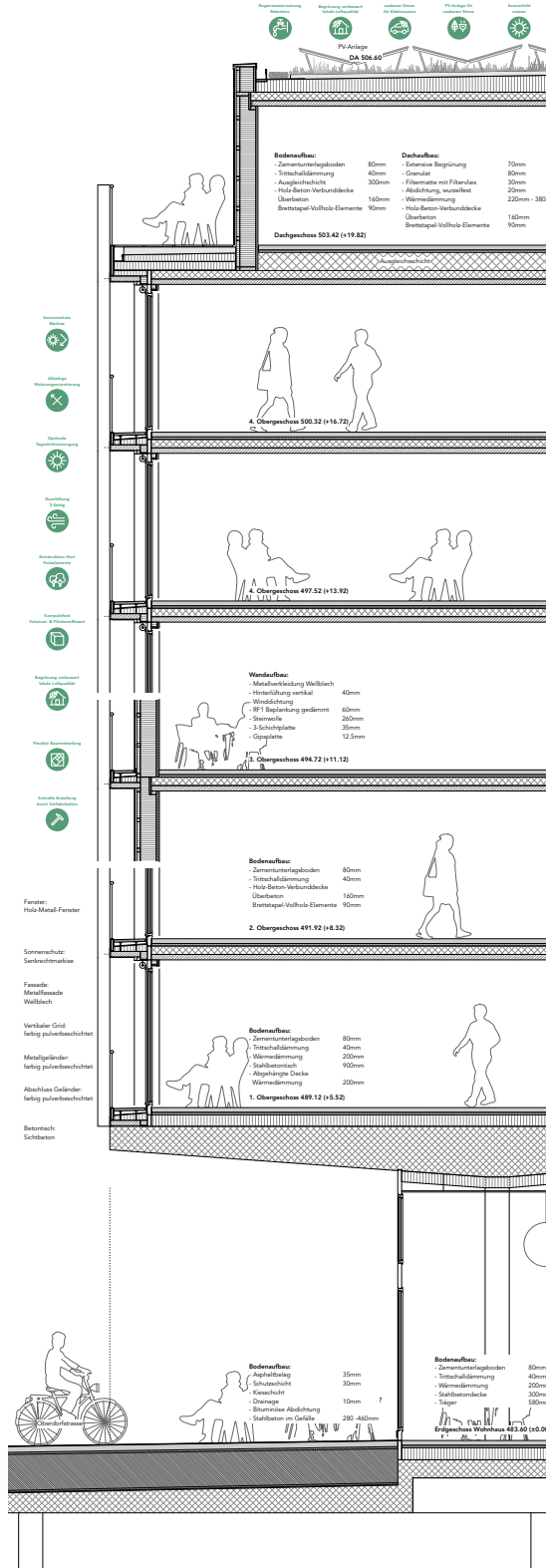
Visualisierung Bahnseite



Querschnitte



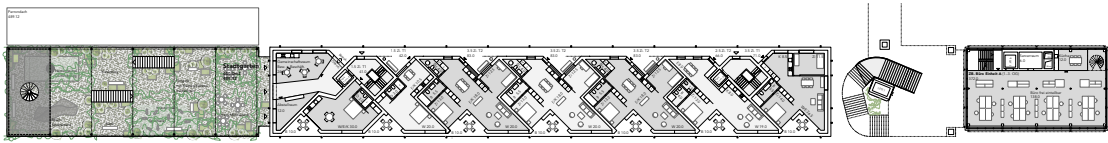
1:50 Schnitt und Ansicht
Wohn-/ Geschäftshaus



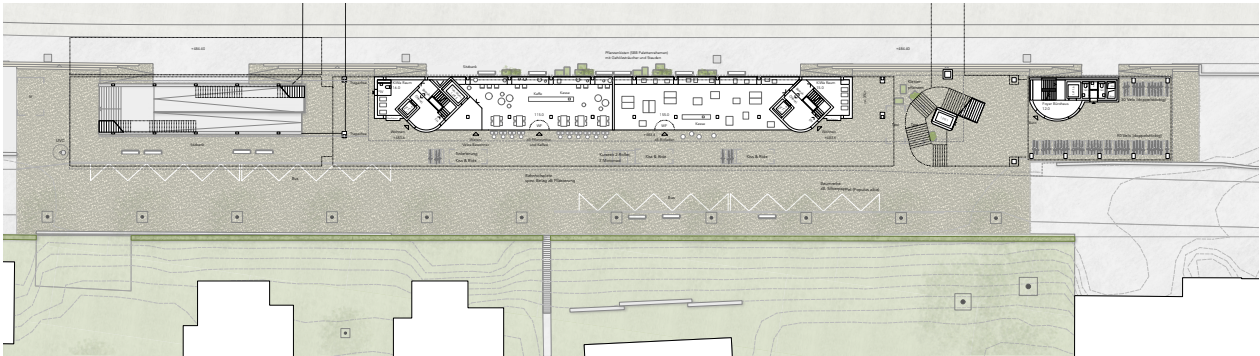
Fassadenansicht und Fassadenschnitt



2. Obergeschoss



1. Obergeschoss



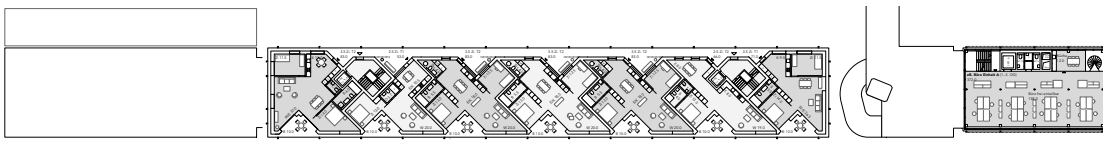
Erdgeschoss



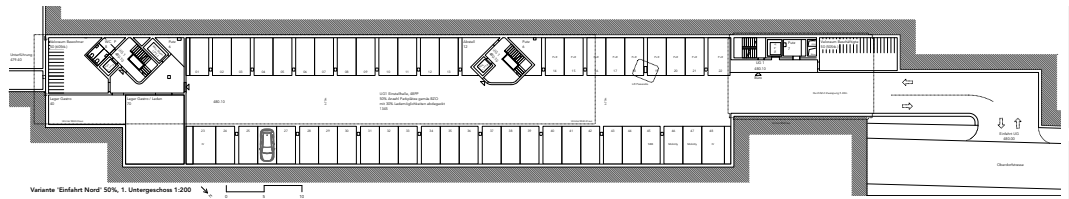
Fassade Strassenseite



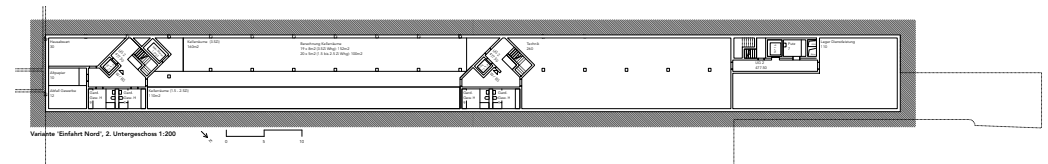
Dachgeschoss



3. - 5. Obergeschoss



Variante 'Einfahrt Nord', 50%, 1. Untergeschoss 1:200



Variante 'Einfahrt Nord', 2. Untergeschoss 1:200

Untergeschosse



Längsschnitt

Generalplaner Ernst Niklaus Fausch Partner AG (Federführung)

38

Architektur

Ernst Niklaus Fausch Partner AG, Zürich

Landschaftsarchitektur

vetschpartner Landschaftsarchitekten AG, Zürich

Bauingenieur

Dr. Lüchinger+Meyer Bauingenieure AG, Zürich

HLKSE-Ingenieur

neukom engineering ag, Adliswil
PLANWERKSTATT RÜEGG AG, Oberglatt

Bauphysik- und Akustikingenieur, Lärmspezialist

zehnder & kälin ag, Winterthur

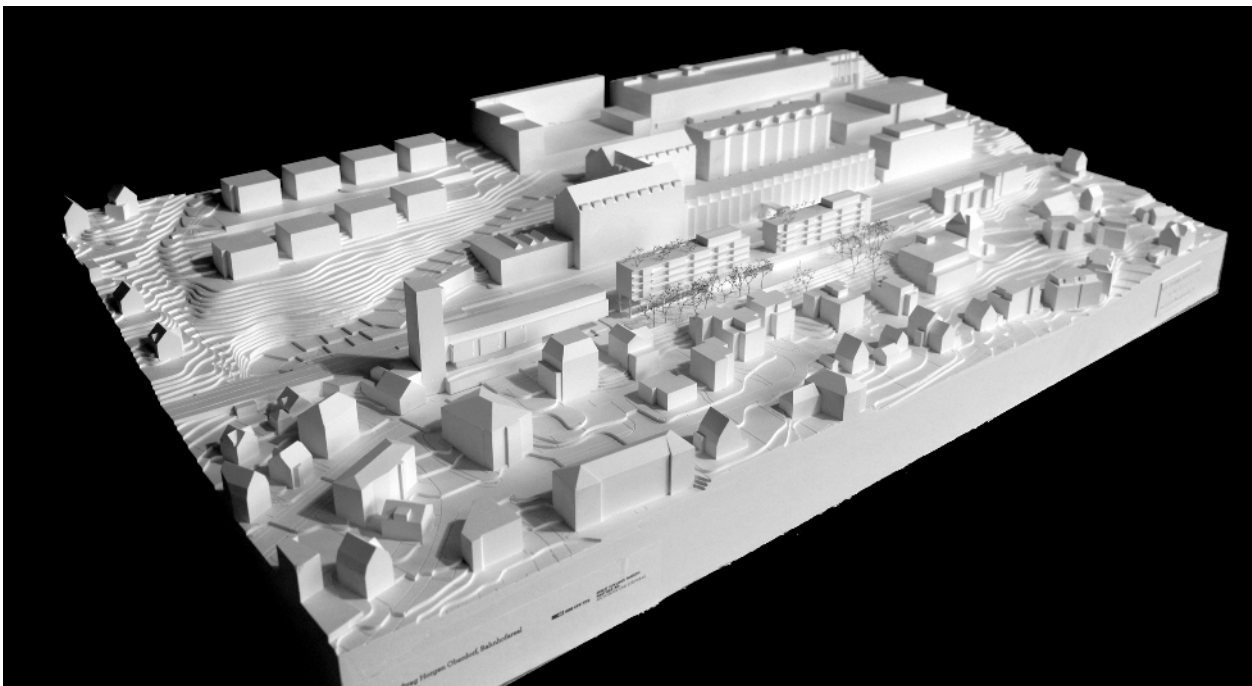
Gesamtkonzept / Städtebau

Das städtebauliche Konzept ist zu zwei in Proportion und Gestaltung sehr ähnlichen Baukörpern überarbeitet worden, die auf einem durchlaufenden, zweigeschossigen Sockel platziert sind. In unmittelbarer Nähe zum benachbarten Silo-Projekt gesetzt, reiht sich der Projektvorschlag mit einer angenehm angemessenen Gebäudehöhe in den baulichen Kontext ein. Das Erdgeschoss wird durch zwei platzseitig verglaste Volumen zoniert, darüber bildet das über die gesamte Gebäudelänge durchgängige Dienstleistungsgeschoss einen raumhaltigen Sockel. Die beiden darüber platzierten länglichen Volumen der Wohnbauten spannen mittig einen mit Bäumen begrünzten Zwischenraum auf. Die grosszügige Lücke ist als Stadtgarten für die Wohnnutzung konzipiert und stellt die räumliche Durchlässigkeit und Durchsicht zur hangseitigen Bebauung her.

Die Lücke des Stadtgartens findet im Erdgeschoss ihre Entsprechung als mittig liegender, grosszügiger Hauptzugang zum Perron, der fließend in den davor gelagerten Bahnhofplatz übergeht. Dieser findet an der Hangkante mit einer langen Bank und einer Baumreihe seinen stimmigen Abschluss.

Der städtebauliche Ansatz wirkt gesamthaft pragmatisch und gewissermassen auch plausibel, zumal die gewünschte Durchsicht für die bergseitige Bebauung wesentlich verbessert worden ist und die Volumen zwischen der Grossmassstäblichkeit des ehemaligen Industrieareals und der Feinkörnigkeit der seeseitigen Bebauung zu vermitteln suchen. Mit der symmetrischen Anordnung der beiden Baukörper über dem Sockel, ihrer volumetrisch und gestalterisch zwillingshaften Ähnlichkeit und dem mittig angelegten Stadtgarten mit darunterliegendem Hauptzugang zur Bahn vermag der neue Baukörper in seiner Setzung und der eher schematischen Komposition nicht restlos zu überzeugen.

Die Passerelle wird neu in ihrer ursprünglich von der SBB konzipierten Form beibehalten und als additives, unabhängiges Element in die neue Bahnhofsbebauung integriert. Grundsätzlich wird dieser pragmatische Ansatz begrüsst. Die Anbindung an den öffentlichen Raum und den Bahnhofplatz ist jedoch durch die versteckte, perronseitige Lage des Treppenaufgangs nur ungenügend gelöst und wird durch die lange Wegführung über Rampen zusätzlich erschwert: für nicht Ortskundige ist die Auffind-



Modell (Ansicht: Ost)

barkeit hinter den Gewerbeflächen des Erdgeschosses kaum gewährleistet, trotz der grosszügigen und übersichtlich gestalteten Durchgänge zum Perron.

Architektur

Das Erdgeschoss wird durch die Stützen des Tragwerks und die beiden Gewerbeflächen gegliedert und generiert eine gute Verteilung der Passantenströme entlang der geschickt platzierten Retailflächen am Hauptdurchgang zum Perron.

Die Adressbildung erfolgt sowohl für die Wohnungen als auch für das Dienstleistungsgeschoss über zwei platzseitig orientierte Treppenhäuser. Der gemeinsamen Nutzung der vertikalen Erschliessung wird zwar ein wirtschaftlicher Einsatz der Mittel attestiert, das vertikale Versetzen der südöstlichen Erschliessung wird jedoch – auch feuerpolizeilich – als kritisch beurteilt.

Das erste Obergeschoss wird als grosszügige, durchgehende und frei einteilbare Dienstleistungsfläche konzipiert.

Die darüberliegenden Wohnungen werden über einen gleisseitigen Laubengang erschlossen, dessen Zugänge über Nischen und Ausweitungen differenziert werden und auch eine private Aussenraumnutzung ergänzend zum seeseitigen Balkon möglich machen. Den grosszügigen Wohnungen gelingen diagonale Raumbezüge, die See- und Gleisseite vielschichtig zueinander in Beziehung setzen. Der eher hohe Fensteranteil wirkt sich günstig auf die Tageslichtsituation aus.

Im Attikageschoss wird zugunsten von kollektiv genutzten Dachgärten nur je eine Wohnung vorgeschlagen. Durch die unterschiedliche Orientierung lassen sich privater und gemeinsamer Aussenraum gut trennen. Die gemeinsam genutzten Flächen sind weitläufig, wenig gefasst und lassen eine vertiefte Ausgestaltung vermissen.

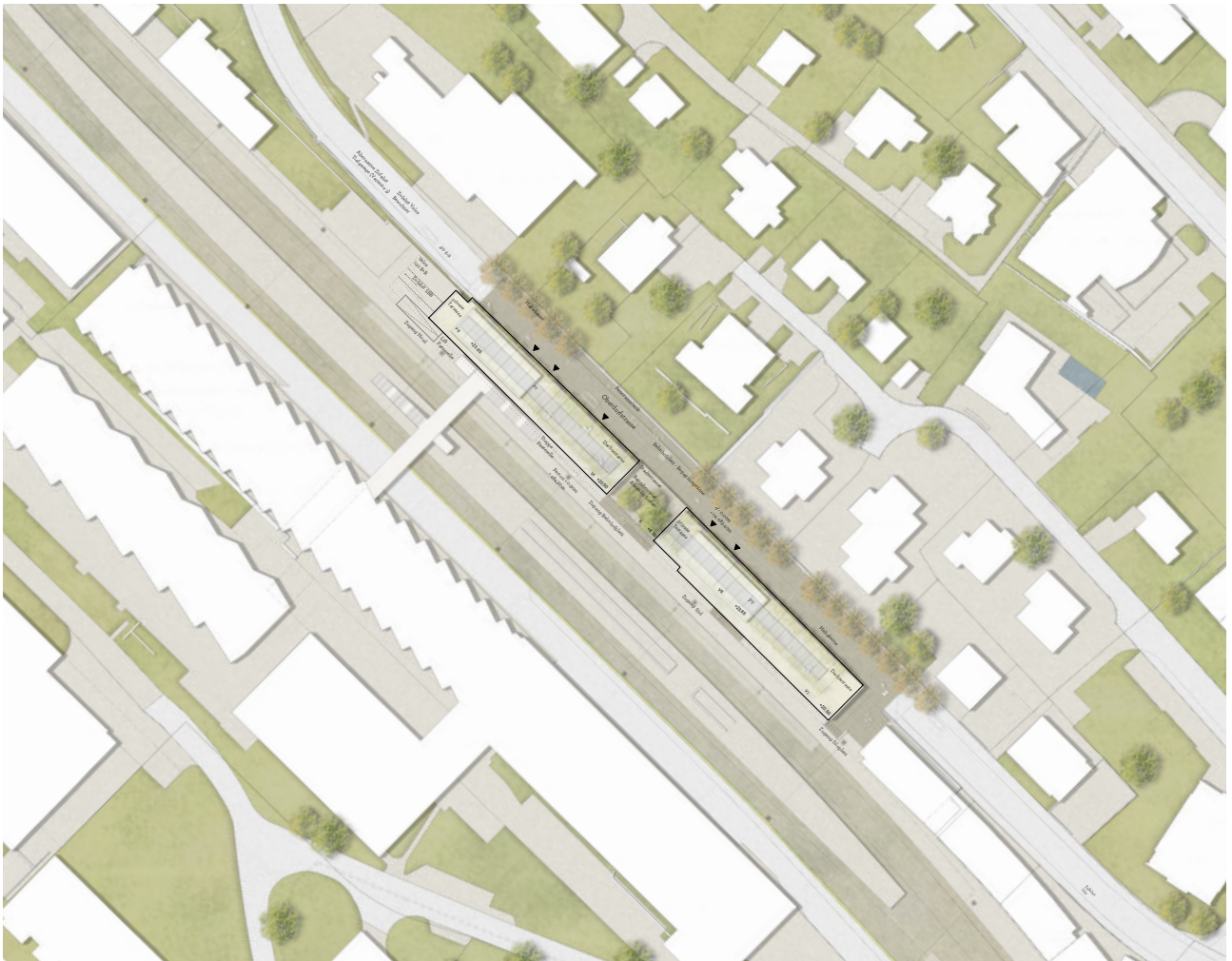
Die Tragstruktur aus biegesteifen Rahmen rhythmisiert das Gebäude und bleibt auch im Innern ablesbar, was die Raumeinteilung flexibel und unabhängig macht. Eine etwas überraschende Vielfalt von Materialien trifft auf das Skelett der Stahlstruktur: Holzbau, Verkleidungen aus Faserzement in den Wohngeschossen und Verkleidungen

aus Metall im Gewerbegeschoss – sie gliedern das Gebäude in der Horizontalen und differenzieren es je nach Nutzung. Am markantesten tritt die vorgeschlagene Fassadenbegrünung am vorgehängten Rankgerüst der Wohnbauten in Erscheinung: sie hat mit ihrer Anmutung als grüner Filter aber durchaus glaubhaft das Potenzial für ein neuartiges und eigenständiges Erscheinungsbild im Quartier.

Generell positiv gewürdigt wird die vertiefte Auseinandersetzung der Verfassenden mit dem Thema der Nachhaltigkeit.

Freiraum

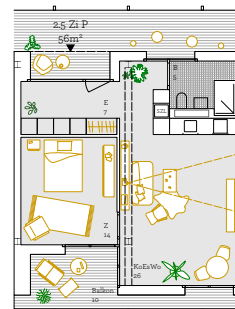
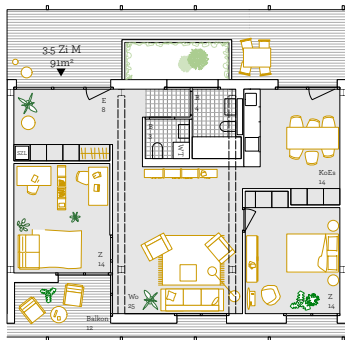
Im engen Spielraum der Möglichkeiten verleiht eine einfache Schnittlösung mit Perron, Platzfläche aus Ortsbeton, Baumreihe und durchgehender Panoramabank dem Ort eine angemessene Grosszügigkeit und Öffentlichkeit. Verständlich ist das Ansinnen der grünen Fassade zum See hin, diese wird sich jedoch in der gezeigten Form mit sehr kleinen Pflanztrögen nicht in der gewünschten Form realisieren lassen. Ebenso wünschenswert ist auch die Begrünung des mittigen Fensters, die Abstandsvorschriften der SBB werden jedoch das dargestellte «Baumbouquet» zu verhindern respektive zu verkleinern wissen.



Situation



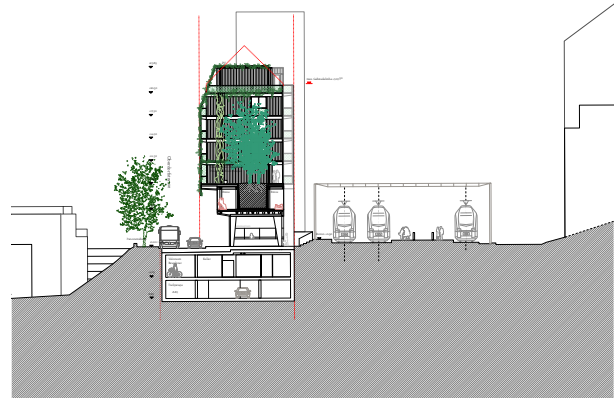
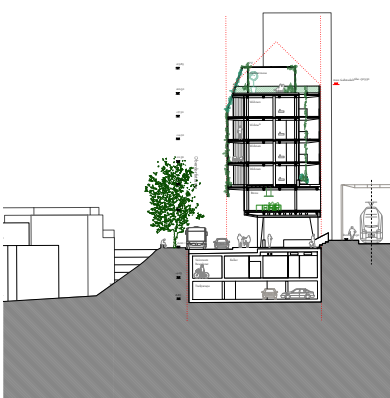
Visualisierung Oberdorfstrasse



Grundrisse Wohnungen



Visualisierung Dachterrasse



Querschnitte



Dachaufbau:

- Extensive Begrünung 80-200 mm
- Abdichtung 10 mm
- Gefälledämmung 20-40 mm
- Wärmedämmung 200 mm
- Dampfsperre
- Betonplatte mit Verbundblech 400 mm
- auf Rahmenträger Stahl
- Untersicht Decke Trapezblech (optional verkleidet)

Holzbrüstung - Aussichts Brett

Bodenaufbau Laube

- Holzrost auf Betonplatte mit Verbundblech auf Rahmenträger Stahl 40 mm

Konstruktion Laube

- Tiermisch gemauert
- Isokorbanschluss
- Deckenabdämmung mit Extrudierdämmung glatt
- Rankegerüst aus Stahl, farbig

Fassade verglast

- Holzfenster
- 3-Fach IV Verglasung raumbauhoch
- Sonnenschutz vor Deckenstim

Fassade opak

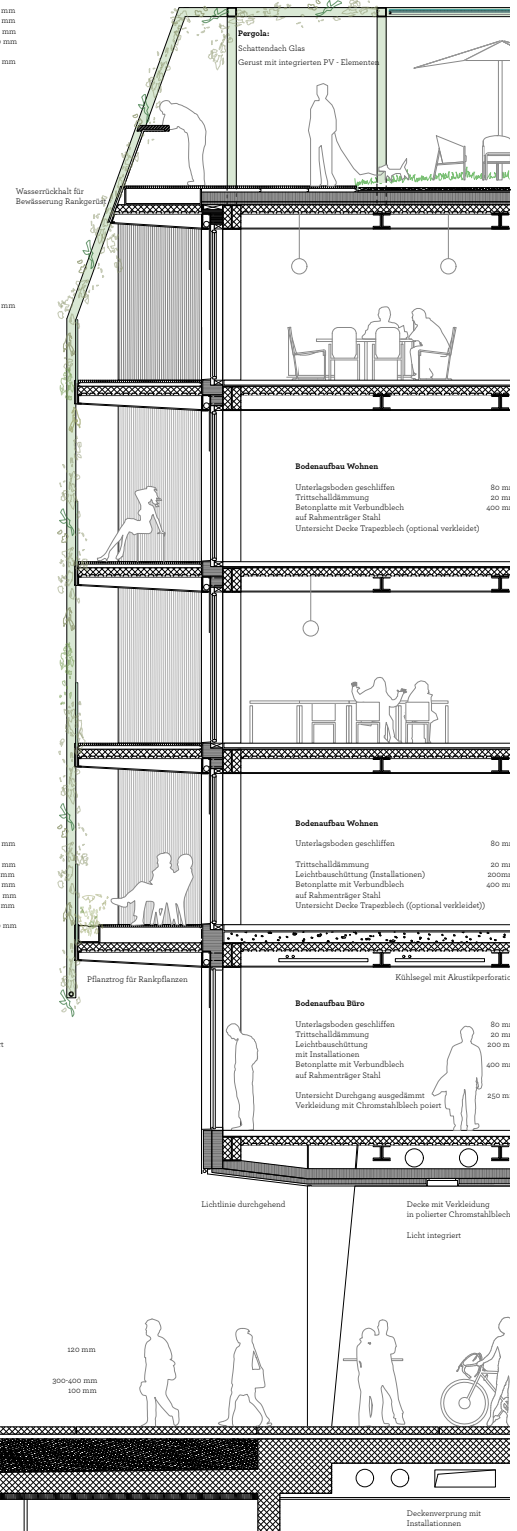
- Wolleermit 40 mm
- Glasvlies
- Wickelvliesplatte 28 mm
- Holzständer 180 mm
- OSB-Platte 18 mm
- Installationschicht 10 mm
- Spertholzplatte lasiert 24 mm
- Holzkonstruktion 350 mm

Fassade Büro

- Pfosten-Riegel-Fassade Aluminium
- 3-Fach IV Verlasung
- Sonnenschutz in Deckstim integriert

Bodenaufbau Bahnhofplatz

- Ortbetonplatten 120 mm
- Magerbeton
- Füllschicht auf Abdichtung
- Stahlbetondecke 300-400 mm
- Dämmung im Liegend 100 mm



Pergola:

- Schattendach Glas
- Gerüst mit integrierten PV-Elementen

Wasserschlucht für Bewässerung Rankgerüst

Bodenaufbau Wohnen

- Unterlagboden geschliffen 80 mm
- Trittschalldämmung 20 mm
- Betonplatte mit Verbundblech auf Rahmenträger Stahl 400 mm
- Untersicht Decke Trapezblech (optional verkleidet)

Bodenaufbau Wohnen

- Unterlagboden geschliffen 80 mm
- Trittschalldämmung 20 mm
- Leichtbauschüttung (Installationen) 200mm
- Betonplatte mit Verbundblech auf Rahmenträger Stahl 400 mm
- Untersicht Decke Trapezblech (optional verkleidet)

Bodenaufbau Büro

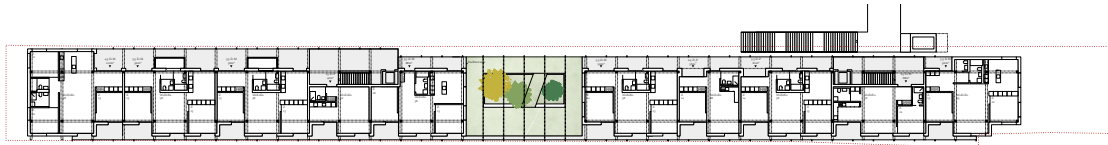
- Unterlagboden geschliffen 80 mm
- Trittschalldämmung 20 mm
- Leichtbauschüttung mit Installationen 200 mm
- Betonplatte mit Verbundblech auf Rahmenträger Stahl 400 mm
- Untersicht Durchgang ausgedämmt 250 mm
- Verkleidung mit Chromstahlblech poliert

Lichtlinie durchgehend

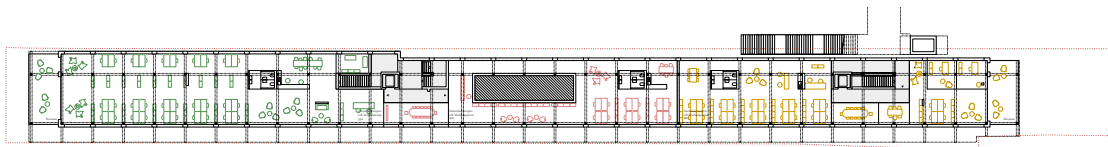
Decke mit Verkleidung in polierter Chromstahlblech Licht integriert

Deckenverpergung mit Installationen

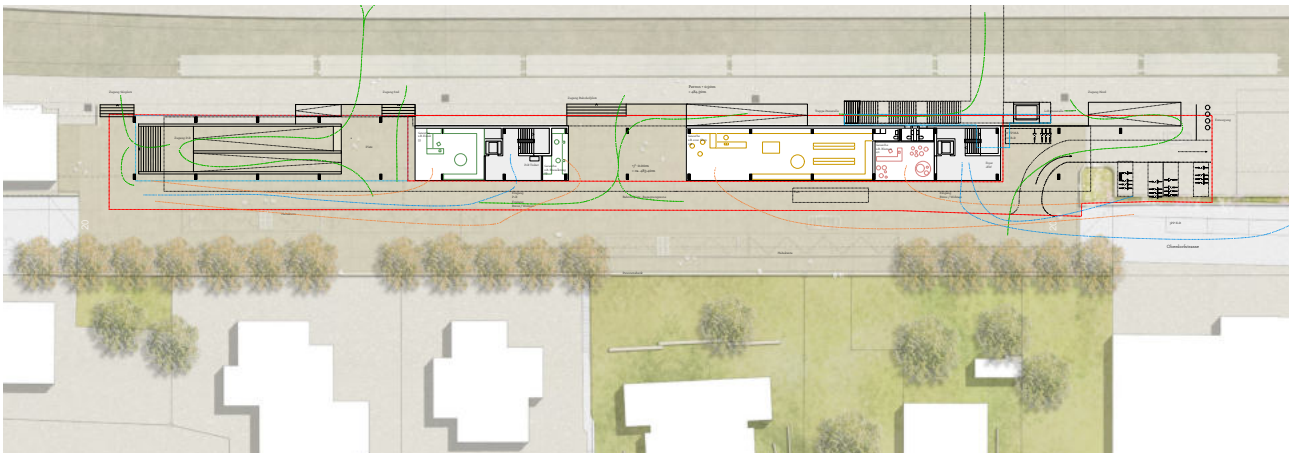
Fassadenansicht und Fassadenschnitt



2. Obergeschoss



1. Obergeschoss



Bestandssituation

Bestandssituation

Bestandssituation

Bestandssituation

Bestandssituation

Bestandssituation

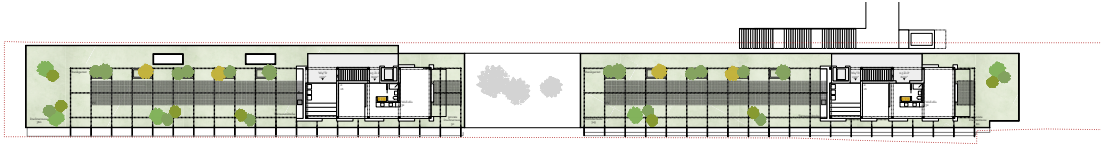
Bestandssituation

Bestandssituation

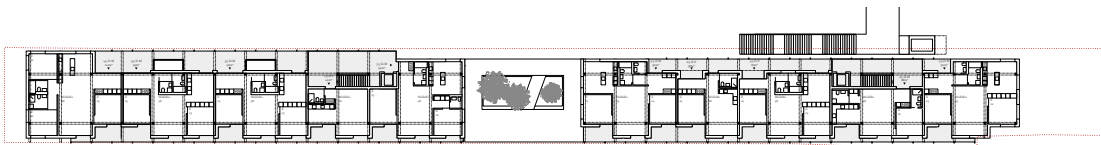
Erdgeschoss



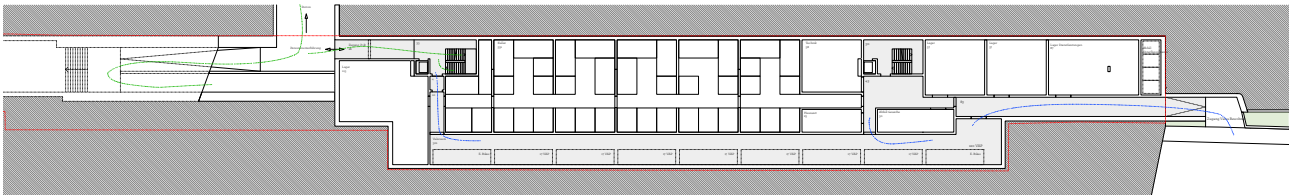
Fassade Strassenseite



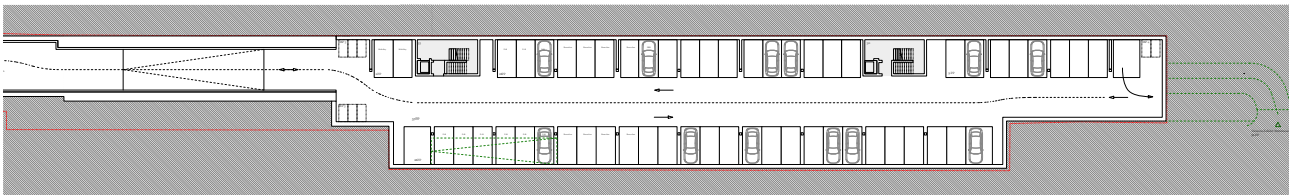
Dachgeschoss



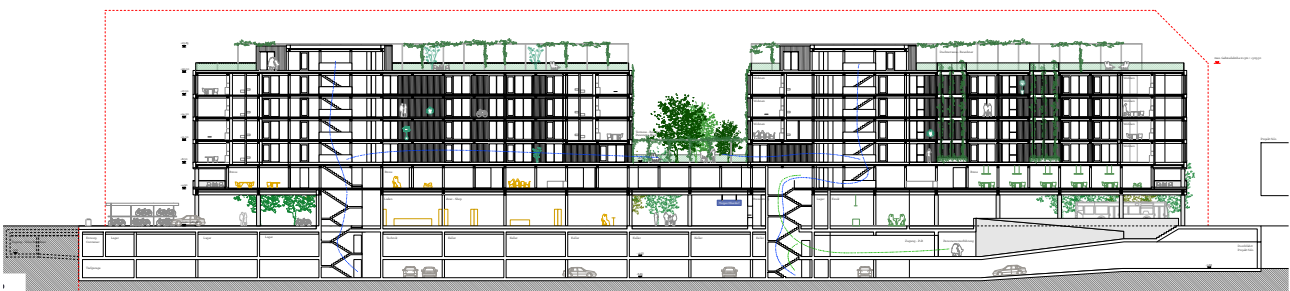
3. - 5. Obergeschoss



1. Untergeschoss



2. Untergeschoss



Längsschnitt

Studienauftrag

Projekt zur Überarbeitung empfohlen

Generalplaner Galli Rudolf Architekten AG (Federführung)

46

Architektur

Galli Rudolf Architekten AG, Zürich

Landschaftsarchitektur

Albiez de Tomasi GmbH, Zürich

Bauingenieur

Schnetzer Puskas Ingenieure AG, Zürich

HLKSE-Ingenieur

Gruenberg+Partner AG, Zürich

Mettler+Partner AG, Zürich

Bauphysik- und Akustikingenieur, Lärmspezialist

Bakus Bauphysik & Akustik GmbH, Zürich

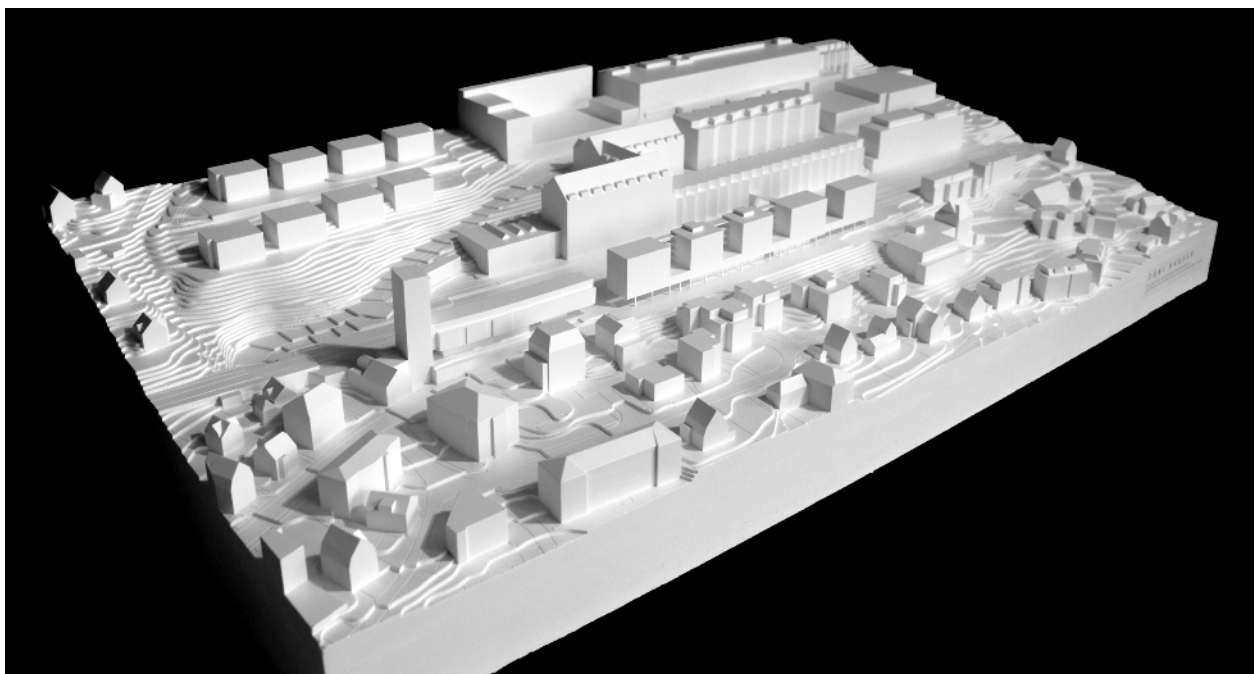
Gesamtkonzept / Städtebau

Städtebaulich wird eine einprägsame Gesamtfigur vorgeschlagen, die durch ihre markante Ausformulierung zentrumsbildenden und durchaus auch identitätsstiftenden Charakter aufweist. Mittels einzelner ausdifferenzierter Baukörper, die aus einer gemeinsamen Basis wachsen, fügt sich diese Figur in den ortsbaulichen Kontext, indem sie die Körnung der talseitigen Quartierstruktur sowie der südseitigen Neugasse aufgreift. Gleichzeitig schaffen die Zwischenräume der einzelnen Gebäudevolumen für die bergseitige Bebauung Durchsicht und räumliche Transparenz. Dieses als Basis wirkende Sockelgeschoss, welches das erste Obergeschoss raumhaltig fasst, überspannt den neuen Bahnhof in seiner gesamten Länge als verbindendes und schützendes Dach. Zwei Unterbauten mit publikumsorientierten Dienstleistungsangeboten wie Verkauf, Gastro und Retail zonieren die Ankunftsebene und spannen einen in der Gesamtüberbauung fast mittig gesetzten Durchgang auf den Perron auf. Entlang der Oberdorfstrasse wirkt eine durch Stützen aufgespannte Kolonnade als vermittelnde Zone zwischen Bahnhofplatz und Bahnhof. Konzeptionell lagen dem Projektvorschlag Bilder der Solothurner Schule zugrunde. Aufgrund der in Gleisnähe ausgelösten Erschütterungsthematik schlägt das Projekt jedoch keine vorgefertigte Stahlstruktur, sondern eine Stützen-Platten-Konstruktion aus Stahlbeton vor. Der aus der Referenz resultierende industriell architektonische Ausdruck weist eine klare Ordnung und Rasterung auf und schlägt mit einem Fassadengitter, einer Ausfachung aus Holzrahmenelementen und der äussersten hinterlüfteten Haut aus naturfarbenem, bzw. rohem profiliertem Aluminium, das trotz Metallstaub robust altert, den Bogen zum hangseitigen, ortsbildprägenden Industrieareal Schweiter.

Architektur

Die Adressierung zu den Wohnbauten und der Zugang zur Parkierung ist durch die direkte Anbindung an den Bahnhofplatz im Prinzip gut und attraktiv gelöst. Für die Bewilligungsfähigkeit ist jedoch entscheidend, dass die Ankunfts- bzw. die Erdgeschossesebene einen klaren gesellschaftlichen Mehrwert mit herausragender Aufenthaltsqualität generiert, die in der Bedeutung einem Dorfplatz gleichkommt und im aktuellen Projekt bisher nur in Ansätzen ausformuliert ist.

Die gewählte Gebäudestruktur eines Stützensystems mit jeweils aussteifendem Kern ermöglicht eine grosse Nut-



Modell (Ansicht: Ost)

zungsflexibilität und damit eine hohe Wertbeständigkeit. Durch die Einführung zweier Volumentypen und einem geschickten Variieren der Wohnungsgrößen werden herausragende Grundrisse mit einem Tag- und Nachtbereich, sehr gute jeweils drei- bis in den 4.5-Zimmer-Wohnungen sogar vierseitige Belichtungssituationen geschaffen, die auch auf die Lärmsituation überzeugend reagieren. Zusätzlich wird mittels berankender Vegetation der Verbindungsstege bahnseitig ein grüner Filter geschaffen. Der Wechsel auf die in die Volumen integrierten Loggien zugunsten einer höheren Durchsicht der Gesamtbebauung wird sehr begrüsst. Die Fluchtweglängen zählen jedoch ab dem äussersten Punkt der Loggien und müssen nochmals sorgfältig überprüft werden. Der Wohnungsmix ist noch nicht ganz eingehalten. Die Anforderung von Wohneinheiten im preisgünstigen Segment von 33 % wurde mit 35.6 % überschritten und auf Kosten von HNF (m²) für das marktgerechte Wohnen erfüllt. Es sollen jedoch keine 4.5-Zimmer-Wohnungen im preisgünstigen Segment errichtet werden.

Die Anbindung an die Gewerbeflächen funktioniert aktuell noch nicht. Diese sind einzig über den öffentlichen Aufgang zur Stadterrasse und die Passerelle erschlossen. Allein schon aufgrund brandschutztechnischer Vorschrif-

ten muss die vertikale Erschliessung des fünften, bzw. des nordwestlichsten Hauses auf die Ebene des Bahnhofplatzes geführt werden. Die Erschliessung der Dienstleistungsflächen via Lift, der sich auch für den Warentransport (1 Palette und Begleitperson) eignet, muss nachgewiesen werden. Im Idealfall ist aus Nutzersicht eine direkte Erschliessung inkl. Lift bis ins UG zu führen. In der Konsequenz muss die Anordnung der Parkplätze K&R / hindernisfrei und der Veloabstellplätze angepasst werden. Der Gewerbeanteil ist aktuell mit nur 16 % zu gering und damit nicht bewilligungsfähig.

Die Innenvisualisierung einer Wohnung erscheint noch generisch und unspezifisch. Der industrielle Ausdruck konzentriert sich aktuell primär auf den äusseren Ausdruck. Wünschenswert wäre eine Vision, die plausibel aufzeigt, wie in dieser Gesamtfigur gelebt wird und dass durchaus ein gemeinschaftliches Wohnen entstehen und stattfinden kann.

Die Meditationshöfe wurden zwar als vertikale Gärten verstanden, vermögen in ihrer Nutzbar- und Annetierbarkeit seitens Mieterschaft jedoch noch nicht restlos zu überzeugen. Inwiefern die grünen Zwischenräume auf dem Niveau des 2. Obergeschosses zugunsten einer Belebung

der Gesamtanlage gemeinschaftlich oder allenfalls mit dem Zuschlagen zu Familienwohnungen sinnvoll genutzt werden könnten, soll überprüfend dargelegt werden. Auch die Spielflächen überzeugen noch nicht restlos. Aus erschliessungstechnischen Gründen könnte auf diese allenfalls sogar verzichtet werden. Ob und wie diese Spielflächen die Gemeinschaft positiv fördern und die Gesamtfigur stützen, soll ebenfalls Teil der Untersuchung sein. Die gemeinschaftlich nutzbaren Dachterrassen im Zusammenspiel mit angeordneten Waschräumen konnten leider nicht überprüft und beurteilt werden, da diese in der Abgabe nicht abgebildet worden sind.

Die Aussenerschliessung auf Bahnhofsebene wirft noch diverse Fragen auf. Die aufgrund einer statisch klaren und einfachen Lastabtragung begründete Kolonnade ist bei einer vertieften Betrachtung in dieser Ausformulierung nicht möglich. Die Unfallgefahr durch Stützen entlang der Baukante beim Heranfahren eines Busses ist zu gross und nicht umsetzbar. Die vorgeschlagene Stützenschleuse auf Bahnhofsniveau wurde aber prinzipiell begrüsst. Im Weiteren sind trotz der Anhebung des Scheitelpunkts des Gesamtareals diverse Fragen auf dem Ankunftslevel terrain-technisch nicht gelöst. Der gesamte westliche Bereich, der mittels Liftanlage und Treppenaufgang die Stadtterrasse und die Passerelle erschliesst und anbindet, funktioniert in der vorgeschlagenen Ausgestaltung noch nicht. Die Setzung des Treppenaufgangs erscheint auf Niveau Stadtterrasse stark beengt. Die nördliche Rampe ist noch zu steil ausgebildet und muss hinsichtlich Steigung und Setzung überprüft werden. Im Weiteren benötigen Treppen- und Rampenanlagen Aussengeländer, die mitgedacht werden müssen. Die Positionierung der einzelnen Retailflächen, bzw. der Veloräume ist mit den Passantenströmen noch nicht ideal abgestimmt und muss überprüft werden. Vor dem Hintergrund, dass die Ankunftsebene eine für die Allgemeinheit zwingend herausragende Aufenthaltsqualität generieren muss, vermag der Freiraum noch nicht zu überzeugen. Zwar werden auf dem vorgelagerten Bahnhofplatz entlang der Hangkante zwei begrünte Pergolen vorgeschlagen. An diesem zentralen Ankunftsplatz stellt sich aber die Frage, ob die punktuell gesetzte Vegetation auf dieser grossen und vor allem langgezogenen befestigten Fläche der Oberdorfstrasse dieser wichtigen Zentrumsfunktion Rechnung tragen kann.

Freiraum

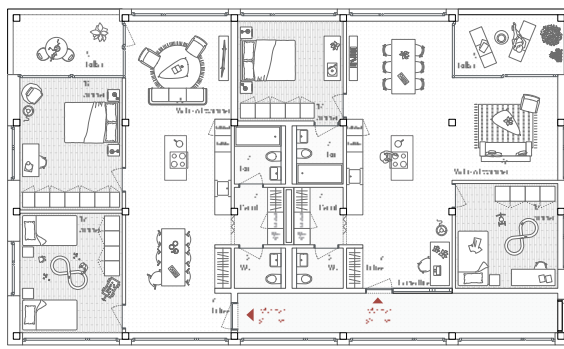
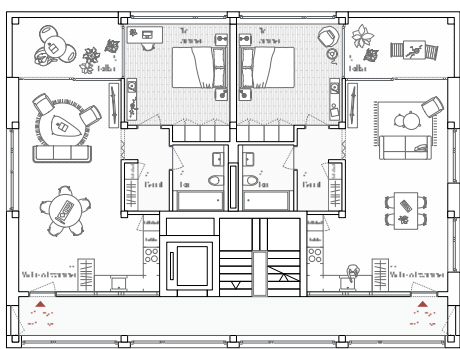
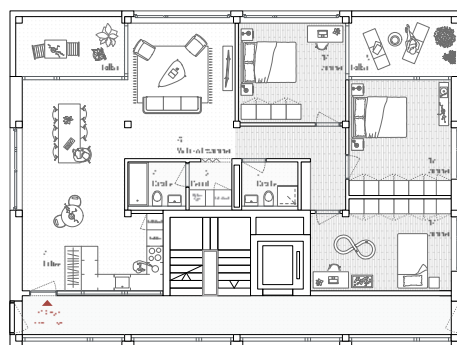
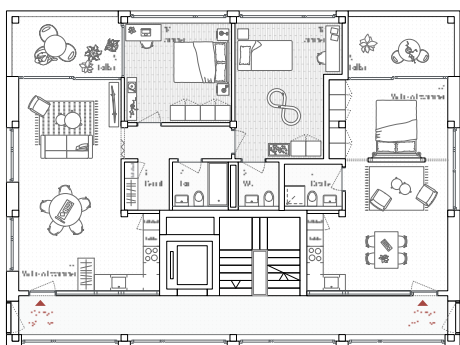
Die Oberdorfstrasse inklusiv platzartige Erweiterungen werden in durchgehend farbigem Asphalt gehalten. Die Grosszügigkeit dieser Geste wird funktional jedoch kompromittiert durch die strassenbegleitende Arkade. Diese bewirkt schlussendlich eine recht konventionelle Gliederung des Strassenraumes in Fahr- und Gehbereiche, so dass insbesondere talseitig keine Bäume Platz finden. Die begrünten Pergolen als Raumabschluss werden begrüsst, erscheinen jedoch im Gesamtkontext zu wenig kräftig.

Die Bombierung erweist sich in der Mitte als sinnvoll, jedoch entstehen seitlich unglückliche Rampensituationen, die den Vorteil der Idee zunichtemachen.

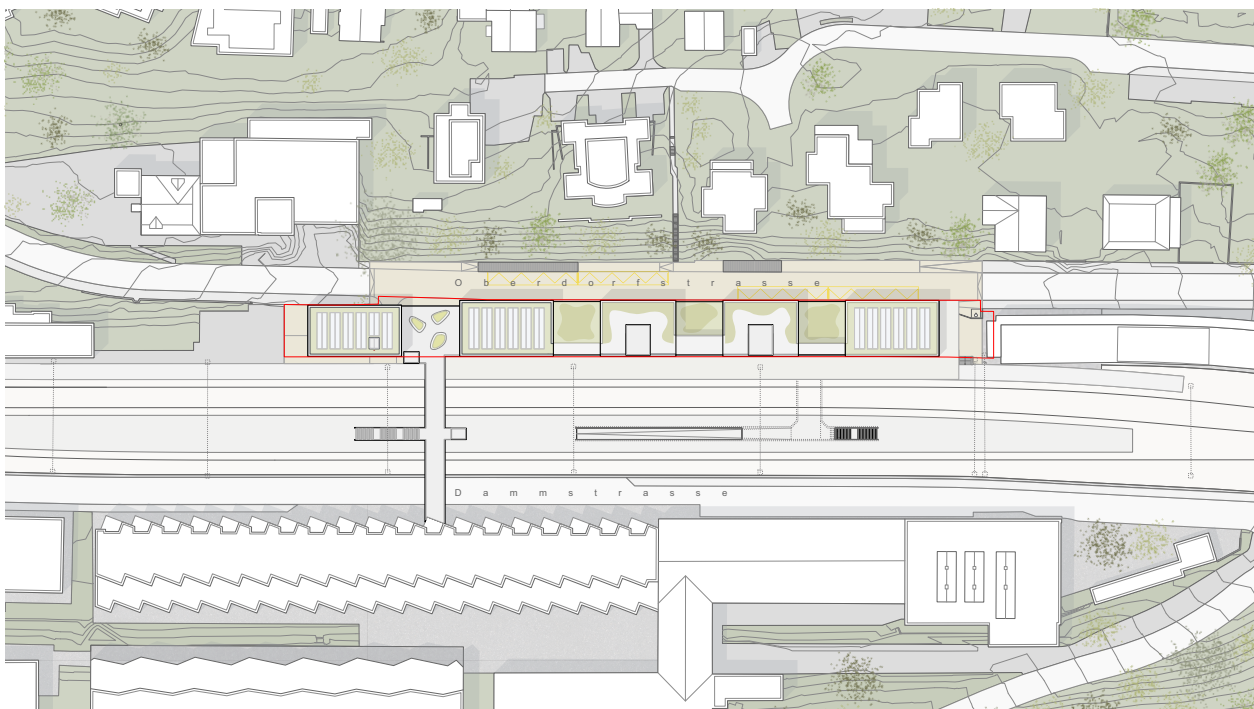
Die grünen Dächer der Zwischenräume werden als meditative Räume beschrieben, die dank der Mijawaki-Methode schnell zu intensiv erlebbaren Grünräumen werden. Die Fugen als grüne Räume auszubilden, ist verständlich, es bestehen jedoch Zweifel, ob es den Räumen gelingen wird, einen meditativen Charakter zu entwickeln. Die Mijawaki-Methode verspricht «tiny forests» von hoher ökologischer Qualität durch hohe Artenvielfalt, zumindest in der dargestellten Aufbauhöhe wird dieses Ziel schwierig zu erreichen sein.



Visualisierung Wohnung



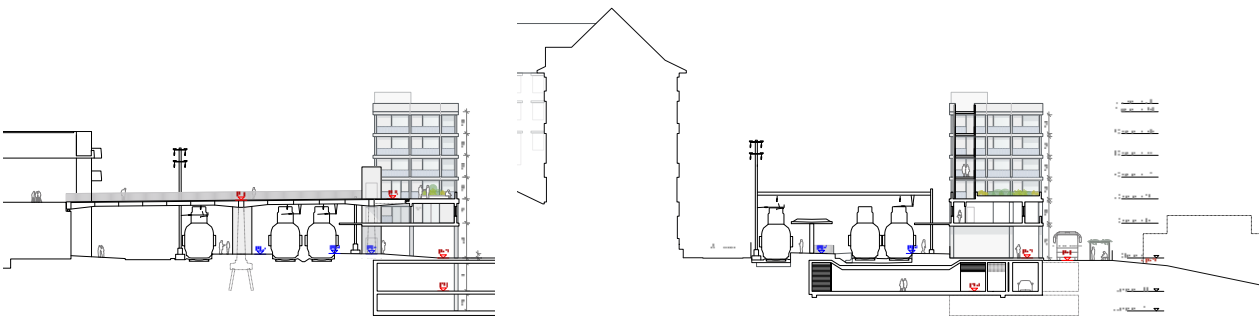
Wohnungsgrundrisse



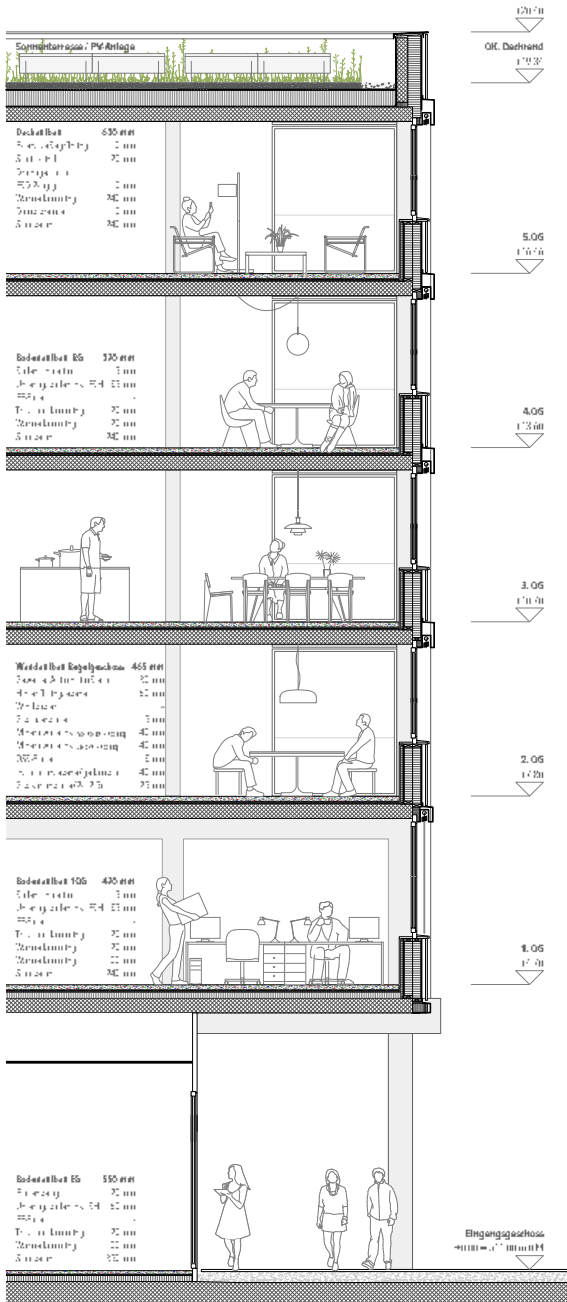
Situation



Visualisierung Oberdorfstrasse



Querschnitte



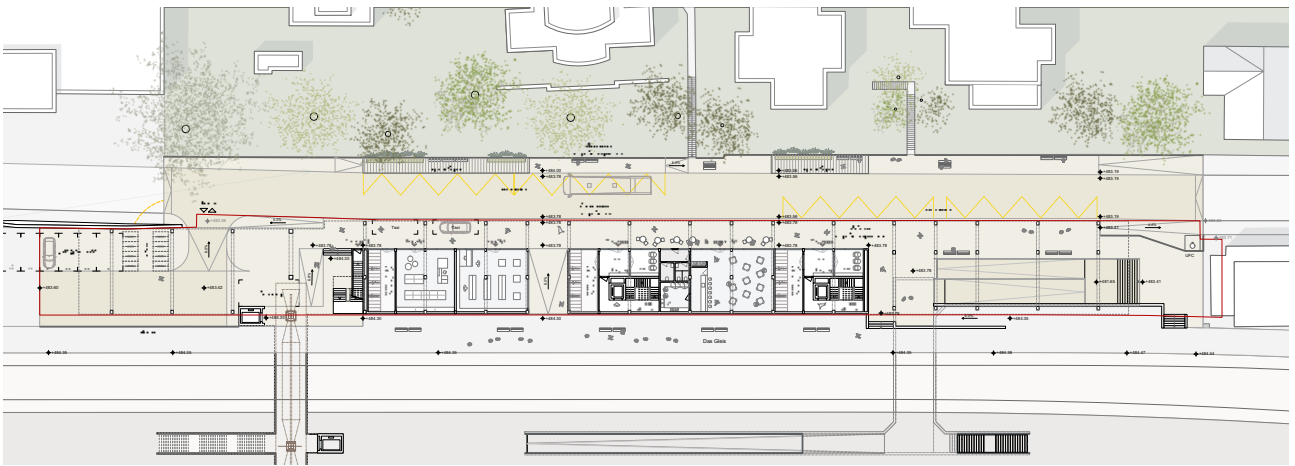
Fassadenansicht und Fassadenschnitt



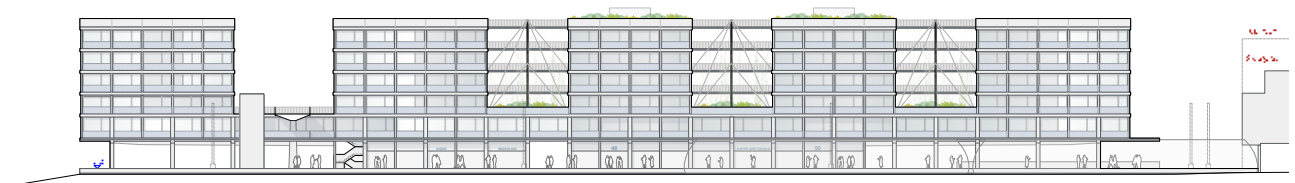
2. Obergeschoss



1. Obergeschoss



Erdgeschoss



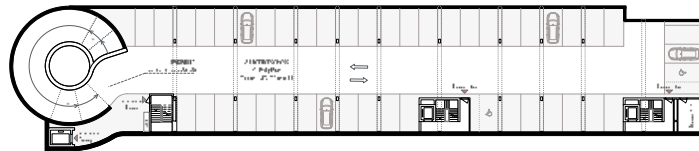
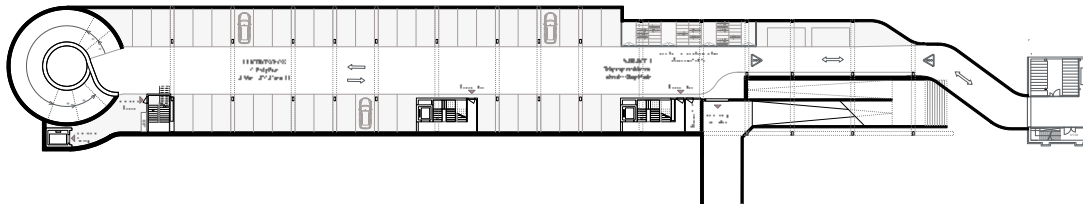
Fassade Bahnseite



5. Obergeschoss



3. und 4. Obergeschoss



Untergeschosse



Fassade Strassenseite

Generalplaner ARGE Holzer Kobler Architekturen GmbH (Federführung), Drees & Sommer Schweiz AG

54

Architektur (ARGE)

Holzer Kobler Architekturen GmbH, Zürich
Drees & Sommer Schweiz AG, Zürich

Landschaftsarchitektur

A24 Landschaft, Landschaftsarchitektur GmbH, Berlin

Bauingenieur

Ferrari Gartmann AG, Chur

HLKSE-Ingenieur

Drees & Sommer Schweiz AG, Zürich

Bauphysik- und Akustikingenieur

Drees & Sommer Schweiz AG, Zürich

Lärmspezialist

BAKUS Bauphysik & Akustik GmbH, Zürich

Gesamtkonzept / Städtebau

Gegenüber der Zwischenpräsentation wurde der städtebauliche Ansatz überarbeitet und auf den über die ganze Bebauungsfläche ausgedehnten eingeschossigen Baukörper mit Dienstleistungsflächen verzichtet. Ebenso verzichtet wurde auf die Überbauung der Rampeanlage.

Die Stadtterrasse hebt sich neu als eigenständiges Element ab und besetzt die räumliche Nute zwischen den ungleich langen Scheibenbauten.

Das additive, robuste Konzept mit einem am Ort angemessenen Footprint bietet attraktive Sichtbeziehungen, insbesondere zur denkmalpflegerisch wertvollen Schwei-terfabrik gegenüber dem Gleisfeld. In dieser Gesamtkonzeption liegt denn auch die Qualität des städtebaulichen Konzeptes, welche einzig in der vorliegenden Gebäudehöhe kritisch beurteilt wird. Vor allem das Hochziehen des Tragrasters auf Fassadenebene über das Attikageschoss hinweg führt dabei zu einer an diesem Ort nicht gewollten Dominanz der beiden Baukörper.

Die Ausbildung der Stadtterrasse ist sorgfältig gelöst und verspricht eine gewisse Attraktivität. Ein funktionales Andocken an die beiden benachbarten Hochbauten wird jedoch vermisst und würde der Investition gerecht.

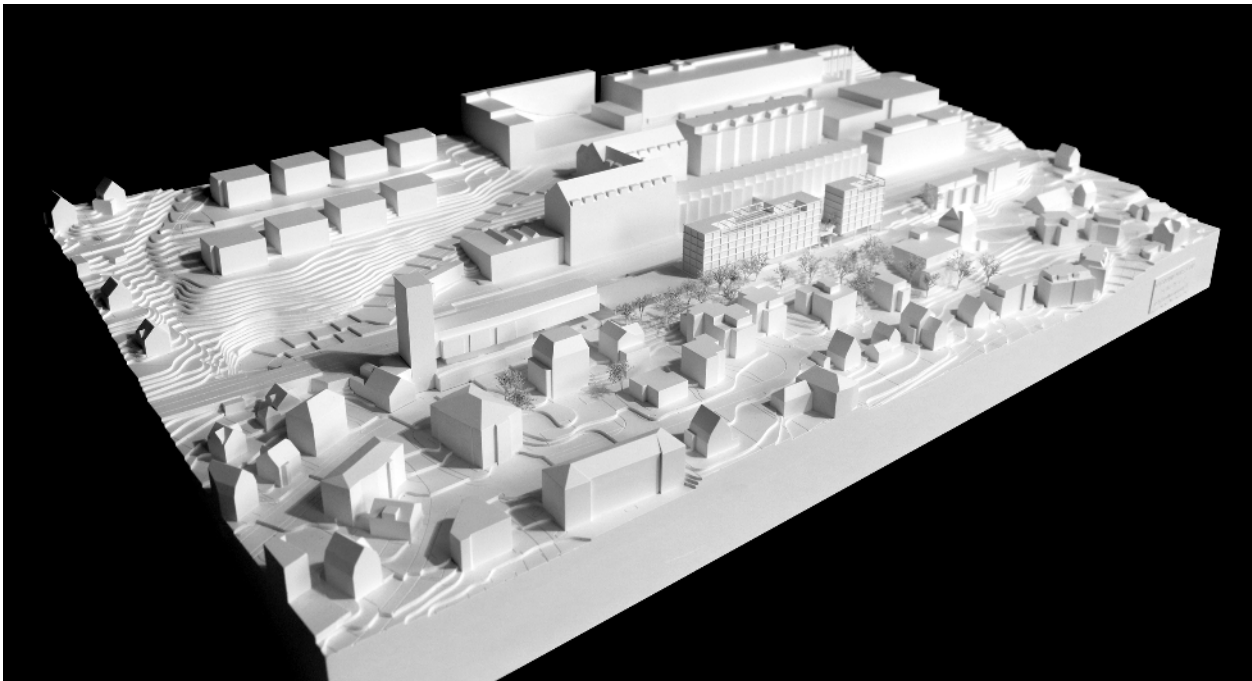
Vermisst werden Angaben zur Überdeckung der Rampeanlage bzw. deren möglichem Potenzial zur Attraktivitätssteigerung des Bahnhofsumfelds.

Architektur

Das räumlich zurückversetzte und mehrheitlich verglaste Sockelgeschoss bildet einen gewünschten schlanken Fussabdruck auf Stadtebene und generiert so die geforderte Begegnungszone als grosszügiger, offener Bereich entlang der beiden Baukörper.

Das erste Obergeschoss ist als flexibel unterteilbare Gewerbefläche mit entsprechender Überhöhe geplant. Die Erschliessung von kleineren Mieteinheiten im langen Baukörper wirkt noch etwas unbeholfen.

Pro Etage werden jeweils drei Wohnungen über einen Treppen Kern wirtschaftlich erschlossen. Zwei Wohnungen sind dabei als durchgesteckte oder Übereck-Wohnungen geplant und nutzen somit die Qualitäten beider Gebäude-seiten.



Modell (Ansicht: Ost)

Richtung Südwesten sind kleinere Balkone und französische Fenster geplant – sie dienen als aussenräumliche Aufweitung der Wohnungen. Generell ist durch die geringe Gebäudetiefe eine gute Belichtung der Wohnungen garantiert und die Durcharbeitung der einzelnen Layouts ist generell auf einem hohen Niveau.

Die Grundstruktur der Neubauten basiert auf einem stringenten Stützenraster, welches sich auch im Fassadenbild abzeichnet und die beiden Baukörper als architektonische Einheit zusammenbindet. Das repetitive Raster wird mit einem Spiel aus offenen und geschlossenen Fassadenelementen überlagert, welches den Ansichten ihren lebendigen Ausdruck verleiht. Loggien und Terrassen fügen sich in dieses Muster ein und vervollständigen den offenen, regalartigen Ausdruck der Gebäude. Dieses Gestaltungsprinzip definiert das Fassadenbild zu allen Seiten hin, nimmt Themen des nachbarlichen Kontextes auf, tendiert jedoch in seiner Wirkung etwas zur Beliebigkeit. Die Sichtflächen der Füllelemente in Holz führen zu hohen Unterhaltsarbeiten.

Freiraum

Ein durchgehender Betonbelag durchfließt die öffentlichen Räume des Bahnhofs. Unterschiedliche Fugenmuster schaffen innerhalb des Ganzen subtil differenzierte Teilbereiche. Im westlichen Abschnitt schafft eine Baumreihe den räumlichen Abschluss des Platzes, Bushaltestellen und Begegnungszone im Osten bleiben frei von Bäumen. Dieser Ansatz erscheint eher funktional bedingt, räumlich wäre ein durchgehender Ansatz einer Baumreihe wünschenswert gewesen. Die Stadtterrasse als grüne Fuge ist im Ansatz gut verständlich, das Verhältnis der einzelnen grünen Bausteine (begrünte Fassade losgelöst von der Terrasse, Terrassenbegrünung in Töpfen) wirft noch Fragen auf.



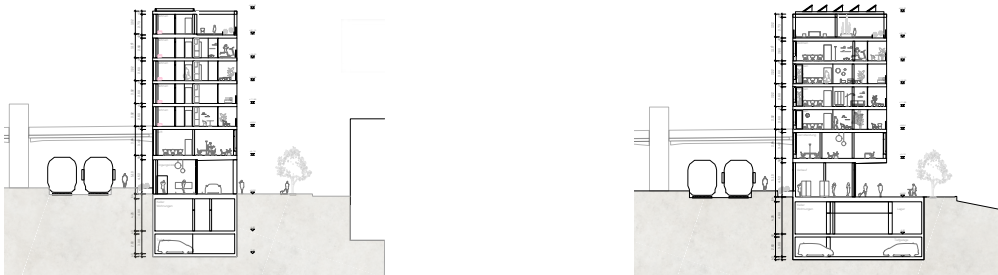
Visualisierung Oberdorfstrasse



Situation



Visualisierung Schnittstelle Passerelle



Querschnitte

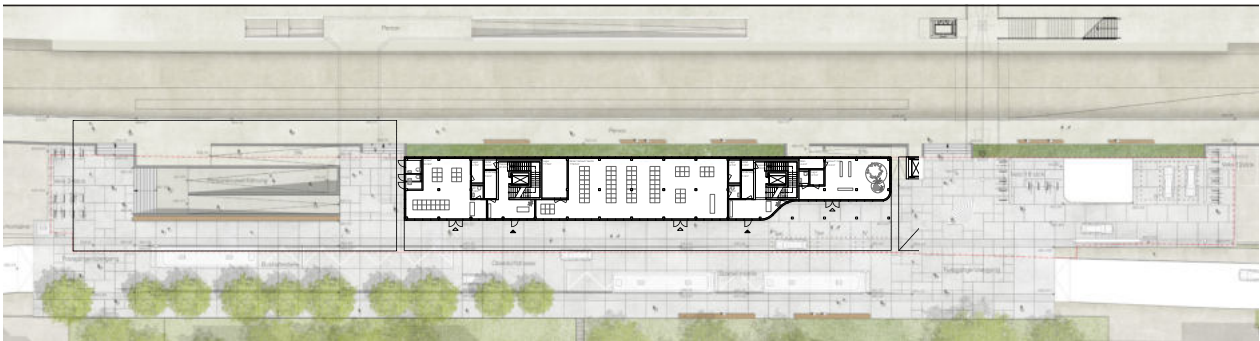
Dachgeschoss



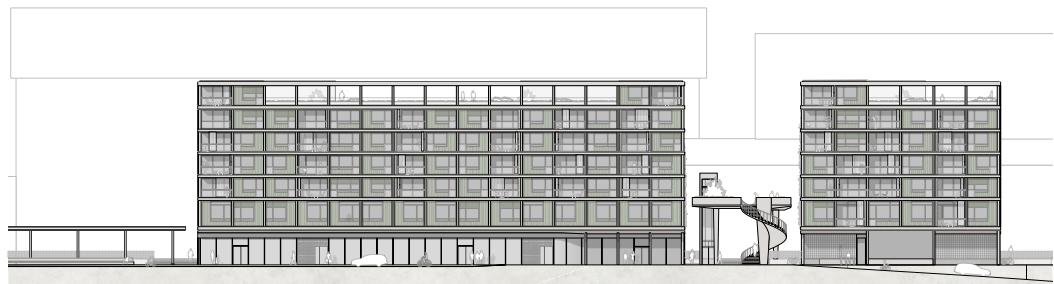
Regelgeschoss



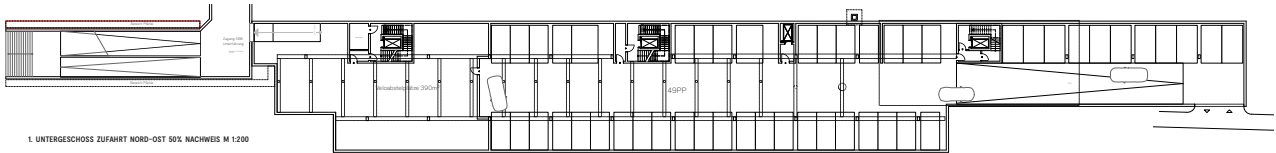
1. Obergeschoss



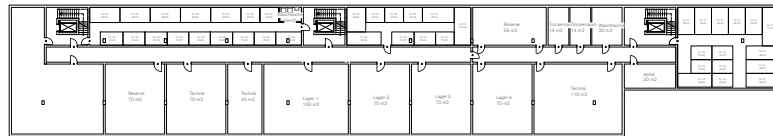
Erdgeschoss



Fassade Strassenseite

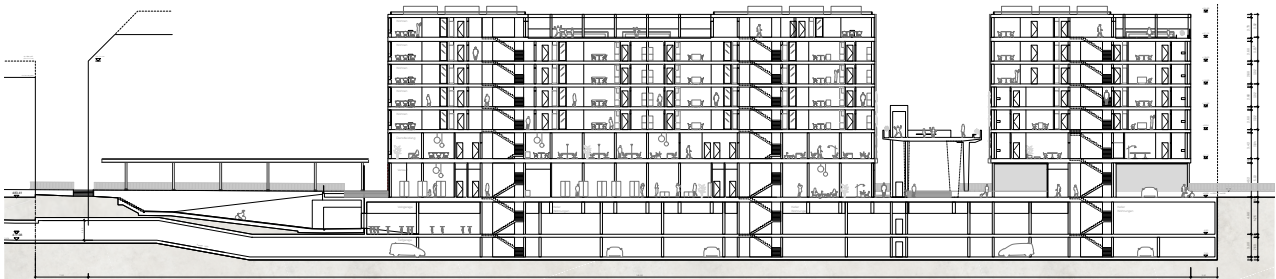


1. UNTERGESCHOSS ZUFABRT NORD-OST 50% NACHWEIS M 1:200



2. UNTERGESCHOSS ZUFABRT NORD-OST 50% NACHWEIS M 1:200

Untergeschosse



Längsschnitt



Fassade Bahnseite

Generalplaner: ARGE Itten+Brechbühl AG (Federführung),
BHSF Architekten AG

62

Architektur (ARGE)

Itten+Brechbühl AG, Zürich
BHSF Architekten GmbH, Zürich

Landschaftsarchitektur

ghiggi paesaggi, Landschaft & Städtebau GmbH, Zürich

Bauingenieur

INGENI AG, Zürich

HVKSE-Ingenieur

eicher+pauli AG, Zürich

Bauphysik- und Akustikingenieur, Lärmspezialist

EK Energiekonzepte AG, Zürich

Gesamtkonzept / Städtebau

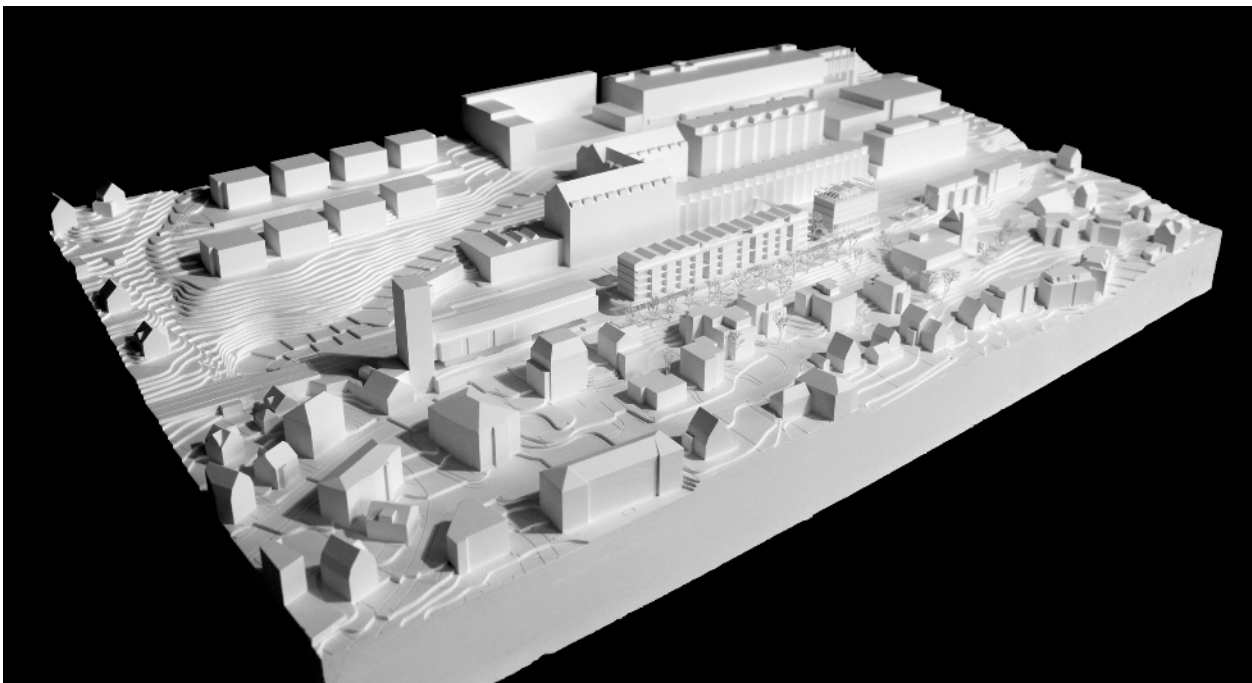
Der städtebauliche Ansatz eines einzigen langen Gebäuderiegels ist nach der Zwischenbesprechung zu einem zweiteiligen Ensemble weiterentwickelt worden. Ein Kopfbau als Büro- und Dienstleistungsgebäude wird mit einem langgestreckten Wohn-Riegel über einem durchlässigen Sockelgeschoss und einem durchlaufenden, auskragenden Dach zusammengebunden.

Der angelagerte Bahnhofplatz fliesst in das durch drei Volumen zonierte Erdgeschoss, das interessante Ansätze für eine gute Aufenthaltsqualität und eine glaubhafte Zentrumsbildung zeigt. Die breite Lücke zwischen den beiden aufragenden Baukörpern wird als attraktiver Bewegungs- und Begegnungsort ausgestaltet. Der platzartig und sorgfältig gestaltete Aussenbereich im Erdgeschoss schafft mit dem in die Überdachung integrierten Baum einen identitätsstiftenden öffentlichen Raum, in den die Passerelle geschickt über einen zweigeschossigen Aussenraum in den Kopfbau integriert wird.

So verlockend und sinnlich die Aufwertung des Zwischenraums durch einen Baum ist, so anspruchsvoll ist die realistische Umsetzung mit den von der SBB geforderten Abständen von Pflanzungen zu den Fahrleitungsmasten. Die grosszügige Erweiterung der gastronomisch genutzten Stadtterrasse vergrössert zwar den öffentlichen Publikumsbereich, wird jedoch hinsichtlich kommerzieller Rentabilität hinterfragt. Auch die markante Aufständigung des Baukörpers wird kritisch diskutiert.

Das gefaltete Dach des Wohngebäudes überzeugt hingegen als charakteristisches und sich in die Umgebung eigenständig einfügendes Element. Als Pergola im Kopfbau verliert die gefaltete Struktur jedoch etwas an Kraft. Bau-rechtlich durchbricht das Dachgeschoss bzw. die Pergola in beiden Gebäuden die geforderte Profillinie.

Als insgesamt differenziert gestaltetes Ensemble zeugt das Projekt von einer vertieften Auseinandersetzung mit dem Ort. Es lässt jedoch trotz der Aufsplittung in zwei Volumen die städtebaulich gewünschte räumliche Transparenz und die Durchsichten zur hangseitig bebauten und dem historischen Fabrikareal vermissen. Durch den insgesamt doch sehr langen Wohnriegel wird die politische Tragfähigkeit des Projekts und die für eine Bewilligungsfähigkeit nötige ortsbaulich sensible Einordnung insgesamt deutlich erschwert.



Modell (Ansicht: Ost)

Architektur

Die Adressbildung der Wohnungen und des Gewerbegebäudes ist zum Bahnhofplatz orientiert und durch die vier Treppenhäuser nutzungsspezifisch getrennt und gut gelöst. Positiv bewertet sind die publikumsorientierten, verglasten Retailflächen, die den Personenflüssen zugewandt sind. Die Zugangsbereiche zum Perron sind teilweise etwas knapp bemessen.

Die Wohnungsgrundrisse sind attraktiv gestaltet: diagonale Raumbeziehungen schaffen interessante Sichtbezüge innerhalb der Wohnung und flexible Wohnsituationen mit mehrheitlich gut proportionierten Räumen. Während die Eckwohnungen teilweise von einer zweiseitigen Belichtung profitieren, verfügen die durchgesteckten Wohnungen sowohl über einen gleisseitigen als auch einen seeseitigen Aussenraum, was vielschichtige Aussenbeziehungen schafft.

Die Verfassenden setzen einen gelungenen Fokus auf die gemeinschaftlichen Aspekte des Wohnens. Die drei Trep-

penhäuser des Wohnbaus weiten sich seeseitig zu zweigeschossigen Aufenthaltsräumen. Die Laubengänge, die die Wohnungen gleisseitig am südöstlichen Ende erschliessen, sind in angemessener Grösse dimensioniert und durch offene Rücksprünge differenziert. Brandschutztechnisch werden die offenen Treppenhäuser jedoch kaum als realistisch beurteilt (was Rückwirkungen auf die Offenheit der grosszügigen Begegnungsräume hat), während sich der gleisseitige Laubengang positiv auf den Schallschutz auswirkt. Der massvolle Anteil an Fensterfläche schlägt sich positiv auf das Raumklima nieder. Das Dachgeschoss, das Wohnungen und eine kollektive Terrasse sowie gemeinschaftliche Räume entspannt miteinander kombiniert, trägt dem Thema der Gemeinschaft vielschichtig Rechnung.

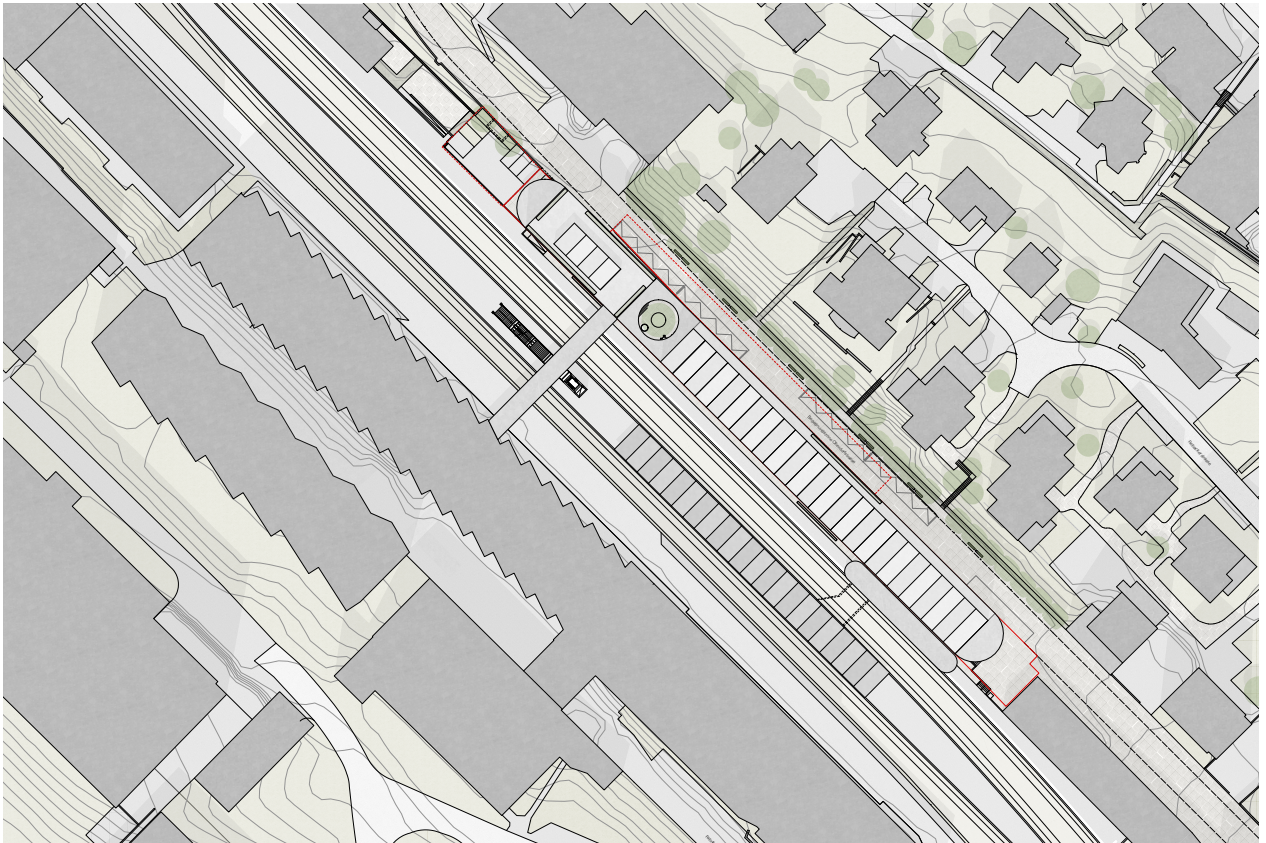
Das gewünschte Verhältnis von Wohn- und Arbeitsfläche wird eingehalten, der Wohnungsmix müsste jedoch zugunsten von 3.5-Zimmer-Wohnungen optimiert werden. Die gewählte Hybridbauweise in Holz und Beton wird im architektonischen Ausdruck sinnfällig widerspiegelt und

verortet das Gebäude im ehemals industriellen Kontext. Das architektonisch starke Erscheinungsbild wird geprägt von der sichtbaren Holzkonstruktion und dem Tragwerk, der Fügung der konstruktiven Teile und dem Rhythmus der geschlossenen Fassadenfelder, wobei zur detaillierten Beurteilung dem Fassadenschnitt die Ansicht fehlt. Bei der Fichtenschalung stellen sich Fragen zum Brandschutz, hohen Unterhaltskosten und generell zur Tauglichkeit des konstruktiven Witterungsschutzes.

Positiv wird dem Projekt die intensive Auseinandersetzung mit dem Tragwerk und dem Anprallschutz attestiert, der seinen architektonischen Ausdruck mit markanten Schrägstreben im Erdgeschoss findet.

Freiraum

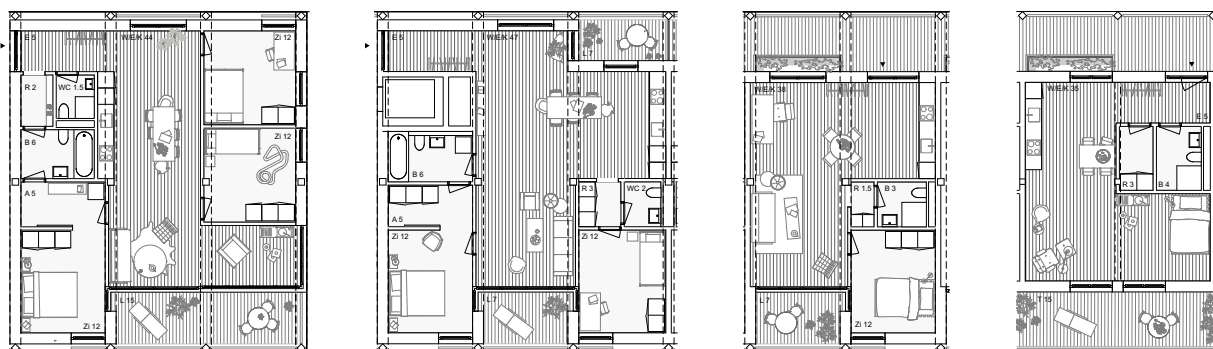
Die grundlegende Idee des Belvedere zuoberst in Horgen im Dialog mit dem Freiraum zuunterst am Hafen ist eine tragfähige Basis für die Aufwertung des öffentlichen Raumes am Bahnhof Oberdorf. Ein durchgehender Pflasterbelag, der sich auch unter das Gebäude entwickelt, zeichnet die Fläche aus und verspricht innerhalb des gegebenen engen Rahmens durchaus Aufenthaltsqualität. Etwas unklar ist die längliche Ausdehnung des Belages, hier würde eine klarere Eingrenzung helfen. Räumlicher und atmosphärischer Schwerpunkt der Anlage bildet der grosse Durchgang, der durch einen nicht unterkellerten grosskronigen Baum betont wird, dessen Position jedoch zu nahe am Fahrleitungsmast liegt.



Situation



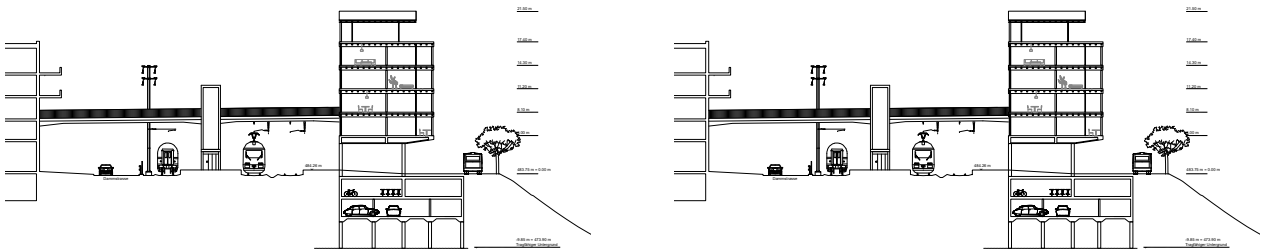
Visualisierung Schnittstelle Passerelle



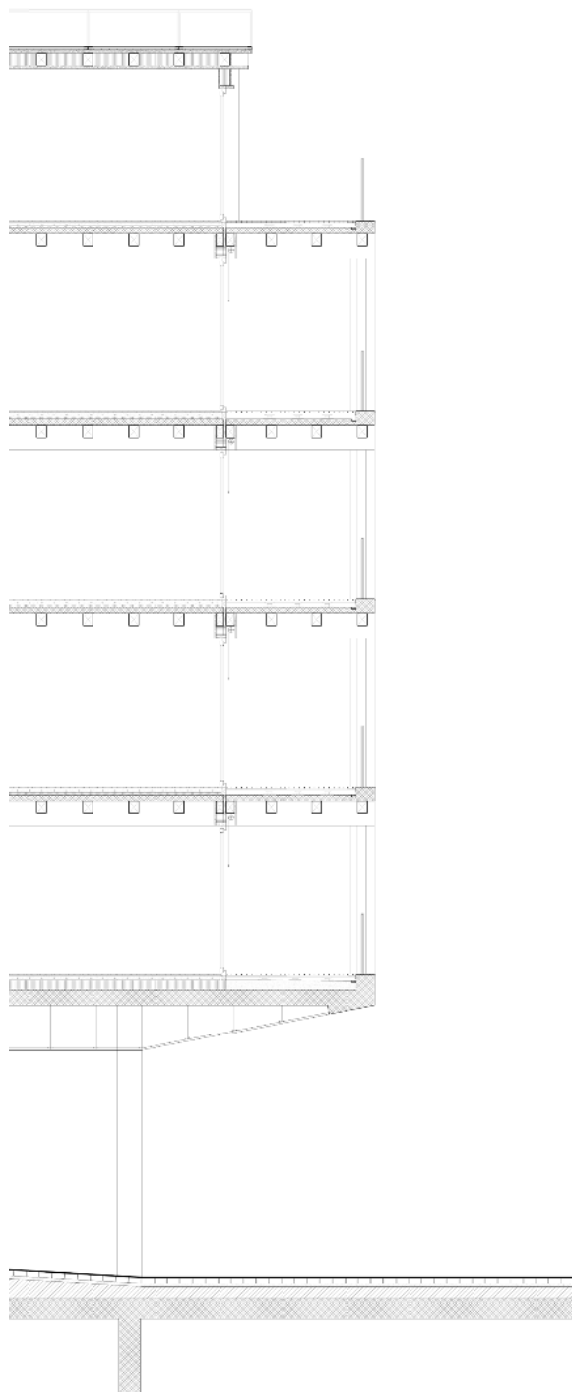
Grundrisse Wohnungen



Visualisierung Dachterrasse



Querschnitte



Fassadenschnitt

Dachaufbau

PV-Anlage
 Blech Doppelstehfalz
 Mehrschichtplatte 50 mm
 Dampfsperre
 Balken Fichte 200/240 mm
 dazwischen Wärmedämmung Holzfaser
 Holzschalung Fichte lasiert 30 mm

Aussenwand

Lattung Fichte lasiert 30/50 mm 30/100 mm
 Konterlattung/Hinterlüftung Fichte 30/50
 Windpapier
 Vorgefertigte Holzbauelemente
 Schalung Nut/Feder Fichte 25/180 mm
 Pfosten Fichte 60/125mm
 dazwischen Dämmung Holzfaser
 Dampfbremse
 Lattung Fichte
 Installationsebene 40/50 mm, Dämmung Schafswolle
 Lehmbohlen, Lehmputz

Bodenaufbau

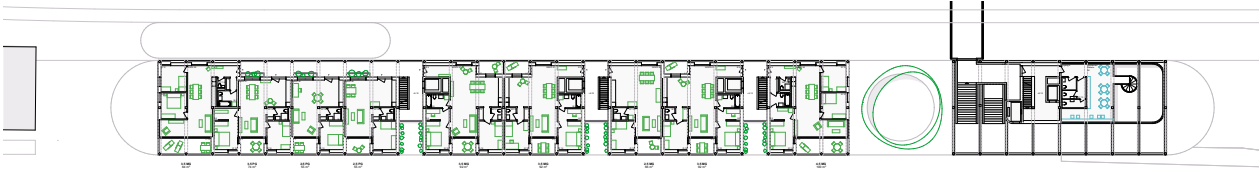
Parkett
 Estrich mit Bodenheizung 90 mm
 Trennlage
 Trittschalldämmung
 Trennlage
 Holz-Beton-Verbunddecke
 100mm Stahlbeton, Holzrippen Fichte 160/180 mm
 Holzträger Fichte 280/400 mm

Bodenaufbau über EG

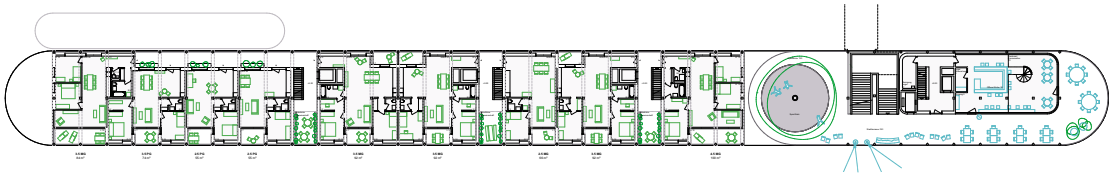
Parkett
 Estrich mit Bodenheizung 90 mm
 Trennlage
 Wärmedämmung 250mm
 Trennlage
 Stahlbetondecke 250mm
 Trennlage
 Kragarm Stahlbetonträger 200/1000mm, vorgespannt
 Abhängung Betonfaserelemente

Bodenaufbau über Einstellhalle

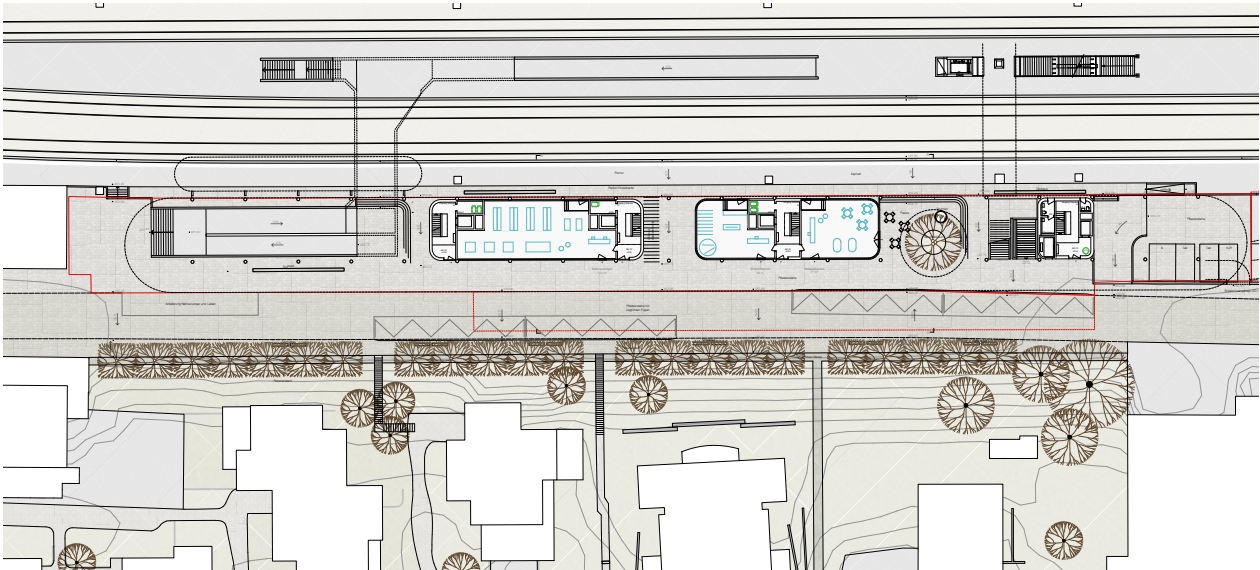
Bodenaufbau Pflastersteine
 offene und geschlossene Verfügung
 Abdichtung über Betondecke Einstellhalle



2. Obergeschoss



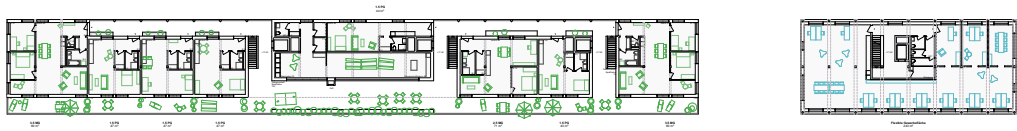
1. Obergeschoss



Erdgeschoss



Fassade Strassenseite



Dachgeschoss



3. und 4. Obergeschoss



Untergeschosse



Fassade Bahnseite