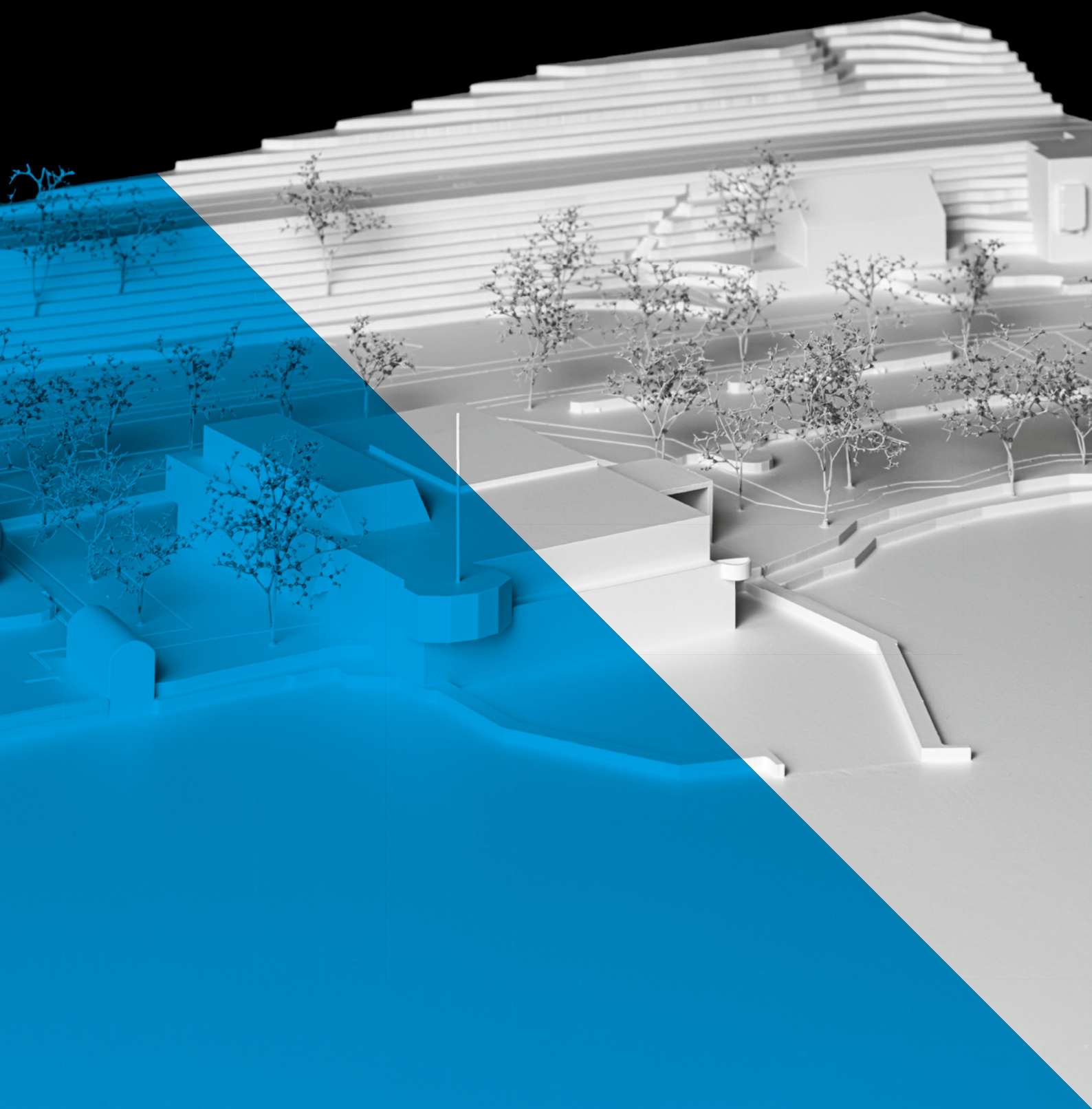




Kanton Zürich
Baudirektion
Hochbauamt

Gesamtinstandsetzung Betriebsgebäude Seepolizei und Schifffahrtskontrolle Oberrieden

**Projektwettbewerb im offenen Verfahren
Bericht des Preisgerichts**



**Gesamtinstandsetzung
Betriebsgebäude Seepolizei
und Schifffahrtskontrolle
Oberrieden
Einstufiger Projektwettbewerb im offenen
Verfahren für Generalplanerteams
Bericht des Preisgerichts**

3

Einleitung

Gegenstand des Verfahrens

Ausgangslage

Planungsaufgabe

Wettbewerbsverfahren und Teilnahmeberechtigung

Preisgericht und Vorprüfung

6

Projektwettbewerb

Ausschreibung und Termine

Vorprüfung

Beurteilung der Wettbewerbseingaben

Rangfolge und Preisfestsetzung

Empfehlung und Würdigung

Genehmigung

14

Die prämierten Projekte

44

Die weiteren Projekte

Gegenstand des Verfahrens

Die Baudirektion Kanton Zürich, vertreten durch das Hochbauamt, führte einen offenen Projektwettbewerb zur Vergabe von Generalplanerleistungen für die Planung, Ausschreibung und Realisierung der Gesamtinstandsetzung des Betriebsgebäudes in Oberrieden. Die Seepolizei der Kantonspolizei (KAPO) und die Schifffahrtskontrolle des Strassenverkehrsamts (StVA) betreiben an der Seestrasse 87 am Seeufer der Gemeinde Oberrieden ein Betriebsgebäude. Der Stützpunkt wurde 1974 erstellt und ist strategisch so gewählt worden, dass eine grösstmögliche Seefläche des Zürichsees überwacht werden kann. Er soll auf allen schiffbaren Gewässern des Kantons Zürich einen raschen Einsatz der Kantonspolizei ermöglichen, um die Sicherheit zu gewährleisten. Da bis heute nur punktuelle Baumassnahmen vorgenommen wurden, ist eine vollumfassende Gesamtinstandsetzung unumgänglich. Zudem sind die vorhandenen Flächen den heutigen Bedürfnissen nicht mehr gewachsen. Der Raumbedarf ist an die veränderten Bedürfnisse und Erfordernisse anzupassen.

Ausgangslage

Das Betriebsgebäude und das Bootshaus der Seepolizei Oberrieden wurden 1974 vom Architekten Jakob Eschenmoser errichtet. Mit seiner markanten Erscheinung, welche die Nutzung zum Ausdruck bringt, und mit der Materialisierung aus Sichtbeton ist das Gebäude ein typischer Vertreter der Architektur der 70er-Jahre und wird dem Brutalismus zugerechnet. Schon seit der Inbetriebnahme wird das Gebäude auch von der Schifffahrtskontrolle genutzt. 1987 wurde das Gebäude, welches an seine räumlichen Kapazitätsgrenzen stiess, über der Bootshalle um eine Etage mit neuen Büroräumen aufgestockt. Es ist in Beton-Massivbauweise mit tragenden Wänden und Decken errichtet, die Aufstockung von 1987 ist in Leichtbauweise mit Stahl erstellt. Die Bootshalle wird mit schlaff bewehrten Unterzügen überspannt, welche bei der Aufstockung mit zwei Stahlträgern verstärkt wurden. Die Raumkapazität und der Baustandard genügen den heutigen Anforderungen nicht mehr.

Das Gebäude beinhaltet die Büroräumlichkeiten der Seepolizei mit einem Kommandoraum, die Administration der Schifffahrtskontrolle sowie nutzungsspezifische Räume wie Einstellhallen für Grossfahrzeuge, eine Bootshalle mit direkter Anbindung an den See, eine Schiffswerkstatt sowie technische Spezialräume. Im Aussenraum befinden sich eine Tankstelle, ein Einwässerungskran, eine Steganlage und eine Helikopterauslandestelle auf dem Dach. Geheizt wird das heutige Gebäude mit einer Ölheizung, ein Teil des Warmwassers wird über Sonnenkollektoren aufbereitet.



Abbildung: Übersichtsplan Oberrieden mit dem Standort Betriebsgebäude Seepolizei (KAPO und StVA)
Ohne Massstab, genordet (Quelle: GIS-Kanton Zürich, 2023)

Planungsaufgabe

Mit dem Wettbewerbsverfahren wurde ein innovatives und nachhaltiges Projekt mit Vorbildcharakter gesucht. Der Fokus lag auf einer sorgfältigen und identitätsbildenden Gesamtlösung, welche qualifizierte ortsbauliche und architektonische Antworten zur Gestaltung der Seefront Zürichsee, zum Aussenraum, zur Umgebung und zum Strassenraum sowie zum Gebäudevolumen inkl. der fünften Fassade lieferte. Dabei sollten die komplexen betrieblichen Anforderungen in einer überzeugenden und innovativen, funktionalen Struktur umgesetzt werden, welche auf die örtlichen Begebenheiten reagiert, die Gewässerschutzzone und den Naturschutz respektiert und für den Aussenraum einen Mehrwert generiert. Neben der funktionalen Nutzungsüberlagerung von Kantonspolizei und Schifffahrtskontrolle im Innen- und Aussenraum wirkten weitere Einzelanforderungen an die Umgebung, wie beispielsweise eine Aussenlandestelle für Helikopter, Hebeanlagen für Boote und eine umfassende Parkierung, ortsbaulich raumbildend. Das Projekt sollte darüber hinaus eine prototypische Antwort zum innovativen, nachhaltigen Bauen liefern.

Das Augenmerk lag auf der ortsbaulichen, architektonischen und gebäudetechnischen Qualität, auf der Funktionalität, auf der Wirtschaftlichkeit (Erstellung und Betrieb) sowie auf dem achtsamen Umgang mit dem Freiraum, dem Bestand und der Nachhaltigkeit.

Das Gebäude soll aufgerüstet, räumlich verändert und erweitert werden. Die räumlichen und betrieblichen Anforderungen sollen eingehalten sowie die bauphysikalischen, haustechnischen und sicherheitstechnischen Massnahmen innovativ umgesetzt werden. Vorhandene Schadstoffe im Bauwerk und Baugrund sollen fachgerecht ausgebaut und entsorgt und die Erdbebensicherheit, Brandschutzsicherheit und der barrierefreie Zugang sichergestellt werden.

Bauliche Ziele:

- Optimale Umsetzung der baulichen, räumlichen, betrieblichen und wirtschaftlichen Anforderungen
- Hoher Mehrwert im Bereich Nachhaltiges Bauen
- Grösstmöglicher Erhalt der bestehenden Baustruktur/Minimierung der grauen Energie bei den hinzugefügten Bauelementen
- Identitätsstiftende Gesamtlösung mit ortsbaulichen und architektonischen Antworten
- Innovative funktionale Struktur
- Mehrwert für den Aussenraum, minimaler Eingriff in den Gewässerraum und respektvoller Umgang mit der Natur

Betriebliche Ziele:

- Optimale Umsetzung des Betriebskonzepts sowie der betrieblichen Abläufe
- Umsetzung einer sicherheitsrelevanten Trennung der Nutzergruppen
- Bestmögliche Umsetzung des Raumprogramms
- Umsetzung der Sicherheitszonen
- Geringe Betriebs-, Unterhalts- und Instandsetzungskosten
- Optimierung des Betriebsprozesses von KAPO und Schifffahrtskontrolle für die Arbeit auf den Gewässern und den Strassen
- Optimale Infrastruktur für interne und interkantonale Ausbildungslehrgänge zum/zur Polizeitaucher/in
- Optimale Realisierung der Betriebseinrichtung

Finanzielle Ziele:

- Schonender Umgang mit den finanziellen Mitteln sowohl in der Erstellung, im Unterhalt, in der Erneuerung sowie im Betrieb
- Optimale Einhaltung der Zielkostenvorgabe von CHF 26.7 Mio.

Wettbewerbsverfahren und Teilnahmeberechtigung

Das Wettbewerbsverfahren unterstand dem WTO-Übereinkommen über das öffentliche Beschaffungswesen und dem Binnenmarktgesetz. Es wurde als Planungswettbewerb im offenen Verfahren gemäss Art. 12 Abs. 1 lit. und Art. 12 Abs. 3 der interkantonalen Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen (IVöB) durchgeführt. Subsidiär galt die SIA-Ordnung 142 für Architektur- und Ingenieurwettbewerbe, Ausgabe 2009. Nach SIA handelte es sich um einen einstufigen Projektwettbewerb. Das Verfahren war anonym und wurde in deutscher Sprache geführt. Die Ermittlung der Namen der Verfasserinnen und Verfasser, die Veröffentlichung des Berichts sowie die Ausstellung sämtlicher Wettbewerbsarbeiten erfolgten nach der Beurteilung durch das Preisgericht.

Teilnahmeberechtigt am Wettbewerb waren Generalplanerteams (Gesamtleitung Architektur) mit Planerleistungen aus den Bereichen Baumanagement, Landschaftsarchitektur, Bau- und Wasserbauingenieurwesen und Gebäudetechnik (HLKKSE). Voraussetzung für alle Teams war ein Wohn- oder Geschäftssitz in der Schweiz oder in einem Vertragsstaat des WTO-Übereinkommens über das öffentliche Beschaffungswesen, soweit dieser Staat Gegenrecht gewährt.

Preisgericht und Vorprüfung

Fachpreisrichterin/Fachpreisrichter

Daniel Baumann, Architekt, Abteilungsleiter BBA, Hochbauamt (Vorsitz)
Meinrad Morger, Architekt, Morger Partner Architekten AG
Barbara Buser, Architektin, baubüro in situ ag
Jürg Conzett, Bauingenieur, Conzett Bronzini Partner AG dipl. Ingenieure ETH/FH/SIA
Niklaus Graber, Architekt, Graber & Steiger Architekten ETH BSA SIA GmbH (Ersatz)

Sachpreisrichterin/Sachpreisrichter

Eva Debatin, Ressortleiterin Ressort A, Immobilienamt
Roger Bühler, Chef Kommandobereich 2, Kantonspolizei Zürich
Arialdo Pulcini, Leiter Finanzen & Dienste, Strassenverkehrsamt Kanton Zürich
Michael Ziegenbein, Ortsplaner Oberrieden, Planpartner AG (Ersatz)

Expertinnen/Experten

Barbara Evangelisti, Projektleiterin Fachstelle Wettbewerbe, Hochbauamt
Kim Ravenshorst, Projektleiterin BBA, Hochbauamt
Marcel Rohr, Fachprojektleiter Gebäudetechnik BBA, Hochbauamt
Tim Wegmann, Portfoliomanager, Immobilienamt
Martin Kübler, Chef Verkehrspolizei-Spezialabteilung, Kantonspolizei Zürich
Patrick Vogt, Leitung Schifffahrtskontrolle, Strassenverkehrsamt Zürich
Claude Benz, Teamleiter Süd, Ortsbild und Städtebau, Amt für Raumentwicklung
Reto Eymann, Gebietsbetreuer, Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft
Gregor Lang, Wissenschaftlicher Mitarbeiter, Amt für Landschaft und Natur
Markus Etschmann, Chef Flugbetrieb, Kantonspolizei Zürich
Pascal Aeberli, Baukostenplaner, WSP Suisse AG (Baukosten)
Katrín Pfäffli, Architekturbüro K. Pfäffli (Nachhaltigkeit und Ökologie)
Carli Cathomen, Planwerkstadt AG (Verfahrensbegleitung und Baurecht)

Gast

Beat Pahud, Kantonsbaumeister, Hochbauamt

Ein allfälliger Ersatzsachpreisrichtender war aus der entsprechenden Organisationseinheit in Absprache mit den Mitgliedern des Preisgerichts zu bestimmen.

Vor der Beurteilung wurde die Einhaltung der Programmbestimmungen bei sämtlichen Eingaben überprüft. Die Vorprüfung der Wettbewerbsprojekte erfolgte unter der Leitung des Hochbauamtes durch das Büro Planwerkstadt AG, Zürich.

Bei den Projekten der engeren Wahl fand eine vertiefte Vorprüfung in den Bereichen Raumprogramm, Baurecht, Barrierefreiheit, Vertiefung Nutzungskonzept, Flugbetrieb, Gebäudetechnik HLKS, Baukosten, Nachhaltigkeit, Brandschutz, Anforderungen Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft, Amt für Landschaft und Natur und Amt für Raumentwicklung statt.

Ausschreibung und Termine

Die öffentliche Ausschreibung des Projektwettbewerbs erfolgte am 24. März 2023 auf der Ausschreibungsplattform simap, der Webseite des Hochbauamtes und in der Fachpresse. Ab diesem Datum standen sämtliche Wettbewerbsunterlagen allen Interessenten auf der Website des Hochbauamtes zur Verfügung. Bis zum Ablauf der Anmeldefrist meldeten sich insgesamt 18 Generalplanerteams zur Teilnahme am Wettbewerb an. Die Fragenbeantwortung wurde den Teilnehmenden bis Freitag, 28. April 2023 per E-Mail zugestellt. Der Termin für die Wettbewerbseingabe wurde für die Planunterlagen auf den 14. Juli 2023 und für die Modelle auf den 22. August 2023 festgelegt. Ein Generalplanerteam trat vor dem Eingabetermin vom Verfahren zurück. Bis zum Eingabetermin trafen 14 anonyme, mit einem Kennwort versehene Eingaben beim Hochbauamt Kanton Zürich ein und wurden registriert.

- 01 MANDO
- 02 ANCHOR
- 03 IKTINEA
- 04 Scylla and Charybdis
- 05 Pas de deux
- 06 PALIMPSEST
- 07 AHOI
- 08 Hecht
- 09 Blauer Peter
- 10 Kéréon
- 11 RYŪ
- 12 MANTA
- 13 Hai Fisch
- 14 Kāptn Khaled

Vorprüfung

Alle eingereichten Projekte wurden unter Berücksichtigung der Bestimmungen des Wettbewerbsprogramms nach folgenden Kriterien vorgeprüft.

- Termingerechter Eingang der Arbeiten
- Vollständigkeit und Überprüfbarkeit der eingereichten Unterlagen
- Verstösse gegen die Vorgaben des Wettbewerbsprogramms
- Plausibilisierung des Raumprogramms und der Kennzahlen

Die Vorprüfung ergab folgende Resultate.

- Alle Eingaben gingen fristgerecht beim Hochbauamt ein.
- 14 Projekte waren im Wesentlichen vollständig und überprüfbar.
- Bei einigen Entwürfen zeigten sich kleinere Abweichungen vom vorgegebenen Raumprogramm, Verstösse beim Baurecht sowie Abweichungen bei der Einhaltung der Vorgaben bezüglich Nutzung und Betrieb, die im Vorprüfungsbericht detailliert aufgeführt waren.

Beurteilung der Wettbewerbseingaben

Vorbemerkungen

Das Preisgericht trat am 29. August 2023 und am 12. September 2023 in den Räumlichkeiten des Hochbauamtes an der Waltersbachstrasse 5 in Zürich zur Beurteilung der eingereichten Wettbewerbsarbeiten zusammen. Die Beschlussfähigkeit des Preisgerichts war während beiden Sitzungstagen gegeben.

Zu Beginn der Sitzung erläuterte Daniel Baumann, Vorsitzender des Preisgerichts, das Verfahren und die Verfahrensregeln. Um die Anzahl der Anwesenden auf ein sinnvolles Minimum zu reduzieren, wurden die Resultate der Vorprüfung der ersten Runde stellvertretend von Carli Cathomen Planwerkstadt AG vorgetragen,

ausgenommen die Vorprüfung der Nutzungskonzepte. Diese wurden von Martin Kübler, Kantonspolizei Zürich, und Patrick Vogt, Strassenverkehrsamt Zürich, präsentiert.

Die Vorstellung der vertieften Vorprüfung für die Projekte der engeren Wahl erfolgte durch die Expertin und Experten vor Ort. Moderiert wurde diese von Carli Cathomen, Planwerkstadt AG.

Besichtigung Betriebsgebäude der Seepolizei und der Schifffahrtskontrolle und individueller Rundgang

Nach einer Führung durch das Betriebsgebäude in Oberrieden erfolgte ein individueller Rundgang zur Besichtigung der Projekte in den Ausstellungsräumen des Hochbauamtes Kanton Zürich.

Informationsrundgang

Nach einer Begutachtung der Projekte in Kleingruppen erläuterten die einzelnen Fachpreisrichtenden und Sachpreisrichtenden anlässlich des Informationsrundganges der Reihe nach die eingereichten Arbeiten, ohne jedoch eine konkrete Wertung vorzunehmen. Alle Projekte wurden danach definitiv zur Beurteilung zugelassen.

Erster Wertungsrundgang

Im Rahmen des ersten Wertungsrundganges erläuterte die Jury die einzelnen Arbeiten und im Anschluss wurden sämtliche Projekte im Plenum eingehend besprochen und anhand der Beurteilungskriterien im Programm aus einer gesamtheitlichen Sicht beurteilt. Dabei wurde insbesondere auf die bei der Vorprüfung festgestellten Mängel eingegangen. Das Preisgericht beschloss einstimmig, die folgenden acht Projekte auszuschliessen, die trotz teilweise interessanter Ansätze und diskussionswürdiger Lösungsvorschläge im Quervergleich nicht zu überzeugen vermochten. Im ersten Wertungsrundgang wurden diejenigen Arbeiten ausgeschieden, die insbesondere entweder wesentliche Mängel aufwiesen oder in konzeptioneller und/oder in funktionaler Hinsicht keine genügenden Ansätze erkennen liessen.

- 01 MANDO
- 02 ANCHOR
- 04 Scylla and Charybdis
- 06 PALIMPSEST
- 07 AHOI
- 10 Kéréon
- 13 Hai Fisch
- 14 Kapt'n Khaled

Kontrollrundgang

Nach Abschluss des ersten Wertungsrundganges erfolgte ein Kontrollrundgang. Dabei kam es zu einem Rückkommensantrag beim Projekt Nr. 2 «ANCHOR», das wieder in den zweiten Wertungsrundgang aufgenommen wurde.

Zweiter Wertungsrundgang

Im zweiten Wertungsrundgang wurden die verbleibenden Projekte einer vertieften Beurteilung unterzogen und gegeneinander abgewogen. Intensiv diskutiert wurden unter anderem das architektonische Konzept und das Ortsbild inkl. Seesicht. Weiter folgte eine vertiefte Auseinandersetzung mit dem Nutzungskonzept. Im zweiten Rundgang schloss das Preisgericht einstimmig jene Projekte aus, die zwar diskussionsfähige Lösungsansätze aufzeigten, jedoch bei einer vertieften Betrachtungsweise bezüglich Architektur, Nutzung, Funktionalität und Umgebungsgestaltung als ungenügend umsetzbar eingestuft wurden. Dies betraf die nachstehend aufgeführten zwei Arbeiten.

- 05 Pas des deux
- 12 MANTA

Kontrollrundgang und engere Wahl

In einem Kontrollrundgang wurden die Resultate der bisherigen Beurteilung und die fünf genannten Projekte der engeren Wahl bestätigt und somit auch das Ziel für die Prämierung (Rang/Preis) von mindestens fünf Projekten gemäss Wettbewerbsprogramm erreicht.

- 02 ANCHOR
- 03 IKTINEA
- 08 Hecht
- 09 Blauer Peter
- 11 RYÜ

Mit dem Kontrollrundgang sowie der Formulierung von Arbeitsaufträgen für eine nochmalige Vertiefung der Vorprüfung der Projekte der engeren Wahl in einzelnen Fachbereichen (Baurecht, Barrierefreiheit, Nutzungskonzept Raumprogramm, Flugbetrieb, Gebäudetechnik HLKS, Nachhaltigkeit, Bauökonomie, Lebenszykluskosten, Brandschutz, Tragwerk/Erdbebensicherheit und Anforderungen an die Bewilligungsfähigkeit von Seiten des AWEL, ANL und ARE) wurde der erste Beurteilungstag abgeschlossen.

Dritter Wertungsrundgang und Kontrollrundgang

Das Preisgericht trat am 12. September 2023 zum zweiten Beurteilungstag zusammen. Das Gremium ernannte Michael Ziegenbein während der ganztägigen Abwesenheit von Arialdo Pulcini zum Stimmberechtigten. Niklaus Graber, Ersatz-Fachpreisrichter, war ebenfalls abwesend. Daniel Baumann stellte die Beschlussfähigkeit fest.

Die Perimeterverstösse der Projekte «Blauer Peter» und «RYÜ» wurden eingehend besprochen. Dabei hat das Preisgericht den Ermessensspielraum bei der Auslegung des Begriffes «wesentliche Rahmenbedingungen» eingehend und anhand der festgestellten Verstösse diskutiert. Die Jury kommt zum Schluss, dass die Verstösse als unwesentlich einzustufen sind, da es sich um die Überschreitung des selbst gewählten Perimeters handelt.

Anschliessend wurden die Erkenntnisse der vertieften Vorprüfung vorgestellt. Danach diskutierte das Gremium intensiv und erörterte die Vor- und Nachteile der einzelnen Projekte.

Mit einer Umfrage unter allen Mitgliedern des Preisgerichts stellte Daniel Baumann als Vorsitzender des Preisgerichts sicher, dass die im Programm formulierten Ziele und die Erwartungen an das Projekt weiterhin allseitig mitgetragen werden. Ebenso konnte gemeinsam festgestellt werden, dass der bisherige Ablauf des Verfahrens klar und transparent nachvollziehbar verlief.

Anschliessend wurden die Projektbeschriebe im Rahmen des dritten Wertungsrundgangs vor den Plänen im Plenum einzeln verlesen. Das Preisgericht diskutierte anhand der Projektbeschriebe nochmals intensiv und verglich die Stärken sowie Schwächen der fünf Projekte der engeren Wahl. Schwergewichtig wurden deren Ausdruck und Charakter, deren Beitrag zum Thema Nachhaltigkeit sowie die Angemessenheit und Zweckmässigkeit der Umsetzung des Nutzungsprofils (insbesondere Organisation etc.) vertieft beurteilt. Das Gremium beschloss einstimmig, im dritten Wertungsrundgang keines der verbliebenen Projekte auszuschneiden. Bei einem letzten Kontrollrundgang wurden die Entscheidungen aus den erfolgten Wertungsrundgängen durch das Preisgericht einstimmig bestätigt.

Rangfolge und Preisfestsetzung

Eine nochmalige Gegenüberstellung der Projekte der engeren Wahl und eine intensive Auseinandersetzung mit den einzelnen Vorschlägen führten zur definitiven Rangierung und Preiszuteilung.

Zur Prämierung von mindestens fünf Entwürfen (Preise und Ankäufe) standen dem Preisgericht insgesamt CHF 230'000 (exkl. MWST) zur Verfügung. Angekaufte Beiträge konnten durch das Preisgericht rangiert, aber nicht zur Weiterbearbeitung empfohlen werden.

Vor diesem Hintergrund beschloss das Preisgericht einstimmig die folgende Rangierung sowie Aufteilung der verfügbaren Summe für Preise und Ankäufe.

1. Rang	1. Preis	08 Hecht	CHF 75'000
2. Rang	2. Preis	02 ANCHOR	CHF 65'000
3. Rang	3. Preis	09 Blauer Peter	CHF 50'000
4. Rang	4. Preis	11 RYÜ	CHF 25'000
5. Rang	5. Preis	03 IKTINEA	CHF 15'000

Alle 14 eingereichten Projekte haben zu intensiven und wertvollen Diskussionen und einer vertieften Auseinandersetzung mit der Aufgabenstellung im Preisgericht beigetragen.

Nach abschliessender Rangierung, Preiszuteilung und der Formulierung der Empfehlungen für die Weiterbearbeitung wurde die Anonymität mit folgendem Resultat aufgehoben.

1. Rang / 1. Preis CHF 75'000

Projekt Nr. 08 Hecht

Generalplaner/Architekturbüro

Bischof Föhn Architekten (BF Architekten GmbH)
Feldstrasse 133
8004 Zürich

Mitarbeit

Rico Traxler, Norbert Föhn, Stephan Bischof,
Lea Andermatt, Matthias Bisig, Jonas Schüpbach

Baumanagement

Meili Partner GmbH
Josefstrasse 182
8005 Zürich

Bau- und Wasserbauingenieur

B3 Kolb AG und Triton Ing. AG
Katharina-Sulzer-Platz 4
8400 Winterthur

Elektro-Ingenieur

gutknecht elektroplanung ag
Riedhofstrasse 11
8804 Au

Bauphysik / Akustik

Lemon Consult AG
Sumatrastrasse 10
8006 Zürich

HLKK-Ingenieur/Sanitär-Ingenieur

neukom engineering ag
Zürichstrasse 104
8134 Adliswil

Landschaftsarchitektur

Haag Landschaftsarchitektur GmbH
Räffelstrasse 11
8045 Zürich

**2. Rang/2. Preis
CHF 65'000**

**Projekt Nr. 02
ANCHOR**

Generalplaner/Architekturbüro/Baumanagement

Schmid Schärer Generalplaner
Sihlfeldstrasse 10
8004 Zürich

Mitarbeit

Patrick Schmid, Roger Schärer, Remo Baumgartner,
Paolo Reali, Frederike Hagen

Bau- und Wasserbauingenieur

SEFORB s.à r.l., Ingenieurbüro für Hochbauten
Florastrasse 42
8610 Uster

Elektro-Ingenieur/HLKK-Ingenieur/Sanitär-Ingenieur

HEFTI. HESS. MARTIGNONI. Aarau AG
Neumattstrasse 13
5001 Aarau

Landschaftsarchitektur

Skala Landschaft Stadt Raum GmbH
Zentralstrasse 37
8003 Zürich

**3. Rang/3. Preis
CHF 50'000**

**Projekt Nr. 09
Blauer Peter**

Generalplaner/Baumanagement/

Elektro-/HLKK-/Sanitär-/Holzbau-Ingenieur/

Bau- und Wasserbauingenieur/Nachhaltigkeit/Brandschutz

Gruner AG
Thurgauerstrasse 80
8050 Zürich

Mitarbeit

Daniel Enzensberger, Carlos Terriente

Architekturbüro/Landschaftsarchitektur

bernath+widmer Architekten AG
Altstetterstrasse 161
8048 Zürich

Mitarbeit

Benjamin Widmer, Sandro Hauser,
Adrian Ulrich, Yindela Iannazzone

Visualisierung

ZUEND
Bernerstrasse Nord 202
8064 Zürich

4. Rang/4. Preis CHF 25'000

**Projekt Nr. 11
RYÜ**

Generalplaner/Architekturbüro/Baumanagement

Lovis Architekt*innen
Dienerstrasse 21
8004 Zürich

Mitarbeit
Matthias Lovis

Bau- und Wasserbauingenieur

MWV Bauingenieure
Bruggerstrasse 37
5400 Baden

Elektro-Ingenieur

HKG
Rütistrasse 22
8952 Schlieren

HLKK-Ingenieur/Sanitär-Ingenieur

Eberle Engineering
Anemonenstrasse 40a
8047 Zürich

Brandschutz

Quantum Brandschutz
In der Ey 27
8047 Zürich

Erschliessungsplanung

IBV Hüsler AG
Olgastrasse 4
8001 Zürich

Landschaftsarchitektur

Ryffel + Ryffel
Brunnenstrasse 14
8610 Uster

5. Rang/5. Preis CHF 15'000

**Projekt Nr. 03
IKTINEA**

Generalplaner/Architekturbüro

PARABASE GmbH
Efringerstrasse 6
4057 Basel

Mitarbeit
Carla Ferrando, Pablo Garrido Arnaiz,
Joby Thoppil

Baumanagement

Anderegg Partner AG
Räffelstrasse 28
8045 Zürich

Bau- und Wasserbauingenieur

Monotti Ingegneri Consulenti SA
Piazzetta dei Riformati 1
6600 Locarno

Elektro-Ingenieur/HLKK-Ingenieur/Sanitär-Ingenieur

Anima Engineering AG
Steinengraben 5
4051 Basel

Landschaftsarchitektur

Ana Olalquiaga
Breitensteinstrasse 31
8037 Zürich

Empfehlung und Würdigung

Das Preisgericht empfiehlt der Veranstalterin einstimmig, das Projekt Nr.8 mit dem Kennwort «Hecht» zur Weiterbearbeitung und das Verfassersteam mit der Umsetzung und Realisierung zu beauftragen. Das Gremium ist sich bewusst, dass die Aufgabenstellung mit den beschriebenen Rahmenbedingungen äusserst anspruchsvoll war. Zum einen mussten die komplexen, betrieblichen Ansprüche der Seepolizei und der Schifffahrtskontrolle in einem stimmigen, architektonischen Konzept zusammengebracht werden. Genauso war gefragt, die eigene Haltung zu einem respektvollen Umgang mit der vorhandenen Bausubstanz, zum Verständnis für Nachhaltigkeit sowie zu den im Wettbewerbsprogramm eingeräumten Spielräumen überzeugend in einem innovativen Entwurf umzusetzen.

Das Preisgericht kommt zu Schluss, dass der Projektvorschlag «Hecht» unter allen Wettbewerbseingaben die Kriterien des Ortsbildes, der Architektur, der Funktionalität, der Wirtschaftlichkeit und der Nachhaltigkeit am besten erfüllt. Es ist überzeugt, dass das Projekt eine angemessene Antwort auf die anspruchsvollen Anforderungen gibt und einen zukunftsgerichteten sowie nachhaltigen Betrieb ermöglichen wird.

Das Preisgericht hält fest, dass die in der vertieften Projektüberprüfung festgestellten Punkte in der Projektierungsphase zu beachten sind. Insbesondere sollen die folgenden übergeordneten Punkte nochmals geprüft bzw. optimiert werden.

- Die grundsätzliche Haltung zum Ort, zum Bestandsbau und zur Aufgabenstellung soll beibehalten und weiterentwickelt werden.
- Um eine grösstmögliche, betriebliche Flexibilität zu erreichen, sind für den Bestand und die Erweiterung die minimal notwendigen Tragwerksteile zu definieren. Die primäre Tragstruktur muss geklärt und nachvollziehbar dargelegt sein.
- Die konstruktiven und technischen Nahtstellen zwischen dem Bestand und der Erweiterung sind weiterzubearbeiten.
- Das Potenzial der Eingangshalle wird erkannt. Die Trennung von Kunden- und Mitarbeiterbereich ist hinsichtlich des Sicherheitskonzepts zu prüfen. Eine angemessene Ausformulierung ist anzustreben.
- Bauliche Massnahmen im Gewässerraum sind zu minimieren.
- Der Seeuferweg im Südosten ist bezüglich seiner Breite zu optimieren.
- Die im Jurybericht formulierten Mängel sind zu beheben.

Das Preisgericht zeigte sich beeindruckt vom grossen Engagement der Teilnehmenden und dankt allen Projektverfassenden für ihre wertvolle Arbeit. Das vielfältige Spektrum an Projektvorschlägen sowie das damit verbundene Ausloten der Grenzen war eine solide Grundlage für intensive Diskussionen und brachte bedeutende Erkenntnisse für die Weiterbearbeitung und Realisierung des Bauvorhabens hervor. Die Gegenüberstellung der Projekte zeigte, dass die Erfüllung der teilweise gegensätzlichen Projektanforderungen sowie der rechtlichen und betrieblichen Vorgaben eine besondere Herausforderung darstellte.

Das Preisgericht würdigt den einstufigen Projektwettbewerb im offenen Verfahren, der eine Vielzahl an Lösungsansätzen für die umfassende, nicht alltägliche Aufgabe aufzeigt.

Die Veranstalterin bedankt sich an dieser Stelle ausdrücklich bei sämtlichen Teams für ihre engagierten, qualitativ wertvollen und innovativen Beiträge. Sie bedankt sich beim Preisgericht, den Expertinnen und den Experten für den durchwegs fachkompetenten Beitrag sowie für die intensive Auseinandersetzung mit dem Betriebsgebäude der Seepolizei und Schifffahrtskontrolle, Oberrieden.

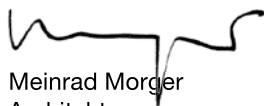
Genehmigung

Der vorliegende Bericht wurde von der Baudirektion Kanton Zürich als Veranstalterin, vertreten durch das Hochbauamt, in Absprache mit allen Mitgliedern des Preisgerichtes genehmigt.

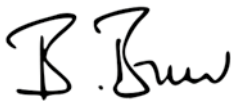
Fachpreisrichterin/Fachpreisrichter



Daniel Baumann (Vorsitz)
Architekt, Abteilungsleiter BBA,
Hochbauamt



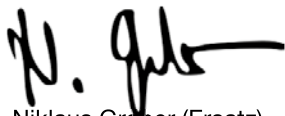
Meinrad Morger
Architekt,
Morger Partner Architekten AG



Barbara Buser
Architektin,
baubüro in situ ag



Jürg Conzett
Bauingenieur,
Conzett Bronzini Partner AG dipl. Ingenieure ETH / FH / SIA



Niklaus Graber (Ersatz)
Architekt,
Graber & Steiger Architekten ETH BSA SIA GmbH

Sachpreisrichterin/Sachpreisrichter



Eva Debatin
Ressortleiterin Ressort A,
Immobilienamt



Roger Bühler
Chef Kommandobereich 2,
Kantonspolizei Zürich



Arialdo Pulcini
Leiter Finanzen & Dienste,
Strassenverkehrsamt Kanton Zürich



Michael Ziegenbein (Ersatz)
Ortsplaner Oberrieden,
Planpartner AG

1. Rang

Projekt Nr. 08

Hecht

Generalplaner/Architekturbüro

Bischof Föhn Architekten
(BF Architekten GmbH)
Feldstrasse 133
8004 Zürich

Mitarbeit

Rico Traxler, Norbert Föhn,
Stephan Bischof, Lea Andermatt,
Matthias Bisig, Jonas Schüpbach

Baumanagement

Meili Partner GmbH
Josefstrasse 182
8005 Zürich

Bau- und Wasserbauingenieur

B3 Kolb AG und Triton Ing. AG
Katharina-Sulzer-Platz 4
8400 Winterthur

Elektro-Ingenieur

gutknecht elektroplanung ag
Riedhofstrasse 11
8804 Au

Bauphysik/Akustik

Lemon Consult AG
Sumatrastrasse 10
8006 Zürich

HLKK-Ingenieur/Sanitär-Ingenieur

neukom engineering ag
Zürichstrasse 104
8134 Adliswil

Landschaftsarchitektur

Haag Landschaftsarchitektur GmbH
Räffelstrasse 11
8045 Zürich

Das architektonische Konzept leistet einen wesentlichen Beitrag zum sensiblen Ortsbild. Die Durchlässigkeit der Freiräume wird gestärkt, auf die kleinmassstäbliche Siedlungsstruktur wird geachtet und der Seeuferweg wird integriert. Das instand-gesetzte Bestandsgebäude wird mitsamt den neu gestalteten Freiräumen sicht-barer Teil der übergeordneten Seeuferanlage.

Die bestehende Struktur wird so weit wie möglich erhalten, vorhandene Räume werden umgestaltet und weitergenutzt. Um aufwendige Pfahlfundamente zu ver-meiden, wird auf eine Aufstockung verzichtet. Stattdessen schlagen die Projektver-fassenden zur Seestrasse hin einen kompakten zweigeschossigen Erweiterungs-bau vor. Das Konzept sieht für alle Baumassnahmen ein schonungsvolles Vorgehen vor. Vom Rohbau bis zum Ausbau werden Bauteile vom Bestand oder von anderswo wiederverwendet und eingebaut. In vier isometrischen Darstellungen werden die Phasen vom Rückbau bis zur Fertigstellung plausibel aufgezeigt. Diese interessante Strategie bestimmt mitunter das neue architektonische Erscheinungsbild des erweiterten Betriebsgebäudes. Gekonnt werden die verschiedenen und vielfältigen neuen Elemente spielerisch collagiert und auf überzeugende Art und Weise mit dem Bestand zusammengefügt.

Die südöstlich gelegene, öffentliche Zone erhält eine adäquate Vorplatzgestaltung. Der seitlich angeordnete Haupteingang ist gut auffindbar und mit einem markanten Vordach gekennzeichnet. Eine zweigeschossige Eingangshalle schafft Orientierung und Überblick für Mitarbeitende, Kundinnen und Kunden. Direkt daneben und see-seitig platziert befinden sich gut auffindbar die Kundenshalter der Schifffahrtskon-trolle. Ein gegenläufiges Treppenhauspaar trennt Seepolizei und Schifffahrtskon-trolle, die kompakt auf zwei Geschossen und völlig nutzungsgetrennt organisiert werden. Die so erweiterte Gebäudestruktur ermöglicht auch zukunftsperspekti-visch eine flexible Einteilung und Nutzung der Räume. Die Aufenthaltsräume von Seepolizei und Schifffahrtskontrolle haben Zugang zu einer gemeinsamen Terrasse mit Blick zum See. Im Erdgeschoss des Erweiterungsbaus befinden sich strassen-seitig die Garagenplätze sowie die Material- und Ausrückräume der Seepolizei. Da vorgesehen ist, die Haustechnik aufs Dach zu verlegen, können die Räume im Untergeschoss für die Garderoben umgenutzt werden.

Trotz der nutzungsbedingten Einschränkungen wird ein pragmatisches Freiraum-konzept vorgeschlagen, das die Seeuferanlage stärkt und durch gezielte Bepflan-zungen den Grünraum besser mit der Umgebung vernetzt.

Die bestehenden Tragwerke werden weitgehend unverändert beibehalten und wo nötig behutsam ergänzt. Der Ergänzungsbau ist als Stahlskelett ausgebildet, das mit Holz-Elementdecken ausgefacht wird. Zur Verbesserung der Gebädestabilität wird die bestehende Bodenplatte nach Süden kraftschlüssig ergänzt und mit Schrägpfehlen im Baugrund verankert. Die analoge Massnahme im Bereich des Eingangs entlang der Südwestfassade steift den seeseitigen Bereich des Bestan-des wirkungsvoll aus. Das Tragwerkskonzept entspricht dem architektonisch respektvollen Umgang mit dem Bestandsbau und zeichnet sich durch einen ebenso pragmatischen wie wirkungsvollen Einsatz der Mittel aus.

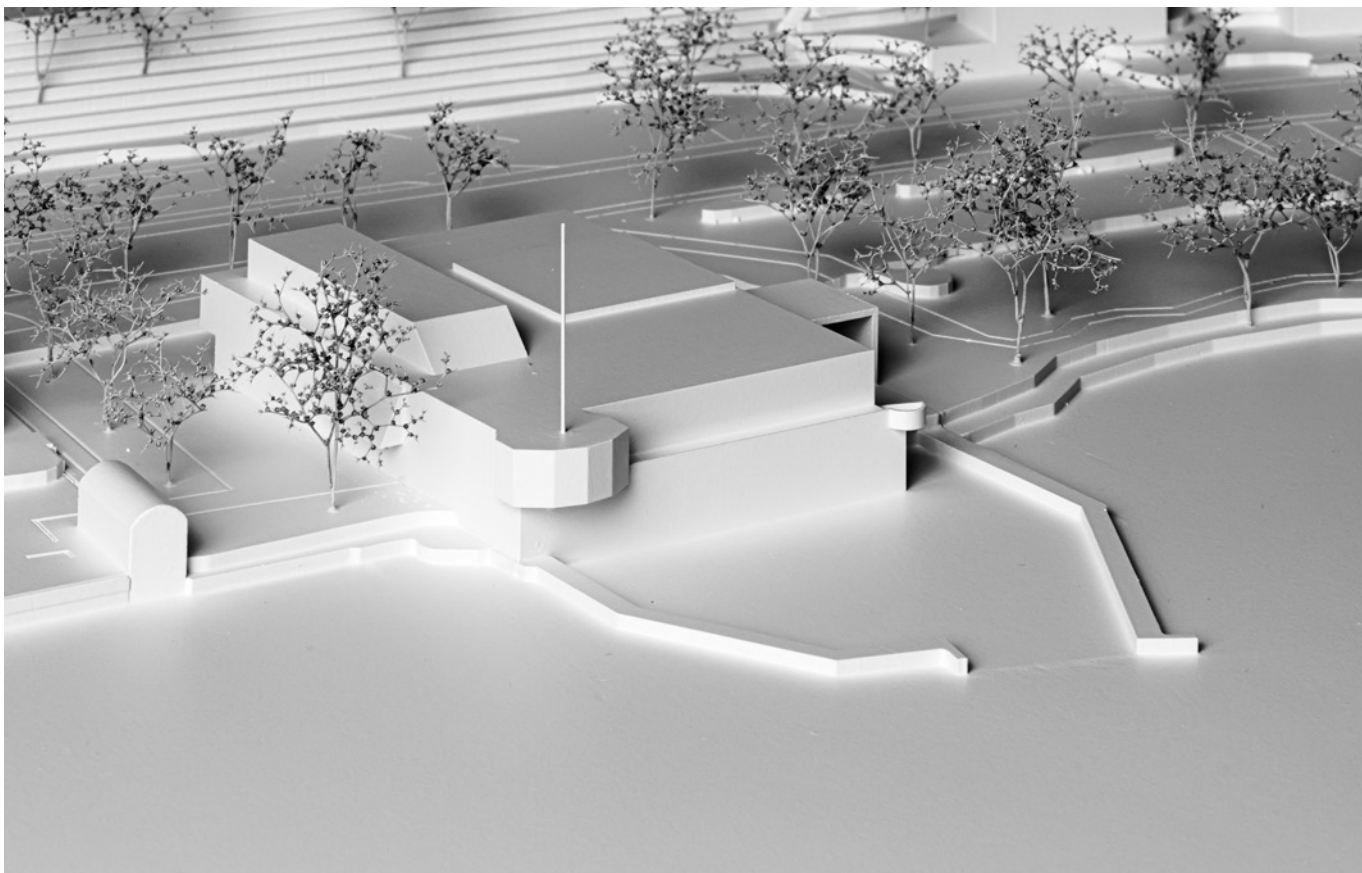
Das vorgeschlagene Projekt zeugt von einem grossen Verständnis für die Bedeutung der Nachhaltigkeit und wie diese realisiert werden kann. Der Eingriff in den Bestand ist äusserst zurückhaltend, was zu sehr tiefen Treibhausgasemissionen in der Erstel-lung führt. Zurückgebaute Bauteile werden lustvoll und gekonnt vor Ort wieder-verwendet. Die Fassadenbekleidungen aus Metallprofilblech und Eternit sind aus ReUse angedacht, Neubauelemente sind ressourcenschonend materialisiert. Die Übergänge zwischen Bestand und neuen Anbauten weisen Lücken im Dämmperi-meter auf; die Voraussetzungen für einen energieeffizienten Betrieb sind abgesehen davon aber sehr gut. Die Behaglichkeit dürfte in allen Jahreszeiten gewährleistet sein. Leider ist ein Grossteil der Erschliessungsflächen ohne Tageslicht ausgebildet. Die Kreislaufwirtschaft wird durch eine konsequente Systemtrennung ermöglicht.

Das Projekt überzeugt mit dem kompaktesten Bauvolumen, wie auch dem beschei-densten Flächenkonsum. Es weist eine hohe Flächeneffizienz und einen tiefen Ver-glasungsanteil in der Fassade auf. Dank behutsamem Umgang mit dem Bestand und wenig Eingriffen resultieren tiefe Erstellungskosten und attraktive Kostenkennwerte.

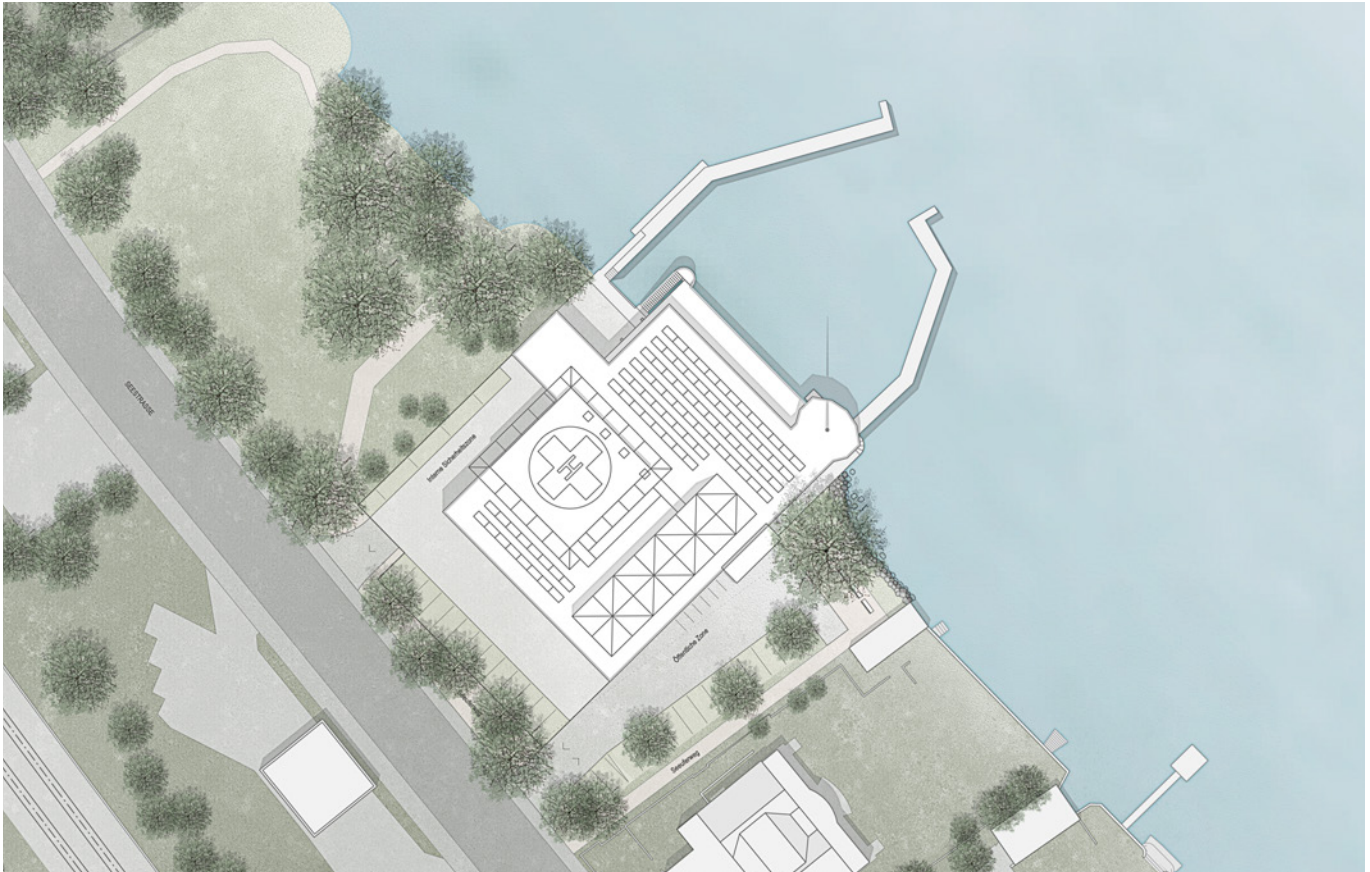
Das Sicherheits- und Trennungskonzept der beiden Organisationen wird vorbildlich umgesetzt. Der polizeilich-logistische Ausrückprozess zu See, Land und Luft ist sehr gut organisiert. Allerdings sind einzelne Justierung bei der Raumverteilung vorzunehmen, im Speziellen betreffend die Platzierung des Raumes für das Tauschmaterial. Weitere, wünschenswerte Optimierungen ergeben sich bei der Anbindung von Kader- mit den Mannschaftsräumen, bei der Platzierung des Ruheraumes sowie bei der Seeübersicht für Mannschaft und Kader. Das Projekt wird so zu einem sinnvollen und arbeitsalltagspraktischen Arbeitsort für die Mitarbeitenden der Seepolizei werden. In diesem Infrastrukturgebäude, in welchem auch zentrale Ausbildungen für Taucherinnen und Taucher von anderen Polizeikörpern der Schweiz durchgeführt werden, kann effizient und zielorientiert geschult und gearbeitet werden.

Die vorgeschlagene Anordnung und Funktionalität der Räumlichkeiten der Schifffahrtskontrolle weisen diverse Unstimmigkeiten auf, welche durch Umorganisation zu beheben sind. So liegt beispielsweise der Schalterraum der Mitarbeitenden nicht wie gefordert neben den Büros des Standortleiters und der Expertinnen und Experten. Auch muss der Aussenschalter barrierefrei zugänglich sein und ebenso soll ein Zugang für Kundinnen und Kunden zum Kranbetrieb vorgesehen werden. Wünschenswert ist zudem eine Optimierung der Wege zur Mole. Es sind grundsätzlich kurze Wege für alle relevanten betrieblichen Verbindungen vorzusehen, so liegen beispielsweise die Räumlichkeiten der Expertinnen und Experten und der Mitarbeitenden weit voneinander entfernt.

Die Verfassenden erkennen die Qualität des Betriebsgebäudes der Seepolizei und Schifffahrtskontrolle von Jakob Eschenmoser und finden für die Gesamtinstandsetzung einen respektvollen, intelligenten, architektonisch inspirierenden, nachhaltigen und auch äusserst effizienten Umgang. Diese Haltung widerspiegelt sich auch eindrücklich in den Zahlen. Der Entwurf beansprucht für die planerische Umsetzung am wenigsten Geschossfläche und kommt mit den tiefsten Anlagekosten aller Wettbewerbsbeiträge aus. Das Nutzerkonzept hingegen weist gewisse Friktionen auf, die den Betrieb noch nicht ganz optimal gestalten lassen.



Modellfoto



Situation 1:1000



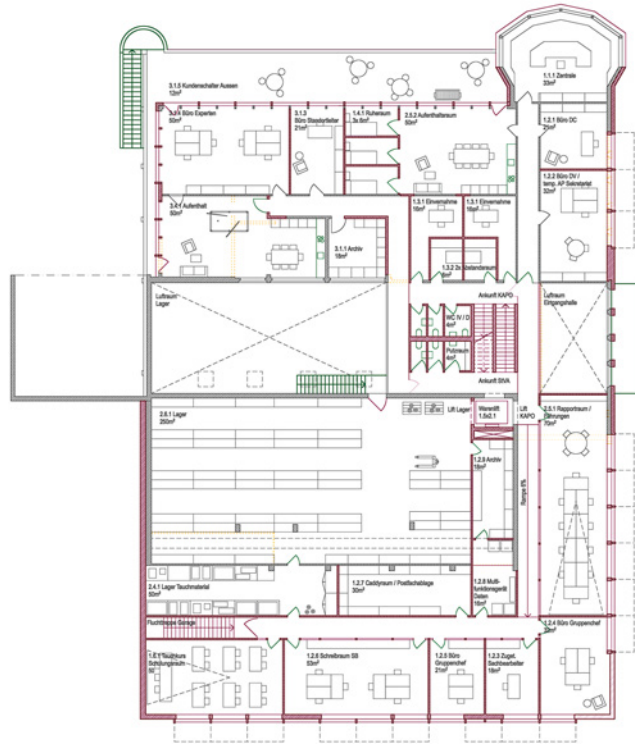
Visualisierung Aussenansicht



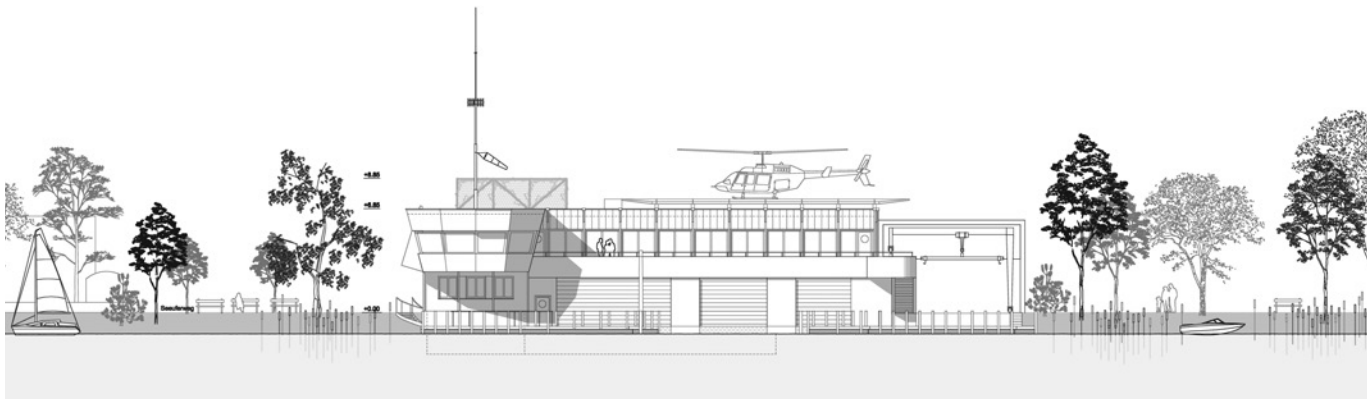
Erdgeschoss 1:500



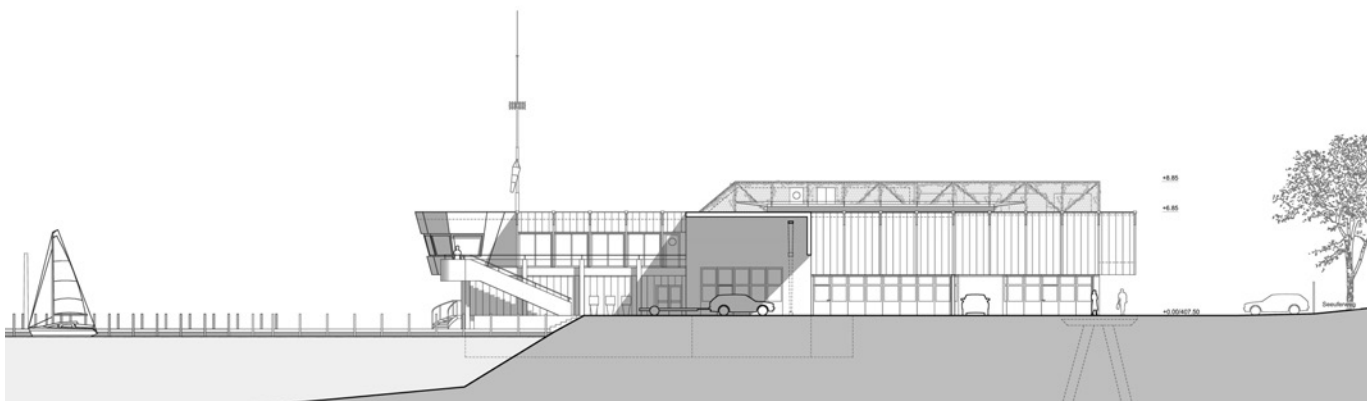
Ansicht Südostfassade 1:500



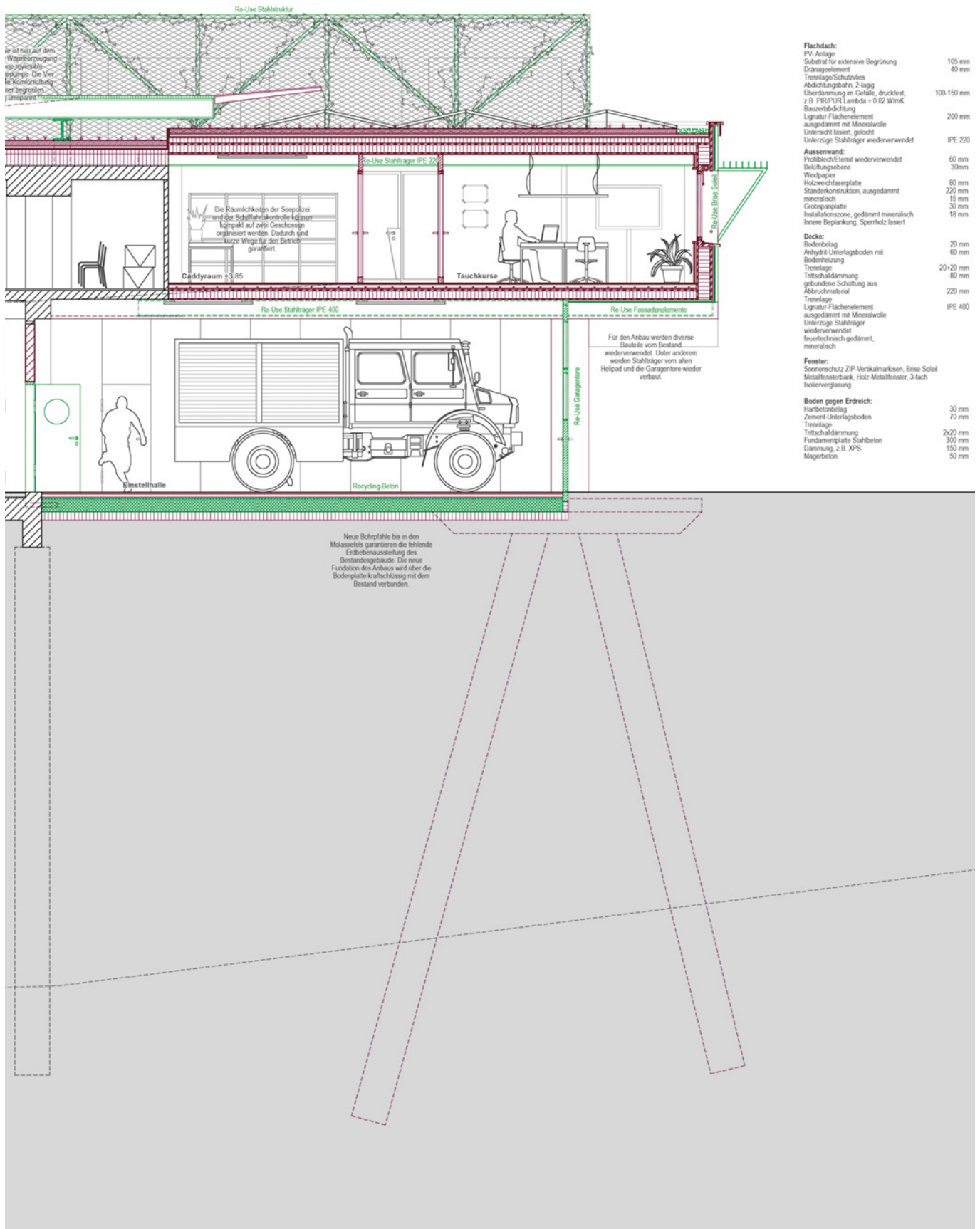
1. Obergeschoss 1:500



Ansicht Nordostfassade 1:500



Ansicht Nordwestfassade 1:500



Fassadenschnitt mit Teilansicht 1:80

2. Rang

Projekt Nr. 02

ANCHOR

**Generalplaner/Architekturbüro/
Baumanagement**

Schmid Schärer Generalplaner
Sihlfeldstrasse 10
8004 Zürich

Mitarbeit

Patrick Schmid

Roger Schärer, Remo Baumgartner,
Paolo Reali, Frederike Hagen

Bau- und Wasserbauingenieur

SEFORB s.à r.l.,
Ingenieurbüro für Hochbauten
Florastrasse 42
8610 Uster

**Elektro-Ingenieur/HLKK-Ingenieur/
Sanitär-Ingenieur**

HEFTI. HESS. MARTIGNONI. Aarau AG
Neumattstrasse 13
5001 Aarau

Landschaftsarchitektur

Skala Landschaft Stadt Raum GmbH
Zentralstrasse 37
8003 Zürich

Um die vorhandene kleinmassstäbliche Siedlungsstruktur und die damit einhergehende Durchlässigkeit der Freiräume zwischen See und Land nicht weiter zu beeinträchtigen, entschieden sich die Verfassenden für eine äusserst behutsame Vorgehensweise. Dieselbe Haltung zeigte sich auch im Umgang mit dem Bestandsbau, ganz nach der Maxime: maximale Bestanderhaltung durch konzentrierten Erweiterungseingriff. Deshalb wird die bestehende Gebäudebreite beibehalten und die aussen sichtbaren baulichen Eingriffe werden fokussiert mit einem südöstlich an den Bestandsbau angeordneten dreigeschossigen Anbau Richtung Strasse vollzogen. Die möglichst kompakte oberirdische Erweiterung ist neben dem sorgfältigen Umgang mit dem Ortsbild vermutlich auch dem Aspekt der Nachhaltigkeit geschuldet. Um dies zu ermöglichen, bedarf es leider umfangreicher, unterirdischer Eingriffe für Technik, Lager und Garderoben, die dem Anliegen ein wenig entgegenstehen und insgesamt doch zu einer überdurchschnittlichen Geschossfläche und zu relativ hohen Anlagekosten führen.

Ergänzt wird der Anbau mit einer freistehenden, eingeschossigen und querplatzierten Garage, die den polizeilichen Werkhof vom begrünten und südseitig gelegenen Aussenraum trennt. Dahinter befinden sich die beiden Hauptzugänge für die Kantonspolizei und die Schifffahrtskontrolle, die leider nur von der einen Ankunftsseite als attraktive und gut auffindbare Adresse wahrgenommen werden können, da die Garage einseitig die Sicht versperrt. Irritierend ist diesbezüglich auch das Splitting von Eingang und Lift.

Das Neue ergänzt das Bestehende mit Respekt. Daraus entsteht eine architektonisch anregende Komposition, die die Zeitschichten über das Zusammenfügen der verschiedenen volumetrischen Teile sowie auch über die unterschiedlichen Materialien thematisiert, zusammenbringt und sichtbar macht: Der bestehende instandgesetzte Sockel in Sichtbeton mit Bretterschalung wird kombiniert mit einer stumpf gestossenen, blau lasierten Holzverkleidung, runden Fenstern und Geländern bzw. Aussentreppen aus einfachen Rundstahlprofilen. Die verwendeten Motive, zum Teil entlehnt aus der Nautik, werden integrierende Bestandteile einer neuen Infrastruktur-Architektur, die gerade auch dadurch einen interessanten Beitrag zur Aufgabe leisten kann.

Die Freiräume sind sorgfältig gestaltet. Der Seeuferweg wird vom angrenzenden Park entlang des von Hochstämmen gesäumten Trottoirs zum neuen, vielfältig begrünten Vorplatz und weiter zum See geführt. Eine bewachsene Garagenfassade, extensiv begrünte Dachflächen und berankte Pergolen leisten zusätzlich einen Beitrag zum Klimaschutz. Darüber hinaus entstehen Orte von hoher Aufenthaltsqualität.

Das bestehende Tragwerk wird zusammen mit der Aufstockung weitgehend belassen. Der neue Gebäudetrakt besteht aus einem betonierten Untergeschoss mit darauf stehender Holzkonstruktion, ausgesteift durch Stahlbetonwände. Der neue Gebäudeteil und der Bestand sind kraftschlüssig verbunden. Als Ganzes verfügt das Gebäude damit über eine genügende Erdbbensicherheit. Der geringe Raster von 5 bis 6 m korrespondiert gut mit der Verwendung von Vollholz für Brettstapeldecken und Stützen. Das Untergeschoss wird im Schutz von Schlitzwänden erstellt, die im Bauwerk verbleiben. Die Schlitzwände lassen sich an ihrem Fuss in die Moräne einbinden, womit die Probleme der Wasserhaltung elegant gelöst sind und die Gefahr des Ausspülens von Feinanteilen des Bodens während der Ausführung gebannt ist. Das Projekt besitzt ein durchdachtes, auf die Aufgabe, den Bestand und die Möglichkeiten der Baumaterialien gut abgestimmtes Tragwerkskonzept.

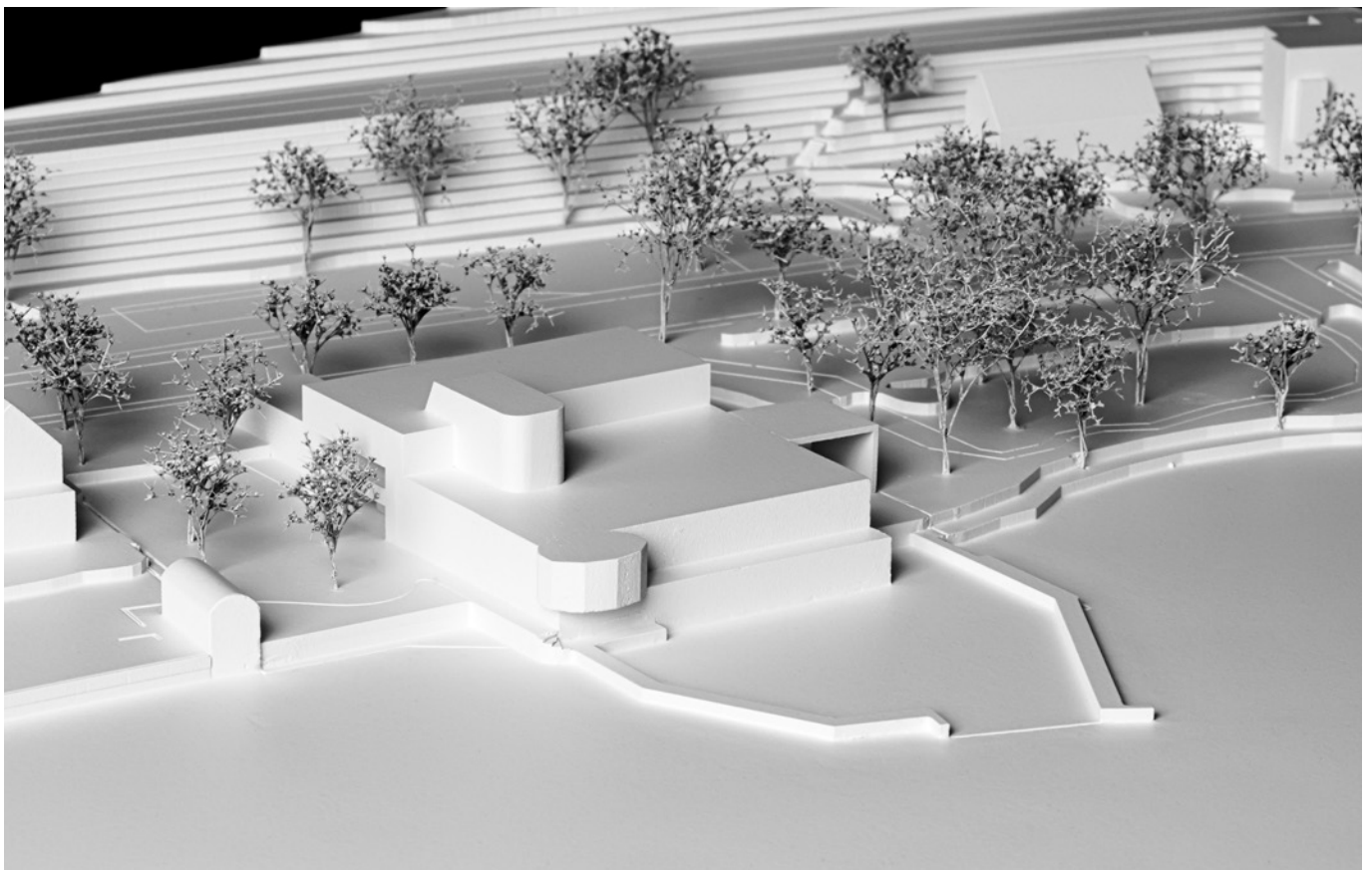
Der Projektvorschlag überrascht mit einem gezielten Eingriff in den Bestand, was insgesamt aber einen rücksichtsvollen Umgang mit den vorhandenen Strukturen erlaubt. Im Süden der Parzelle wird ein bedeutendes Volumen rückgebaut. Das Neubauvolumen greift bis ins Untergeschoss und belastet durch Treibhausemissionen aus der Erstellung, auch wenn der aufgesetzte Neubau kompakt und ressourcenschonend materialisiert ist. Leider wird das Wiederverwenden der rückgebauten Materialien in diesem Projekt nicht thematisiert. Bestand und Neubau werden aussen gedämmt und erhalten eine konstruktiv und bauphysikalisch sorgfältig ausgearbeitete und beständige neue Fassadenbekleidung. Im Betrieb erreicht dieser Projektvorschlag deshalb hervorragende Werte. Die Behaglichkeit in den Räumen ist in allen Jahreszeiten gut gewährleistet, die Räume sind fast ausnahmslos gut belichtet.

Trotz des hohen Flächen- und Volumenkonsums bei einer mittleren Flächeneffizienz weist der Entwurf mittlere Erstellungskosten auf. Die Kosten der grossen Fassadenfläche werden durch den tiefen Verglasungsanteil zumindest teilweise kompensiert. Die Eingriffe in den Bestand sowie der eher hohe Anteil an Rückbauvolumen wirken sich negativ auf die Erstellungskosten aus.

Die Erreichbarkeit des Areals ist durch eine gut geplante Zufahrt für die Kundinnen und Kunden gegeben. Der Aussenraum bietet eine gute Rangierfläche für die Beladung von Fahrzeugen. Die Eingänge sind klar definiert. Sowohl die Trennung der Nutzerorganisationen als auch die Trennung von Mitarbeitenden sowie Kundinnen und Kunden ist eingehalten.

Die Räume für die Schifffahrtskontrolle befinden sich im 1. und teilweise im 2. Obergeschoss des neuen strassenseitigen Kopfbaus. Über eine Aussentreppe gelangen Kundinnen und Kunden zu den Schaltern im 1. Obergeschoss und die Mitarbeitenden zu ihren Arbeitsplätzen. Ein neues internes Treppenhaus führt vom 1. ins 2. Obergeschoss. Die Räumlichkeiten der Kantonspolizei sind im Erdgeschoss, im seeseitigen Teil des 1. Obergeschosses und strassenseitig im 2. Obergeschoss untergebracht. Das bestehende und um ein Geschoss verlängerte Treppenhaus bedient alle Geschosse innerhalb des Sicherheitsperimeters der Kantonspolizei. Eine gemeinsame Dachterrasse soll den Kontakt unter den Mitarbeitenden beider Abteilungen fördern. Die Stützenstrukturen aller Gebäudeteile ermöglichen flexible und funktional sinnvolle Grundrisstypologien. Durch die rückwertige Lage des Expertenbüros ohne direkte Hafen- oder Seeansicht haben sowohl die Mitarbeitenden als auch die seeseitigen Kundinnen und Kunden lange Wege, was die Betriebsabläufe beeinträchtigt. Die Raumanordnung im Bereich der Seepolizei ist zweckmässig und praktisch organisiert.

Insgesamt leistet ANCHOR einen wichtigen Beitrag zur äusserst komplexen Aufgabe. Hervorzuheben sind der respektvolle Umgang mit dem Bestandsbau und das gut funktionierende Nutzerkonzept. Dem gegenüber steht die noch sehr rudimentäre Auseinandersetzung mit den Themen Nachhaltigkeit und Kreislaufwirtschaft.



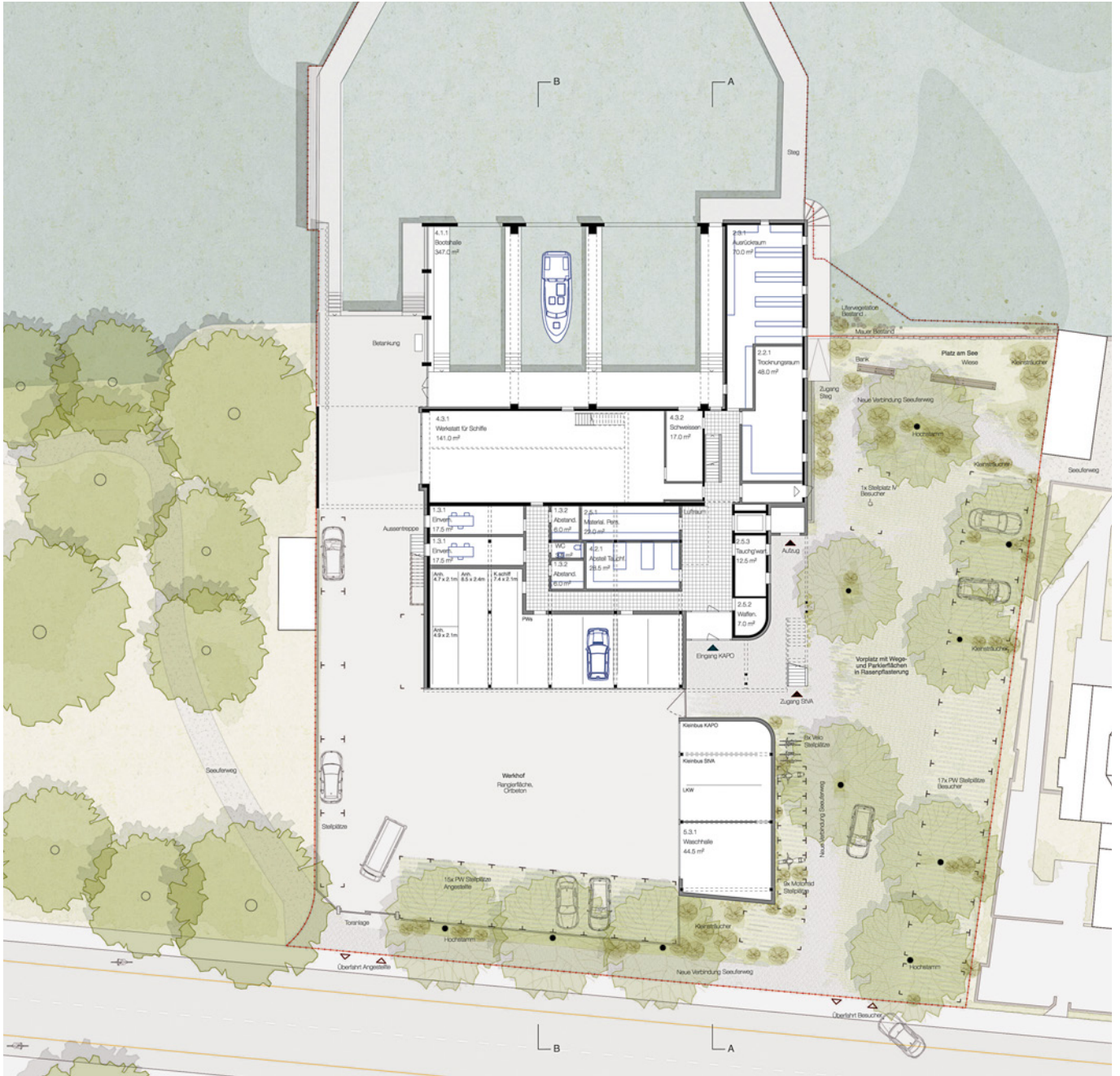
Modellfoto



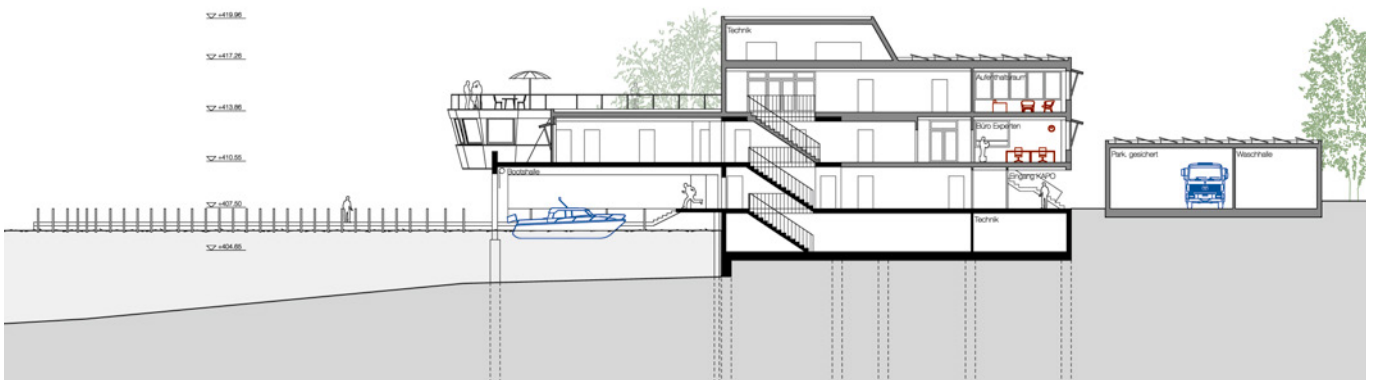
Situation 1:1000



Visualisierung Aussenansicht



Erdgeschoss 1:500

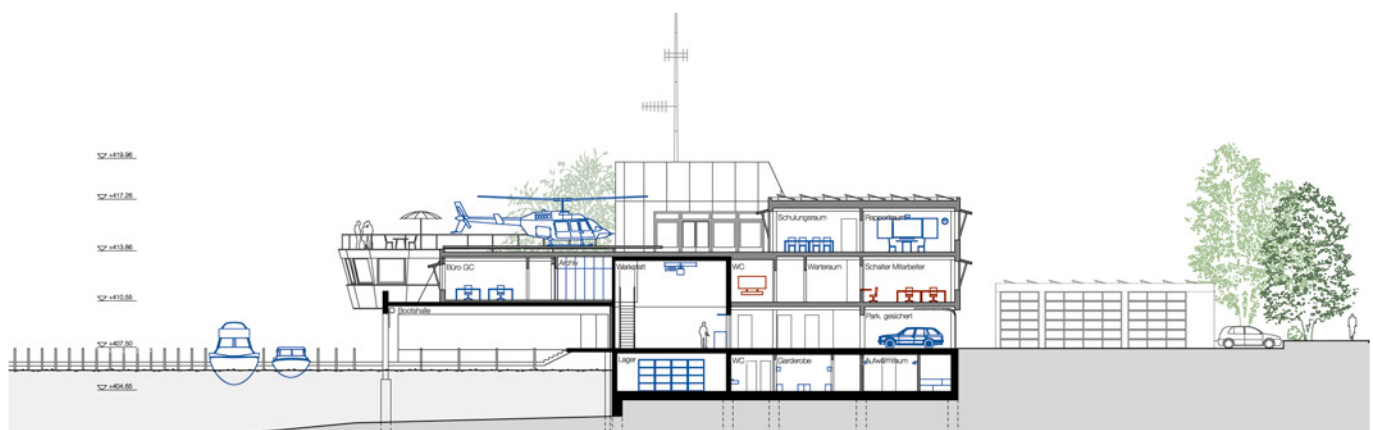


Längsschnitt A-A 1:500

Die prämierten Projekte



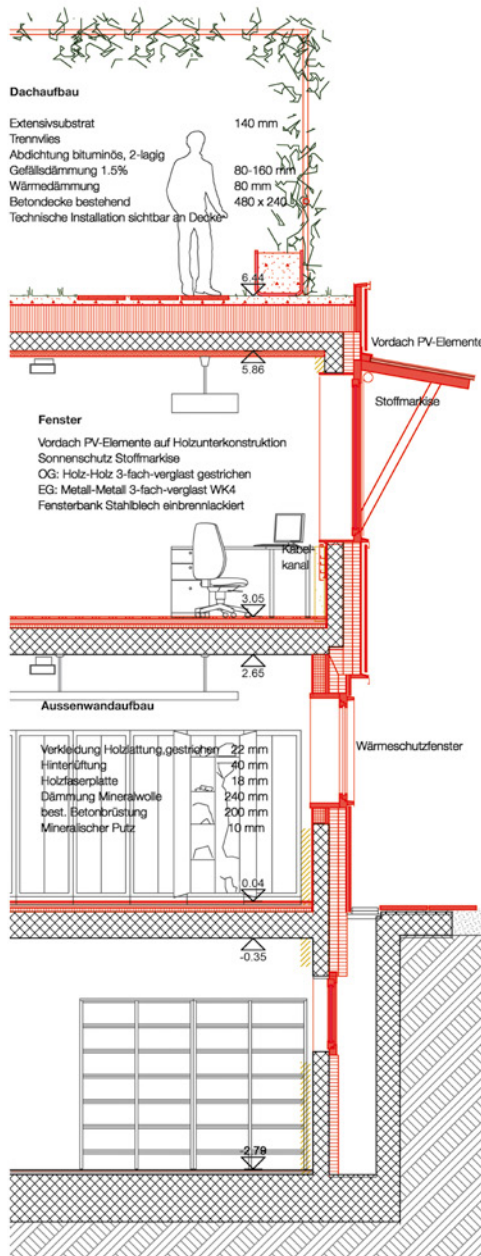
1. Obergeschoss 1:500



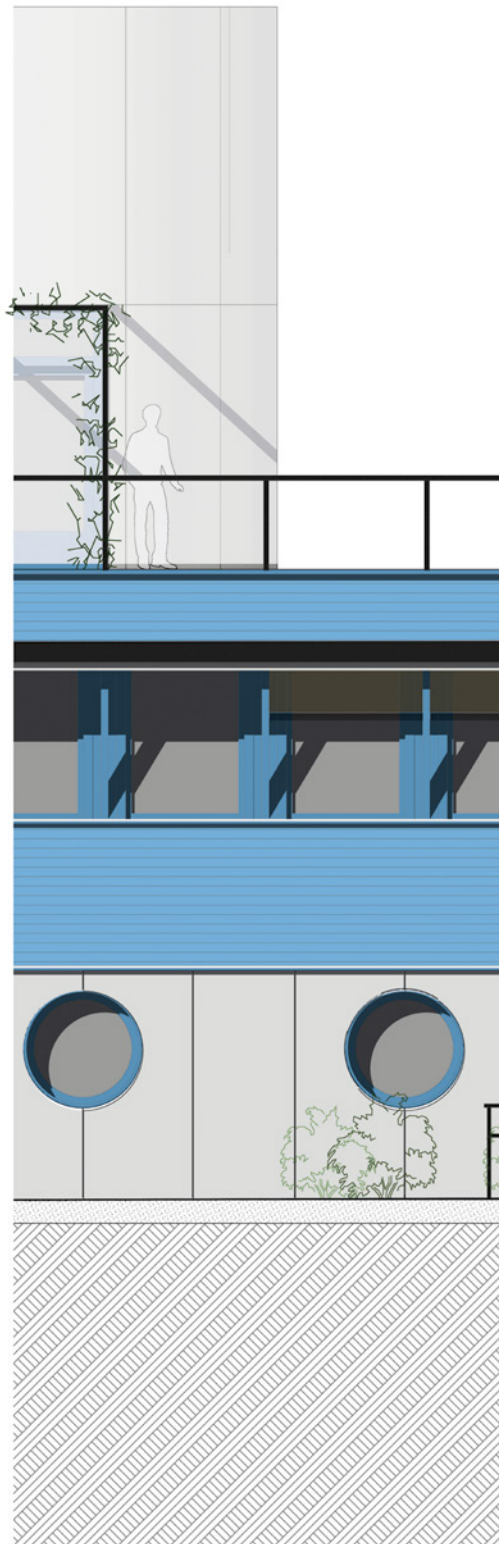
Längsschnitt B-B 1:500



Ansicht Nordost 1:500



Fassadenschnitt mit Teilansicht 1:80



3. Rang Projekt Nr. 09 Blauer Peter

**Generalplaner / Baumanagement /
Elektro-/HLKK-/Sanitär-/
Holzbau-Ingenieur /
Bau- und Wasserbauingenieur /
Nachhaltigkeit / Brandschutz**

Gruner AG
Thurgauerstrasse 80
8050 Zürich

Mitarbeit
Daniel Enzensberger, Carlos Terriente

**Architekturbüro /
Landschaftsarchitektur**
bernath+widmer Architekten AG
Altstetterstrasse 161
8048 Zürich

Mitarbeit
Benjamin Widmer, Sandro Hauser,
Adrian Ulrich, Yindela Iannazzone

Visualisierung
ZUEND
Bernerstrasse Nord 202
8064 Zürich

Der Vorschlag beinhaltet eine äusserst sorgfältige und sensible Auseinandersetzung mit dem Ort, der bestehenden Bausubstanz sowie mit den betrieblichen Anforderungen und Bedürfnissen. Die Verfassenden weisen auf die Qualitäten und auch auf die strukturellen und betrieblichen Defizite des Bestandsbaus hin, welcher zum einen «durch die Ambivalenz der inneren Raumstrukturen unter der Wahrung eines einheitlichen Gesichts nach aussen» geprägt sei. Andererseits erkennen sie, dass «der bestehende Baukörper mit den Einstellhallen räumlich und betrieblich gut funktioniert», der Administrationstrakt hingegen «strukturell stark determiniert, beengt und durch betriebliche Schwierigkeiten geprägt» sei.

Auf dieser Analyse aufbauend, entscheiden sich die Verfassenden, den Administrationstrakt zusammen mit der 1987 erstellten Aufstockung auf der Bootshalle rückzubauen. Der neue Administrationstrakt wird wie sein Vorgänger seitlich verlängert an den bestehenden, quadratischen Baukörper mit den Einstellhallen gelegt und führt so den ortsbaulichen Grundgedanken Jakob Eschenmosers fort.

Die bestehenden Freiräume werden in ihrer Qualität erhalten, mit begrenzten Eingriffen geklärt und an ausgezeichneten Stellen wesentlich gestärkt. Das neu konzipierte Betriebsgebäude zeigt sich sowohl von der See- als auch von der Landseite selbstbewusst und integriert sich dennoch auf selbstverständliche Art in die bestehende Umgebung.

Der vorgelagerte Baukörper des verlängerten Administrationstrakts trennt das Areal in einen südlichen Bereich, in welchem sich der gut auffindbare Haupteingang, der öffentliche Zugang zum See mit einem attraktiven Verweilort sowie Besucherparkplätze befinden. Als Gegenstück wird ein funktioneller, werkhofartiger Zugangsbereich für Arbeits- und Einsatzaufgaben der Schifffahrtskontrolle und der Kantonspolizei mit offenen und gesicherten Parkplätze für Mitarbeitende und Einsatzfahrzeuge geschaffen. Dadurch wird die Adressbildung lesbar. Der breitere Längskörper schafft zusätzlichen Raum für die Administrations- und Einsatzräume und erlaubt eine effiziente sowie anpassungsfähige Nutzungsanordnung. Die architektonisch intelligente Erschliessungsfigur verspricht eine sehr effektive Gesamterschliessung und ist das konzeptionell prägendste Element des neu organisierten Betriebsgebäudes. Sie zeichnet sich durch kurze funktionale Wege aus, was die effiziente Abwicklung der betrieblichen Prozesse unterstützt. Der neue Erschliessungskern mit technischer Steigzone, Treppen- und Lifanlage ist leicht dezentral in den südlichen Gebäudebereich gelegt, die erdgeschossigen Einsatzräume werden im seeseitigen Bereich angeordnet. Die Verfassenden entwerfen eine neue Holzlamellenfassade, die neben dem gestalterischen Zusammenbinden von Altbau und Neubau auch weitere, funktionale Aufgaben wie beispielsweise als Sichtschutz für sensible Bereiche, als Brise Soleil, als Vordach im Eingangsbereich oder als Beranlungsmöglichkeit für Pflanzen übernimmt.

Der Fassadenschnitt ist durchdacht und verspricht eine anpassungsfähige, einfache Umsetzbarkeit. Die offen gezeigten Fenster sind teilweise durch die Lamellen verdeckt und werden als Bandfenster um das gesamte Gebäude herumgezogen. Bestehende Fenster werden durch Holz-Metallfenster ersetzt, jene im neuen Administrationstrakt werden bodentief ausgebildet und sorgen im Winter für einen passiven solaren Eintrag.

Das Tragwerk ist sorgfältig bearbeitet. Die Aufstockung über der Bootshalle ist ein hölzerner Leichtbau, der seeseitig von einem Holz-Fachwerkträger abgefangen wird. Dieser Träger und die weiteren Aufstockungen sind so platziert, dass sie mit wenigen Ausnahmen über neue Bohrpfähle in die tragende Molasse fundiert werden. Die neuen Bauteile im Süden bestehen aus Holz, nur für den Helipad wird ein stählernes Raumfachwerk eingesetzt. Zur horizontalen Stabilisierung dienen situativ Betonkerne oder Fachwerkverbände, die auf Fundamenten mit Schrägpfehlern stehen. Es handelt sich um einen konstruktiv komplexen Vorschlag, an dessen Realisierbarkeit nicht gezweifelt wird.

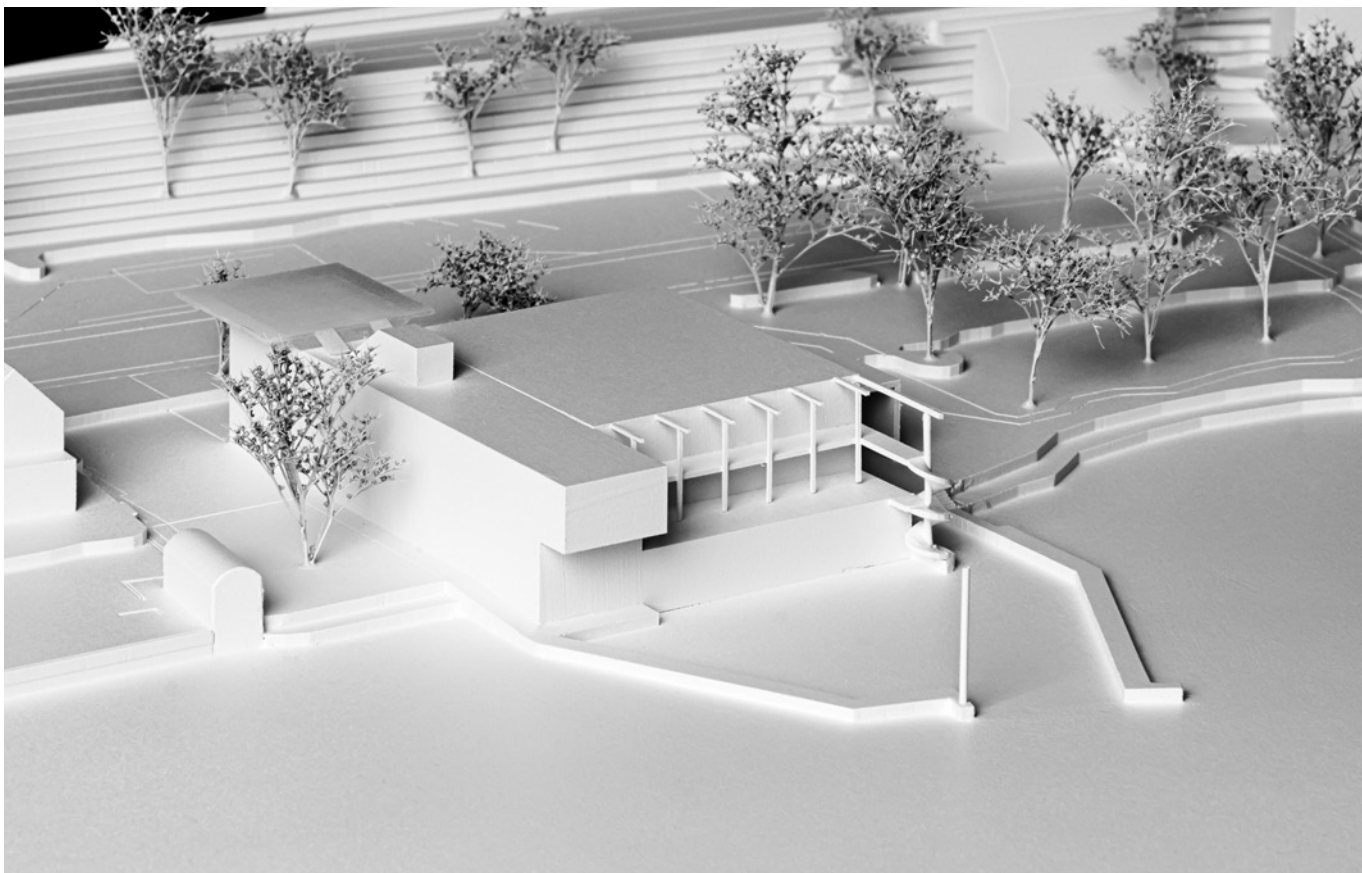
Der Eingriff in den Bestand ist bedeutend: Der Administrationstrakt und die Aufstockung werden komplett zurückgebaut. Die Treibhausgasemissionen in der Erstellung sind dank der kompakten Gestaltung und der ressourcenschonenden Materialisierung nicht schlecht, absolut gesehen jedoch wegen der fehlenden Flächeneffizienz

überdurchschnittlich hoch. Zurückgebaute Bauteile werden grösstenteils vor Ort wiederverwendet. Die zukünftige Rückbaubarkeit ist durch geschraubte Verbindungen und Knotenpunkte gewährleistet.

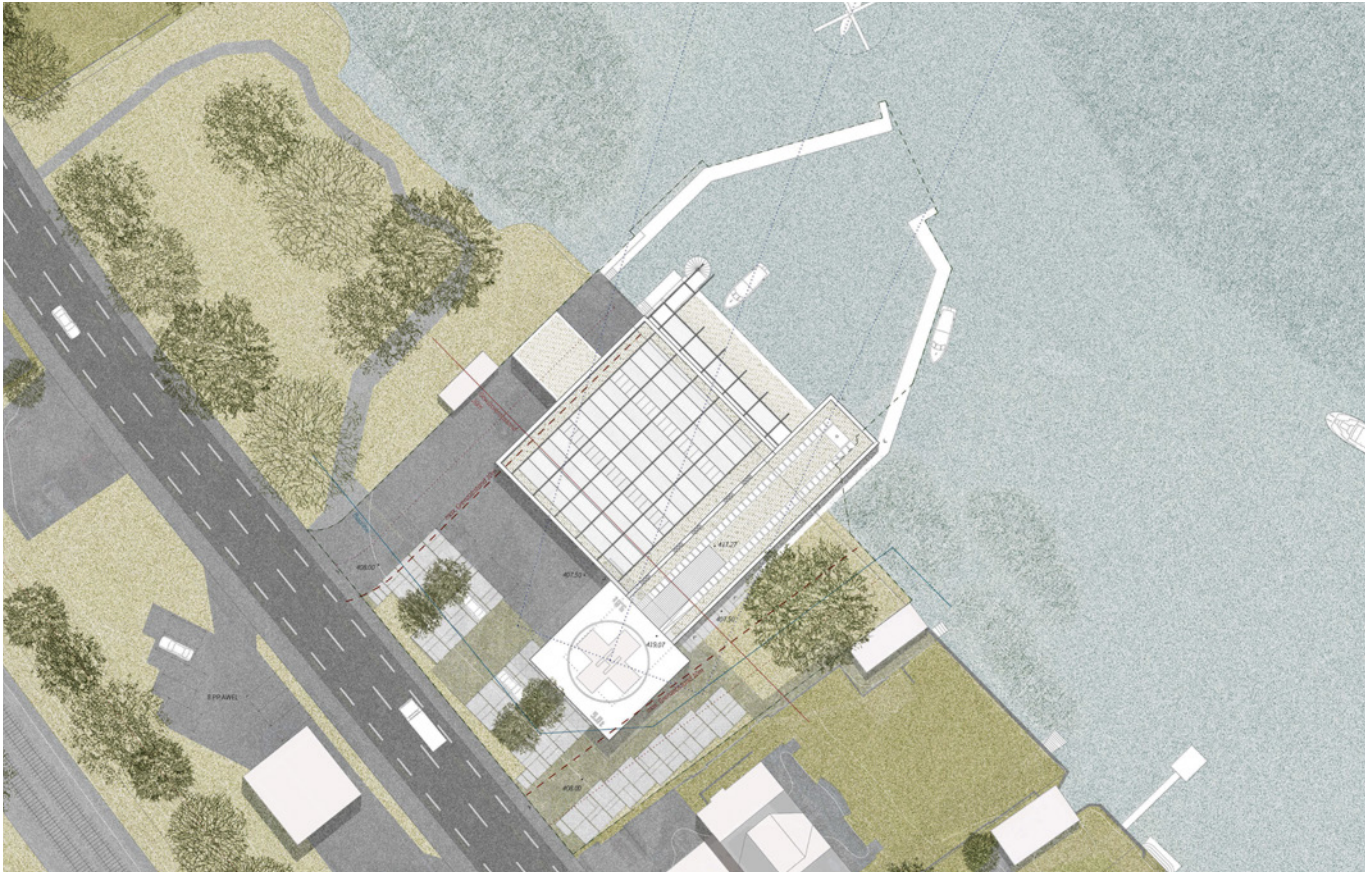
Das Projekt nimmt im Vergleich die grösste Fläche sowie das grösste Volumen in Anspruch. Als Folge weist das Projekt eine schlechte Flächeneffizienz bei mittlerer Kompaktheit auf. Daraus resultiert die grösste Fassadenfläche mit einem eher tiefen Verglasungsanteil. Die umfangreichen Eingriffe mit grossem Rückbauvolumen wirken sich negativ auf die Kosten aus. Der Beitrag wird als das Projekt mit den höchsten Erstellungskosten eingeschätzt.

Die Umsetzung der Sicherheitsanforderungen und der geforderten Nutzungsentflechtung ist sowohl räumlich als auch betrieblich einfach, durchdacht und in sich schlüssig. Einzig die Erschliessung der Schifffahrtskontrolle über die vorgeschlagene Wendeltreppe ist suboptimal, da die Nähe zu den Expertenbüros vermisst wird. Davon abgesehen ist die Erschliessung und Raumaufteilung zweckmässig. Der Entwurf verfolgt eine einfache und intelligente Betriebs- und Nutzungsflexibilität, welche langfristig anpassungsfähig auf veränderte Bedürfnisse und Anforderungen der Kantonspolizei und der Schifffahrtskontrolle reagieren kann.

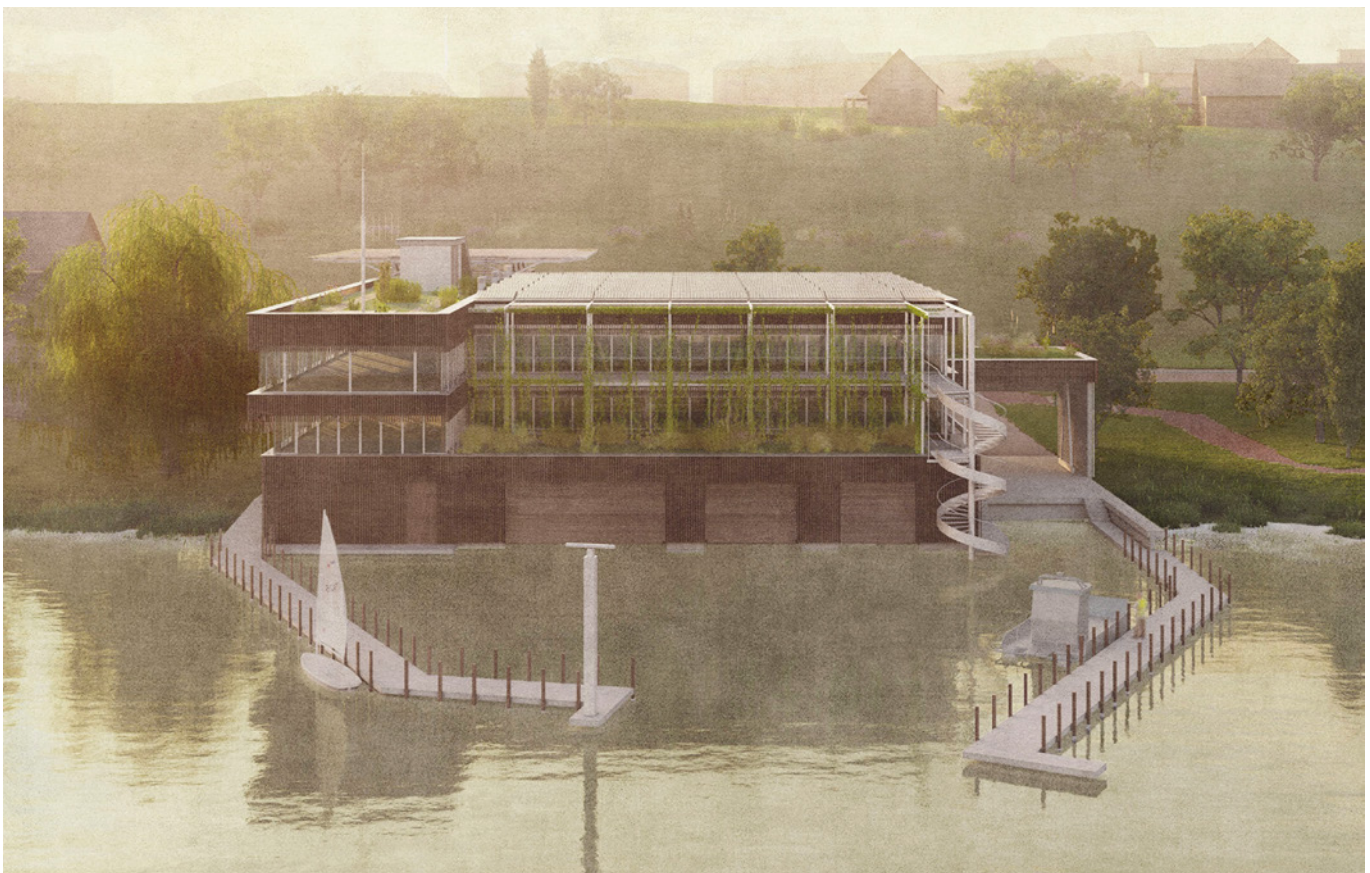
Das Projekt wurde solide und professionell bearbeitet und die selbstbewusste Einbettung in die Landschaft ist in sich konsistent. Die Anforderungen des Betriebs wurden sowohl funktional als auch räumlich vorbildlich umgesetzt. Die Adressbildung ist überzeugend, ebenso wurden bautechnische Themenkreise wie beispielsweise Gebäudetechnik, Tragwerk und Erdbebensicherheit, Materialisierung der Primärstruktur etc. sinnvoll umgesetzt. Der Entwurf beinhaltet gesamthaft überdurchschnittlich viel bauliches Volumen, was verschiedene negative Auswirkungen auf das Gesamtprojekt mit sich bringt. Das Preisgericht vermisst eine architektonische Auseinandersetzung mit der Aufgabenstellung «Umgang mit dem Bestand». Das Projekt gibt sich wie ein Neubau, da die architektonischen Spuren des Ursprungsbaus von Jakob Eschenmoser in ihrer Erscheinung überformt werden, sodass dieser weder spür- noch erkennbar bleibt.



Modellfoto



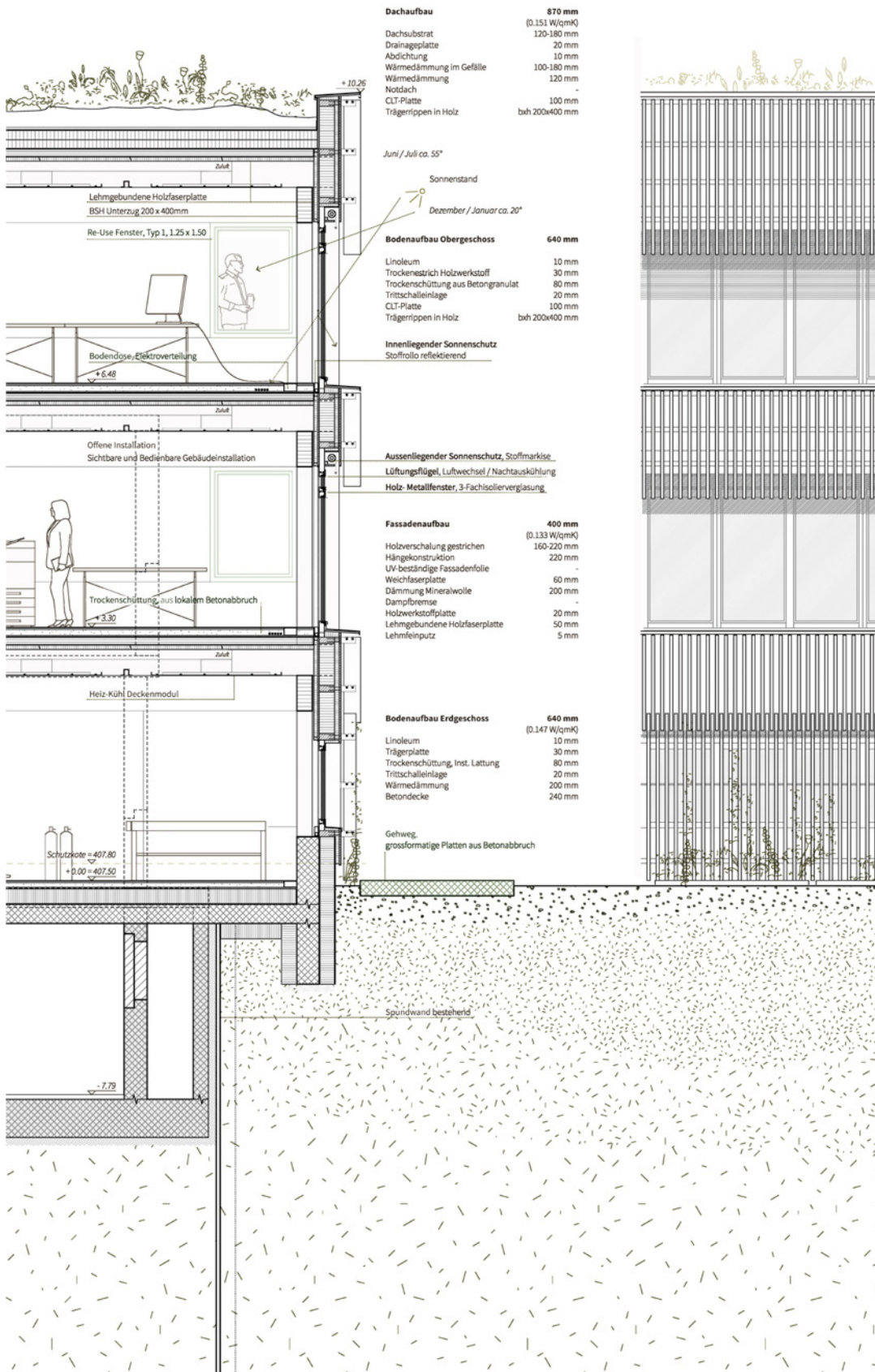
Situation 1:1000



Visualisierung Aussenansicht







Fassadenschnitt mit Teilansicht 1:80

4. Rang

Projekt Nr. 11

RYÜ

**Generalplaner/Architekturbüro/
Baumanagement**
Lovis Architekt*innen
Dienerstrasse 21
8004 Zürich

Mitarbeit
Matthias Lovis

Bau- und Wasserbauingenieur
MWV Bauingenieure
Bruggerstrasse 37
5400 Baden

Elektro-Ingenieur
HKG
Rütistrasse 22
8952 Schlieren

HLKK-Ingenieur/Sanitär-Ingenieur
Eberle Engineering
Anemonenstrasse 40a
8047 Zürich

Brandschutz
Quantum Brandschutz
In der Ey 27
8047 Zürich

Erschliessungsplanung
IBV Hüsler AG
Olgastrasse 4
8001 Zürich

Landschaftsarchitektur
Ryffel + Ryffel
Brunnenstrasse 14
8610 Uster

Obwohl der dreigeschossige Erweiterungsbau markant erscheint, wird das siedlungsräumlich kleinmassstäbliche Ortsbild nicht substanziell tangiert und die freiräumlichen Durchblicke werden nicht in Mitleidenschaft gezogen. Die Umgebungsflächen sind hingegen mit ihren streng geometrisch angeordneten Baumreihen zu wenig subtil in den Grünraumkontext integriert. Dadurch erhält der Seeuferweg im Bereich des Betriebsgebäudes eine abrupt andere Gestaltung. Eine sicherheitstechnisch notwendige Einfriedung der äusseren Arealflächen der Seepolizei wurde leider nicht umgesetzt.

Die Verfassenden analysieren und zerlegen das Betriebsgebäude in seine massgeblichen Bestandteile, bauen partiell zurück und erweitern dort, wo es nach ihrer gewonnenen Einschätzung sinnvoll erscheint. Dabei soll ein zeitgemässes Gebäude entstehen, welches in optimaler Kohärenz Substanzerhalt und Neubau zusammengefügt. Die Strategie wird gewürdigt, das Resultat jedoch kritisch hinterfragt. Das Betriebsgebäude von Jakob Eschenmoser ist eine architektonisch ausgereifte Komposition funktional unterschiedlicher Nutzungen. Änderungen erfordern im konkreten Fall einen subtilen Umgang mit dem Bestand und seiner spröden, sachlich-modernen Sprache. Die neue Ordnung schafft durch den markanten dreigeschossigen Bürotrakt ein unausgewogenes Gleichgewicht zwischen den Teilen. In ihrer Wirkung erscheint die Erweiterung additiv hinzugefügt und weniger mit Bootshalle, Werkstatt und Lager räumlich verbunden. Darüber hinaus werden zwei unterschiedliche und wenig korrespondierende architektonische Sprachen unkoordiniert zusammengebracht. Die seitliche Verbreiterung des Gebäudes hat zur Folge, dass die rechte seeseitige Gebäudeecke über den Bebauungsperimeter ragt.

Die Fassade besteht aus einer selbsttragenden Holzkonstruktion, welche mit Fenstern aus Holz und gedämmten Brüstungselementen versehen ist. Den geschlossenen Bauteilen werden ausgestellte Photovoltaikelemente vorangestellt, die zusammen mit einem textilen Sonnenschutz auf der Längsseite eine sehr bewegte Fassade erzeugen. Isoliert betrachtet erhält sie dadurch einen überzeugenden architektonischen Ausdruck. Zusammen mit der spröden Architektursprache des Bestandsbaus schafft auch die Erweiterung keinen eloquenten Ausdruck.

Der neue dreigeschossige Gebäudetrakt ist als kräftiger Holzbau konzipiert. Er weist in Längsrichtung randlagig angeordnete Stützen auf, die einen Abstand von 8.5 m aufweisen. Das Strukturkonzept garantiert langfristig eine hohe Flexibilität. Die Innenräume erhalten durch die sichtbare Holzkonstruktion eine schöne, ausdrucksstarke Atmosphäre. Es werden zwei Zugänge vorgesehen, wobei nicht restlos klar ist, welche Bereiche sie jeweils bedienen. Am strassenseitigen Kopfende ist ein Eingang für die Mitarbeitenden der Kantonspolizei angeordnet. Fraglich ist, ob dieser auch von den Mitarbeitenden der Schifffahrtskontrolle genutzt werden soll. Seitlich und damit weniger prominent liegt ein Zugang für die Kundinnen und Kunden der Schifffahrtskontrolle. Die Räumlichkeiten der Schifffahrtskontrolle befinden sich am strassenseitigen Kopfende im Erdgeschoss und 1. Obergeschoss. Die Räumlichkeiten der Kantonspolizei sind auf allen drei Geschossen untergebracht. Die Werkstätten, Einstell- und Lagerflächen verbleiben im Bestand und werden so weit wie notwendig ertüchtigt.

Der Bestandsbau wird im Südosten und Südwesten mit neuen Holzkonstruktionen ergänzt. Der Helipad wird im Zentrum der Anlage aufgesetzt. Entlang des äusseren Perimeters des neuen Gebäudevolumens können die Lasten aus vertikalen und horizontalen Einwirkungen gut auf neue Pfahlfundationen abgetragen werden. Schwieriger gestaltet sich dies im Innern der Anlage, wo nicht davon ausgegangen werden darf, dass die bestehende Pfahlfundation grosse Tragreserven aufweist. Hier wirft das an sich schlüssige Tragwerkskonzept noch einige Fragen auf, die mit entsprechendem Aufwand bestimmt gelöst werden könnten.

Das Projekt besitzt einen grossen Fussabdruck und versiegelt damit einen Grossteil der Restfläche des Grundstücks. Damit wird kein Beitrag für die notwendige Hitzeminderung geleistet. Ein bedeutender Teil des Bestands wird rückgebaut. Die Treibhausgasemissionen in der Erstellung sind aufgrund des hohen Neubauanteils und der wenig kompakten Gebäudeform pro Quadratmeter ausserordentlich hoch. «RYÜ» setzt das Raumprogramm aber flächeneffizient um. Die gut zusammengefassten beheizten Flächen und der gute Dämmstandard führen zu sehr

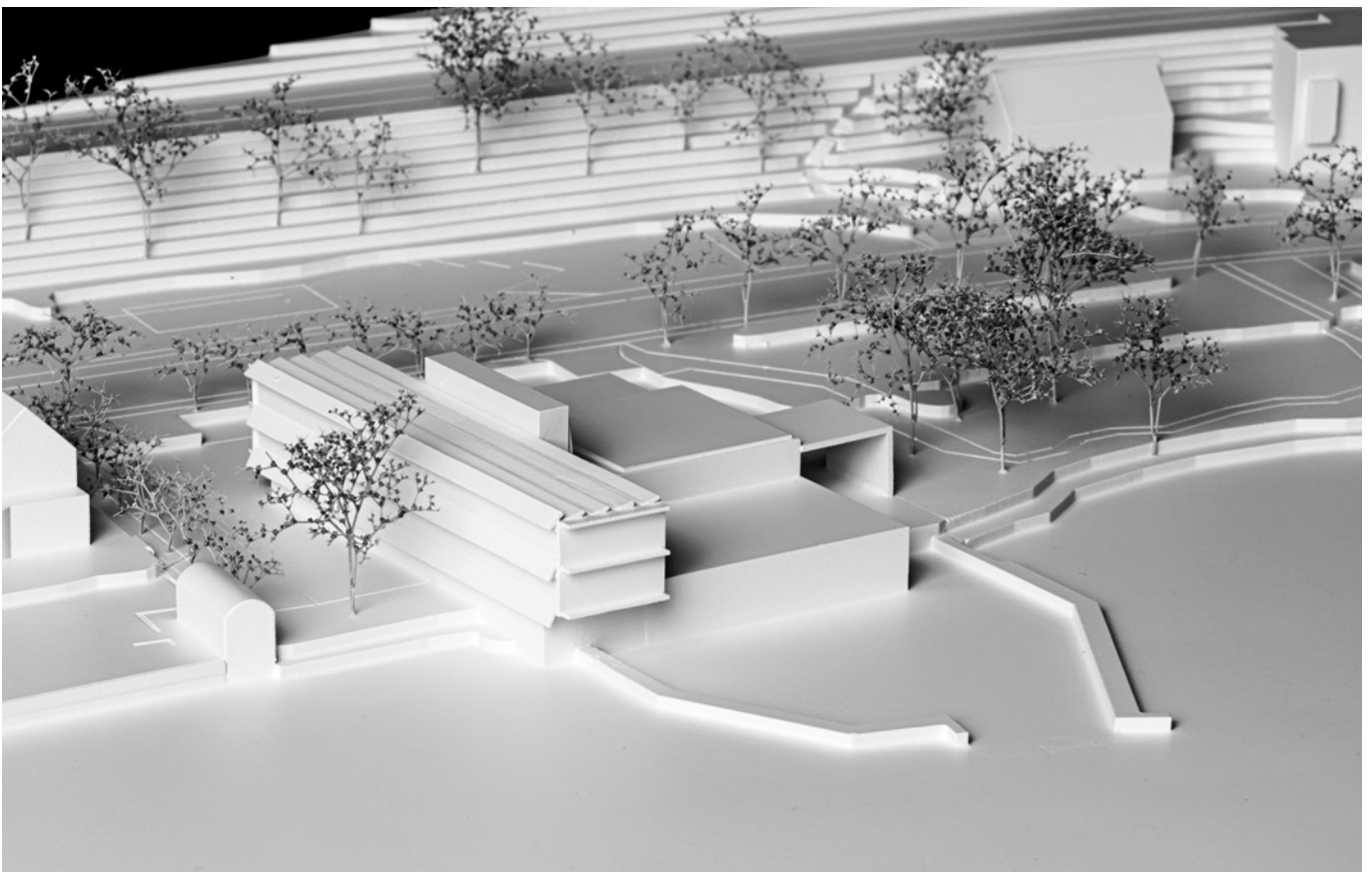
guten Werten im Betrieb, wobei das Lüftungskonzept nicht ganz nachvollziehbar erscheint. Ob die Behaglichkeit im Sommer aufgrund des hohen Fensteranteils und des windanfälligen sommerlichen Wärmeschutzes gewährleistet werden kann, ist fraglich. Hervorragend gelingt die Tageslichtnutzung im Erweiterungsbau.

Das Projekt kommt mit einem tiefen Flächenkonsum bei leicht höherem Gebäudevolumen zurecht, was auf die grosszügigen Geschosshöhen zurückzuführen ist. Die Volumenordnung bedingt im Verhältnis etwas mehr Fassadenfläche. Zusätzlich führen ein hoher Fensteranteil und die aufwändige Materialisierung der Fassade zu höheren Kosten im Quervergleich. Der Bestand wird weitgehend zurückgebaut, was sich negativ auf die Erstellungskosten auswirkt.

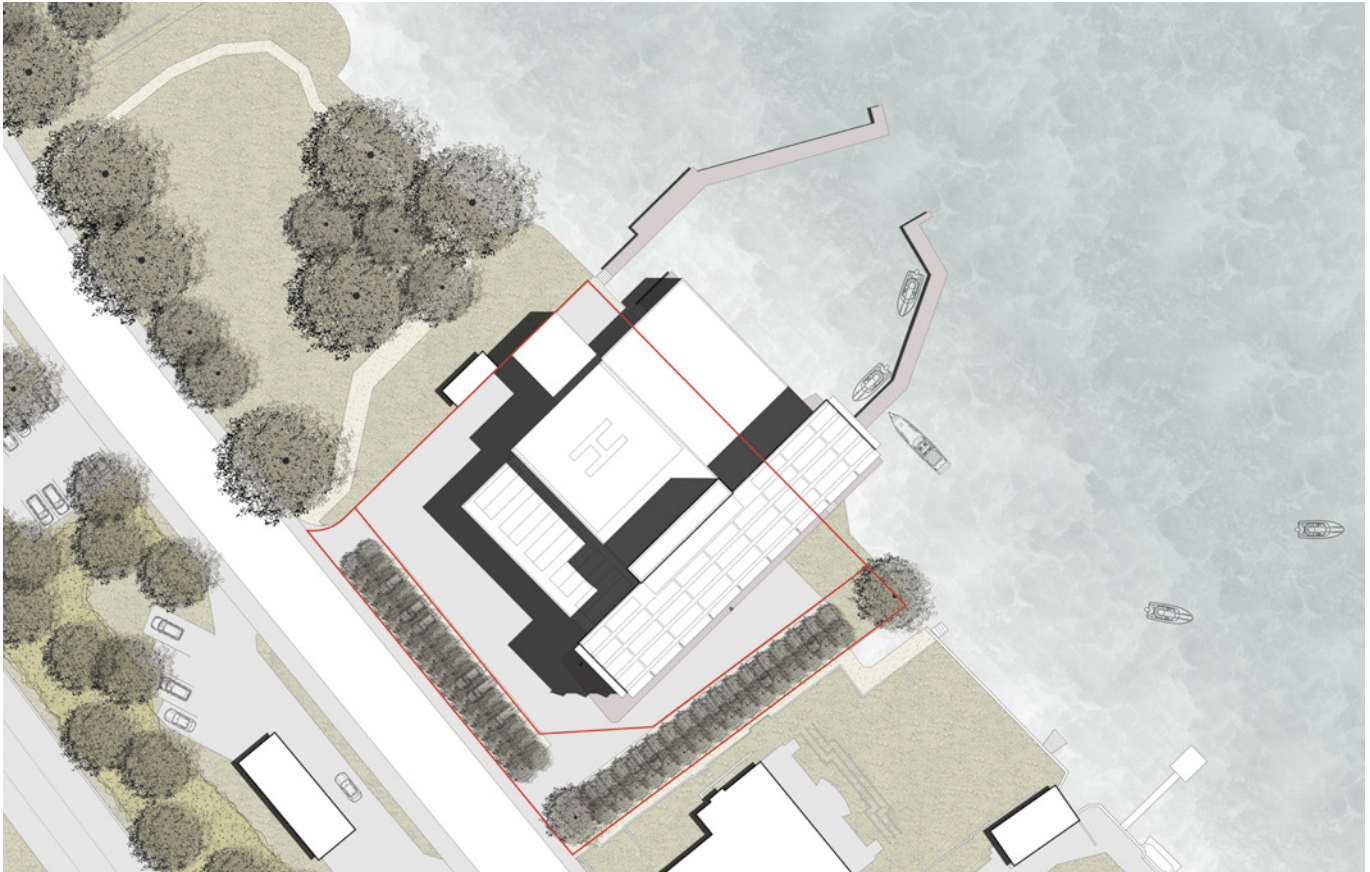
Die Räumlichkeiten sowie der Helipad sind für den Ausrückprozess ungünstig angeordnet und von langen Wegen geprägt. Der Anflug aus Osten ist bei dieser Anordnung nicht gewährleistet. Die Anforderung der konsequenten Zonentrennung ist nicht eingehalten.

Die Lage der Räume in den vorliegenden Plänen ist unklar und schwer verständlich. Die Schalter der Mitarbeitenden liegen nicht neben den Büros des Standortleiters und der Expertinnen und Experten, was ungünstig ist. Die Kundenschalter sind weder in der Nähe der Büros der Expertinnen und Experten noch klar in den Plänen ersichtlich. Zudem fehlt es den Expertinnen und Experten an einer Hafen- und Seesicht, was die Arbeitsumgebung unzureichend gestaltet. Eine Waschhalle ist nicht eingeplant. Die Funktionalität der Schifffahrtskontrolle ist nicht gegeben.

Auch wenn der Entwurf partiell interessante Aspekte verfolgt, kann er in einer Gesamtbeurteilung nur teilweise überzeugen. Zu viele architektonische und nutzerspezifische Defizite und Inkonsequenzen sind auszumachen. Bezüglich Flächeneffizienz und Anlagekosten liegt das Projekt an zweiter Stelle aller abgegebenen Projekte.



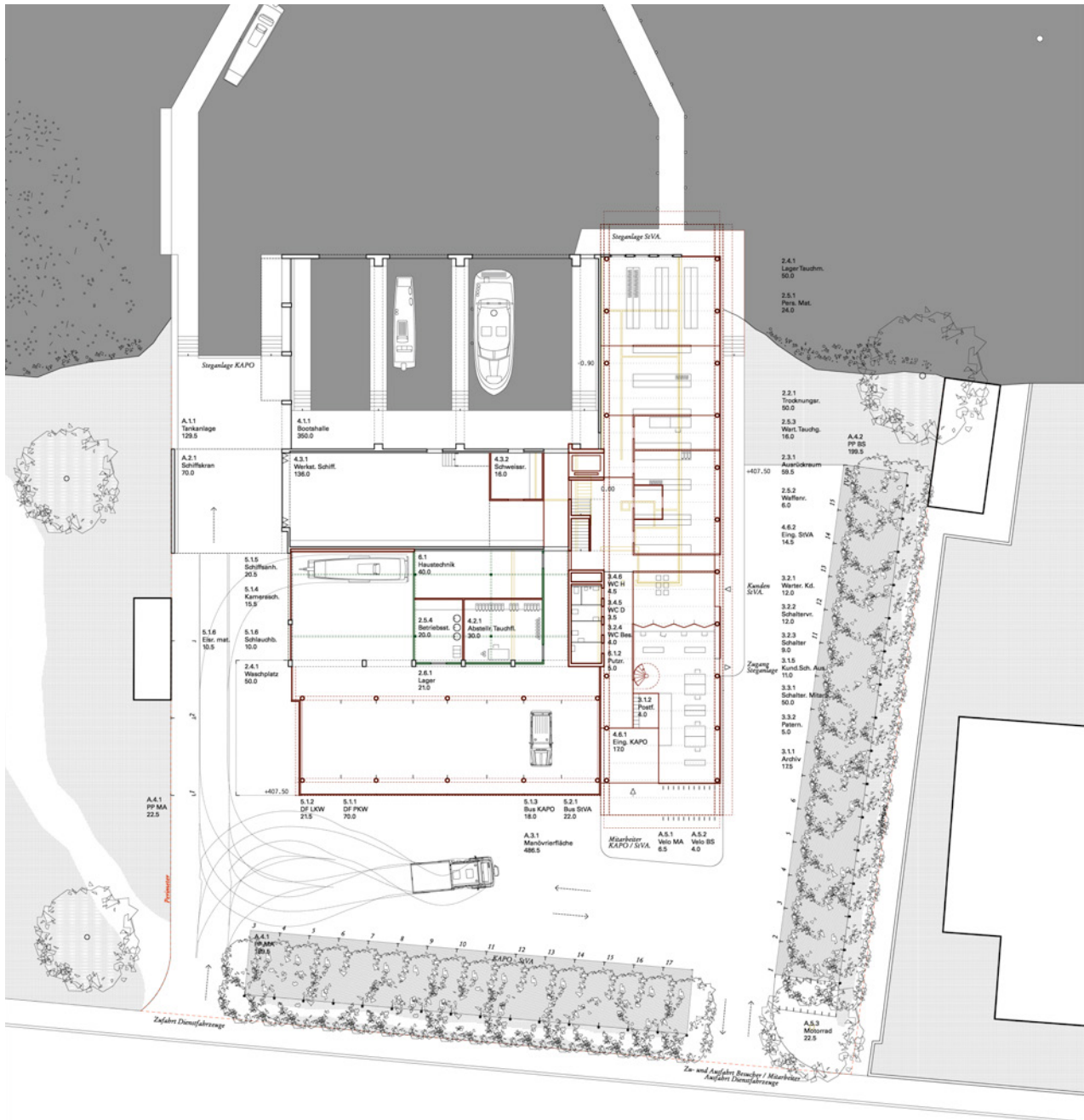
Modellfoto



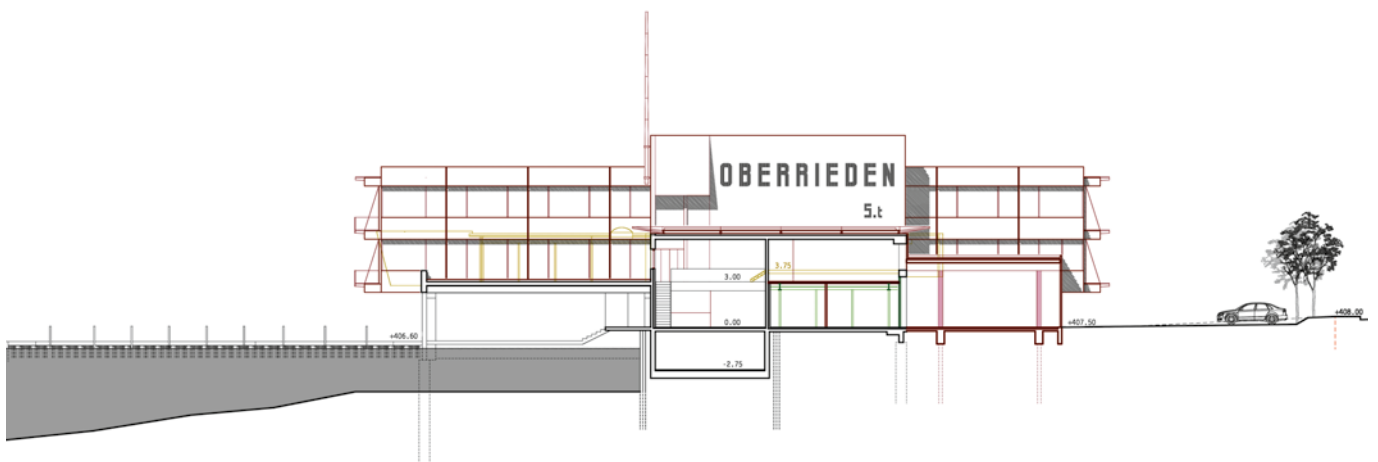
Situation 1:1000



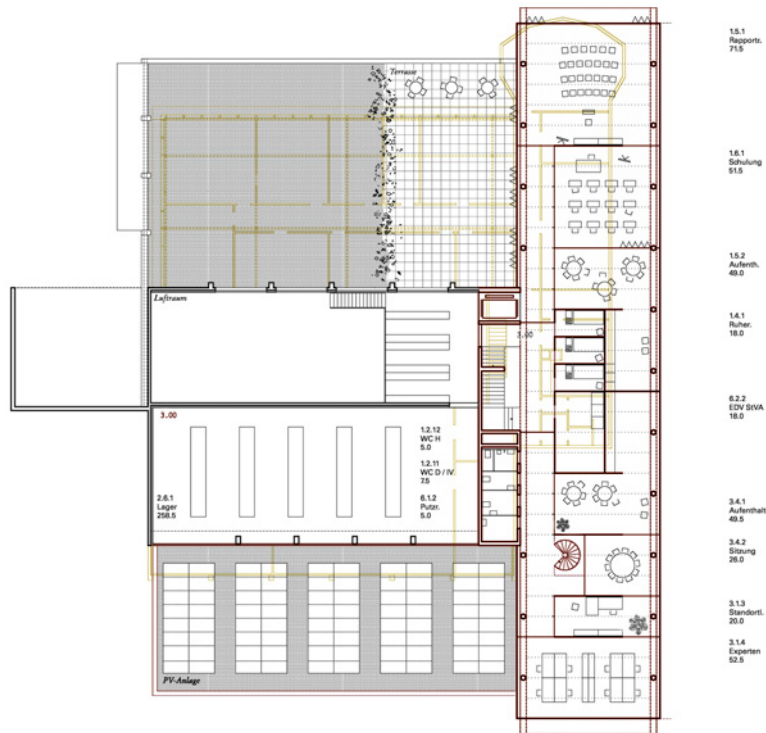
Visualisierung Aussenansicht



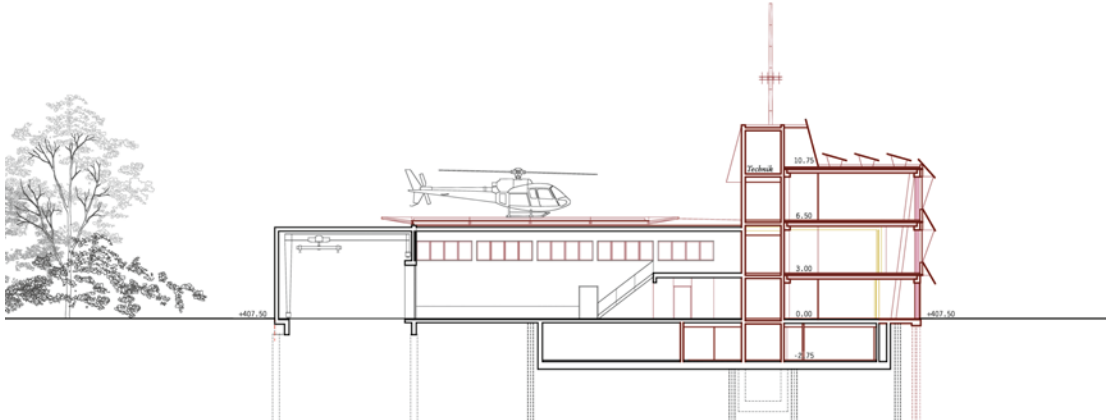
Erdgeschoss 1:500



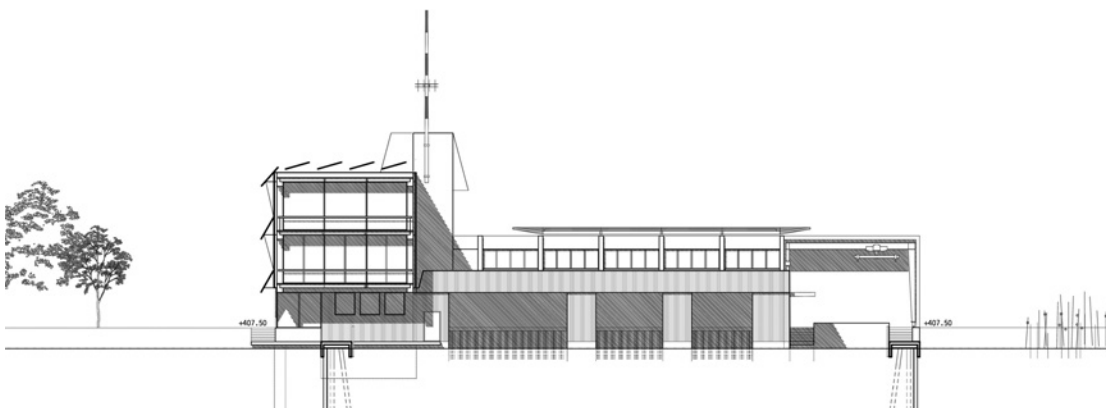
Längsschnitt 1:500



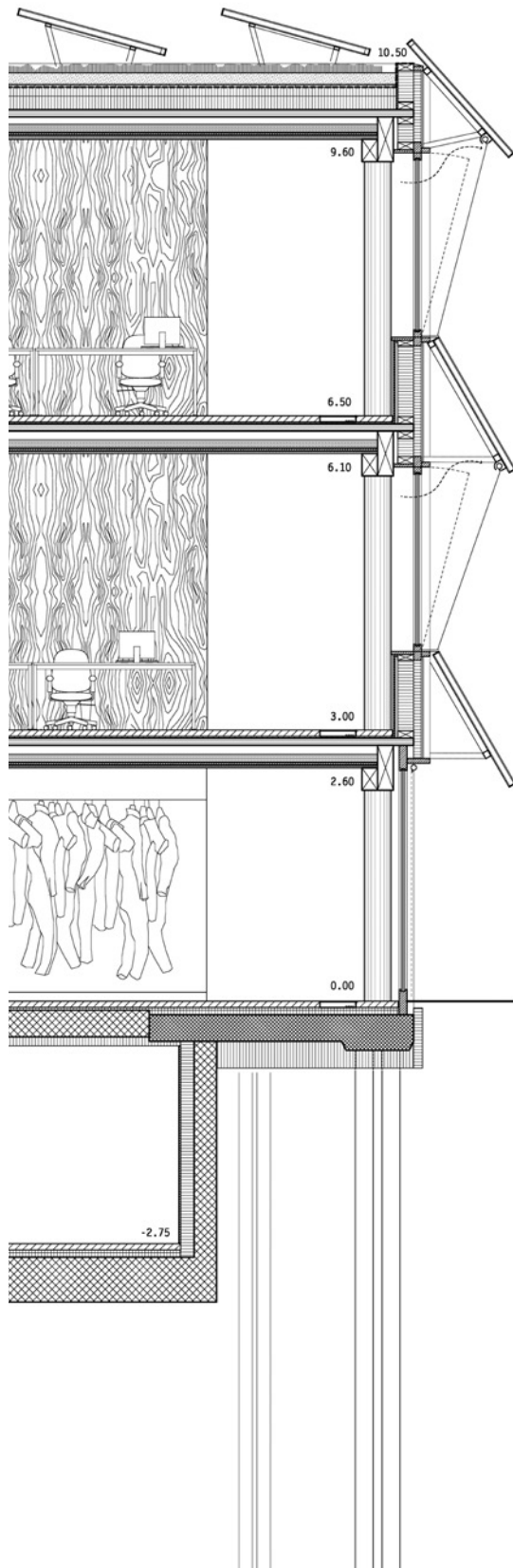
1. Obergeschoss 1:500



Querschnitt 1:500



Ansicht Nordost 1:500



Dach

PV-Elemente SW-ausgerichtet

Pflanzsubstrat	80mm
Vlies und Filterschicht	
Speichermatte	20mm
Flachdachabdichtung	
Wärmedämmung	280mm
Dampfsperre	
Brettsper Holzplatte	80mm
Sekundärträger	250mm
Hohlraum	
Lehmballast (1950 kg/m³)	80mm
Blindboden Holzwerkstoff	30mm
Lehmbauplatte	44mm
Lehmputz	
Träger Baubuche BSH	550mm
Akustik / Installationen	

Fassade

Holz-Fenster
 U_g -Wert: 0.7 W/m²K,
 Verglasung 3-fach
 Textile Sonnenstoren g-Wert < 1
 Brise-Soleil (PV-Elemente)

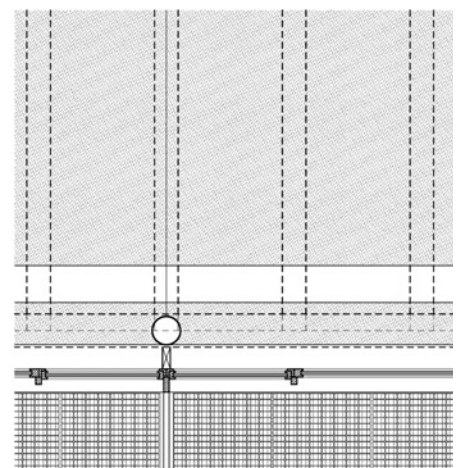
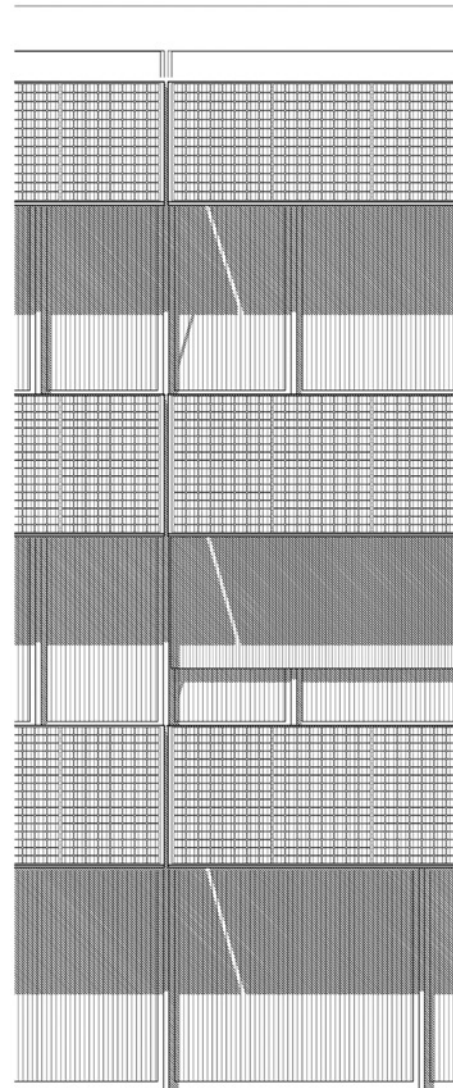
Holzverkleidung	20mm
Weichfaserplatte	80mm
Holzelement, gedämmt	220mm
Installationsraum	30mm
Lehmbauplatte	22mm
Lehmputz	

Decke

Lehmestrich	70mm
Trittschalldämmung	20mm
Dampfsperre	
Brettsper Holzplatte	80mm
Sekundärträger	250mm
Hohlraum	
Lehmballast (1950 kg/m³)	80mm
Blindboden Holzwerkstoff	30mm
Lehmbauplatte	44mm
Lehmputz	
Träger Baubuche BSH	550mm
Akustik / Installationen	

Bodenplatte

Hartbeton / Lehmestrich	70mm
Trittschalldämmung	20mm
Dampfsperre	
Recyclingbeton / Bestand	300mm
Magerbeton	
Trennlage	
Glasschaumshotter	300mm
Geovlies	



Fassadenschnitt mit Teilansicht 1:80

5. Rang

Projekt Nr. 03

IKTINEA

Generalplaner/Architekturbüro
PARABASE GmbH
Efringerstrasse 6
4057 Basel

Mitarbeit
Carla Ferrando, Pablo Garrido Arnaiz,
Joby Thoppil

Baumanagement
Anderegg Partner AG
Räffelstrasse 28
8045 Zürich

Bau- und Wasserbauingenieur
Monotti Ingegneri Consulenti SA
Piazzetta dei Riformati 1
6600 Locarno

**Elektro-Ingenieur/HLKK-Ingenieur/
Sanitär-Ingenieur**
Anima Engineering AG
Steinengraben 5
4051 Basel

Landschaftsarchitektur
Ana Olalquiaga
Breitensteinstrasse 31
8037 Zürich

Der Projektentwurf verfolgt zwei Hauptzielsetzungen: maximaler Erhalt der vorhandenen Gebäudestruktur und Erweiterung der inneren Gebäudestruktur ohne Vergrösserung des bestehenden Fussabdrucks. Aus diesen Zielsetzungen abgeleitet, entwickeln die Verfassenden durch Verdichtung und Aufstockung der Bestandsstruktur ein kompaktes Volumen, das die Durchlässigkeit der Freiräume stärkt und sich als eine selbstbewusste, architektonische Geste am Seeufer präsentiert.

Das neue Volumen ist durch die Erscheinung des bestehenden Sockelbaus und die durchgestaltete Aufstockung in Leichtbauweise geprägt, welche als Holz-Metall-Pfosten-Riegelkonstruktion ausgebildet ist. Die durch Jakob Eschenmoser sorgfältig gestaltete, seeseitige Ausblickkanzel wird zwar in der Form beibehalten, aber mit der Aufstockung und dem darüber platzierten Heliport architektonisch überhöht.

Der strassenseitige Zugang zum Areal ist doppelt ausgebildet: Im nordwestlichen Bereich befindet sich ein rein innerbetrieblicher Zugang für Mitarbeitende. Im südwestlichen Bereich liegt ein zweiter Betriebszugang, der mit dem öffentlichen Zugang für Kundinnen und Kunden gemischt ist. Die gedeckten Einstellplätze für Einsatzfahrzeuge der Kantonspolizei sind teilweise auf diese zweite Zufahrt ausgerichtet, was zu betrieblichen Konflikten führt. Die unklare Trennung zwischen betrieblichen Abläufen und öffentlichen Aussenbereichen ist ungenügend und kann in dieser Form nicht umgesetzt werden.

Im Erdgeschossgrundriss ist an der Südostseite ein Gebäudeeingang eingezeichnet. Ob er nur als Besuchereingang oder als Eingang für Personal sowie Kundinnen und Kunden angedacht ist, wird nicht erläutert. Er ist untergeordnet ausgebildet und führt über einen unattraktiven Durchgang in das durch Kantonspolizei und Schiff-fahrtskontrolle gemeinsam genutzte Treppenhaus. In der entsprechenden Fassade fehlt dieser Eingang allerdings, es sind nur Einzelfenster eingezeichnet.

Der Konstruktionsschnitt im Massstab 1:50 weist diverse konstruktive Unklarheiten auf. So wird beispielsweise im ersten Obergeschoss eine überhohe Bodenaufständerung realisiert, die nicht weiter erläutert und nicht nachvollziehbar ist. Auch der Übergang von der Innendämmung des Bestandsbaus zur Kompaktbauweise der ergänzenden Elemente erscheint in der Summe der Anschlüsse mit einem hohen und komplizierten konstruktiven Aufwand verbunden zu sein.

Das Konzept des Tragwerks ist grosszügig. Eine neue Struktur aus weitgespannten stählernen Fachwerkträgern und hölzernen Brettstapeldecken überspannt das bestehende Gebäude, ohne es zu berühren. Die brückenartige neue Tragkonstruktion stützt sich auf sechs Pfeiler; vier davon stehen südlich vom Bestand abgerückt, zwei stehen im See, nahe der bestehenden Gebäudeecken. Die Stabilisierung gegen horizontale Krafteinwirkungen soll über Einspannungen der Füsse dieser Pfeiler erfolgen, weshalb diese mit nach unten anwachsenden T-Querschnitten versehen sind. Die Fundation erfolgt auf Pfählen. Was als Konzept schlüssig erscheint, führt im Einzelnen zu einer Reihe von Fragen: Wie gehen die Nahtstellen zwischen Alt und Neu mit den zu erwartenden grösseren Verformungen des Leichtbaus um? Sind die grazilen Pfeiler den Stabilisierungsanforderungen aus Neu- und Altbau wirklich gewachsen? Wie werden die beträchtlichen Einspannmomente aus Erdbeben in die nahe an den bestehenden Pfählen liegenden neuen Pfahlfundationen eingeleitet?

Der Projektvorschlag besticht durch seinen kleinen Fussabdruck und die hohe Kompaktheit. Der Eingriff in den Bestand besteht im Wesentlichen im Abbruch der Decke über dem ersten Obergeschoss. Die Werte für die Erstellung sind bei dieser Ausgangslage jedoch enttäuschend: Die aufwendige Materialisierung des aufgesetzten Geschosses mit seiner vollverglasten Fassade und den ausladenden fliegenden Vordächern ist ressourcenaufwendig. Für einen energieeffizienten Betrieb fehlt ein lückenloser und umlaufender Dämmstandard, auch die Aussagen zur Lüftung bleiben vage. Die Behaglichkeit in den Räumen dürfte aufgrund des hohen Verglasungsanteils und der fehlenden Speichermasse weder in der kalten noch in der heissen Jahreszeit gewährleistet sein. Die Tageslichtnutzung ist ungenügend.

Das Projekt IKTINEA kommt mit mittlerem Bedarf an Flächen und Volumen aus und weist eine mittlere Flächeneffizienz mit guter Kompaktheit auf. Die eher grosse

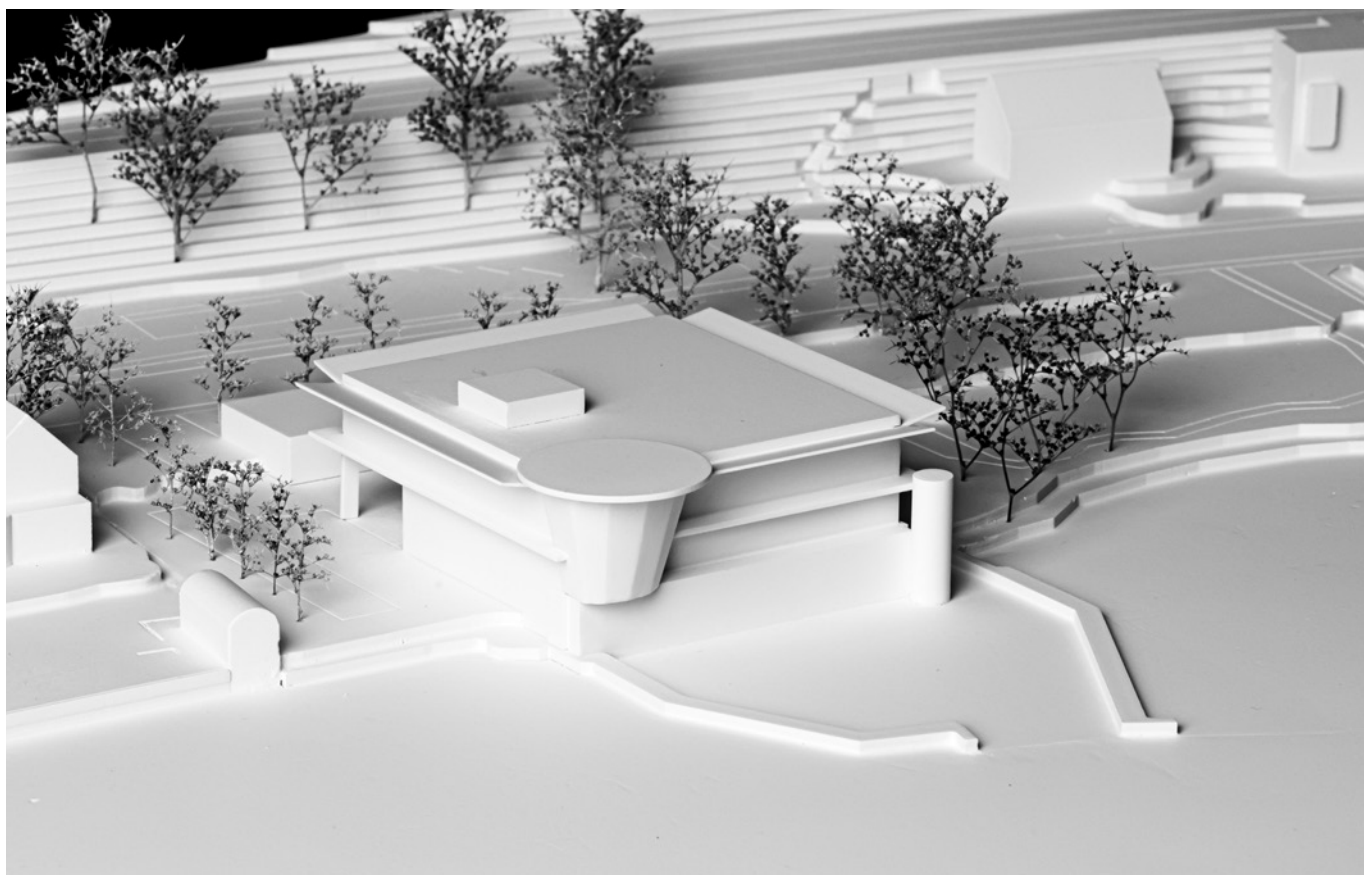
oberirdische Fassadenfläche zeigt zudem einen hohen Verglasungsanteil auf. Der behutsame Umgang mit dem Bestand durch ein kleineres Rückbauvolumen führt zu mittleren Erstellungskosten.

Die Zugänglichkeit von der Hauptstrasse zum Areal erweist sich als praktisch. Im Aussenbereich fehlen abgesperrte Bereiche, was Sicherheitsbedenken aufwirft. Die Garagenanordnung für Fahrzeuge im Einfahrtsbereich der Kundinnen und Kunden ist suboptimal. Der Wendekreis der LKWs wirft die Frage auf, ob er wie erforderlich funktioniert. Es gibt keine getrennten Eingänge für die Nutzergruppen. Ansonsten wurde die Trennung der Nutzergruppen gemäss den Anforderungen umgesetzt.

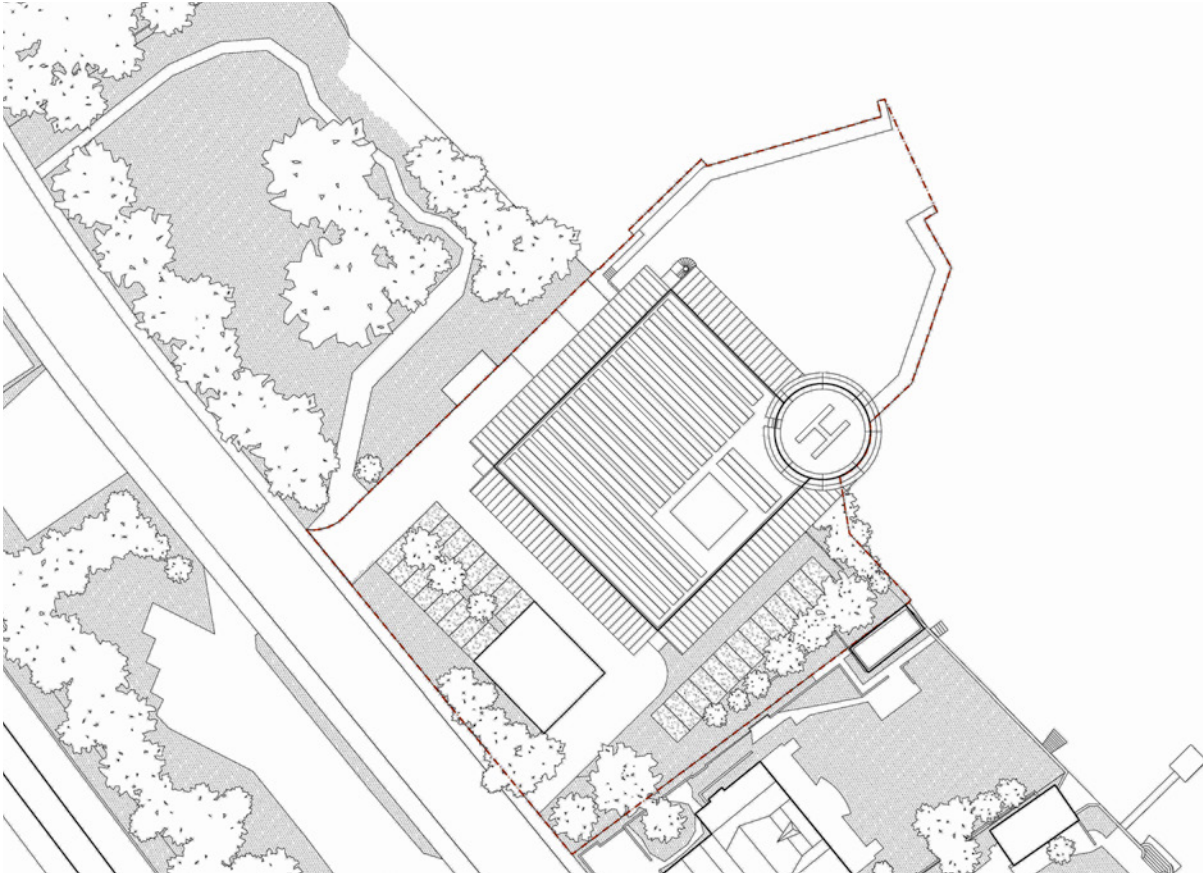
Das neue, zentrale Treppenhaus ist intelligent an der Schnittstelle zwischen Verwaltungsbereich und Hallenbau platziert, was eine effiziente Grunderschliessung ermöglicht. Allerdings wird dieses gemeinsam durch Kantonspolizei und Schifffahrtskontrolle genutzt, die betrieblich gewünschte Trennung der beiden Nutzergruppen wird erst nach dem Treppenhaus umgesetzt.

Die Verteilung der Nutzung ist pragmatisch, aber betrieblich und architektonisch wenig inspiriert auf die Geschosse verteilt. Die Räume der Schifffahrtskontrolle wurden seeseitig ins 1. Obergeschoss gelegt. Die Kantonspolizei ist auf alle vier Geschosse inkl. Untergeschoss verteilt, was zu langen Wegen und ineffizienten Abläufen führt. Die Wendeltreppe zum Steg befindet sich auf der falschen Seite, da sie an dieser Stelle die Manöver von Schiffen im Hafen behindert.

Das Preisgericht würdigt die engagierte Strategie: maximaler Erhalt der vorhandenen Baustruktur, Unterbringung sämtlicher Projektanforderungen innerhalb des bestehenden Fussabdrucks und Verzicht auf eine Erweiterung des Untergeschosses. In der Umsetzung allerdings weist das Projekt wesentliche Mängel und Ungereimtheiten auf, sei es in architektonischer, konstruktiver oder in betrieblicher Hinsicht. Der Umgang mit dem Entwurf von Jakob Eschenmoser ist für das Preisgericht nicht nachvollziehbar.



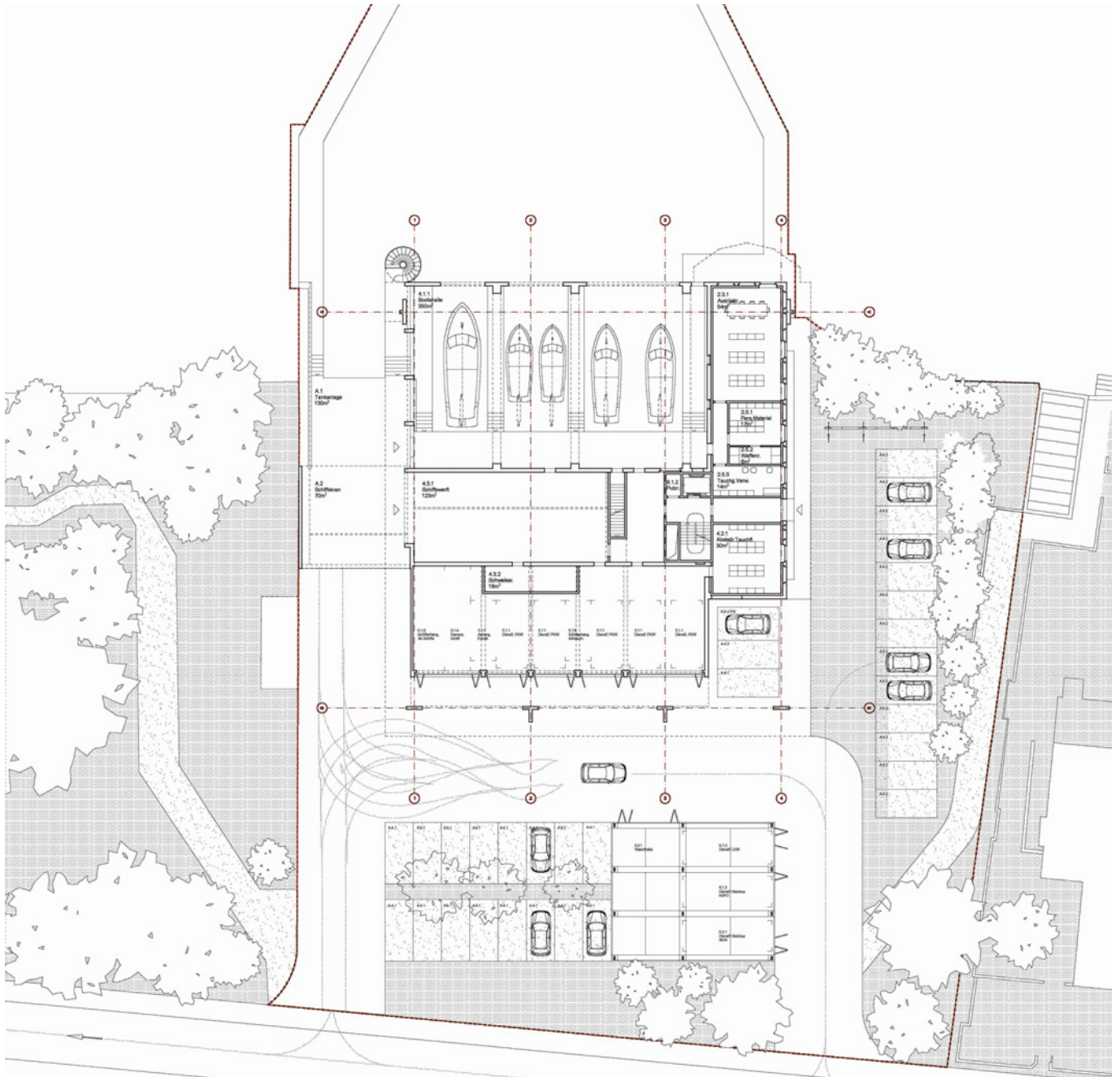
Modellfoto



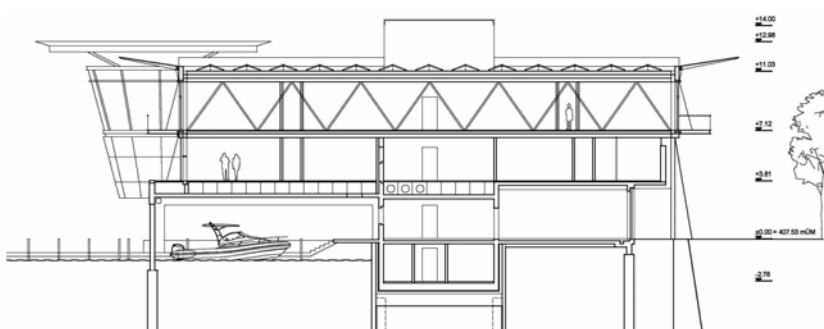
Situation 1:1000



Visualisierung Aussenansicht

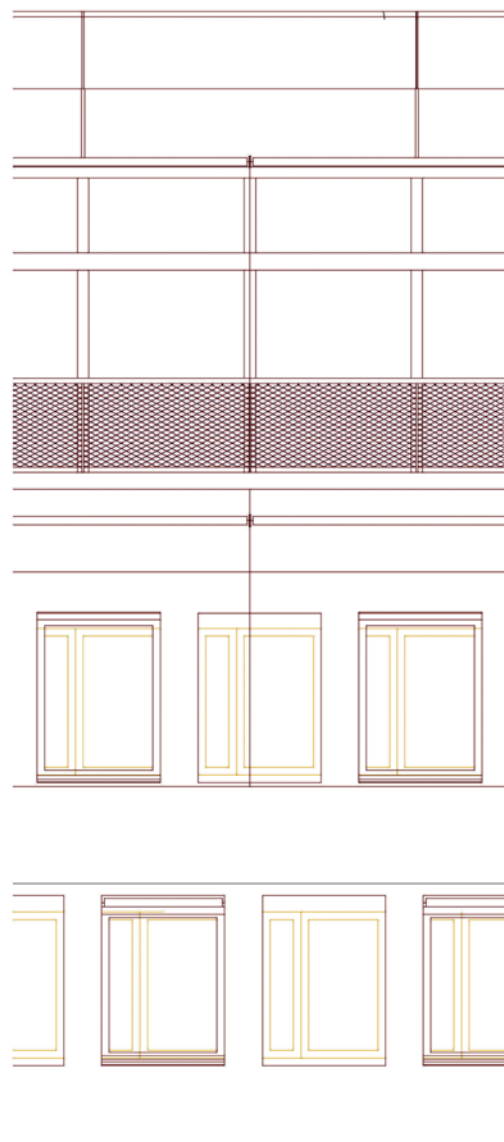
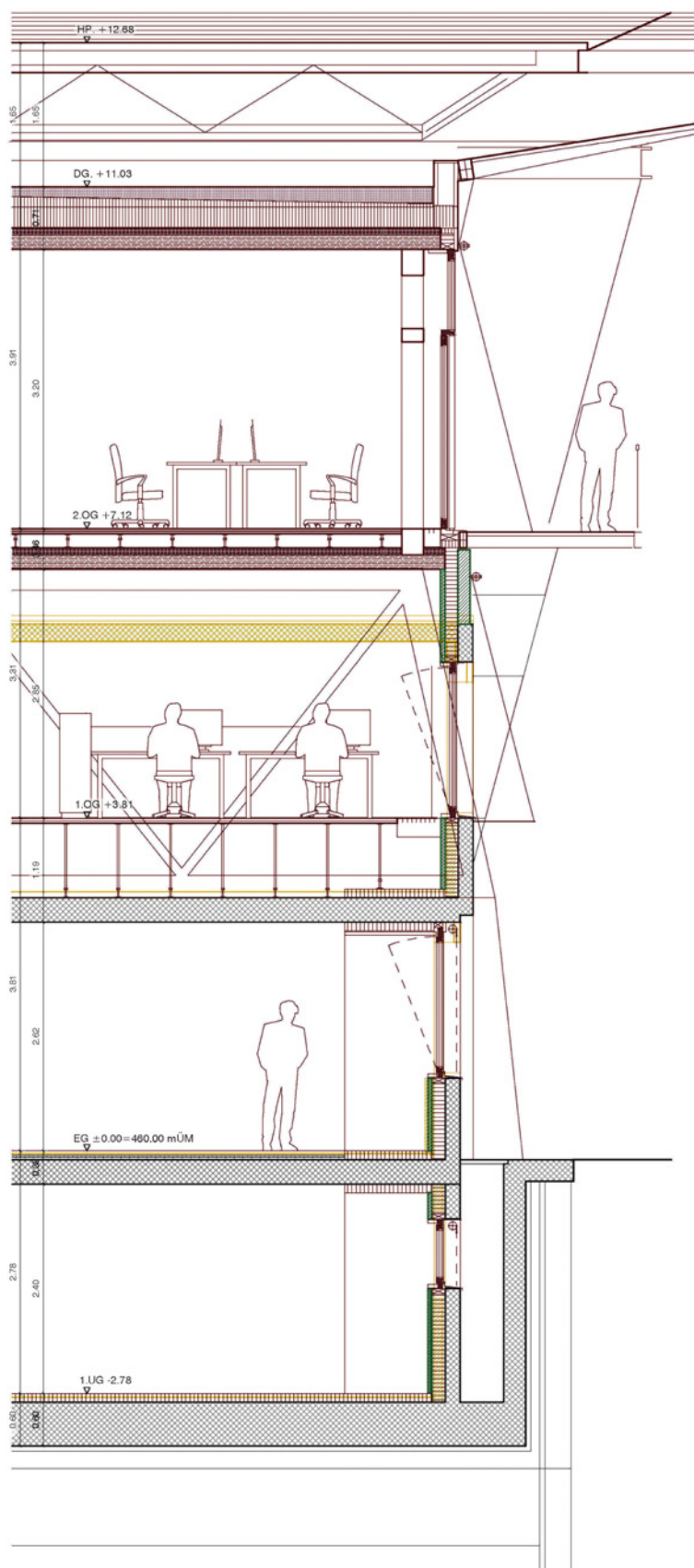


Erdgeschoss 1:500



Längsschnitt 1:500





DACHAUFBAU:	
Helipad	
Photovoltaikanlage	
Extensive Dachbegrünung	180 mm
Filtermatte	
Dachabdichtung 2-lagig, bituminös	3 mm
Wärmedämmung im Gefälle	120 mm
Wärmedämmung (Zellulosefasern)	250 mm
Dampfsperre 1 lagig, bituminös	3 mm
Kalkplittschüttung	80 mm
Brettstapeldecke	120 mm
Fichte/Tanne, natur	
BODENAUFBAU 2.OG:	
Parkett Eiche, geölt	
Doppelboden	220 mm
Trittschalldämmung	20 mm
Kalkplittschüttung	80 mm
Brettstapeldecke	165 mm
Fichte/Tanne, natur	

Fassadenschnitt mit Teilansicht 1:80

Projekt Nr. 01 MANDO

Generalplaner/Architekturbüro
ATELIER CIRCULAIRE/ARCHOBAU AG
Schaffhauserstrasse 8
8006 Zürich

Mitarbeit
Séverin de Courten, Nadine Vitorino

Baumanagement
ARCHOBAU AG
Eichstrasse 27
8045 Zürich

Bau- und Wasserbauingenieur
Ferrari-Gartmann AG
Bärenloch 11
7000 Chur

**Elektro-Ingenieur/HLKK-Ingenieur/
Sanitär-Ingenieur**
Amstein + Walthert AG
Andreasstrasse 5
8050 Zürich

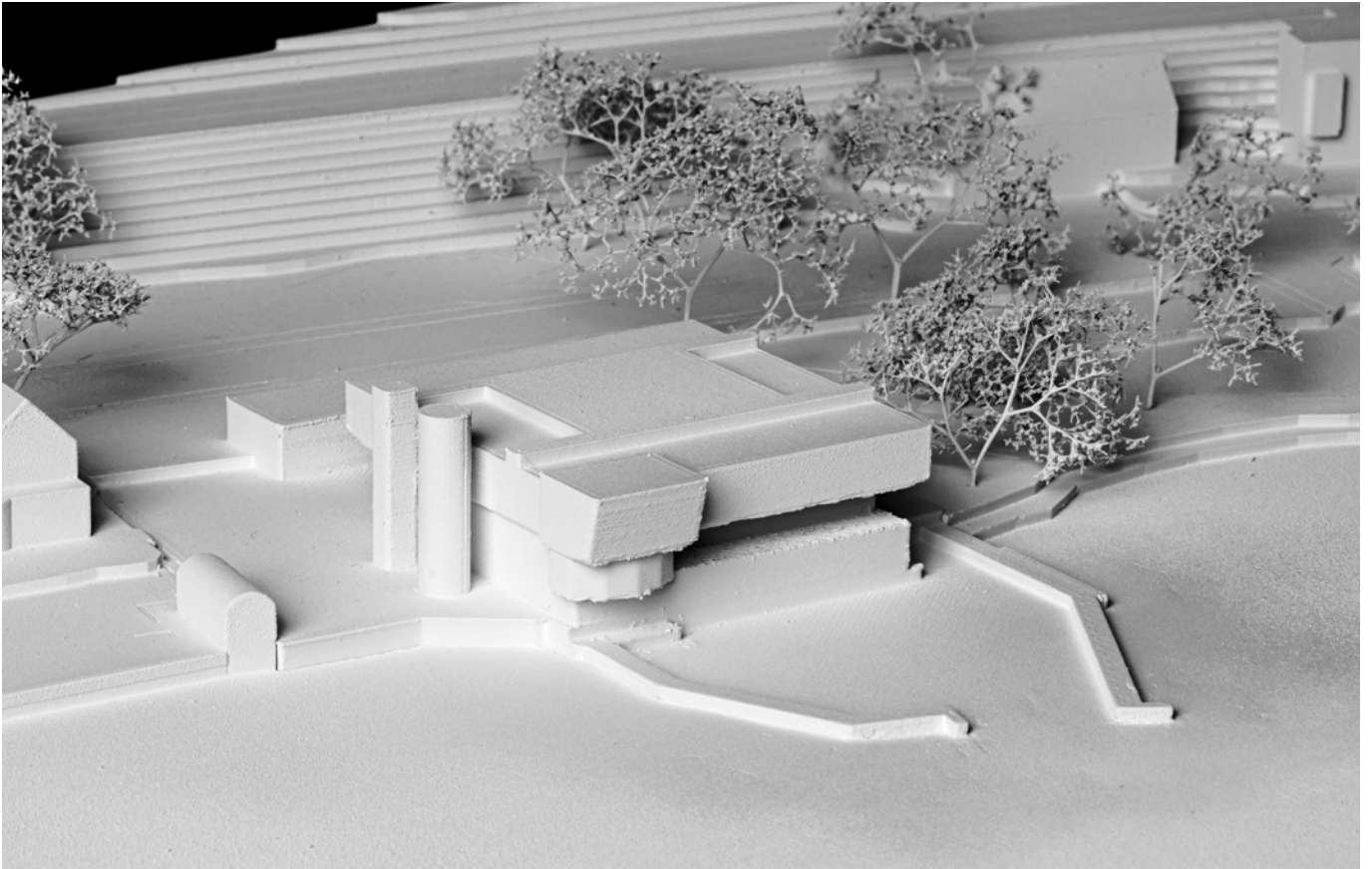
Nachhaltigkeit
iccon AG
Andreasstrasse 5
8050 Zürich

Visualisierung
Elia Rossi – Superfluido images
Zweierstrasse 129
8003 Zürich

Das Kreislaufkonzept bestimmt den Entwurf für die Gesamtinstandsetzung des Betriebsgebäudes. In Konsequenz dieser Strategie wird die eingeschossige Aufstockung strukturell völlig autark ausgebildet und ein ergänzender Nebenbau unabhängig vom Bestandsbau entlang der Kantonsstrasse situiert. Die Stabilität gegenüber horizontalen Krafteinwirkungen der teilweise auf hohen geneigten Stützen stehenden Aufstockung ist konzeptionell fragwürdig. Die baulichen Interventionen verfremden das Ortsbild sowie auch die Bestandsarchitektur in unvorteilhafter Art und Weise.

Die Trennung von Bestandsgebäude und Erweiterung in Bezug auf deren Lebensdauer ist nicht sinnvoll: Durch die Gesamtinstandsetzung soll erreicht werden, dass der Gesamtbau, sprich sowohl der Bestand als auch die Erweiterung, für eine grösstmögliche und gleich lange Lebensdauer konzipiert werden.

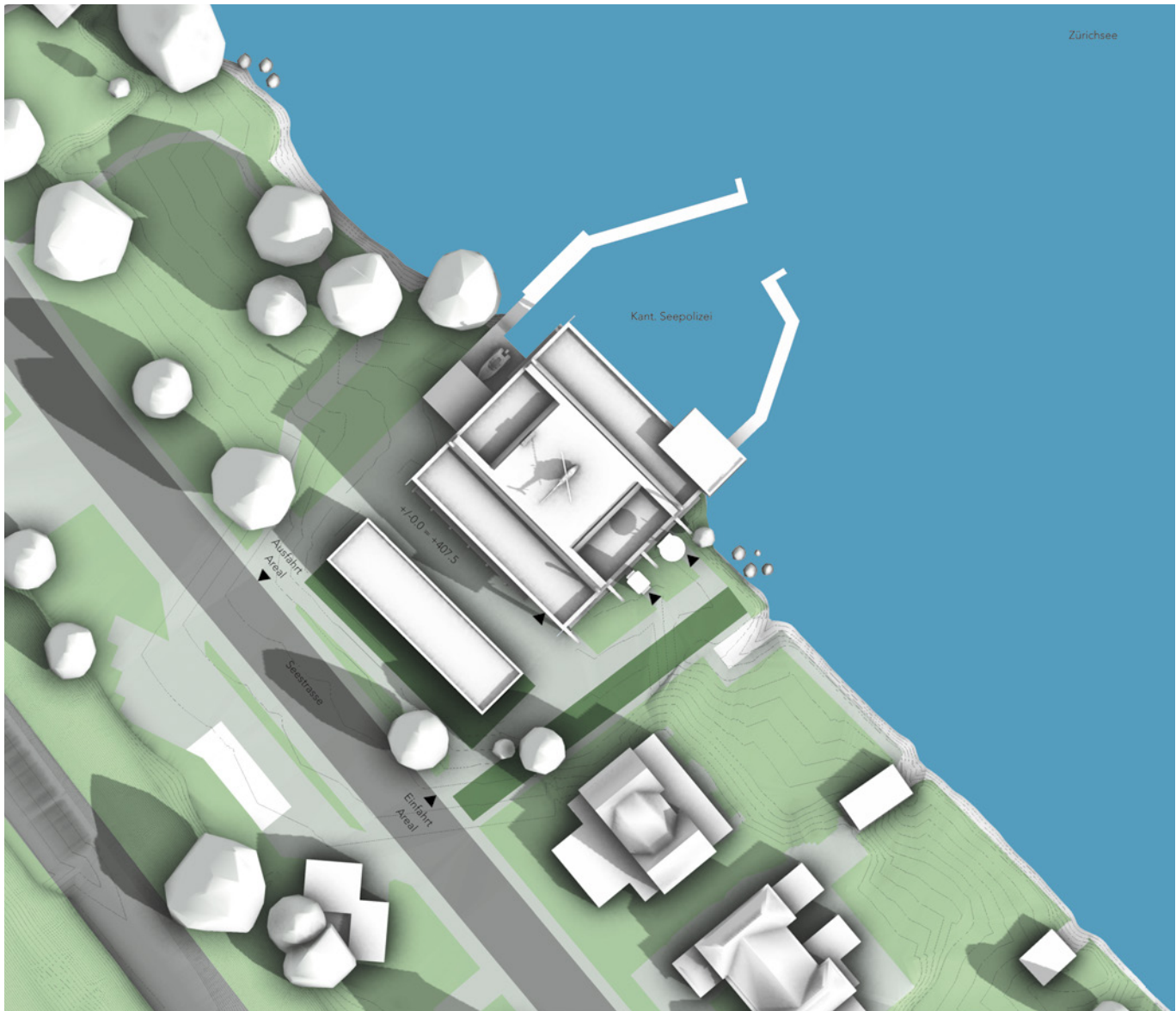
Der Projektbeitrag schafft keine Verbesserung der funktionalen Struktur. Die vorgeschlagene Raumaufteilung ist für beide Nutzergruppen hinsichtlich der Arbeitsabläufe nicht optimiert. Durch die betrieblich suboptimale räumliche Trennung zwischen Kantonspolizei und Schifffahrtskontrolle und wegen der fehlenden betriebsinternen Verkehrsfläche ist eine Störung von gewissen Arbeitsprozessen durch Kundinnen und Kunden zu erwarten. Durch die räumliche Trennung der Einsatzzentrale Kantonspolizei von Kader und Mannschaft wird die notwendige Kommunikation erschwert. Die Ausformulierung der Fahrzeughalle als eigenständiges Gebäude und die aussenliegende Erschliessung stellen ein Sicherheitsrisiko dar und sind insbesondere im Ausrückfall für die Beladung der Dienstfahrzeuge oder des Helikopters mit der schweren Tauchausrüstung umständlich gelöst und ungünstig. Die Sicherheitszonen werden nicht eingehalten.



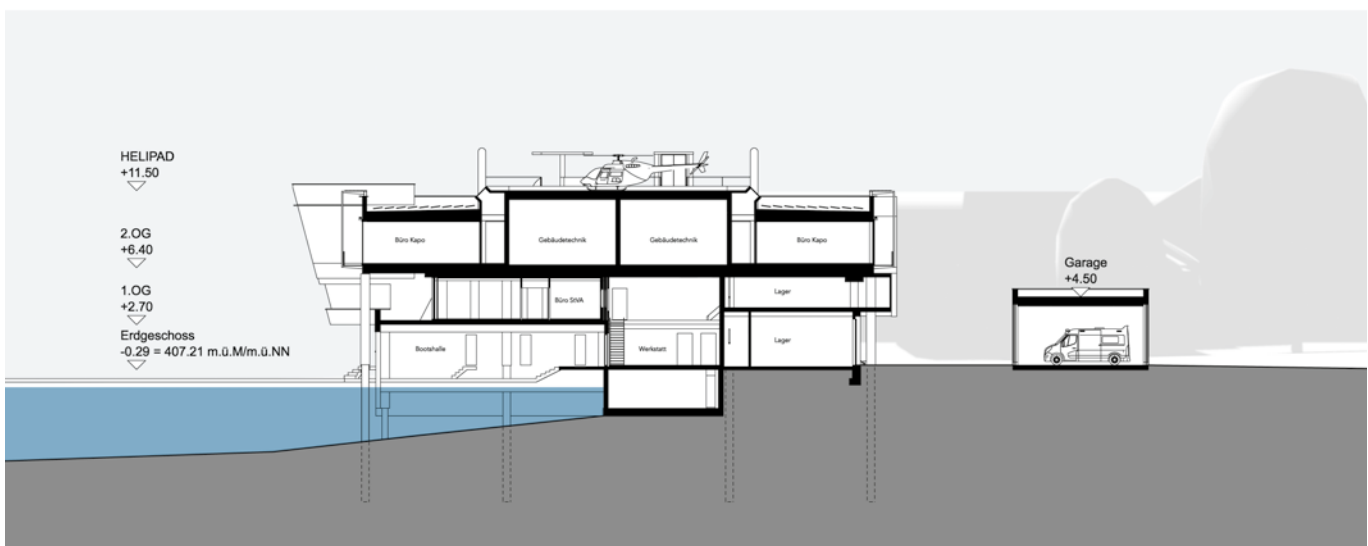
Modellfoto



Visualisierung Aussenansicht



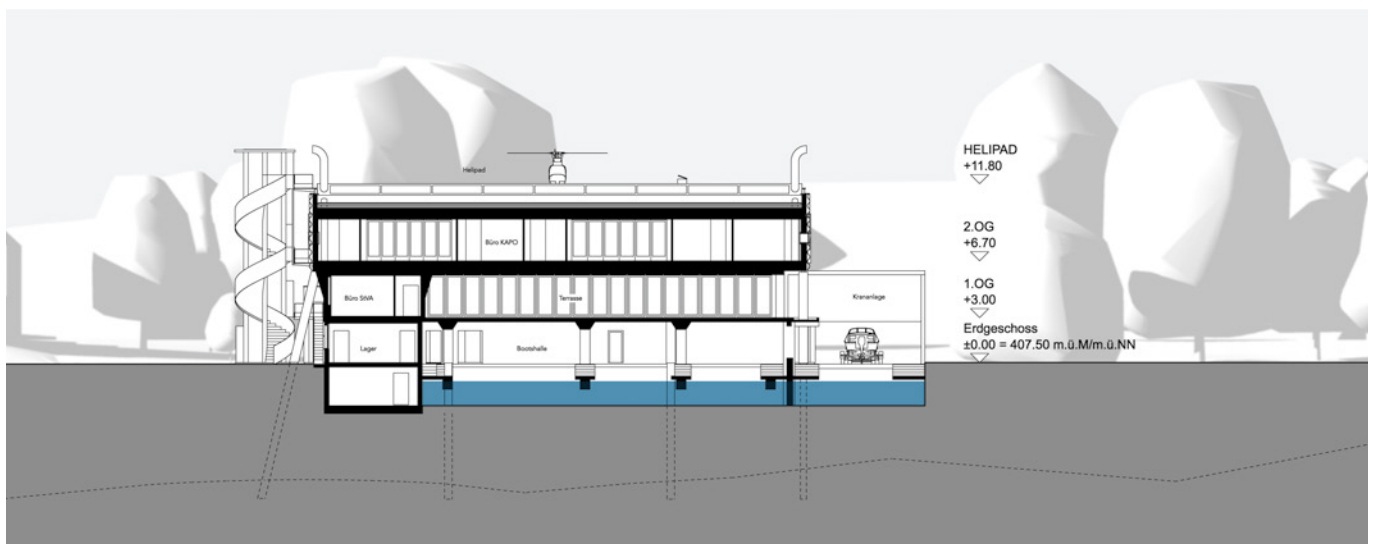
Situation 1:1000



Längsschnitt 1:500



Erdgeschoss 1:500



Querschnitt 1:500

Projekt Nr. 04 Scylla and Charybdis

Generalplaner/Architekturbüro
office haratori GmbH
Geroldstrasse 11
8005 Zürich

Mitarbeit
Zeno Vogel, Mercè Portell,
Nicola Torniamenti, Isabelle Borges,
Julia Strömliand

Baumanagement
Confirm AG
Rüdigerstrasse 15
8045 Zürich

Bau- und Wasserbauingenieur
dsp Ingenieure + Planer AG
Zürichstrasse 4
8610 Uster

**Elektro-Ingenieur/HLKK-Ingenieur/
Sanitär-Ingenieur**
NFI Ingenieure AG
Zürcherstrasse 133
8952 Schlieren

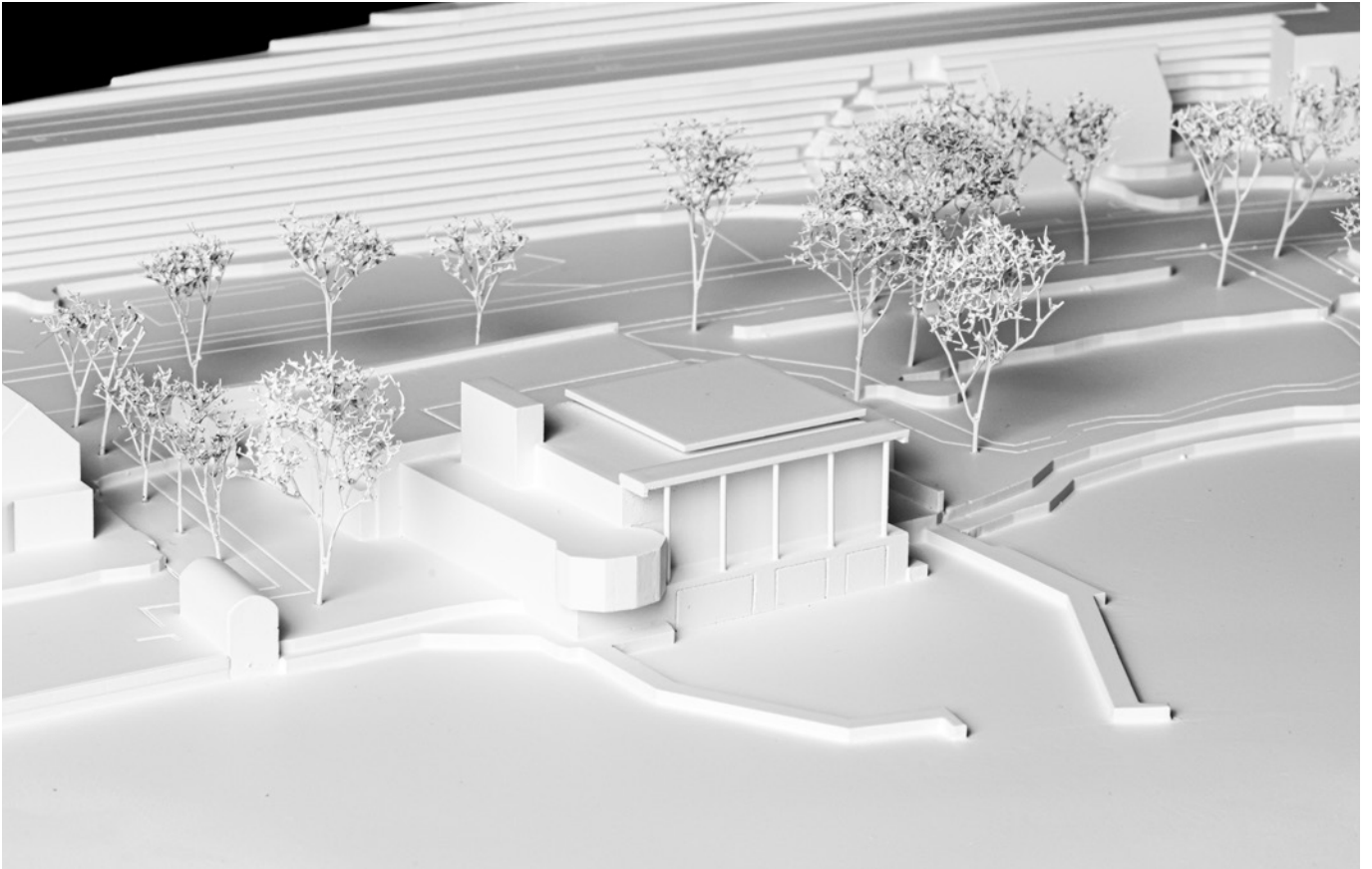
Bauphysik/Nachhaltigkeit
Amstein + Walther AG
Andreasstrasse 5
8050 Zürich

Brandschutz
Gruner AG
St. Jakobs-Strasse 199
4020 Basel

Für die Gesamtinstandsetzung des bestehenden Betriebsgebäudes verwenden die Verfassenenden inadäquate Analogien. Der qualitätsvolle, sachlich-moderne Infrastrukturbau überformt sich seeseitig mit einer derart monumental anmutenden, kolossalen Stützenordnung, dass die Architektur von Jakob Eschenmoser gänzlich über «Bord geworfen» wird.

Das Projekt erhält und ertüchtigt die Betonstruktur, es errichtet keine Untergeschosse und verzichtet auf Unterlagsböden. Es wird vorgeschlagen, vorgefabrizierte Elemente zu verwenden. Der Projektvorschlag gibt keine adäquate Antwort auf die Themen der Nachhaltigkeit.

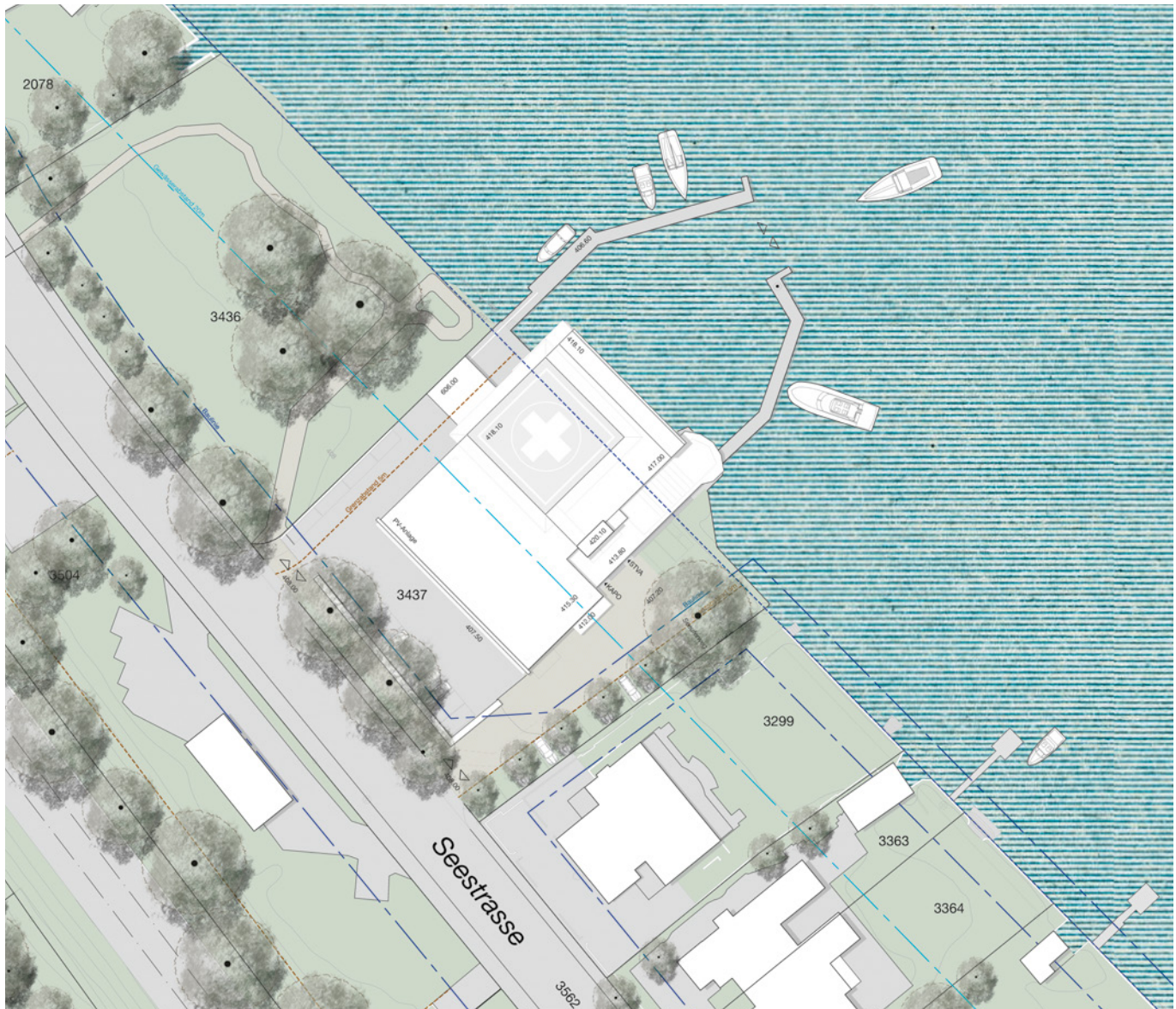
Die Anordnung der Räume ist mehrheitlich zweckmässig. Die sicherheitsrelevante Trennung beider Nutzergruppen wird durch separate Eingänge und Treppenhäuser erreicht. Die Durchmischung des Kunden- und des Mitarbeiterbereichs in der Schifffahrtskontrolle ist suboptimal und der Aufenthalts- und der Sitzungsraum sind hindernisfrei eingeschränkt erreichbar.



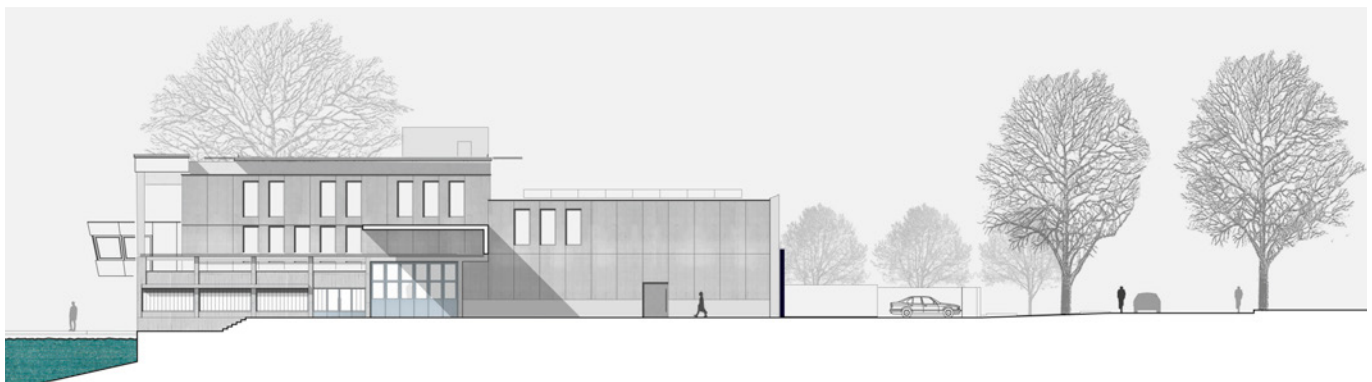
Modellfoto



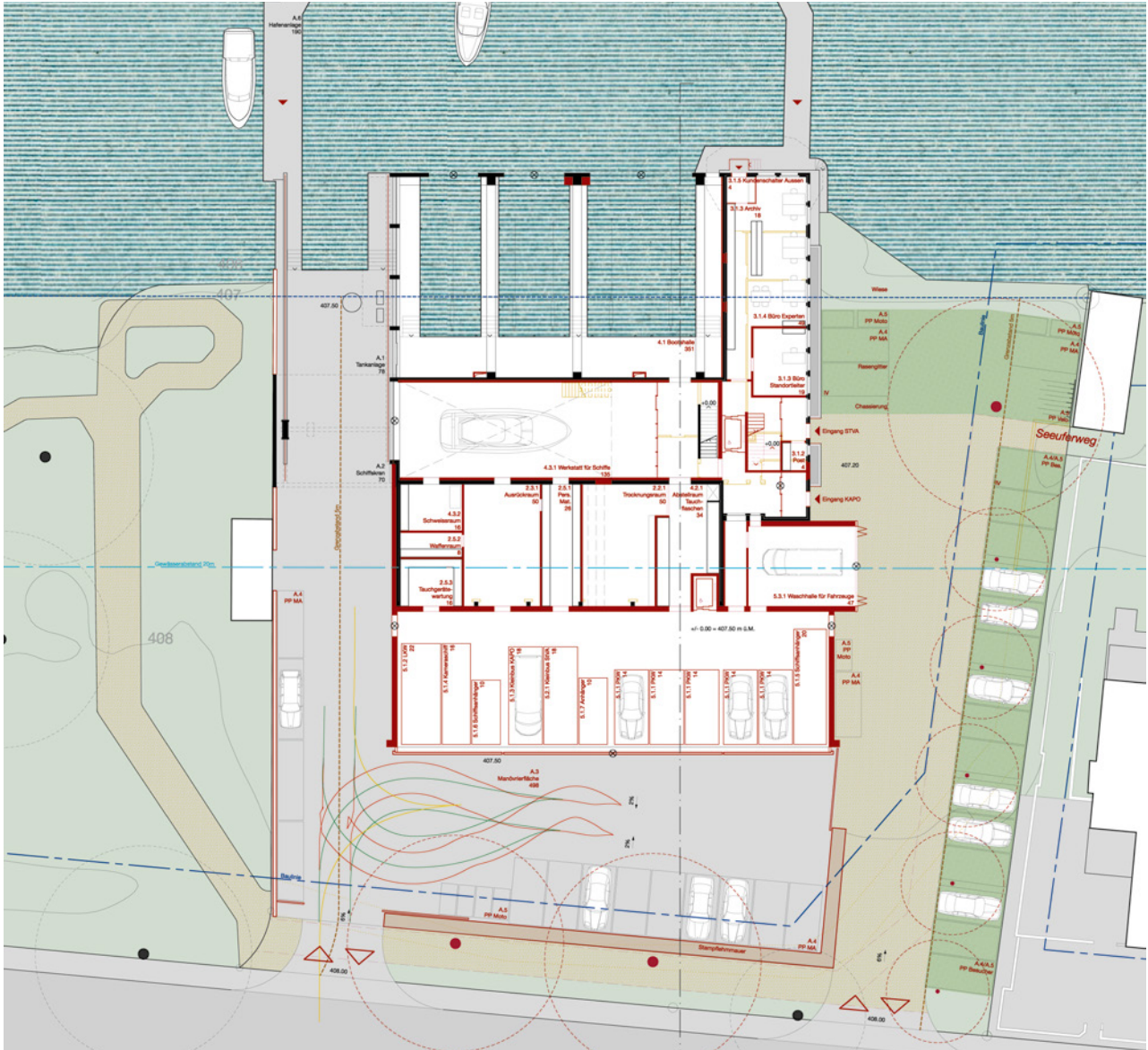
Visualisierung Aussenansicht



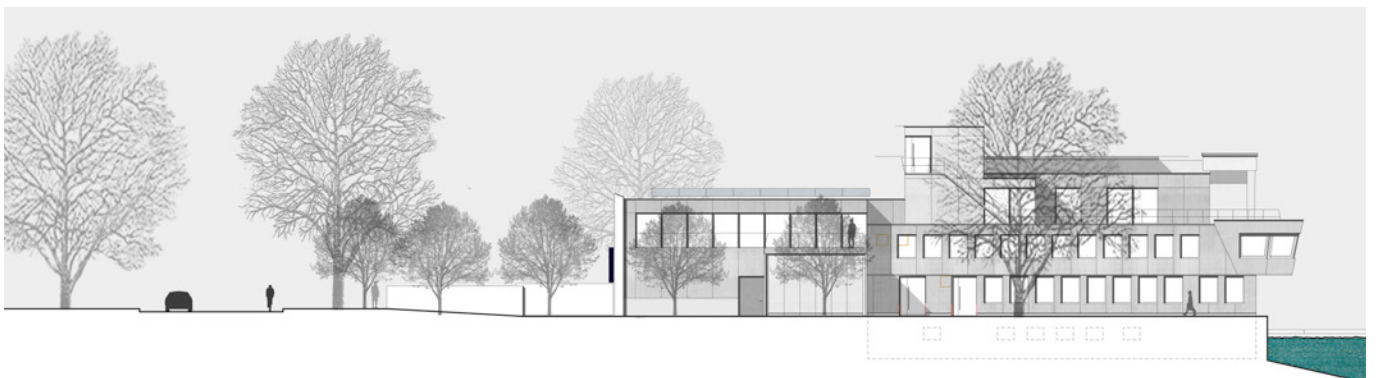
Situation 1:1000



Ansicht Nordwest 1:500



Erdgeschoss 1:500



Ansicht Südost 1:500

Projekt Nr.05 Pas de deux

Generalplaner/Architekturbüro/ Baumanagement

Gautschi Storrer Architekten AG
Seefeldstrasse 301
8008 Zürich

Mitarbeit
Bettina Storrer, Christian Gautschi

Bau- und Wasserbauingenieur

Wälli AG Ingenieure
Brühlstrasse 2a
9320 Arbon

Elektro-Ingenieur

Marquart Elektroplanung + Beratung AG
Neuwiesenstrasse 62
8400 Winterthur

HLKK-Ingenieur/Sanitär-Ingenieur

Waldhauser + Hermann AG
Florenz-Strasse 1d
4142 Münchenstein

Bauphysik und Akustik

BAKUS Bauphysik & Akustik AG
Grubenstrasse 12
8045 Zürich

Brandschutz

siQS GmbH
Grubenstrasse 91
8200 Schaffhausen

Visualisierung

GYGA AG
Reichsgasse 3
7000 Chur

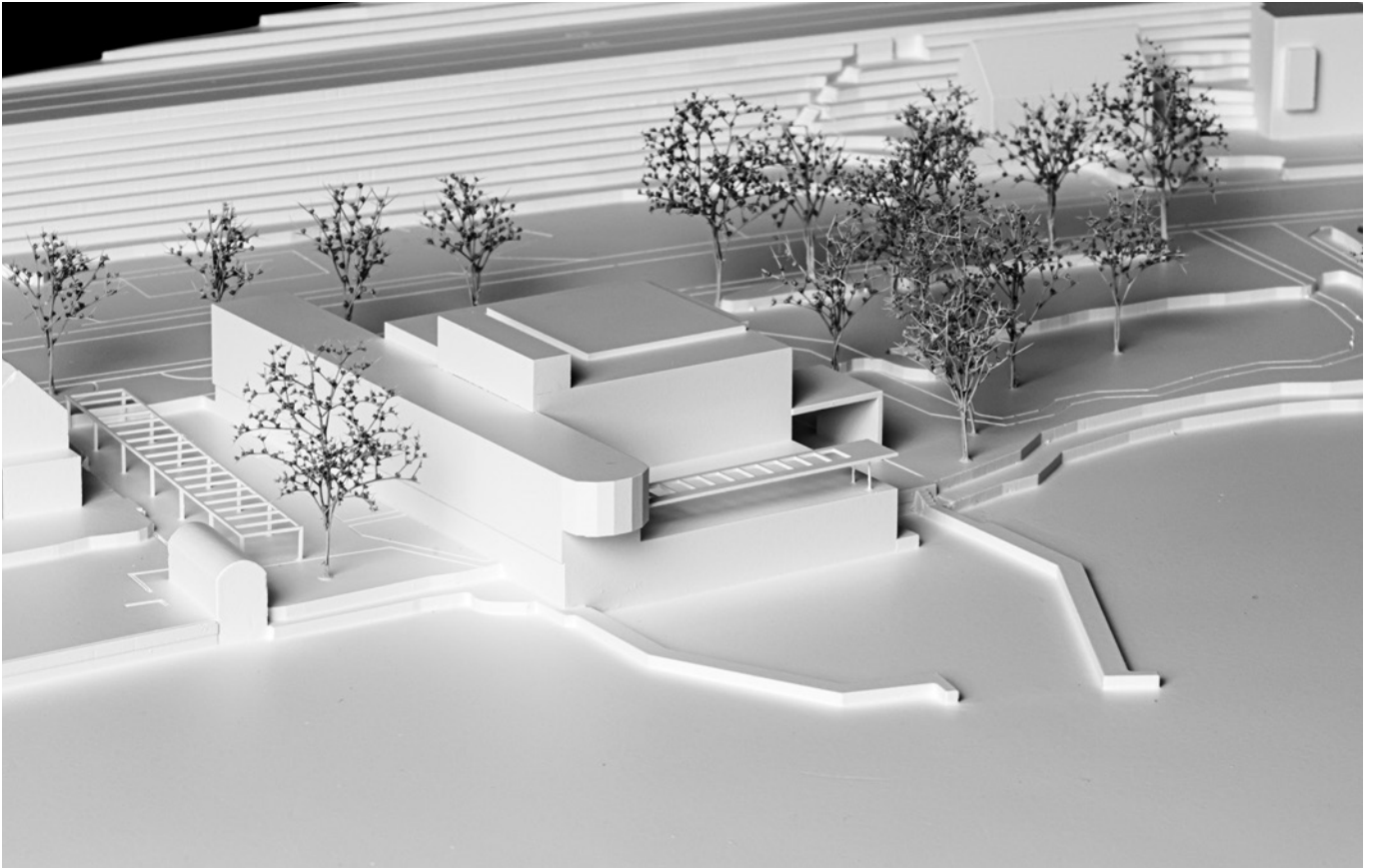
Landschaftsarchitektur

Bischoff Landschaftsarchitektur GmbH
Bruggerstrasse 37
5400 Baden

Obwohl die pragmatische Vorgehensweise zur Gesamtsanierung begrüsst wird, tangieren die konkreten stadträumlichen und architektonischen Massnahmen das Ortsbild und den Bestandsbau nachteilig. Der neue Längstrakt wirkt zu stark zum Riegel und die Aufstockung schafft in der Volumen- und Fassadenausbildung keine überzeugende Komposition mit dem Bestandsgebäude. Die Aufstockung auf der Seeseite mit den neuen Auskragungen überlastet die bestehende Pfahlfundation.

Das Thema Nachhaltigkeit wird nur sehr theoretisch angesprochen. Es finden sich keinerlei Überlegungen zur praktischen Umsetzung der Theorie. Die Verwendung von Recyclingbeton gegenüber gängigem Beton spart nur ca. 5 Prozent CO₂ ein.

Durch die langen Erschliessungswege wird die betrieblich funktionale Anordnung der Räume geschwächt und ein reibungsloser Betrieb beider Nutzergruppen in Frage gestellt. Das 1. Obergeschoss ist organisatorisch gut strukturiert, was die Arbeitsabläufe und die Effizienz in diesem Bereich fördert. Trotz der generell langen Erschliessungswege gibt es einige positive Aspekte in der Organisation.



Modellfoto



Visualisierung Aussenansicht



Situation 1:1000



Längsschnitt 1:500



Projekt Nr. 06 PALIMPSEST

**Generalplaner/Architekturbüro/
Baumanagement**
STUDIOPEZ GmbH
Breisacherstrasse 66
4057 Basel

Mitarbeit
Marcos Brugarolas, Daniel Zarhy,
Pedro Pena, Aurora Lopez,
Isabela Avila

Bauingenieur
WMM Ingenieure AG
Florenz-Strasse 1d
4142 Münchenstein

Wasserbauingenieur
Staubli, Kurath & Partner AG
Bachmattstrasse 53
8048 Zürich

**Elektro-Ingenieur/HLKK-Ingenieur/
Sanitär-Ingenieur**
Anima Engineering AG
Steinengraben 5
4051 Basel

Fassaden
xmade GmbH
Horburgstrasse 22
4057 Basel

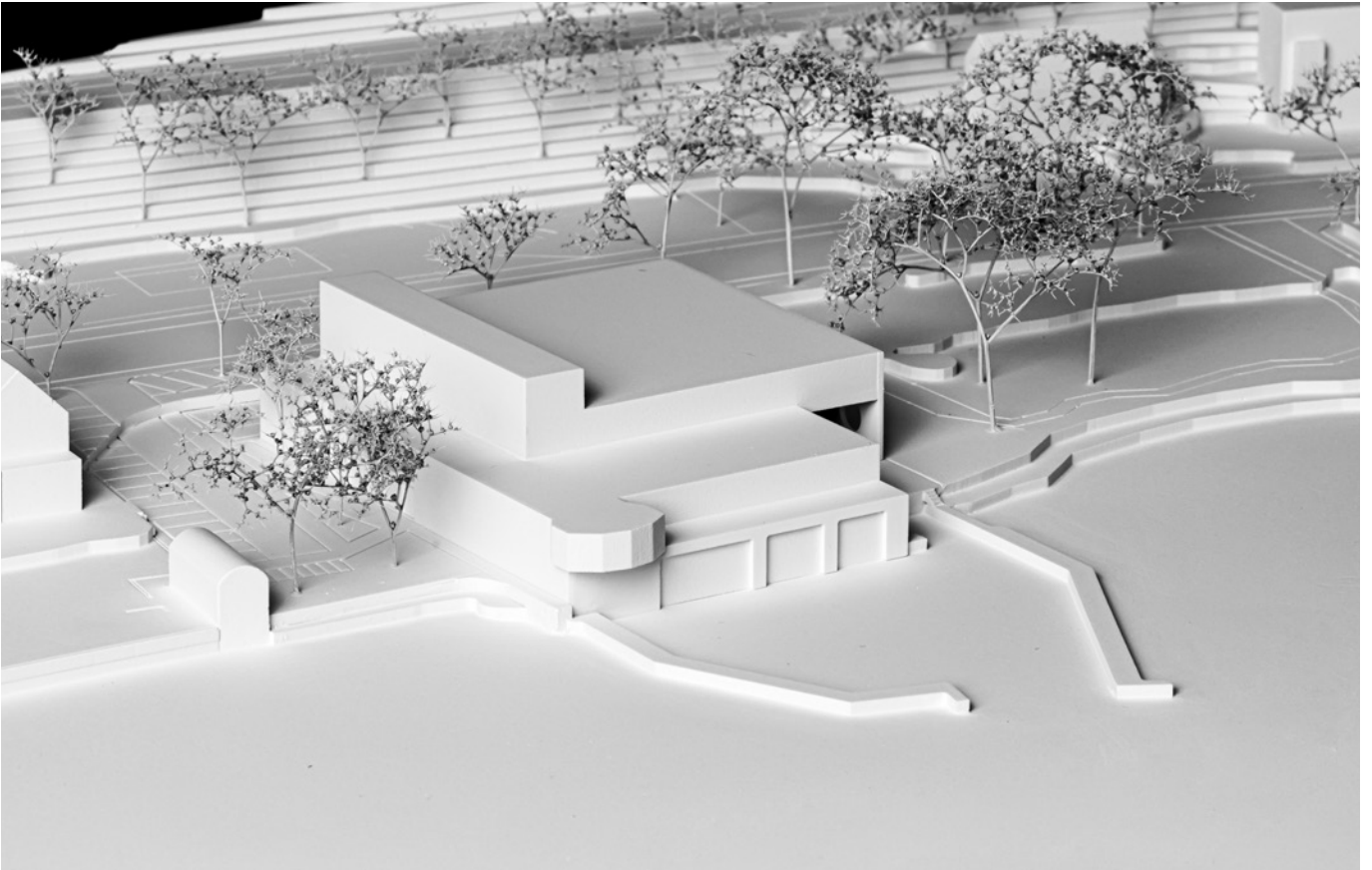
Brandschutz/Sicherheit
RAPP AG
Freilager-Platz 4
4142 Münchenstein

Landschaftsarchitektur
atelier soto GmbH
Grünpfahlgasse 8
4001 Basel

Obwohl die Verfassenden davon ausgehen, ihren Erweiterungsbau kompakt, flächensparend und damit auch nachhaltig zu konzipieren, beanspruchen sie hierfür am meisten zusätzliche Geschossfläche aller Wettbewerbsbeiträge. Die Gebäudemasse fügt sich wenig sensibel ins Ortsbild ein und eine inspirierende architektonische Ordnung zwischen Alt und Neu wird vermisst.

Die Abrissarbeiten werden minimiert und die Materialien soweit wie möglich recycelt. Die vorgeschlagenen Massnahmen wie die Kompaktheit des Gebäudes, die Verwendung von recyceltem Beton und lokalem Holz genügen nicht, um ein Projekt mit Vorbildcharakter im Sinne der Nachhaltigkeit zu sein.

Sowohl funktionale als auch sicherheitsrelevante Aspekte werden im Projekt negiert. Das Raumprogramm wird mit öffentlichen Nutzungen und Einsicht in Arbeitsräume ergänzt, welche aufgrund der Notwendigkeit von Privatsphäre und Sicherheit nicht erwünscht sind. Der Eingangsbereich und die Erschliessung sind für die vorgesehene Nutzung überdimensioniert. Die Anordnung der Räume beeinträchtigt die interne Kommunikation bei beiden Nutzergruppen.

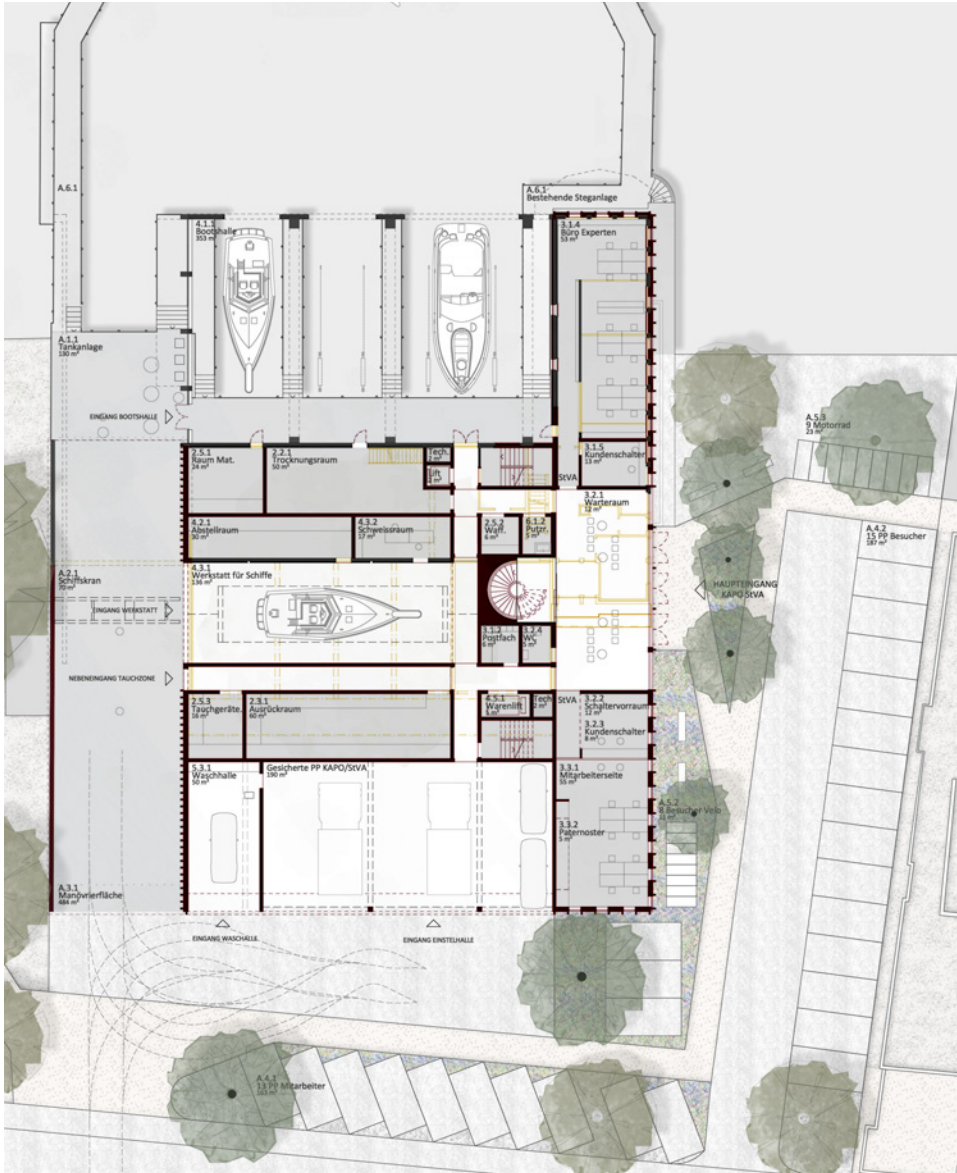


Modellfoto

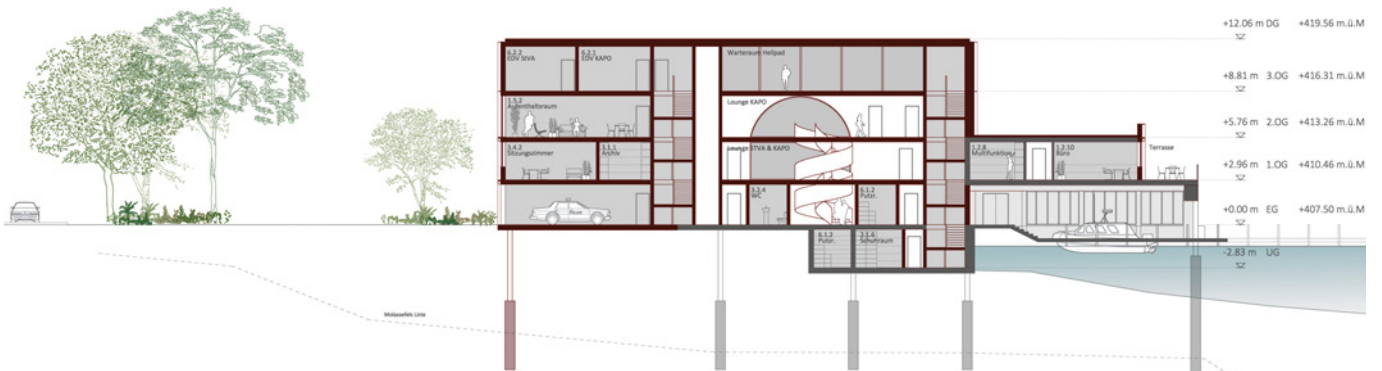


Visualisierung Aussenansicht





Erdgeschoss 1:500



Längsschnitt B-B 1:500

Projekt Nr.07 AHOI

Generalplaner/Architekturbüro/ Baumanagement

wulf architekten gmbh
Zweigniederlassung Basel
Breisacherstrasse 66
4057 Basel

Mitarbeit

Tobias Wulf, Ingmar Menzer,
Gabriel Wulf, Maria Matsouki,
Anna Lenz, Jia Shi

Bau- und Wasserbauingenieur/ Elektro-Ingenieur/HLKK-Ingenieur/ Sanitär-Ingenieur

Gruner AG
St. Jakobs-Strasse 199
4020 Basel

Brandschutz

Gruner AG
Thurgauerstrasse 80
8050 Zürich

Modell

Pfister Modellbau
Auf dem Wolf 45
4052 Basel

Visualisierung

Aron Lorincz Ateliers
Budapest, Ungarn

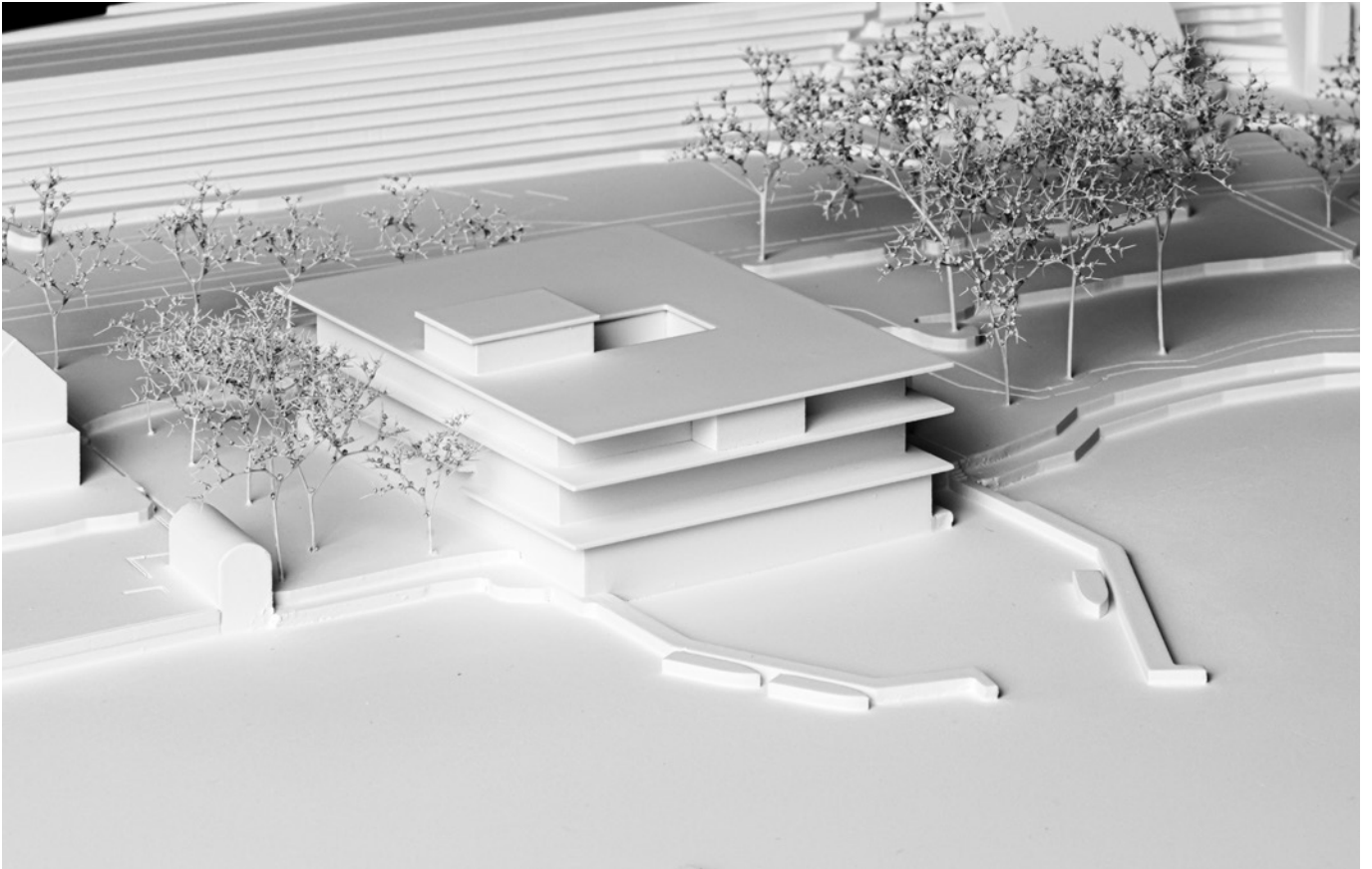
Landschaftsarchitektur

JACOBPLANUNG
Postfach 1556
4001 Basel

Der sachlich-funktional determinierte Bestandsbau von Jakob Eschenmoser wird vollständig und grossmassstäblich überformt, geometrisch idealisiert und architektonisch mit einer umlaufenden Laube aus Holz restlos neu charakterisiert. Die konstruktiven Herausforderungen der Aufstockungen sind seeseitig nicht gelöst. Hinter dem rigoros veränderten stilistischen Ausdruck lässt sich kaum mehr ein Infrastrukturgebäude vermuten. Der Entwurf kann unter anderem deswegen keinen adäquaten Beitrag zur gestellten Aufgabe leisten.

Das Projekt strebt den grösstmöglichen Erhalt bei bestmöglicher Funktionalität an. Bauteile, die nicht erhalten werden können, werden wieder eingebaut oder in den Materialkreislauf zurückgeführt. So sollen z.B. die zurückgebauten Bauteile aus Beton zugeschnittene Fertigteilelemente der neuen Fassade werden.

Das Projekt zeichnet sich durch eine äusserst effiziente und organisatorisch funktionale Raumaufteilung aus. Die Stützenstruktur im Grundriss ermöglicht eine hohe Flexibilität, welche sich sowohl bei den betrieblichen Abläufen der Kantonspolizei als auch bei denen der Schifffahrtskontrolle als vorbildlich auszeichnet.



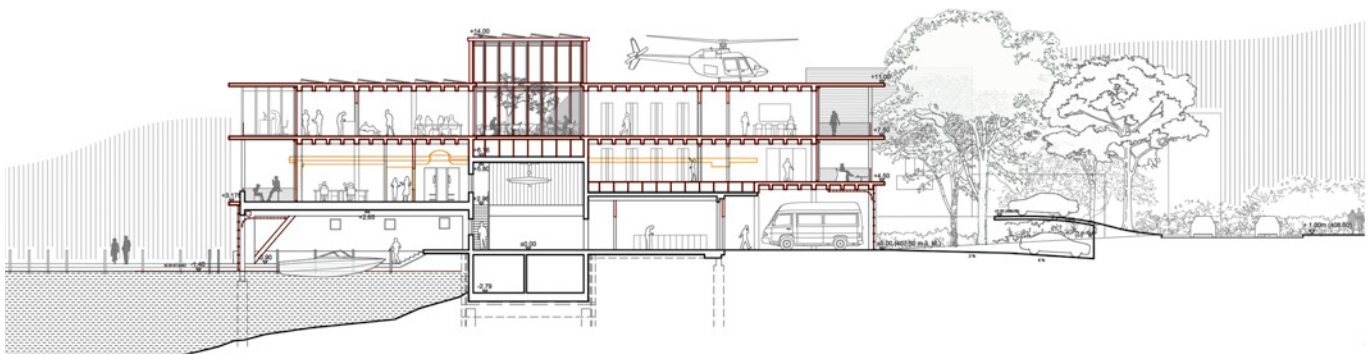
Modellfoto



Visualisierung Aussenansicht



Situation 1:1000



Längsschnitt 1:500



Projekt Nr. 10 Kéréon

Generalplaner/Architekturbüro

siruzu AG
Siegrist Ruoss dipl. arch. eth fh swb sia
Hardturmstrasse 169
8005 Zürich

Mitarbeit

Silva Ruoss, Selina Siegrist,
Janine Hanselmann, Nora Schoch,
Meret Studer, Walter Troxler

Baumanagement

KNEUFER GmbH Bauleitungsbüro
Badenerstrasse 549
8048 Zürich

Bauingenieur

Synaxis AG Bauingenieure SIA/USIC
Thurgauerstrasse 56
8050 Zürich

Wasserbauingenieur

Staubli, Kurath & Partner AG
Bachmattstrasse 53
8048 Zürich

Elektro-Ingenieur / HLKK-Ingenieur / Sanitär-Ingenieur

RMB Engineering AG Zürich
Bändliweg 20
8048 Zürich

Bauphysik

Energiekonzepte AG
Josefstrasse 55
8005 Zürich

Nachhaltigkeitsplaner

Büro für Nachhaltigkeit am Bau
Stefan Schrader AG
Grubenstrasse 12
8045 Zürich

Verkehrsplanung

ewp AG
Josefstrasse 84
8050 Zürich

Landschaftsarchitektur

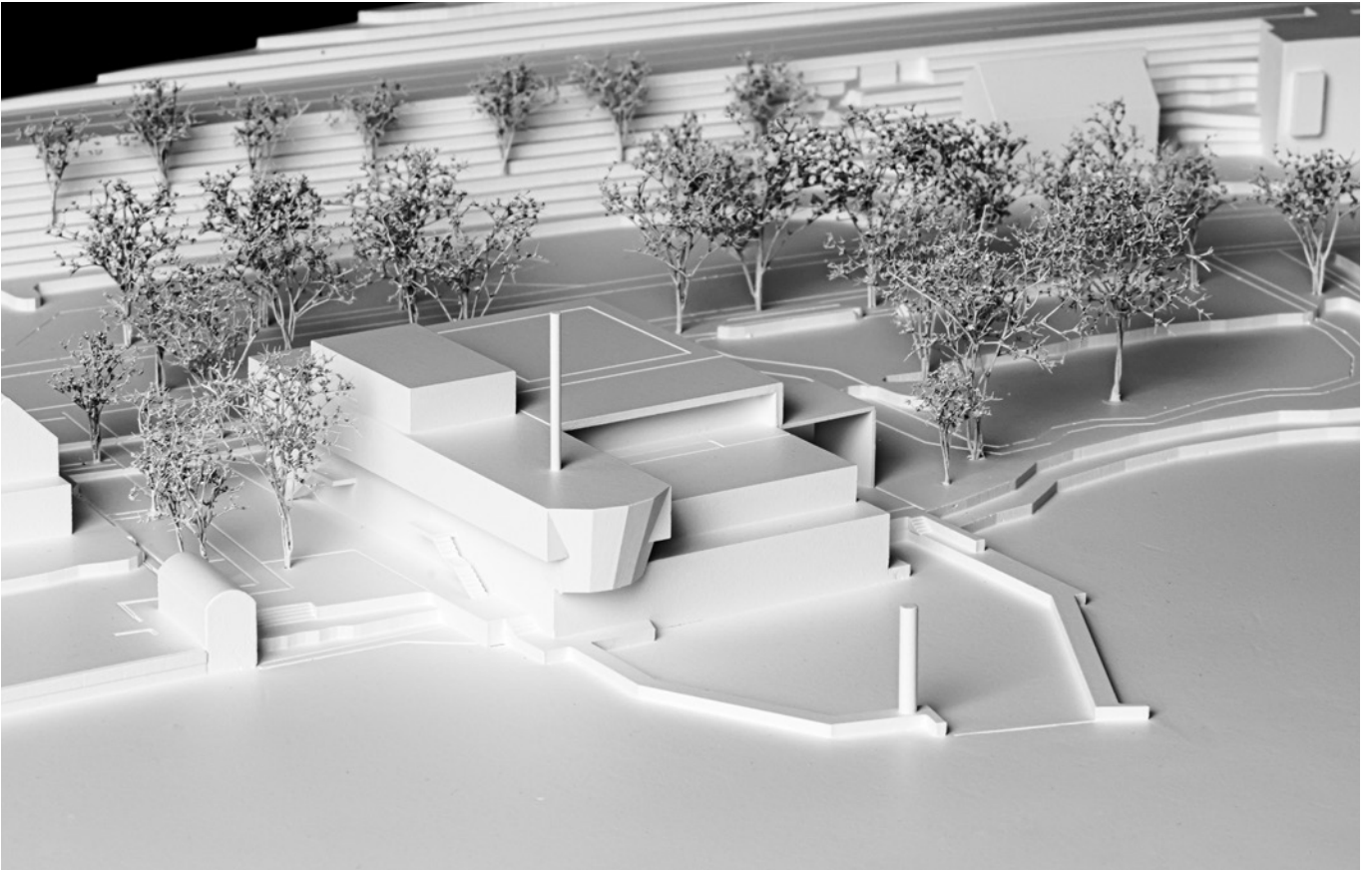
Schoch Landschaftsarchitektur
Bahnhofstrasse 2
8800 Thalwil

Die architektonischen Qualitäten des Betriebsgebäudes werden erkannt und darauf aufbauend die Erweiterungen als Ergänzungen des Vorhandenen verstanden. Leider kann die konkrete Umsetzung nicht überzeugen, da das Bestehende und das Neue weder eine innere noch äussere verbindende Ordnung erlangen. Auch tragwerkstechnisch führt die Aufstockung vor allem im Bereich der grossen seeseitigen Auskragung zu einer Überlastung der bestehenden Fundation.

Das Gebäude wird in Richtung Strasse verlängert und in Holzbauweise um ein Geschoss aufgestockt. Frühere Lichtbänder und Fensteröffnungen werden freigelegt, das Untergeschoss wird mit Recyclingbeton um einen Liftkern und einen Technikraum erweitert. Der Einbezug von Wiederverwendung und Kreislaufwirtschaft wird mit plausiblen Beispielen dargestellt. Die Fenster im Bestand werden aufgerüstet, gebrauchte Bauteile nur entlang dem See «eingesetzt».

Der sozialen Nachhaltigkeit wird ausdrücklich Rechnung getragen, indem ausserhalb der Betriebszeiten ein grosser Teil des Areals und des Seeufers zugänglich bleibt, womit der Bevölkerung ein wertvoller Freiraum geschenkt wird.

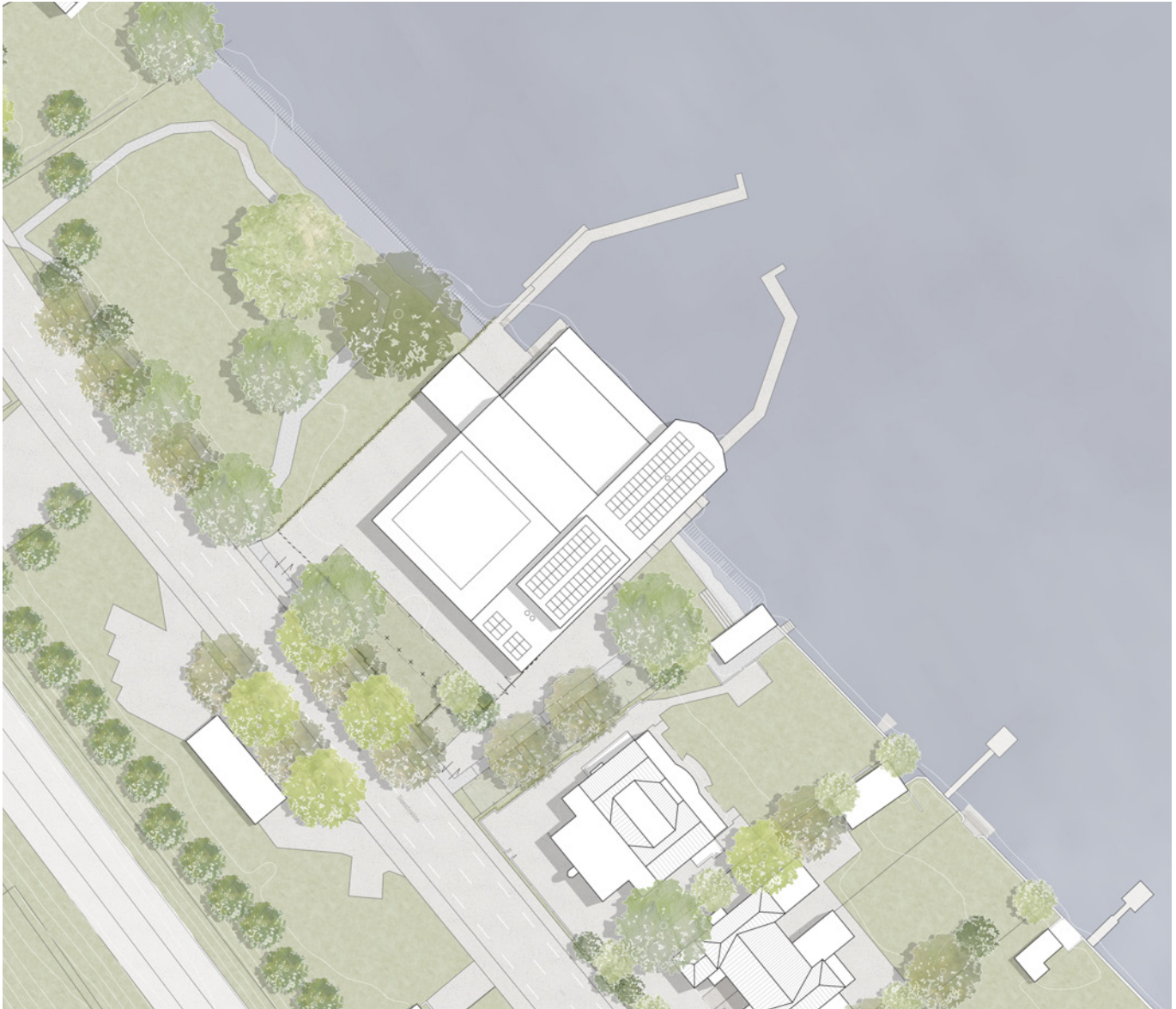
Das Betriebskonzept konnte grösstenteils umgesetzt werden. Sowohl die Prozesse der Kantonspolizei als auch jene der Schifffahrtskontrolle sind in der räumlichen Struktur ablesbar. Hervorzuheben ist der Lösungsvorschlag für den polizeilichen Rapportraum. Bemängelt wird die Lage des Kundensalters und des Expertenbüros, und somit implizit die damit verbundenen, betrieblich langen Wege, welche die Mitarbeitenden der Schifffahrtskontrolle zurücklegen müssen.



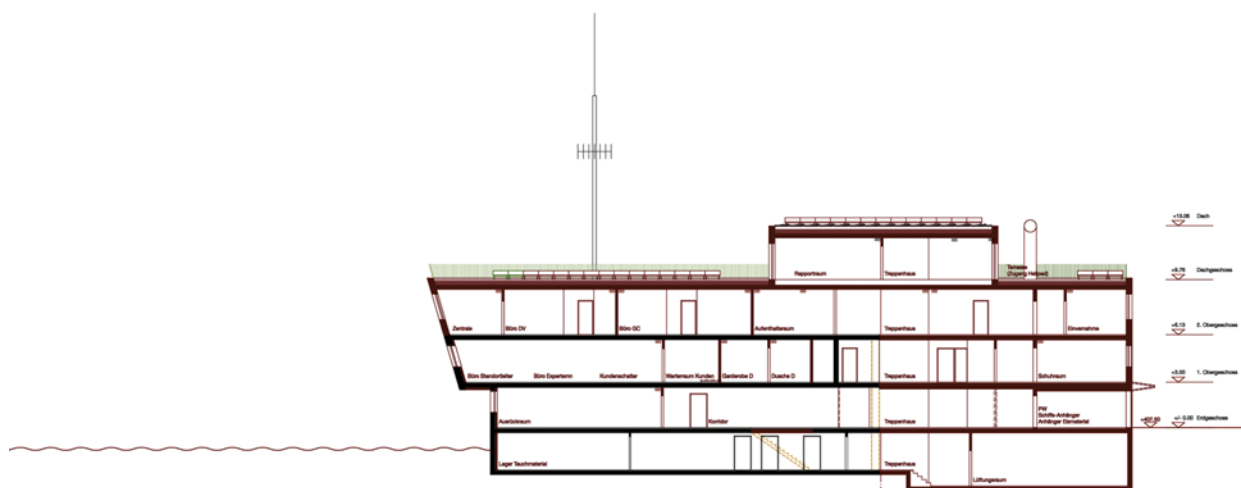
Modellfoto



Visualisierung Aussenansicht



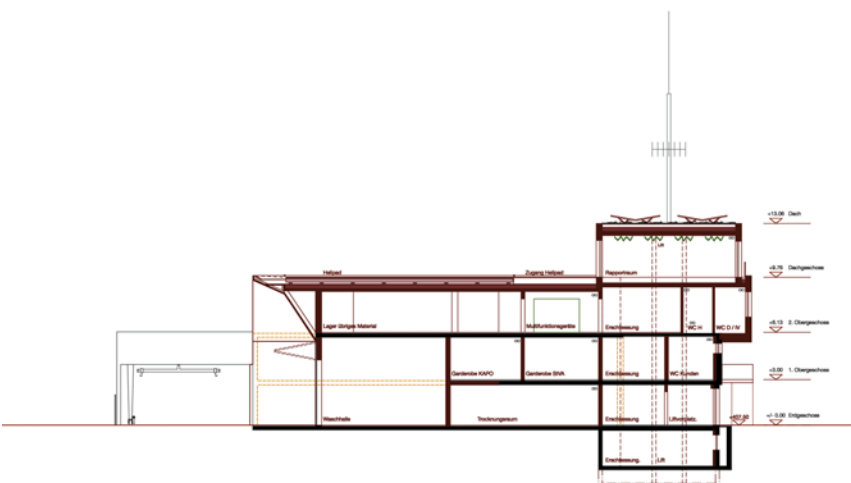
Situation 1: 1000



Längsschnitt 1:500



Erdgeschoss 1:500



Querschnitt 1:500

Projekt Nr. 12 MANTA

Generalplaner/Architekturbüro
Mentha Walther Architekten GmbH
Pflanzschulstrasse 34
8004 Zürich

Mitarbeit
Jeanine Walther, Nicolas Mentha,
Gianna Erb, Anna Kopácsi,
Sinje Berneker

Baumanagement
Perita AG
Sihlfeldstrasse 10
8003 Zürich

Bauingenieur
Dr. Lüchinger + Meyer Bauingenieure AG
Limmatstrasse 275
8005 Zürich

Wasserbauingenieur
Staubli, Kurath & Partner AG
Bachmattstrasse 53
8048 Zürich

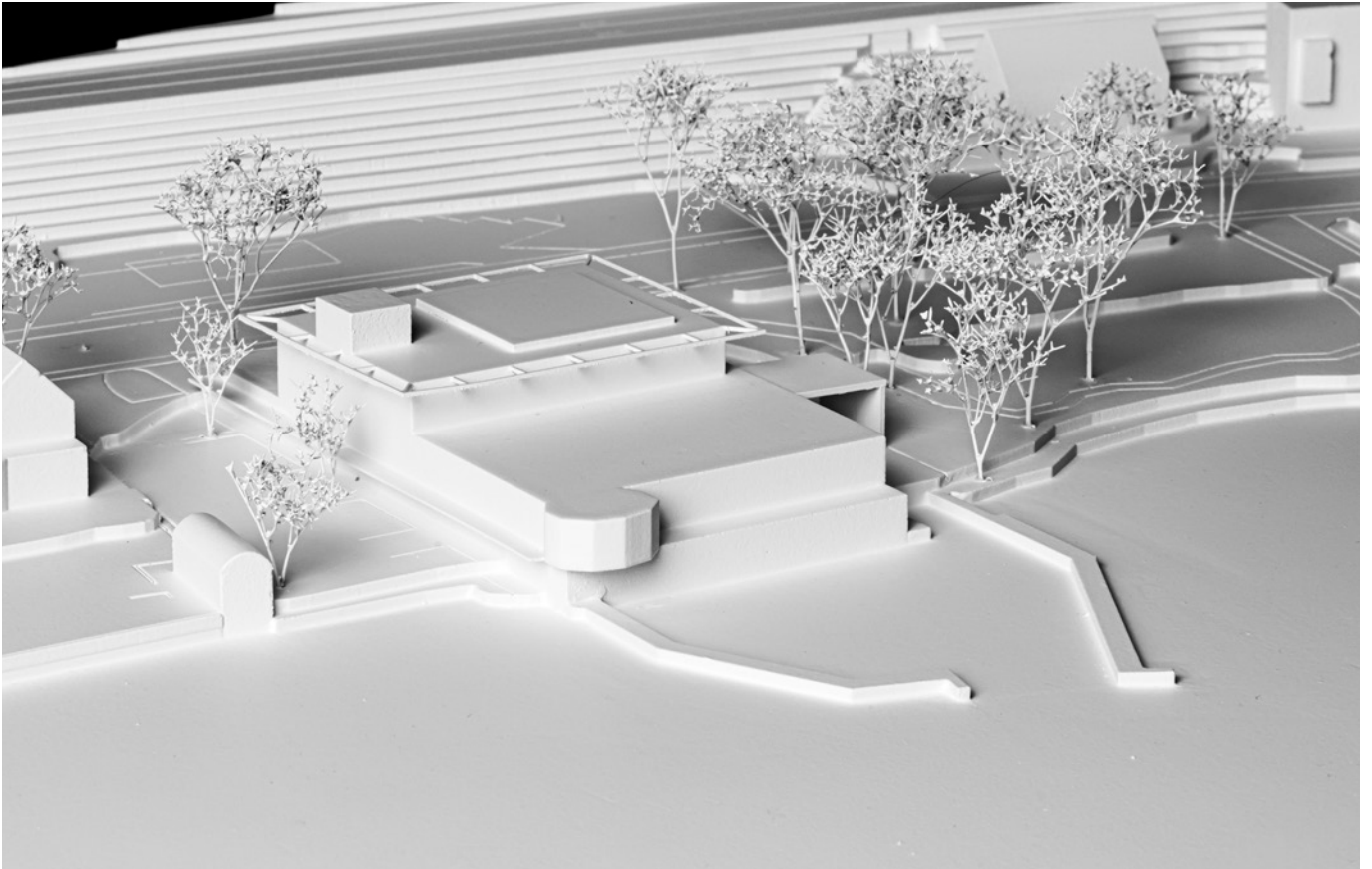
Landschaftsarchitektur
Klötzli Friedli Landschaftsarchitekten AG
Ensingerstrasse 25
3006 Bern

«Alt und Neu» formen sich zu einem neuen Gebäudekörper, der in seinen Proportionen die Verbildlichung eines Containerschiffes darstellen soll. Dabei werden die Fassaden vollumfänglich mit wiederverwendeten, bepflanzten Gitterrosten überzogen. Bedauerlicherweise zerstören die formalen Analogien die sachlich-moderne und spröde anmutende Architektursprache von Jakob Eschenmoser.

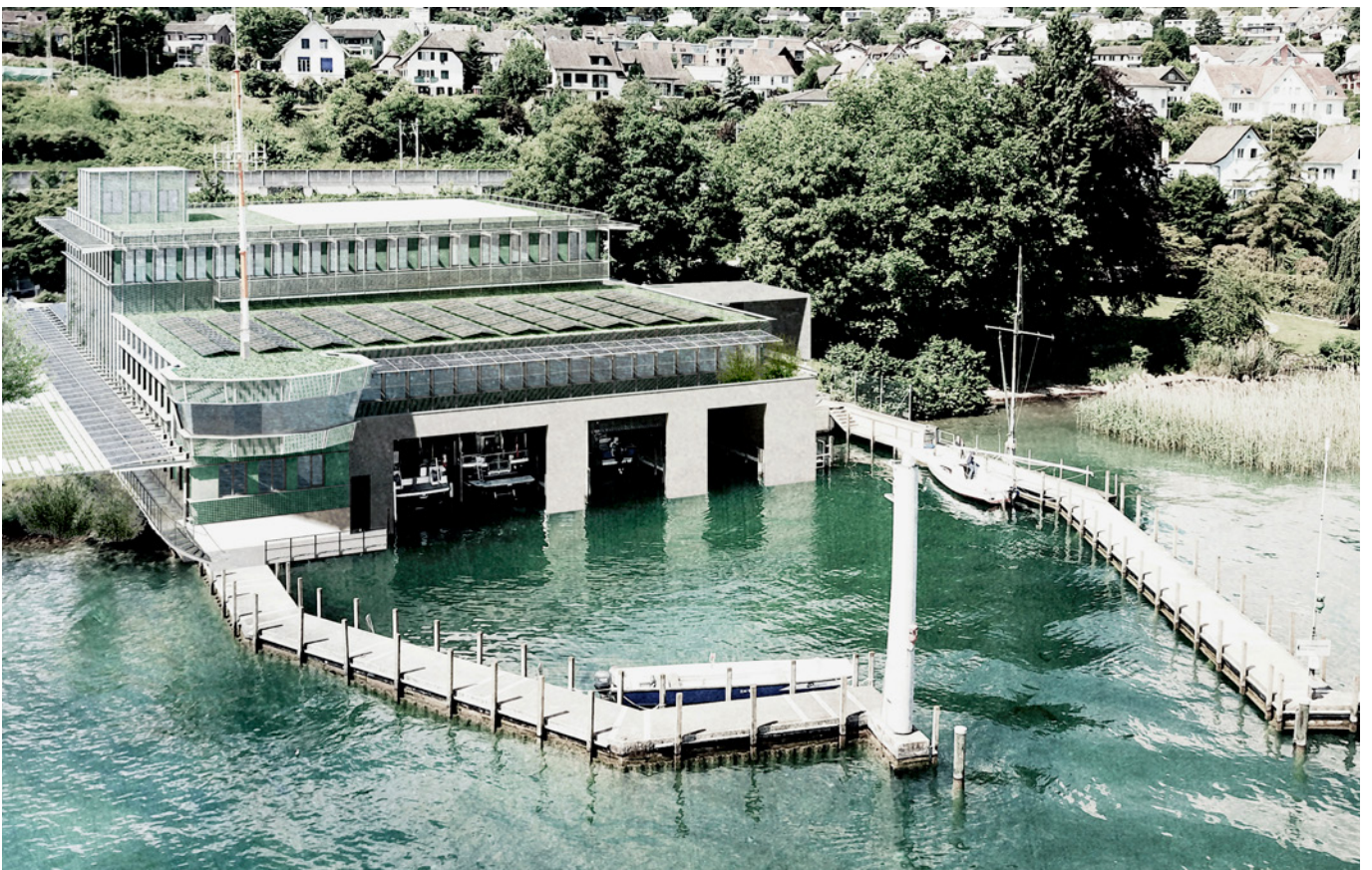
Der bestehende Baukörper der Seepolizei bleibt in seiner Volumetrie grösstenteils erhalten. Zur Strassenseite hin wird das Gebäude durch einen Anbau ergänzt.

Die Projektverfassenden haben eine klare Vorstellung von Wiederverwendung: Sie unterscheiden richtigerweise systematisch zwischen «Use» mit möglichst wenig Abbruch, «Primär ReUse» mit Wiederverwendung demontierter Bauteile vor Ort und «Sekundär ReUse» mit Verwendung von gebrauchten Bauteilen von anderen Baustellen. Für die Fassadenverkleidung werden Gitter als «sekundärer ReUse» vorgeschlagen, die zugleich als Rankhilfe für die Begrünung dienen.

Die Funktionalität und die betrieblichen Abläufe entsprechen nicht den Anforderungen der Kantonspolizei und der Schifffahrtskontrolle. Durch die räumliche Trennung von Kader und Mannschaft der Kantonspolizei und von Standortleiter und Team der Schifffahrtskontrolle wird die interne Kommunikation geschmälert. Die Raumordnung für das polizeiliche Ausrücken ist bedingt funktional. Der Uferweg, der entlang der Fassade führt, ist attraktiv für die Kundinnen und Kunden. Allerdings birgt die besteigbare Gitterfassade ein erhebliches Sicherheitsrisiko. Die Gestaltung des Aussenraums wird hinterfragt. Insgesamt gibt es einige Herausforderungen in Bezug auf die Raumgestaltung und Sicherheit.



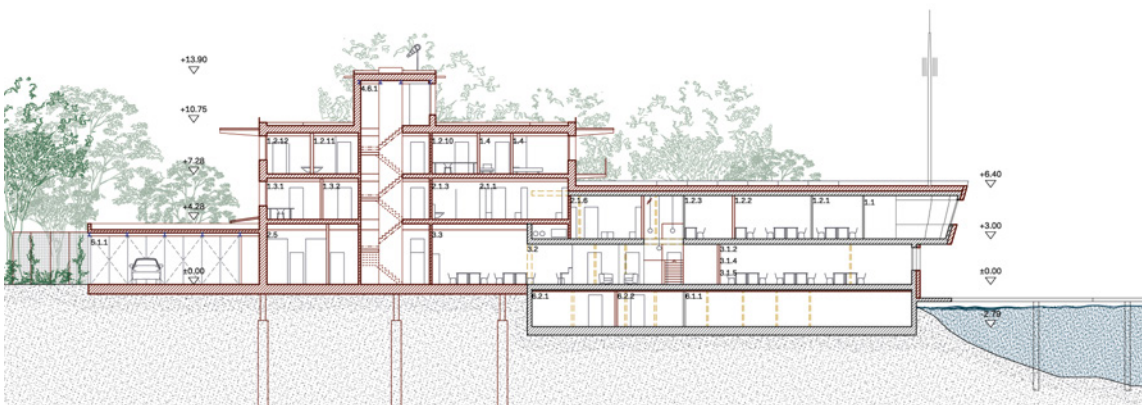
Modellfoto



Visualisierung Aussenansicht



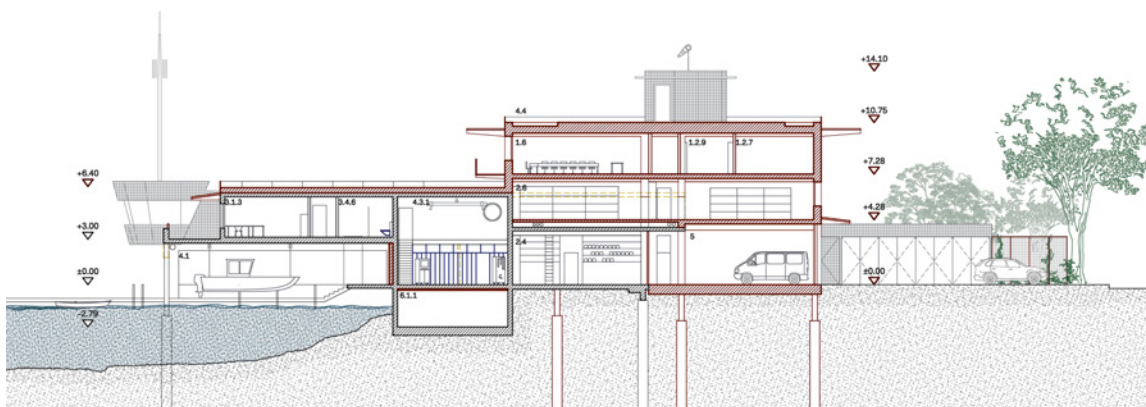
Situation 1: 1000



Längsschnitt A-A 1:500



Erdgeschoss 1:500



Längsschnitt B-B 1:500

Projekt Nr. 13 Hai Fisch

Generalplaner/Architekturbüro
DNS Architekten GmbH und
Philipp Rösli GmbH
Gagliardiweg 6
8050 Zürich

Mitarbeit
Gianni De Nardis, Philipp Rösli,
Sil Gerritsen, India Kuhn

Baumanagement
Laterza Graf Baupartner AG
Beckenhofstrasse 6
8006 Zürich

Bau- und Wasserbauingenieur
SJB Kempter Fitze AG
Zürcherstrasse 239
8500 Frauenfeld

Elektro-Ingenieur
R+B engineering ag
Pfingstweidstrasse 102
8005 Zürich

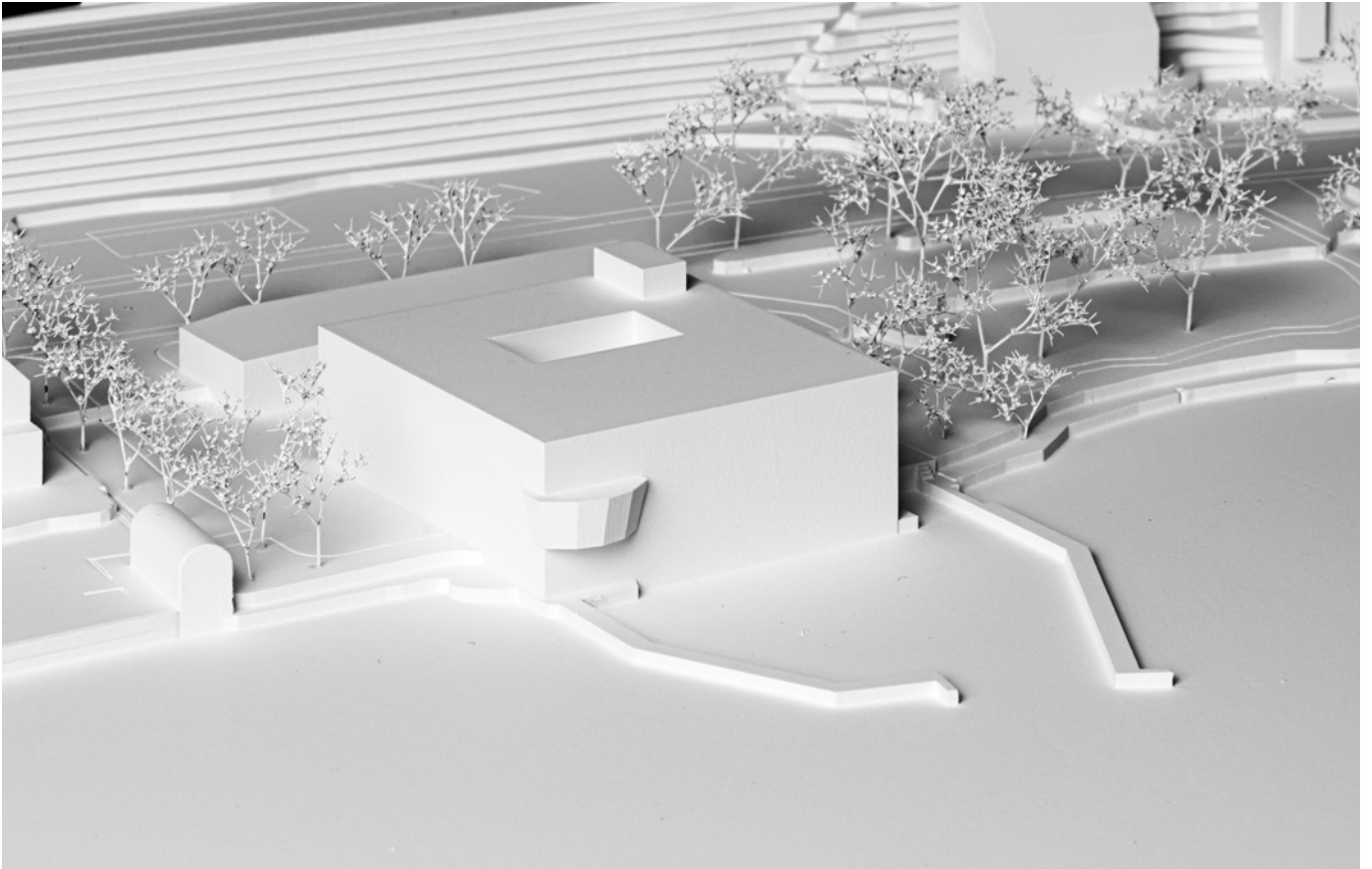
HLKK-Ingenieur/Sanitär-Ingenieur
Gerber + Partner Haustechnik GmbH
Pfarrain 4a
8604 Volketswil

Landschaftsarchitektur
vb landschaftsarchitektur
Werner-Weber-Strasse 11
8630 Rüti

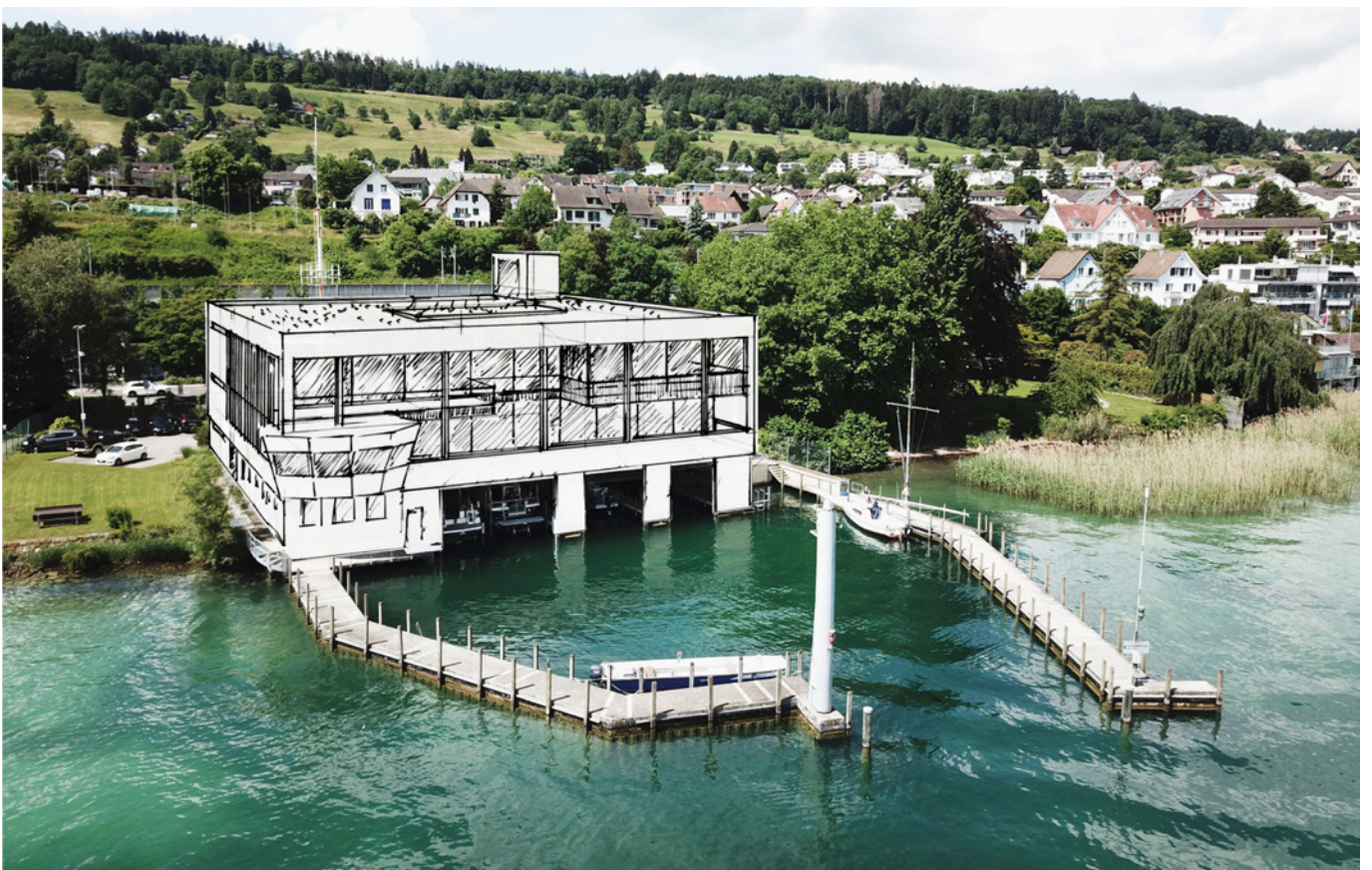
Die Erweiterung des Bestandsgebäudes erfolgt bei gleichbleibendem Fussabdruck durch eine partielle innere Verdichtung und durch eine teilweise mehrgeschossige Aufstockung. Das neue Volumen überformt mit seinen teilweise in Kolossalordnung gestalteten Fassaden den Bestandsbau derart, dass die Architektur von Jakob Eschenmoser nur noch in amputierter Form übrigbleibt. Die neue Fahrzeugabstellhalle, entlang der strassenseitigen Baulinie situiert, verhindert eine gute Adressierung des öffentlichen Gebäudes. Die vollflächige Aufstockung erhöht vor allem entlang der Seeseite die Lasten auf die bestehenden Pfähle. Dies kann durch die neuen Pfähle in der Einstellhalle nur teilweise kompensiert werden.

Die definitive Materialisierung der Fassade soll zum Ausführungszeitpunkt an die verfügbaren Materialien aus Rückbauten, Überproduktionen oder Fehlbestellungen angepasst werden. Eine klare Systemtrennung der Konstruktionselemente Tragwerk, Fassade, Ausbau und Technik soll Spielraum bei der Weiterplanung und Wiederverwertung hochwertiger Baumaterialien gewähren. Die Darstellung der Wiederverwendung überzeugt nicht.

Der Projektvorschlag erreicht keine betrieblich funktionale Struktur. Die separate Fahrzeughalle gestaltet sich im Ausrückprozess zu Land nicht optimal. Die Ausrückwege für die Kantonspolizei sind lang und die Anbindung vom 2. Obergeschoss ins Erdgeschoss fehlt. Die Einvernahmeräume verfügen über keine Fenster. Die Lage und die Aussicht des Expertenbüros der Schifffahrtskontrolle am Seeufer wird in diesem Entwurf geschätzt. Die Verbindung der Expertenbüros mit dem Zulassungsbüro im 1. Obergeschoss über eine Wendeltreppe erscheint zweckmässig, obwohl die allgemeine Raumaufteilung als nicht effektiv angesehen wird.

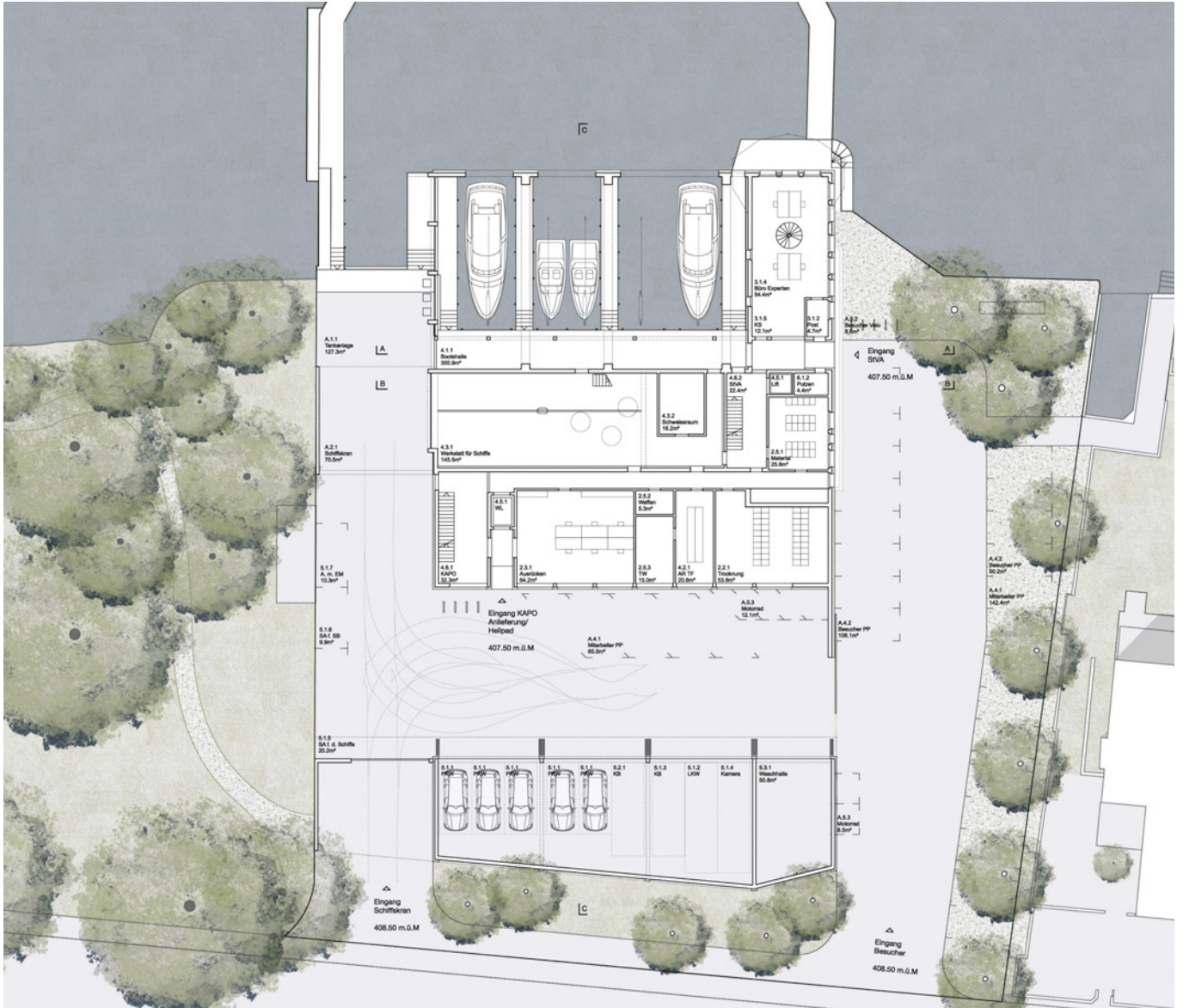


Modellfoto

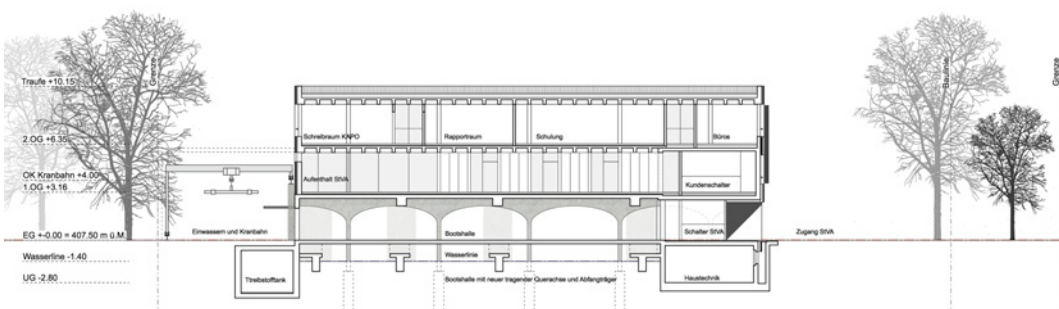


Visualisierung Aussenansicht





Erdgeschoss 1:500



Querschnitt 1:500

Projekt Nr. 14 Käptn Khaled

Generalplaner/Architekturbüro/ Baumanagement

ARGE Koya Architektur GmbH und
Ghisleni Partner AG
Gertrudstrasse 22
8003 Zürich

Mitarbeit
Kaspar Brütisch, Martin Brunschweiler,
Romana Duttweiler, Luca Riggio,
Luca Ugolini

Bauingenieur

ZPF Structure AG
Kohlenberggasse 1
4051 Basel

Wasserbauingenieur

HOLINGER AG
Im Hölderli 26
8405 Winterthur

Elektro-Ingenieur

IBG Engineering AG
Flurhofstrasse 158d
9000 St. Gallen

HLKK-Ingenieur

Waldhauser + Hermann AG
Florenz-Strasse 1d
4142 Münchenstein

Sanitär-Ingenieur

Balzer Ingenieure AG
Schützenstrasse 3
8400 Winterthur

Bauphysik und Akustik

Zeugin Bauberatungen AG
Schulhausgasse 14
3110 Münsingen

Brandschutz

Kasburg Siemon Ingenieure
Rüchligweg 101
4125 Riehen

Verkehrsplanung

Emch + Berger Verkehrsplanung AG
Schlösslistrasse 19
3001 Bern

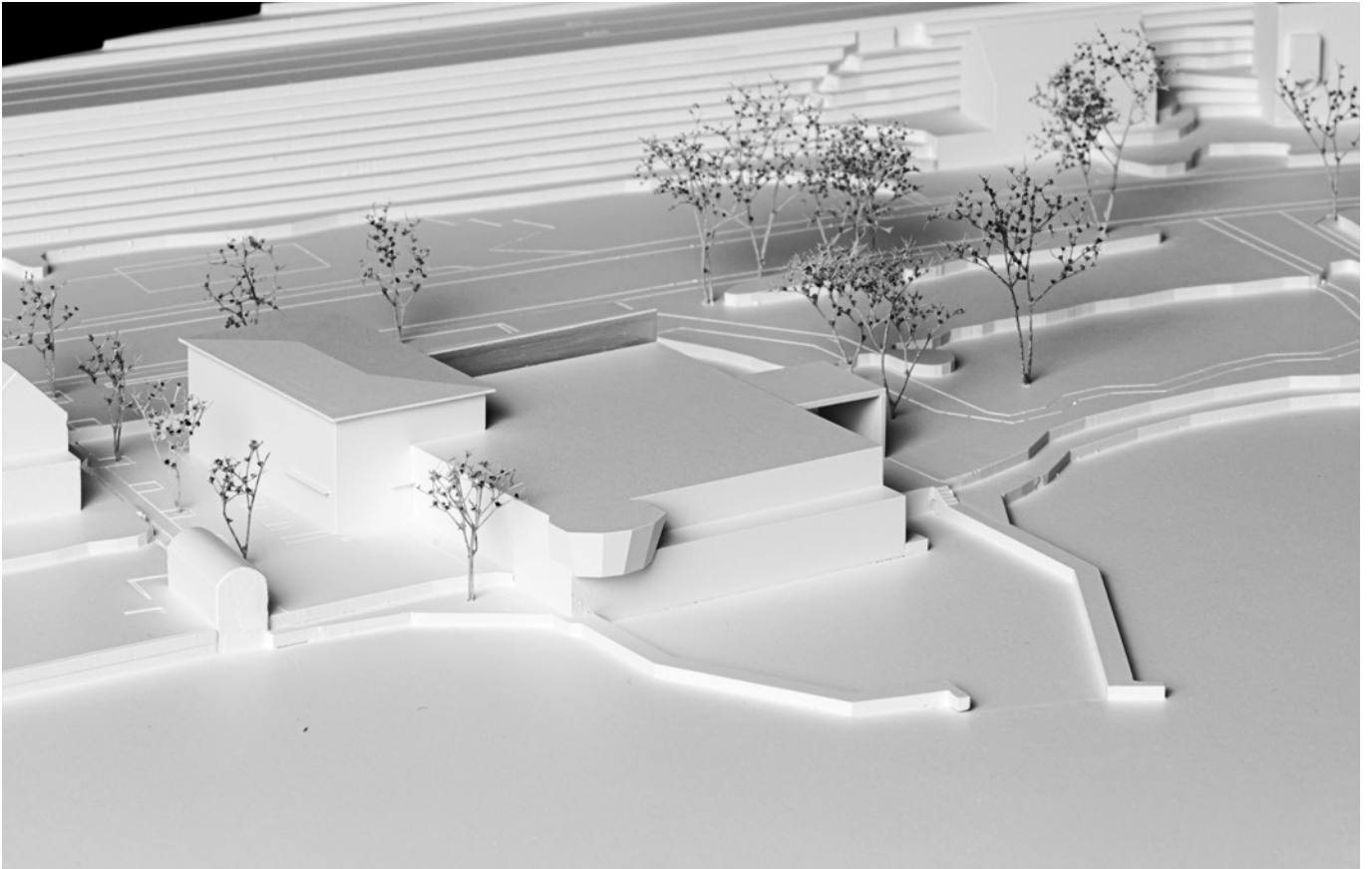
Landschaftsarchitektur

Westpol Landschaftsarchitektur GmbH
Hammerstrasse 123
4057 Basel

Seeabgewandt angeordnet, ergänzen zwei kompakte, in Gestalt verschiedenartige Baukörper den Bestandsbau. Der architektonische Ausdruck wird dominiert durch Elemente, die im Kontext Energiehaushalt stehen. Im Grundsatz wird das Konzept verstanden. In der Umsetzung entsteht jedoch ein Ensemble, dessen Teile mehr oder weniger beziehungslos miteinander verbunden erscheinen.

Die Eingriffe in das bestehende Gebäude werden auf ein Minimum reduziert. Die Erweiterung hat kein Untergeschoss. Das Konzept fusst auf dem Grundsatz, nur Elemente und Ausstattungen zu ersetzen, welche gemäss Bestandsanalyse ihren Lebenszyklus überschritten haben. Es werden keine weiteren Überlegungen zur Wiederverwendung von Bauteilen angestellt.

Die Raumanordnung ist für den Ausrückprozess der Kantonspolizei funktional. Die räumliche Anbindung des Lagers an den Lift ist abschliessend nicht gegeben. Die Räumlichkeiten der Schifffahrtskontrolle sind stark fragmentiert und erweisen sich als unzweckmässig. Im Gegensatz dazu funktioniert das Untergeschoss in seiner Aufteilung gut. Im Erdgeschoss sind die Arbeitsplätze der Mitarbeitenden vom Schalterbereich getrennt, dies erweist sich als nicht ideal. Die Expertinnen und Experten sind vom Aussenschalter abgeschnitten, dies beeinträchtigt die Interaktion mit den Kundinnen und Kunden. Im 1. Obergeschoss befindet sich das Büro des Standortleiters nicht in der Nähe der Mitarbeitenden, was die Kommunikation und Koordination erschwert. Die Expertinnen und Experten sind vom See abgeschnitten. Insgesamt gibt es bei diesem Projekt zahlreiche funktionale Herausforderungen.



Modellfoto



Visualisierung Aussenansicht



Situation 1:1000



Längsschnitt 1:500



Impressum

Inhalt:
Barbara Evangelisti
Projektleiterin Fachstelle Wettbewerbe
Hochbauamt Kanton Zürich, Stab

Modellfotos:
Hochbauamt Kanton Zürich
Fabian Guggenbühl

Gestaltung, Layout, Prepress/Druck:
DT Druck-Team AG, Wetzikon

Auflage:
250 Exemplare

Herausgeberin:
© 2023 Baudirektion Kanton Zürich, Hochbauamt

