

Bredella-Areal, Pratteln

Hochhaus Baufeld C1 mit Bushof / Umgebung

Digitaler Projektwettbewerb mit Präqualifikation auf
Einladung in Anlehnung an die SIA Ordnung 142

Jurybericht



Impressum

Grundeigentümerin

BREDELLA AG
Hohenrainstrasse 10
4133 Pratteln
www.bredella.ch

Investorin

Ina Invest AG
Thurgauerstrasse 101A
8152 Glattpark (Opfikon)
Schweiz

Veranstalterin

Implenia Schweiz AG
Thurgauerstrasse 101A
CH-8152 Glattpark (Opfikon)
Postfach

Verfahrensbegleitung

Kontur Projektmanagement AG
Museumstrasse 10
Postfach 255
3000 Bern 6
www.konturmanagement.ch

Inhalt

Einführung	7
Projekt- und Betrachtungsperimeter	9
Bestimmungen zum Verfahren	
3.1 Veranstalterin und Art des Verfahrens	10
3.2 Preisgericht und Expert:innengremium	11
3.3 Teilnahmeberechtigung und Teambildung	12
3.4 Eignungskriterien Präqualifikation	12
3.5 Beurteilungskriterien Projektwettbewerb	13
Ablauf Präqualifikation	
4.1 Versand Präqualifikationsunterlagen	14
4.2 Fragenbeantwortungen und Begehung	14
4.3 Vorprüfung	14
4.4 Beurteilung und Präqualifikationsentscheid	14
Ablauf Projektwettbewerb	
5.1 Versand Wettbewerbsunterlagen	15
5.2 Startveranstaltung und Begehung	15
5.3 Fragenbeantwortungen	15
5.4 Vorprüfung	15
5.5 Beurteilung	15
Würdigung und Empfehlung des Preisgerichts	
6.1 Empfehlung des Preisgerichts	18
6.2 Würdigung des Preisgerichts	19
Genehmigung	20
Projektbeschrieb	26

Einführung

Die Quartierentwicklung «Bredella» umfasst ein zusammenhängendes Areal von rund 80'000 m² im dynamisch wachsenden Pratteln (www.bredella.ch). Dieses wird im Norden von der Hohenrainstrasse, im Osten vom Gallenweg, im Süden von der Bahnlinie und Bahnhof sowie im Westen von der Wasen- und der Salinenstrasse begrenzt. Gegenwärtig ist der Perimeter industriell-gewerblich genutzt. An hervorragend erschlossener Lage bietet sich in den kommenden Jahrzehnten die Gelegenheit, schrittweise ein neues, verdichtetes Stadtquartier mit Zentrums- und Begegnungsqualitäten zu entwickeln.

Die Eigentümerin Ina Invest AG beabsichtigt, das heute noch industriell-gewerblich genutzte Areal gemeinsam mit der Gemeinde Pratteln und in Zusammenarbeit mit der Implenia Immobilien AG schrittweise in ein Stück Stadt zu transformieren. Das Gesamtprojekt versteht sich nicht als Überbauung oder isoliertes Quartier, sondern als einen wichtigen Stadtbaustein in Pratteln Mitte, welche sich in den nächsten Jahren aufgrund mehrerer - sich ergänzender - Entwicklungsvorhaben insgesamt zu einem urbanen und vernetzten Stadtraum entwickeln wird. Entstehen soll ein nutzungsgemischtes attraktives Bahnhofsquartier.



Abb. 1 - Arealübersicht «Bredella West»

Um die planerischen Grundlagen für die Entwicklung des Bredella-Areals zu schaffen, wurde basierend auf einem städtebaulichen Konzept von Burckhardt + Partner AG und Fontana Landschaftsarchitektur GmbH ein Masterplan (inkl. Freiraumkonzept) über das ganze Areal ausgearbeitet. Zur Herstellung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Realisierung des Masterplans wurde gemeinsam mit verschiedenen Vertiefungs-, Umwelt- und Nutzungsstudien ein Quartierplan (nachfolgend QP) über den Westteil erarbeitet. Mit dem QP liegen robuste planungsrechtliche Spielregeln für eine schrittweise und qualitätsvolle Entwicklung vor, die in der ersten Phase (Quartierplan West) des Transformationsprozesses (2-5 Jahre) die Grundlage für einzelne Wettbewerbe/Studienaufträge sowie für die Projektierung und Realisierung einzelner Teilprojekte bilden, d.h. die Vorgaben waren zwingend zu berücksichtigen.

Diverse Infrastrukturprojekte für die Schaffung einer attraktiven und intermodalen Mobilitätsdrehscheibe für Pratteln wurden 2020 im Rahmen eines Vorprojektes bearbeitet und sämtliche identifizierten Bestandteile wurden in das Agglomerationsprogramm Basel (AP5) aufgenommen. Aufbauend auf den Erkenntnissen dieses Vorprojektes und mit dem Ziel der Optimierung wurde 2023/24 im Rahmen einer vertieften Machbarkeitsstudie die im Vorprojekt erarbeiteten Lösungen zu belastbaren Bestellungen konkretisiert. Da sämtliche Infrastrukturprojekte einen direkten oder indirekten

Einfluss auf die Ausgestaltung des Baubereiches C1 haben und eine durchgängige Gestaltung gewünscht ist, war eine integrale Bearbeitung im vorliegenden Verfahren (ungeachtet der Zuständigkeiten bzw. Bauherrschaften) notwendig.

Dem vorliegenden Projektwettbewerb für den Baubereich C1 und den neuen Bahnhofplatz Nord sind bereits eine Masterplanung und diverse Machbarkeitsstudien vorausgegangen. Die massgebenden Grundlagen für den Städtebau der ersten Transformationsphase wurden im Quartierplan Bredella-Areal West (QP) sowie den zugehörigen Vertragswerken zwischen privater Trägerschaft und der öffentlichen Hand verbindlich festgelegt. Für den zu bearbeitenden Projektperimeter konnten damit die wesentlichen Anforderungen und Vorgaben gesichert werden.

Ziel des vorliegenden Projektwettbewerbes in Anlehnung an die SIA-Ordnung 142 war, auf Basis der umfangreichen Vorarbeiten die Evaluation eines architektonisch-städtebaulich hochstehenden und wirtschaftlich tragfähigen Projektes und eines kompetenten Planungsteams für die Umsetzung des prominent, an der Bahnlinie gelegenen Baubereiches C1 mit gemischt genutztem Hochhaus sowie den künftigen neuen Bahnhofplatz Nord mit Bushof und angrenzender Umgebung. Dabei waren die Anforderungen der öffentlichen Infrastrukturprojekte und des privaten Hochbaus bestmöglich zu kombinieren.



Abb. 2 - Jurierung

Projekt- und Betrachtungsperimeter

Der Projektperimeter umfasste den Baubereich C1 mit den zugehörigen Infrastrukturanlagen (Anpassung Personenunterführung (PU), PU-Halle mit Lift und Treppe; Velounterführung mit Rampe Nord und Süd; B+R-Anlage; P+R-Anlage) und den Bushof mit angrenzender Umgebung (Bahnhofplatz, Gleispromenade, Mantel, neue Bahnhofstrasse und Trockenbiotop). Der Projektperimeter war zwingend einzuhalten.

Je nach Fachbereich umfasste der Betrachtungsperimeter – z.B. Mobilität, Höhenentwicklung, Nutzungsverteilung auf Stadtebene – das Gebiet (Nahumgebung Baubereich C1, Bredella-Areal, Bahnhof und Zentrum von Pratteln), welches als Kontext für die Bearbeitung der Aufgabe relevant war.



Abb. 3 - Projektperimeter

Bestimmungen zum Verfahren

3.1 Veranstalterin und Art des Verfahrens

Veranstalterin ist die Implemia Schweiz AG (Real Estate Development), welche im Auftrag der Grundeigentümerin/Investorin Bredella AG (Ina Invest AG) das Areal entwickelt..

Es handelte sich um einen einstufigen, anonymen Projektwettbewerb in Anlehnung an die SIA-Ordnung 142 (Ausgabe 2009) mit Präqualifikation auf Einladung mit sechs Planungsteams. Ziel des Wettbewerbs war die Ermittlung von qualitativollen, städtebaulich und architektonisch hochstehenden sowie wirtschaftlich tragfähigen Projekten für das Teilprojekt «Hochbau» und das Teilprojekt «Bushof/Umgebung» als Grundlage für die Projektierung und Realisierung sowie die Wahl der bestgeeigneten Planungspartner.

Für eine erhöhte Transparenz und Optimierung wurde das Verfahren digital durchgeführt, d.h. die Planungsteams hatten stufengerechte digitale Bauwerksmodelle (DBM) einzureichen und auf eine physische Abgabe wurde verzichtet. Die aus den Modellen gewonnenen Daten waren für die quantitative Bewertung verbindlich. Die 3D-Modelle wurden für die Beurteilung durch das Preisgericht vergleichend in einem 3D-Viewer dargestellt und gemeinsam mit den eingereichten 2D-Plakaten auf Bildschirmen angezeigt. Ein physisches (Arbeits-) Modell (1:500) konnte zudem das städtebauliche Verständnis des Lösungsvorschlags unterstützen.

Das Verfahren unterstand nicht den öffentlichen Beschaffungsregeln nach GPA und somit auch nicht den eidgenössischen oder kantonalen Submissionsvorschriften.



Abb. 4 - Isometrie mit einem möglichen Endausbau des Stadtquartiers «Bredella»

3.2 Preisgericht und Expert:innengremium

Sachpreisrichter:innen (stimmberechtigt)

- > Marc Pointet, Ina Invest AG
- > Marc Lyon, Implenla Schweiz AG
- > Katja Lässer, Implenla Schweiz AG
- > Lorenz Textor, Implenla Schweiz AG
- > Stephan Burgunder, Gemeindepräsident Pratteln
- > Dirk Lohaus, Gemeinde Pratteln, Abteilung Bau, Verkehr und Umwelt
- > Philipp Schoch, Gemeinderat Pratteln, Ressort Hochbau (Ersatz)
- > Jonas Häne, Gemeinde Pratteln, Abteilung Bau, Verkehr und Umwelt (Ersatz)
- > Jan Tanner, Implenla Schweiz AG / Bredella AG (Ersatz)
- > Daniel Reber, Baukosten, Implenla Schweiz AG
- > Benoît Klein, Energie/Nachhaltigkeit/SNBS/C2C, Implenla Schweiz AG
- > Nicola Fries, Energie/Nachhaltigkeit/SNBS/C2C, Implenla Schweiz AG
- > Stefan Winter, Implenla Schweiz AG
- > Philipp Kanthack, Real Estate Management, Implenla Schweiz AG
- > Elena Koceva, Asset Management, Implenla Schweiz AG
- > Manuel Studer, Solothurn Gebäudetechnik AG (Gebäudetechnik)
- > Sven Koch, EBP Schweiz AG (Brandschutz)
- > Wolfram Kübler, WaltGalmarini AG (Bauingenieur)
- > Lukas Schmid, landscale AG (Umgebungsmodell)

Fachpreisrichter:innen (stimmberechtigt)

- > Barbara Holzer, Architektin, Holzer Kobler Architektur Zürich/Berlin/Cologne/Nyon
- > Ute Schneider, Architektin, KCAP, Zürich/Rotterdam
- > Ursula Hürzeler, Architektin, Rahbaran Hürzeler Architekten, Basel
- > Harry Gugger, Architekt, Harry Gugger Studio, Basel
- > Alice Hollenstein, Urban Psychology GmbH, Zürich
- > Massimo Fontana, Landschaftsarchitekt, Basel
- > Charlotte Truwant, Architektin, Truwant + Rodet GmbH, Basel (Ersatz)
- > Alar Jost, beyond BIM (Digitale Begleitung)
- > Jan Kaufmann, beyond BIM (Digitale Begleitung)
- > Stephan Glutz, Glaser Saxer Keller AG (Verkehr und Mobilität)
- > Jörg Lamster, Durable Planung und Beratung GmbH (Nachhaltigkeit und SNBS)
- > Markus Schneider, Preisig AG (Infrastruktur)
- > Thomas Leutenegger, EBP Schweiz AG (Störfall/NIS)
- > Judith Hauenstein, EBP Schweiz AG (Störfall/NIS)
- > Peter Locher, EBP Schweiz AG (Störfall/NIS)
- > Franziska Lindström, EBP Schweiz AG (Störfall/NIS)

Expertinnen und Experten (nicht stimmberechtigt)

- > Dominic Wyler, Amt für Öffentlichkeit Verkehr Basel
- > Maerki Oliver, SBB AG Infrastruktur
- > Huber Thomas, SBB AG Infrastruktur
- > Simon Dürrenberger, AAGL / Busbetrieb Auto BUS AG
- > Roman Weder, PBK AG (Bauökonomie)
- > Marco Bachmann, EBP Schweiz AG (Fassadenplanung)
- > Julia Armbruster, Kopitsis Bauphysik AG (Lärm)
- > Manuel Hutter, Kontur Projektmanagement AG, Bern (Verfahrensbegleitung)
- > Katja Bächtold, Kontur Projektmanagement AG, Bern (Verfahrensbegleitung)

3.3 Teilnahmeberechtigung und Teambildung

Die Teilnahme an der Präqualifikation stand 22 regionalen, nationalen und internationalen Architekturbüros offen (Präqualifikation auf Einladung). Die Zusammensetzung der im Rahmen der Präqualifikation für den darauffolgenden Projektwettbewerb zu bildenden Planungsteams hatte zwingend folgende Kernkompetenzen / Fachrichtungen zu umfassen:

- > Architektur / Städtebau
- > Landschaftsarchitektur
- > Bauingenieurwesen
- > Verkehrsplanung

Die Bildung von Arbeitsgemeinschaften war zulässig. Der Beizug eines Landschaftsarchitekturbüros, eines Bauingenieurbüros und eines Verkehrsplanungsbüros war zwingend vorgegeben. Mehrfachbeteiligungen der Landschaftsarchitekturbüros waren nicht zulässig. Mehrfachbeteiligungen der Bauingenieurbüros und Verkehrsplanungsbüros waren aufgrund der begrenzten Verfügbarkeit zulässig.

Weitere Fachgebiete sowie Spezialist:innen konnten für die Bearbeitung der Aufgabe im Rahmen des Projektwettbewerbs beigezogen werden. Dies war aber nicht erforderlich. Mehrfachbeteiligungen dieser fakultativ beigezogenen Spezialist:innen waren zulässig.

Die Expertin «Lärm» und der Experte «Nachhaltigkeit und SNBS» standen jedem Team insgesamt je 4.0 Stunden für Besprechungen und / oder für telefonische Auskünfte sowie für einzelne Machbarkeitsprüfungen beratend zur Verfügung.

3.4 Eignungskriterien Präqualifikation

Im Rahmen der Präqualifikation wurde ein Dossier mit einem Kurzbeschrieb der Motivation und des Aufgabenverständnisses sowie Referenzprojekte der zwingenden Fachbereiche verlangt. Voraussetzungen für die Zulassung zur Präqualifikation waren:

- > Fristgerechte und vollständige Abgabe
- > Vollständigkeit der Teambildung

Die zugelassenen Bewerbungen wurden anhand der nachfolgenden Eignungskriterien durch das Preisgericht beurteilt:

- > Motivation, Aufgabenverständnis und Teambildung, 20 %
- > Referenzprojekte Fachbereich Architektur, 30 %
- > Referenzprojekt Fachbereich Landschaftsarchitektur, 20%
- > Referenzprojekt Fachbereich Bauingenieurwesen, 20%
- > Referenzprojekt Fachbereich Verkehrsplanung, 10%

Jedes Kriterium wurde mit einer Notenskala bewertet, wobei die Note 5 als höchste und die Note 0 als tiefste eingesetzt wurde. Die Summe der gewichteten Noten ergab die Wertung. Selektioniert wurden die sechs bestrangierten Teams.

3.5 Beurteilungskriterien Projektwettbewerb

Die Beurteilungskriterien legten aus einer Gesamtsicht heraus Wirkungen bzw. Qualitäten und Defizite der Projekte offen. Das Preisgericht nahm aufgrund der aufgeführten Kriterien im Rahmen seines Ermessens eine Gesamtwertung der eingereichten Wettbewerbsprojekte vor. Die Reihenfolge enthält keine Wertung.

- > Städtebau, Freiraum und Architektur
 - Umsetzung Vorgaben Quartierplan (QP)
 - Verfeinerung städtebauliche Qualität (Körnung, Massstäblichkeit, Eingliederung)
 - Architektonische Qualität (Grundriss/Schnitt, Erscheinungsbild, Materialisierung)
 - Qualität der Freiräume (Zonierung, Organisation, Bepflanzung)
 - Stadträumliche Vernetzung, Raumfolge und Raumqualität
 - Adressbildung, Identität und Atmosphäre
 - Beziehung zwischen Freiräumen, Infrastruktur und Gebäude
 - Erzeugung guter Nachbarschaften und öffentlicher Orte (Sozialraum)
- > Nachhaltigkeit
 - Qualität und Quantität der realisierbaren Flächen
 - Geringe Lebenszyklus- und Unterhaltskosten (Bauten, Infrastruktur und Freiräume)
 - Effizienter Mitteleinsatz (insb. Statik, Konstruktion, Materialisierung) sowie rationelle Realisierungsmöglichkeiten und geeignete Konstruktionsformen
- > Nutzung und Funktionalität
 - Zielerreichung Nachhaltigkeit (SNBS-Gold und 2040 SIA – Effizienzpfad Energie)
 - Einhaltung der Vorgaben von Ina Invest hinsichtlich der Dekarbonisierungsstrategie
 - Einfachheit und Trennbarkeit der Systeme aus Sicht der zukünftigen Wiederverwendung sowie Langlebigkeit der Bausubstanz
 - Positiver Beitrag zum Stadtklima und Schwammstadt
 - Einhaltung der Vorgaben zu Stadtökologie/ Biodiversität (insb. Bepflanzung, Regenwassermanagement)
- > Wirtschaftlichkeit
 - Qualität Umsetzung Nutzungsprofil und Infrastrukturprojekte
 - Eignung für verschiedene Zielgruppen und Nutzungen
 - Nutzungsdurchmischung und -allokation
 - Nutzungsflexibilität und Adaptionfähigkeit
 - Funktionalität der Erschliessung und Infrastruktur für alle Verkehrsträger
 - Betriebliche Funktionalität und Logistik
 - Lösung der Lärm- und Störfallproblematik
 - Einhaltung des Raumprogramms
 - Effizienz Tragstruktur
- > Wirtschaftlichkeit
 - Wirtschaftlichkeit, Markttauglichkeit und hohe Flächeneffizienz
 - Einhaltung Zielkosten

Ablauf Präqualifikation

4.1 Versand Präqualifikationsunterlagen

Es wurden 22 regionale, nationale und internationale Architekturbüros zur Präqualifikation eingeladen. Die Unterlagen zur Präqualifikation wurden am Freitag, 26. April 2024 den eingeladenen Büros elektronisch zugestellt.

ZPF Structure AG, Basel
VIAPLAN AG, Sursee

Jan Kinsbergen Architects Ltd., Zürich (Federführung)

De Molfetta Strode Sagl, Lugano
Dr. Schwartz Consulting AG, Zug
Rapp AG, Münchenstein

4.2 Fragenbeantwortung und Begehung

Im Rahmen der Präqualifikation fand keine Fragenbeantwortung und keine Begehung statt.

Morger Partner Architekten AG, Basel (Federführung)

Bryum GmbH, Basel
Schnetzer Puskas Ingenieure AG, Basel
Rapp AG, Münchenstein

4.3 Vorprüfung

Bis zum Eingabetermin am Montag, 27. Mai 2024, gingen acht Bewerbungen ein. Die Vorprüfung der Bewerbungen erfolgte durch die Verfahrensbegeleitung. Sie umfasste die formelle Prüfung der Eignungskriterien und wurde von der Verfahrensbegeleitung durchgeführt. Die Feststellungen der Vorprüfung wurden dem Preisgericht zur Kenntnis gebracht.

Nissen Wentzlaff Studio AG, Basel (Federführung)

Koeber Landschaftsarchitektur GmbH, Stuttgart DE
ZPF Structure AG, Basel
Rapp AG, Münchenstein

SSA Architekten AG, Basel (Federführung)

Habitat Landschaftsarchitektur KLG, Zürich
ZPF Structure AG, Basel
Rapp AG, Münchenstein

4.4 Beurteilung und Präqualifikationsentscheid

Anlässlich der Präqualifikation vom Donnerstag, 06. Juni 2024, wurden die Bewerbungen durch das Preisgericht eingehend begutachtet und gemäss den definierten Eignungskriterien beurteilt. Aufgrund der Feststellungen der Vorprüfung wurden sämtliche Bewerbungen zur Präqualifikation zugelassen. Das Preisgericht zeigte sich zufrieden mit der Qualität der eingegangenen Bewerbungen. Anhand der Eignungskriterien selektionierte das Preisgericht einstimmig folgende sechs Planungsteams mit der höchsten Punktzahl für den Projektwettbewerb (in alphabetischer Reihenfolge):

Armon Semadeni Architekten GmbH, Zürich
(Federführung)

META Landschaftsarchitektur GmbH, Basel
wh-p Ingenieure AG, Basel
F. Preisig AG, St. Gallen

ARGE Bräunlin Kolb Architekten GmbH, Basel +

Franz und Sue ZT GmbH, Wien AT (Federführung)
YEW LANDSCAPES GmbH, Wien AT

Ablauf Projektwettbewerb

5.1 Versand Wettbewerbsunterlagen

Das Programm und die Unterlagen wurden den Teams am Mittwoch, 19. Juni 2024, per digitaler Plattform zur Verfügung gestellt.

5.2 Startveranstaltung und Begehung

Am Montag, 24. Juni 2024, fand für die Teams eine Startveranstaltung zur Erläuterung der Aufgabe, den gesetzten Rahmenbedingungen sowie zur Erwartungshaltung mit anschliessender Begehung statt.

5.3 Fragenbeantwortungen

Die Teilnehmenden konnten anonym bis Freitag, 28. Juni 2024 bzw. Donnerstag, 22. August 2024 zweimal Fragen zum Wettbewerbsprogramm, zur Aufgabenstellung und den abgegebenen Unterlagen stellen. Die anonymisierte Fragenbeantwortungen durch das Preisgericht erfolgte am Freitag, 12. Juli 2024 bzw. Donnerstag, 22. August 2024 als verbindliche Ergänzung zum Programm.

5.4 Vorprüfung

Die wertungsfreie Vorprüfung erfolgte von Dienstag, 15. Oktober 2024 bis Montag, 18. November 2024. Sie umfasste die formellen Rahmenbedingungen (Fristen, Vollständigkeit, Anonymität) sowie Verstösse gegen die gesetzten Rahmenbedingungen (Erfüllung Wettbewerbsaufgabe, Einhaltung Randbedingungen usw.). Ebenfalls wurde eine vergleichende Kostenschätzung sowie eine qualitative und quantitative Nachhaltigkeitsbeurteilung der Projekte erstellt. Die Vorprüfung erfolgte durch die beteiligten Expert:innen.

Formelle Vorprüfung

Bis zum Eingabeschluss am Montag, 14. Oktober 2024 (Projektdossier inkl. DBM) bzw. am 28. Oktober 2024 (Arbeitsmodell) wurden alle sechs Projektdossiers und Modelle termingerecht und anonym hochgeladen bzw. abgegeben. Sämtliche Projekte waren vollständig, entsprachen den Darstellungsvorgaben sowie der geforderten Datenqualität und liessen entsprechend eine vergleichende Beurteilung zu.

Materielle Vorprüfung

Die Vorprüfung zeigte, dass bei sämtlichen Projekten leichte und schwere Verstösse gegen Programmvorgaben vorlagen. Diese betrafen insbesondere die bau- und planungsrechtlichen Vorgaben des QP, Vorgaben des Nutzungsprofils, Vorgaben im Bereich der Erschliessung und Parkierung sowie der Nachhaltigkeit.

Die Feststellungen der Vorprüfung und die Einschätzungen der Expert:innen wurden dem Preisgericht anlässlich der Beurteilung bekannt gegeben.

5.5 Beurteilung

Die Beurteilung der Projekte fand am Donnerstag, 28. November 2024, statt. Die Beurteilung erfolgte gemäss den im Programm beschriebenen Kriterien. Das Preisgericht nahm aufgrund der im Programm aufgeführten Kriterien im Rahmen seines Ermessens eine Gesamtwertung vor.

Beschlussfähigkeit

Die Beschlussfähigkeit des Preisgerichts war permanent gegeben.

Individuelle Besichtigung und Zulassung zum Informationsrundgang

Vor dem Einstieg in die Beurteilung hatten alle Mitglieder des Preisgerichts im Rahmen einer individuellen Besichtigung die Gelegenheit, sich einen ersten Überblick in sämtliche Projekteingaben an den Bildschirmen zu verschaffen.

Im Anschluss an diese individuelle Begutachtung wurden die Feststellungen der Vorprüfung dem Gremium von den Expert:innen erläutert. Die im Rahmen der Vorprüfung festgestellten Verstösse rechtfertigten aus Sicht des Preisgerichts keinen unmittelbaren Ausschluss eines Projekts. Das Preisgericht beschloss, diese Verstösse während des gemeinsamen Informationsrundgangs vor den Projekten vertieft zu diskutieren.

Informationsrundgang im Plenum und Zulassung zur Beurteilung

Im Anschluss an die individuelle Begutachtung der einzelnen Projekte und der Vorstellung der Feststellungen der Vorprüfung wurde ein Informationsrundgang im Plenum durchgeführt. Dabei wurden die einzelnen Projekte von einem Mitglied des Fachpreisgerichtes vorgestellt und durch Beiträge der Expert:innen ergänzt. Dabei wurden auch die im Rahmen der Vorprüfung festgestellten Verstösse eingehend besprochen. Die im Rahmen der Vorprüfung festgestellten Verstösse rechtfertigten aus Sicht des Preisgerichtes keinen Ausschluss von der Rangierung und / oder Beurteilung, da keines der Teams durch die festgestellten Verstösse einen wesentlichen Vorteil erwirkte oder diese als korrigierbar beurteilt wurden. Die Verstösse flossen jedoch in die Beurteilung ein. Der Vorprüfungsbericht wurde genehmigt und verdankt.

1. Rundgang

Im 1. Rundgang wurden im Plenum alle Projekteingaben für den Baubereich C1 sowie den Bahnhofspatz mit Bushof eingehend besprochen und anhand der festgelegten Kriterien aus einer ganzheitlichen Sicht beurteilt. Das Preisgericht beschloss einstimmig, folgende Projekteingaben ausscheiden zu lassen:

Nr.	Kennwort
01	Ein grünes Haus
02	Casa die Città
05	Victorinox

Die ausgeschiedenen Projektvorschläge vermögen insbesondere aufgrund von Mängeln bezüglich der gewählten Typologie und Ausdruck der Baukörper und Freiräume, der Umsetzung des komplexen und vielschichtigen Nutzungsprofils sowie der Anforderungen der multimodalen Mobilitätsdrehscheibe sowie Defizite hinsichtlich Wirtschaftlichkeit und / oder Nachhaltigkeit, trotz teilweiser interessanter Ansätze, im Quervergleich nicht zu überzeugen.

2. Rundgang

Im 2. Rundgang wurden alle verbliebenen Projekte einer vertieften Beurteilung im Quervergleich unterzogen und gegeneinander abgewogen. Dabei

beschloss das Preisgericht einstimmig, die folgenden Projekteingaben nicht weiter zu prüfen:

Nr.	Kennwort
04	JOULE

Diese Projekteingabe wird der Aufgabenstellung in den wesentlichen Punkten gerecht und zeugt von einer vertieften Auseinandersetzung mit der gestellten Aufgabe. Sie weist in verschiedenen Aspekten gute Lösungsansätze auf, überzeugt jedoch in der gesamtheitlichen Betrachtung vor allem aufgrund der festgestellten Diskrepanz zwischen äusserer Erscheinung und innerer Struktur sowie Organisation des Hochbaus den gestellten Anforderungen im Quervergleich weniger stark.

Engere Wahl

Aufgrund der Ausscheidungen in den beiden vorangegangenen Rundgängen verblieben folgende zwei Projekte in der engeren Wahl:

Nr.	Kennwort
03	BELLA
06	ESNFEN

In der weitergehenden Bewertung der zwei verbleibenden Projekte im Plenum wurden schwergewichtig deren Charakter und Ausdruck, deren Beitrag zur Quartierentwicklung Bredella, deren Zielerreichung bezüglich Nachhaltigkeit und wirtschaftlicher Tragbarkeit sowie die Qualität der Umsetzung des Nutzungsprofils sowie der Vorgaben hinsichtlich der Infrastrukturprojekte der Mobilitätsdrehscheibe vertieft diskutiert. Auf Basis der intensiven Diskussionen im Plenum und in Abwägung aller Beurteilungskriterien beschloss das Preisgericht einstimmig, das Projekt:

Nr.	Kennwort
06	ESNFEN

zur Weiterbearbeitung und Ausführung gemäss den Programmbestimmungen zu empfehlen. Es überzeugte insbesondere durch seine klare städtebauliche Setzung; die Gestalt und Organisation der Infrastruktur und Freiräume; seine Effizienz und Weiterentwicklungsfähigkeit sowie die gekonnte Umsetzung der Vorgaben des QP und des herausfordernden Nutzungsprofils (insb. auf Stadtebene). Insgesamt stellt das Projekt eine belastbare und qualitätsversprechende Grundlage für die

Weiterbearbeitung in den Phasen Projektierung und Realisierung dar.

Kontrollrundgang

Im Zuge eines Kontrollrundgangs wurden alle Projekteingaben einer nochmaligen Durchsicht unterzogen und der Entscheid des Preisgerichts reflektiert. Dabei beschloss das Preisgericht einstimmig, keine Änderungen vorzunehmen.

Rangierung und Entschädigung

Für den Projektwettbewerb stand dem Preisgericht insgesamt ein Betrag von CHF 216'000.00 (inkl. MWST) zur Verfügung. Das Preisgericht hat bereits bei der Programmgenehmigung beschlossen, auf die Klassierung und Zusprechung von Preisen zu verzichten und stattdessen jedem zur Beurteilung zugelassenen Team eine fixe Entschädigung von CHF 36'000.00 (inkl. MWST) zuzusprechen.

Das Preisgericht beschloss weiter einstimmig folgende Rangierung:

Rang	Nr.	Kennwort
1. Rang	06	ESNFEN
2. Rang	03	BELLA
3. Rang	04	JOULE

Couvertöffnung

Nach der Rangierung und der Formulierung der Empfehlungen für die Weiterbearbeitung der siegreichen Projekteingabe ermittelte das Preisgericht mit der Couvertöffnung folgende Projektverfassende:

Nr.	Kennwort / Verfasser:innen
01	Ein grünes Haus / Jan Kinsbergen Architects Ltd., Zürich (Federführung) De Molfetta Strode Sagl, Lugano Dr. Schwartz Consulting AG, Zug Rapp AG, Münchenstein
02	Casa di Città / Nissen Wentzlaff Studio AG, Basel (Federführung) Koeber Landschaftsarchitektur GmbH, Stuttgart DE ZPF Structure AG, Basel Rapp AG, Münchenstein

03	BELLA/ Morger Partner Architekten AG, Basel (Federführung) Bryum GmbH, Basel Schnetzer Puskas Ingenieure AG, Basel Rapp AG, Münchenstein
04	JOULE/ Armon Semadeni Architekten GmbH, Zürich (Federführung) META Landschaftsarchitektur GmbH, Basel wh-p Ingenieure AG, Basel F. Preisig AG, St. Gallen
05	Victorinox/ SSA Architekten AG, Basel (Federführung) Habitat Landschaftsarchitektur KLG, Zürich ZPF Structure AG, Basel Rapp AG, Münchenstein
06	ESNFEN/ ARGE Bräunlin Kolb Architekten GmbH, Basel + Franz und Sue ZT GmbH, Wien AT (Federführung) YEWOLANDSCAPES GmbH, Wien AT ZPF Structure AG, Basel VIAPLAN AG, Sursee

Würdigung und Empfehlung des Preisgerichts

6.1 Empfehlung des Preisgerichts

Das Preisgericht empfiehlt der Veranstalterin einstimmig, die Verfasser:innen des erst rangierten Projekts (ARGE Bräunlin Kolb Architekten GmbH, Basel + Franz und Sue ZT GmbH, Wien; YEWOLANDSCAPES GmbH, Wien; ZPF Structure AG, Basel; VIAPLAN AG, Sursee) mit der Weiterbearbeitung und Ausführung des Projekts gemäss Programmbestimmungen zu beauftragen.

Bei der Weiterbearbeitung sind die im Projektbeschrieb des Preisgerichts enthaltenen sowie die nachfolgend aufgeführten Punkte zu beachten respektive vertieft zu bearbeiten:

- > Die Bautypologie und das gezeigte Repertoire an Gestaltungselementen sowie Nutzungs- und Grundrissmodulationen bieten qualitätsversprechende Ansätze hinsichtlich der Weiterbearbeitung. Der Ausdruck der Fassade und deren Wertigkeit vermögen so jedoch noch nicht zu überzeugen. Es gilt, die gestalterische Ausarbeitung der Fassaden von Sockel und Turm im Kontext der jeweiligen Nutzungsprogrammierung zwingend zu vertiefen und zu schärfen. Dabei interessieren insbesondere Tektonik, Porosität, Gliederung und Ausdruck der Fassaden von Sockel zu Turm, die Ausformulierung und Lage des Überganges von Sockel und Turm sowie übergeordnet die Etablierung einer ortsspezifischeren, wohnlicheren Identität, welche das Hochhaus stärker in Pratteln verankert und ein Gefühl von «Zuhause sein» ausstrahlt.
- > Während die funktionale und räumliche Grundkonzeption des Bushofes und der Umgebung – ausgehend vom QP und Machbarkeitsstudien – mit den georteten räumlichen, funktionalen und stadtklimatischen Potenzialen überzeugt, wirkt die Gestaltung insgesamt noch zu wenig präzise und spezifisch. Entsprechend gilt es, Gestaltung und Bepflanzung sowie Art und Umfang der Bushofdächer zu überarbeiten. Zudem sollen die Zweckmässigkeit und Machbarkeit von Baumpflanzungen im Haltestellenbereich validiert werden.
- > Weiter ist in Zusammenarbeit mit der Veranstalterin und der Investorin in der Weiterbearbeitung zwingend ein besonderer Fokus auf die Sicherstellung der wirtschaftlichen Tragbarkeit in Erstellung und Betrieb zu legen (bspw. Erhöhung Flächeneffizienz und Ertragsflächen, Optimierung Untergeschosse, Adressierung, Grösse und Nutzbarkeit Atrium, Vertikalerschliessungen/Kerne; Validierung Tragwerks-, Fassaden- und Deckensysteme). Die räumliche Verknüpfung von Stadtraum und Gebäude in Form des vorgeschlagenen kaskadenartigen Atriums bildet einen wichtigen konzeptionellen Beitrag und soll in der Weiterbearbeitung beibehalten werden. Dabei ist bei der Erschliessung noch stärker auf informelle Begegnungsmöglichkeiten zu achten.
- > Die gesteckten hohen Nachhaltigkeitsziele stellen (wie bei allen Projektbeiträgen) aufgrund des dem QP eingeschriebenen Städtebaus eine besondere Herausforderung dar. In Zusammenarbeit mit der Veranstalterin und der Investorin ist die Arbeit an der Umsetzung der formulierten hohen Ambitionen fortzusetzen (insb. Reduktion CO₂-Fussabdruck in Erstellung; Erhöhung Nutzungsflexibilität), um insgesamt ein Optimum für den Standort und das Projekt zu erreichen.
- > Die Weiterbearbeitung der Mobilitätsdreh-scheibe mit den zugehörigen öffentlichen Infrastrukturanlagen (Bahnhofplatz mit Bushof; Anpassung PU, PU-Halle; Velounterführung mit Rampe Nord und Süd; B+R-Anlage; P+R-Anlage) ist unter Berücksichtigung der SBB-Interessenslinie mit den zuständigen kommunalen und kantonalen Stellen sowie den betroffenen Verkehrsbetrieben einschliesslich der SBB eng abzustimmen. Dabei ist die geortete Qualität des Projekts, einen attraktiven und in seiner Dimension ausgewogenen Bahnhofplatz vor dem Gebäude als auch zum Gleisbereich anzubieten, zu erhalten. Dies gilt auch für dessen gekonnte Erweiterung mittels der Gleispromenade Richtung Westen und deren Anbindung an das tiefer liegende Stadtniveau am Kreisverkehr.
- > Um die Qualität bei der Weiterentwicklung des Siegerprojektes zu gewährleisten und wesentliche konzeptionelle Fragestellungen zu bearbeiten, wird direkt im Anschluss an den Wettbewerb ein Werkstattverfahren unter Bezug einer Delegation des (Fach-)Preisgerichts durchgeführt. Nach Abschluss des Werkstattverfahrens wird die Qualitätssicherung in den weiteren Planungsschritten durch den gemäss QP vorgeschriebenen Qualitätsbeirat sichergestellt.

6.2 Würdigung des Preisgerichts

Das Preisgericht, die Gemeinde, die Investorin und die Veranstalterin sind überzeugt, dass sich die Durchführung des digitalen Projektwettbewerbs gelohnt hat. Der Wettbewerb hat eine hohe Qualität der Projekte gefördert und belastbare Antworten auf die komplexe Aufgabenstellung des Baubereiches C1 mit Hochhaus sowie den künftigen neuen Bahnhofplatz Nord geliefert. Das Verfahren hat bestätigt, dass die umfangreichen planerischen Vorarbeiten (Masterplanung, Machbarkeitsstudien) und der QP belastbare und qualitätsfördernde Grundlagen für die Transformation des heutigen Industriareals in einen gemischtgenutzten Stadtbaustein sind. Es wird jedoch festgehalten, dass die «Leistungsgrenze» eines anonymen Projektwettbewerbs aufgrund der Komplexität der Aufgabe und der Vielzahl an Vorgaben fast erreicht wurde und für sämtliche Teams grosse Herausforderungen bot. Das Preisgericht schätzte die hohe Qualität und Vielfalt sowie die hohe Detaillierung der Beiträge aller Teams umso mehr. Sämtlichen

teilnehmenden Teams gebührt für die Abgabe ihrer Beiträge und die intensive Auseinandersetzung mit der Aufgabe sowie den Mut, sich auf die digitale Durchführung einzulassen, entsprechend einen sehr grossen Dank.

Mit dem siegreichen Projekt der ARGE Bräunlin Kolb Architekten GmbH und Franz und Sue ZT GmbH und YEWO LANDSCAPES GmbH, ZPF Structure AG und VIAPLAN AG konnte – vorbehaltlich einer sorgfältigen Weiterbearbeitung und Umsetzung – aus Sicht des Preisgerichtes ein hervorragender Projektbeitrag gefunden werden, welcher die Vorgaben aus Masterplan und QP sowie die Areal-Vision und das vielschichtige Nutzungsprofil des Baufeldes städtebaulich, landschafts- und sozialraumplanerisch sowie betrieblich-funktional überzeugend umsetzt. Damit konnte eine belastbare Grundlage für eine erfolgversprechende und qualitätsvolle Projektierung und Realisierung des Hochhauses und des künftigen Bahnhofplatzes Nord geschaffen werden.



Abb. 5 - Jurierung

Genehmigung

Vom Preisgericht und der Veranstalterin genehmigt:

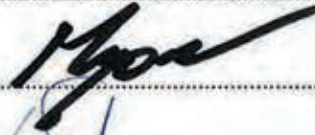
Zürich, 03. Februar 2025

07

Marc Pointet



Marc Lyon



Lorenz Textor



Katja Lässer



Stephan Burgunder



Dirk Lohaus



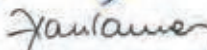
Philipp Schoch



Jonas Häne



Jan Tanner



Barbara Holzer



Ute Schneider



Ursula Hürzeler



Harry Gugger



Alice Hollenstein



Massimo Fontana



Charlotte Truwant



Projektbeschriebe





ESNFEN

1. RANG / EMPFEHLUNG ZUR WEITERBEARBEITUNG

Architektur / Federführung

ARGE Bräunlin Kolb Architekten GmbH, Basel &
Franz und Sue ZT GmbH, Wien
Burgfelderstrasse 211
4055 Basel

Robert Bräunlin, Andrea Wagner, Harald Höller,
Wolfgang Fischer, Elisabeth Nobl,
Ella Charlotte Schade, Edin Hadzovic, Friedrich
Körner, Lukas Kroboth, Asmir Mehic

Landschaftsarchitektur

YEWOLANDSCAPES GmbH
Ernst-Melchior-Gasse 11/1/G1
1020 Wien

Daniel Hochstaffl, Nikola Chromeckova,
Francesca Colombo

Bauingenieurwesen

ZPF Structure AG
Kohlenberggasse 1
4051 Basel

Tobias Huber, Tillmann Nicodemus

Verkehrsplanung

VIAPLAN AG
Centralstrasse 34
6210 Sursee

Lea Oberholzer, Dominik Erni

Projektbeschreibung

Das Projekt «ESNFEN» besteht aus zwei klaren und einfachen monolithischen Volumen, dessen städtebauliche Setzung aus den Vorgaben des QP entwickelt wurde. Die Bushaltekanten werden diagonal angeordnet, so dass ein erweiterter Vorplatz mit hoher Aufenthaltsqualität entsteht. Mit grosser Sorgfalt und Präzision werden die öffentlichen Räume aktiviert und damit gekonnt eine attraktive räumliche Verknüpfung von Stadtraum und Gebäude geschaffen. Diese Sorgfalt zeigt sich einerseits im 1. UG/Stadtebene -1, wo der Raum für Manöver reduziert und kompakt organisiert wird. Das Resultat sind zur Fassade orientierte, vermietbare Gewerbeflächen, die den nordwestlichen Bereich entlang der Strasse hin zum Kreisel aktivieren und somit intelligent auf das geplante, gegenüberliegende Projekt reagieren. Der durch die diagonale Anordnung der Bushaltekanten vergrösserte Vorplatz vermag als Gegenstück zum bestehenden Bahnhofplatz im Süden agieren. Er verbindet die beiden Stadtteile und bietet den Bewohner:innen sowie Nutzer:innen einen sicheren Ort der Begegnung und des Austauschs. Vom Vorplatz aus sind die verschiedenen Ebenen des Sockels und die kommerziellen Programme direkt über ein grosszügiges, vier Etagen umfassendes vertikales Atrium zugänglich. Dieses Atrium dient zur internen Orientierung, unterstützt die Adressbildung und fungiert als identitätsstiftendes Element des Projekts. Die nördlichen Haupterschliessungen der Wohnungen sowie des Hotels sind nachvollziehbar. Es wird jedoch diskutiert, ob die Zugänge zu Hotel und Apartments in das Atrium verlegt werden sollten, um die Erschliessungsorganisation zu vereinfachen und die Begegnung zu fördern. Kritisch hinterfragt wird zudem die Platzierung von Serviceaufzügen in diesem repräsentativen Bereich. Das Sockelgeschoss zeichnet sich durch eine mineralische, teils kontrovers diskutierte Materialität aus, die im Kontrast zum verglasten Leichtbauhochhaus (ab 6. OG) steht. Die Gestaltung der Fassade des Hochhauses wurde intensiv diskutiert: Die verglaste Leichtbaufassade wirkt noch zu generisch und bildet das Konzept des in den vielfältigen Nutzungen dargestellten vielgestaltigen «Vertical Village» noch nicht ausreichend ab. Ab den Wohngeschossen scheint die Fassade auch nicht mehr mit den Grundrissen übereinzustimmen. Dem Gebäudeensemble fehlt ein identitätsstiftender architektonischer Ausdruck, der das Projekt stärker in Pratteln verankern könnte. Das Preisgericht sieht jedoch das Potenzial, die Fassaden entsprechend zu überarbeiten, diese «zu aktivieren» und

spezifisch für den Ort und die geplanten Nutzungen weiterzuentwickeln.

Aus der diagonalen Anordnung der Bushaltekanten und der Platzierung der Taxi- und K+R-Plätze an der neuen Bahnhofstrasse resultiert viel Raum im südlichen Bereich des Platzes, der sinnigerweise als «Ankunftsplatz» bezeichnet und auch so gut genutzt werden kann. Weiter antizipiert die gewählte Anordnung der Langsamverkehrsachse entlang der Gleise sowie der Aufgänge die längerfristigen Entwicklungsabsichten der SBB gekonnt. Der wasserdurchlässige Belag, Grünflächen und locker gestreute Bäume bilden die Basis für einen atmosphärischen und stadtklimatisch angenehmen Raum. Organisch geformte Dächer erstrecken sich über den gesamten Platz. Durch Öffnungen in den Dächern ragen Bäume in die Höhe und bilden so eine weitere räumliche Qualität. Der Vorschlag hat durchaus das Potential zu einem atmosphärischen, eigenständigen und identitätsbildenden Ort. Allerdings wirkt die Gestaltung noch zu wenig präzise und spezifisch, ja teils etwas aufgesetzt. Des Weiteren wird vermutet, dass die Bäume auf den Haltekanten betrieblich kaum zu realisieren sind, da sie die Ein- und Aussteigebereiche beeinträchtigen.

Ein einzelner, kompakter Kern erschliesst das gesamte Gebäude auf effiziente Weise. Die gewerblichen Nutzungen gruppieren sich um das Atrium, welches sich über vier Geschosse bis zu den Terrassen auf dem 4. und 5. OG. erstreckt. Der gesamte Sockel ist durch eine Abfolge von Treppen miteinander verbunden. Auf jeder Ebene entsteht ein Podest, das Zugang zu den Geschäftsräumen bietet und flexibel genutzt werden kann. Die Vielfalt der Nutzungsmöglichkeiten innerhalb des offenen Raums ist überzeugend. Die beiden versetzten Aussenterrassen im 4. und 5. Obergeschoss schaffen durch ihre räumliche Trennung ein vielseitiges Aufenthaltsangebot und ermöglichen eine nutzungsspezifische Organisation. Der Grundriss des Hotels ist atypisch. Der Charakter und die Grosszügigkeit der Verkehrsflächen, welche sich zwischen Kern und Zimmern ausdehnen, überzeugen. Die so entstehende Erschliessungsgalerie ist auf einigen Ebenen nach Westen geöffnet und wird so mit Tageslicht versorgt. Auf anderen Etagen sorgen Unterbrechungen in der Abfolge der Zimmer für zusätzliches Tageslicht. Jedes Hotelzimmer verfügt über einen relativ versteckten und somit privaten Eingang. Die gewählte Lärmschutzlösung für die Belüftung der Hotelzimmer entspricht durch die

Abmessungen erst bedingt den Vorgaben der Fachstelle an ein Lüften in einer Pufferzone. Die Wohnungen sind wesentlich effizienter gestaltet als das Hotel und weisen ein angemessenes Verhältnis zwischen Nutz- und Verkehrsfläche auf. Kritisiert wird jedoch die Ausgestaltung der Korridorflächen. Der vorgeschlagene Grundriss wirkt teils noch zu beengt und es fehlt an Begegnungsqualität, um dem Konzept des «Vertical Village» noch stärker gerecht zu werden. Eine vergleichbar ähnlich hohe Aufmerksamkeit wie bei den Hotelbereichen ist auch hier wünschenswert. Die bodentiefen Fenster für die Wohnnutzung sowie die Nutzbarkeit der Loggien als Folge der gewählten Proportionen werden kontrovers diskutiert. Alternativ wäre es denkbar, an gewissen Stellen mindestens eine tiefe Brüstung als «Schutz» – im Sinne des Wohlbefindens in einem Hochhaus – auszubilden und andere Abmessungen der Loggias zu wählen. Der auf jedem Wohngeschoss vorgeschlagene Gemeinschaftsraum wird als grosszügige Geste anerkannt. Es wird jedoch bezweifelt, dass dieser aufgrund seiner Grösse, die teilweise der Fläche einer Wohnung entspricht, und seiner Lage die richtige Antwort für eine Begegnungszone ist.

Vom Kreis Salinenstrasse gelangt man direkt ins 1. UG mit der Anlieferung sowie den P+R-Plätzen. Die Rampe ins 2. und 3. UG ist zwischen der Anlieferung und der Einstellhalle angeordnet, was potenziell Konflikte bei den Anlieferungs-Rückwärtsmanövern verursachen kann. Der Anlieferungsbereich selbst ist etwas beengt, nicht zuletzt aufgrund der seitlich positionierten Rampe. Die öffentlichen Veloabstellplätze sind entlang des Velotunnels angeordnet und über die gesamte Länge offen. Pendler:innen, die zu den SBB-Perrons möchten, müssen den Velotunnel passieren, dessen Breite durch eine Stützenreihe eingeschränkt ist. Die privaten Veloabstellräume sind durch ein Tor im Bereich der öffentlichen Veloabstellplätze zugänglich.

Das Projekt weist hohe Werte in Geschossfläche und Gebäudevolumen auf. Die kleinere Gebäudehüllenabwicklung führt zudem zu einem positiven Formfaktor zur Geschossfläche. Mit Erstellungskosten der Geschossfläche von unter 3700.-/m², liegt das Projekt tiefer als die anderen Beiträge. Die absoluten Kosten im BKP 2 sind im Durchschnitt. Bei der Effizienzbetrachtung von Nutzfläche zu Geschossfläche liegt das Projekt im Durchschnitt, gehört jedoch bei der Betrachtung der vermietbaren Fläche zu den besten Projekten. Teils kritisch hinterfragt

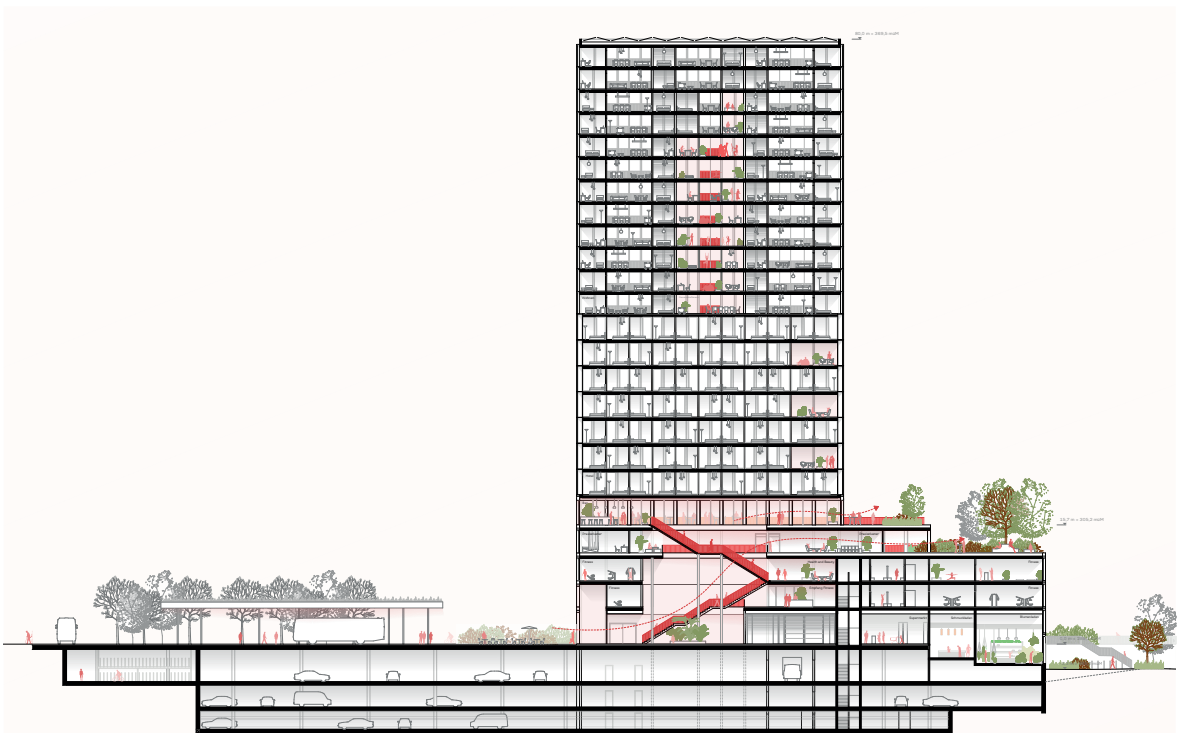
wird jedoch, ob für die Flächen, welche sich entlang der inneren, grossen Verbindungstreppe befinden, die angestrebten Ertragserwartungen vollständig erreicht werden können. Die angestrebten Flächen für die Wohn- und Hotelnutzung sowie die ertragsstarken Flächen für den Grossverteiler wurden leicht unterschritten. Der gewählte kleine Stützenraster ist ein notwendiger Ansatz, um wirtschaftliche punktgestützte CLT-Decken zu erhalten. Die Gesamtkonstruktionshöhe dürfte gegenüber einer Betonflachdecke ca. 10-12 cm dicker sein. Bei der vorliegenden Nutzung und den vorgeschlagenen Anordnungen der Wohnungstrennwände wird der Ansatz der über Nutzungseinheiten durchlaufenden Holzdecken schalltechnisch kritisch betrachtet. Wie von den Verfasser:innen angedeutet, ist zu erwarten, dass der Stabilisierungskern in der Querichtung zu schwach ist. Die erforderlichen zusätzlichen Stabilisierungselemente schränken die Flexibilität allenfalls ein.

Das Projekt erreicht die herausfordernden Nachhaltigkeitsziele ausreichend bis gut. Gemäss SNBS werden das gute Begrünungskonzept, die zahlreichen nicht versiegelten Flächen für die Versickerung und die Tragstruktur mit CLT-Decken positiv bewertet. Kritisch bewertet, werden hingegen die komplexe Ausführung der doppelschaligen Fassade und die geringen Spannweiten, welche für eine spätere Umnutzung nicht ideal sind. Weiter zeigt die Überprüfung des CO₂-Fussabdruckes (Erstellung und Betrieb), dass die Ziele im Bereich der Treibhausgasemissionen im Betrieb erreicht werden. Aufgrund der Sockelstruktur aus Stahlbeton, dem hohen Untergeschossvolumen sowie der vorgefertigten Fassade aus Beton und Aluminium wird das CO₂-Ziel in Erstellung jedoch noch nicht erreicht.

Das Projekt «ESNFEN» schafft eine räumliche Verbindung zwischen Stadtraum und Gebäude und vermag als «Eingangstor» mit grosser Sorgfalt und Präzision den neuen Stadtteil Bredella zu beleben sowie den bestehenden Stadtteil jenseits der Gleise zu verknüpfen – ein «Vertical Village» als urbaner Hotspot für das ganze Areal und die Stadt. Gekonnt erfüllt der Entwurf die Anforderungen der Auslobung und erweitert das Nutzungsspektrum durch flexible und geschickte Raumaufteilungen, die auf verschiedene Bedürfnisse der Nutzer:innen eingehen. Die strukturelle und räumliche Klarheit und seine Effizienz sowie die gekonnte Umsetzung der Vorgaben des Quartierplans sind überzeugend.



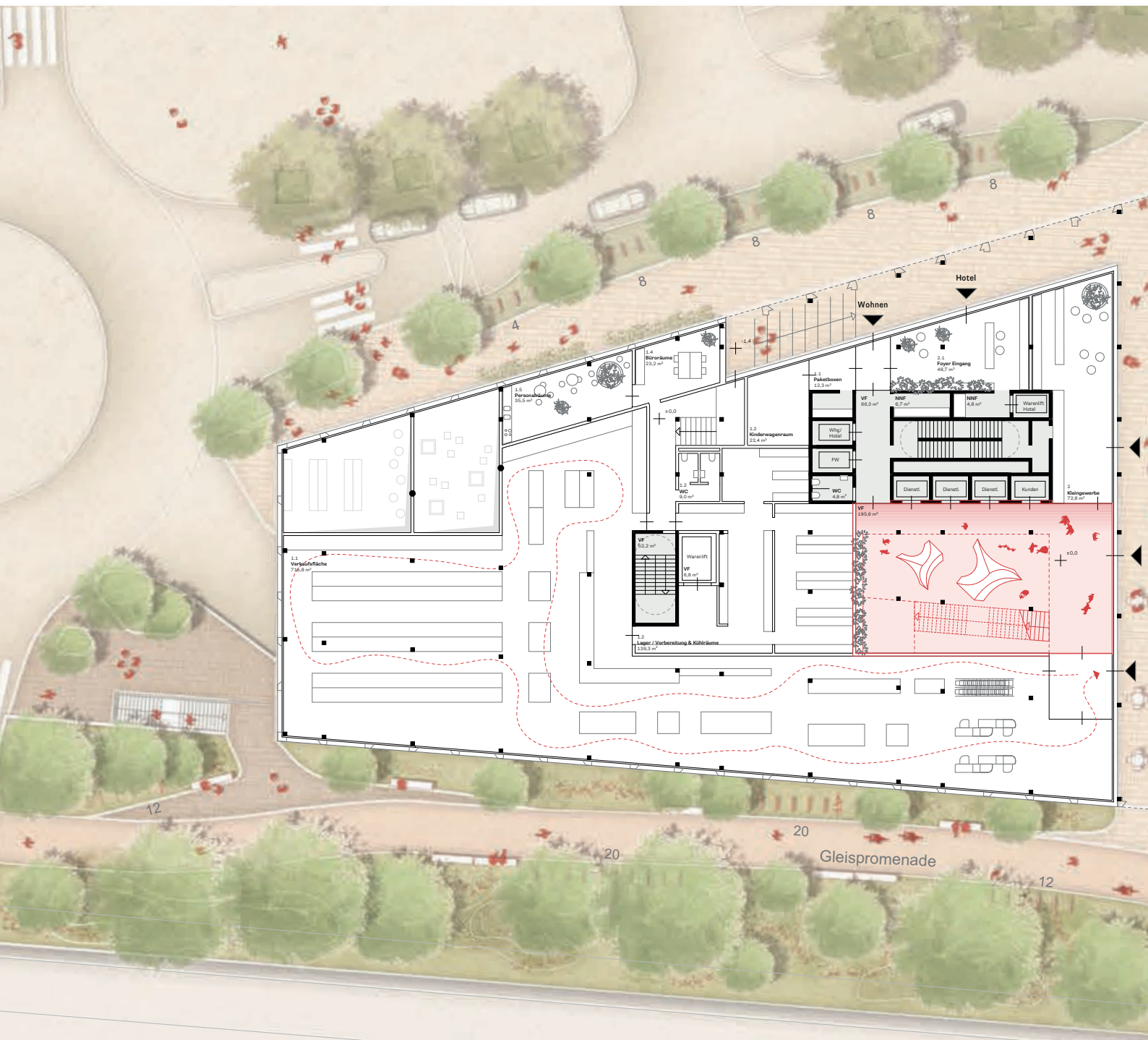
Digitales Modellfoto (Ansicht Süd-Ost)



Schnitt

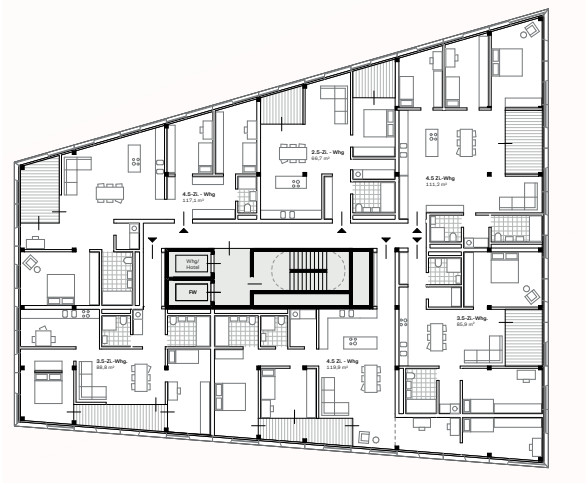


Situationsplan

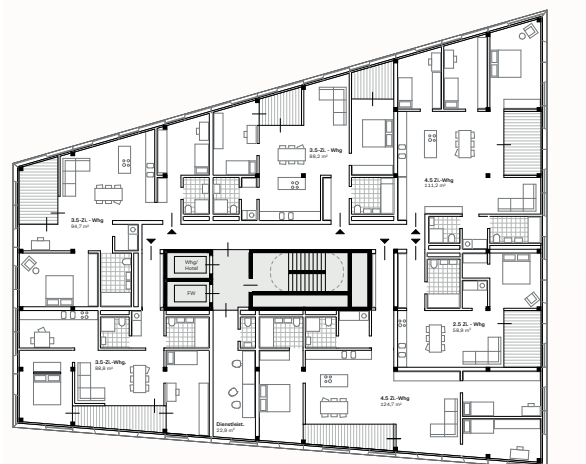


Grundriss EG Situation

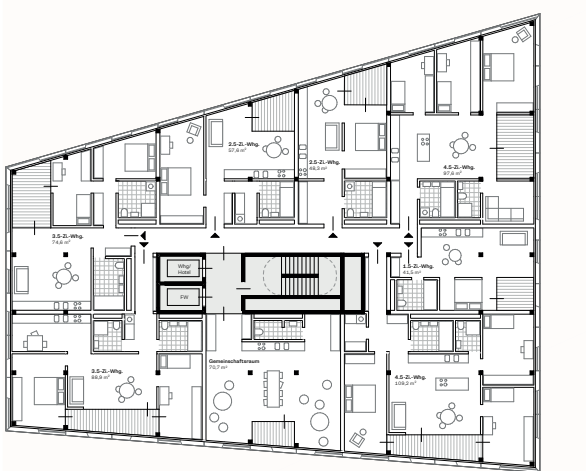




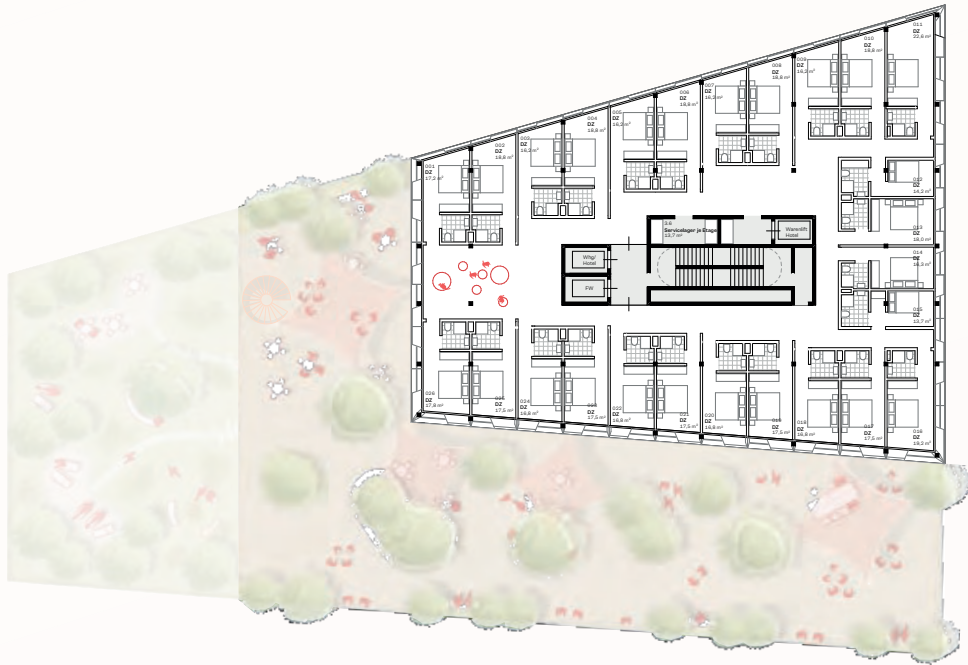
Regelgrundriss 22 - 23. OG - Ambitioniertes Wohnen



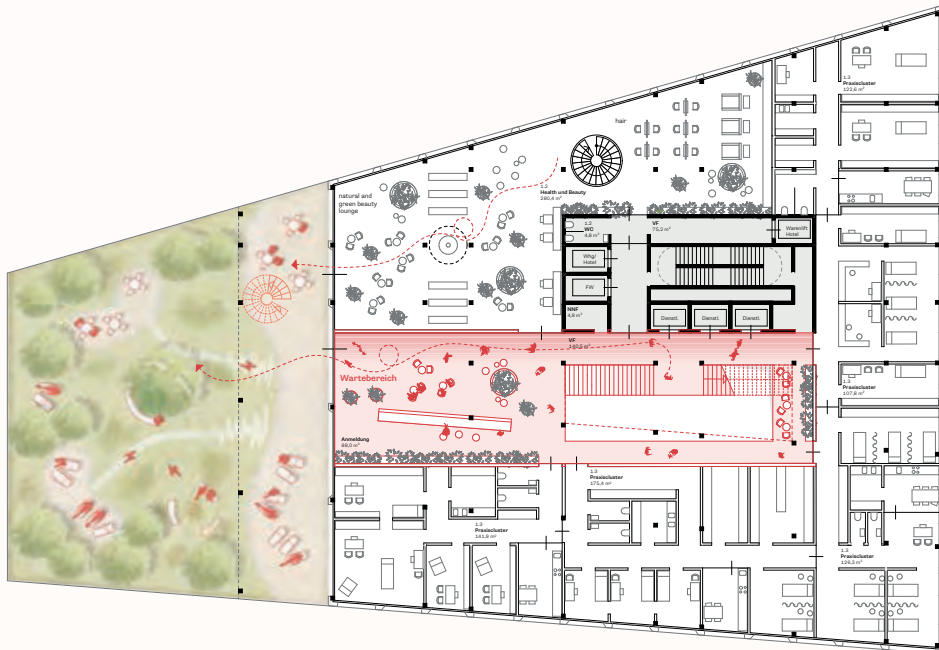
Regelgrundriss 20. - 21. OG - Ambitioniertes Wohnen



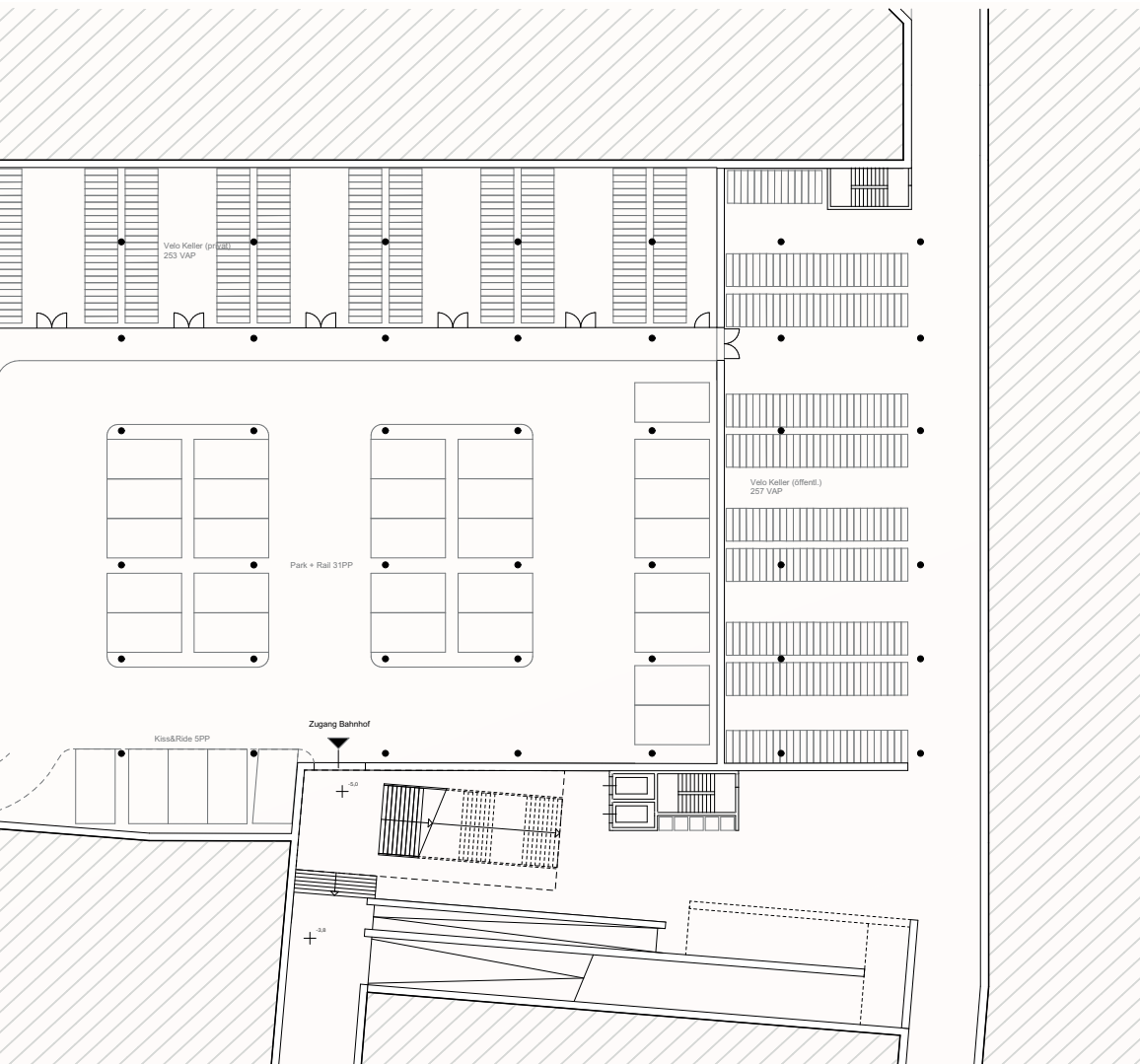
Regelgrundriss 12. - 19. OG - Urbanes Wohnen



Grundriss 5.OG - Hotel



Grundriss 3.OG- Fitnesscenter / Praxiscluster







BELLA

2. RANG

Architektur / Federführung

Morger Partner Architekten AG
Spitalstrasse 8
4056 Basel

Matthias Welp, Martin Klein, Julius Grün, Xuan Wang, Manuel Pflüger, Nan Wu, Edith Mandel, Ferdinand Feldkamp, Nils Nagl, Noah Daum, Elisa Werner

Landschaftsarchitektur

BRYUM GmbH
Breisacherstrasse 89
4057 Basel

Michael Oser, Lena Nesselhauf, Simone Trauner

Bauingenieurwesen

Schnetzer Puskas Ingenieure AG
Aeschenvorstadt 48
4010 Basel

Kevin Rahner, Spyridon Daglas

Verkehrsplanung

Rapp AG
Hochstrasse 100, 4018 Basel
Stefan Schneider, Laurent Reinau

Weitere beteiligte Unternehmen

Transolar Energietechnik GmbH
Curiestrasse 2, 70563 Stuttgart
Christian Oberdorf

Projektbeschreibung

Das Projekt «BELLA» präsentiert sich als horizontal geschichtetes Volumen mit einer ausgeprägten Fuge zwischen Sockel und Turm. Das Sockelvolumen weicht gegen Süden geschossweise zurück und erzeugt eine aufgefächerte, begrünte Fassade. Auch der Turm wird durch umlaufende Brise-Soleil Bänder gegliedert und vermittelt durch diese Schichtung eine angenehme Massstäblichkeit, welche zusätzlich durch die unterschiedlichen Rhythmen der drei gestapelten Nutzungen Gewerbe, Hotel und Wohnen akzentuiert wird. Die Adressierung erfolgt über offene Arkaden, sowohl gegen Norden zur Wohnbebauung wie auch gegen Osten zum Bushof. Die Eingänge sind entsprechend über beide Fassaden verteilt und versprechen eine gute Aktivierung des Erdgeschosses. Zusätzlich wird im Sockel zum Kreisel hin ebenfalls eine öffentliche Nutzung vorgeschlagen. Die statische und konstruktive Konzeption des Turms zielt auf eine hohe Vorfertigung und modulare Bauweise ab. Während der Sockel aus Holz-Beton-Verbunddecken auf Betonstützen besteht, wird der Turm selbst als ein Stahl-Holz-Skelettbau aus Brettspertholzdecken und Stahlbetonträgern vorgeschlagen. Ergänzt wird diese Struktur von einem interessanten modularen Fassadensystem: Die Aussenwände bestehen aus vorgefertigten Holzbauelementen mit einer äusseren Wetterschicht aus PV-Elementen. Die umlaufenden Brise-Soleil Elemente aus Stahl tragen wahlweise PV-Paneele, Balkonplatten oder Pflanztröge. Je nach Situation werden diese Flächen so zu Balkonen, Loggien oder schallgeschützten Wintergärten. Mit einer dreiteiligen Zonierung des Bahnhofsplatzes gelingt es, den hohen und vielfältigen Anforderungen weitestgehend gerecht zu werden. Der Platz wird im Süden und im Norden durch grosskronige Bäume gefasst, was zu einem wohlproportionierten Stadtraum führt. In seiner Mitte spannt sich ein Rhombus-förmiger Warte- und Aufenthaltsbereich auf, der im Uhrzeigersinn von den Bussen angefahren werden kann. Ein Hain aus runden Dächern und Bäumen schafft einen äusserst eigenständigen und atmosphärischen Raum mit einer starken Identität. Die baumbestandenen und mit einem Kiesbelag materialisierten Aufenthaltsflächen leisten zudem einen Beitrag an ein angenehmes Stadtklima. Im Hinblick auf den Verkehr vermag das Projekt aber leider nicht zu überzeugen. So wird insbesondere die Anfahrbarkeit der Haltekanten sowie die Positionierung der Kurzzeitparkplätze unter der Kolonnade, die zu Lasten der Fussgängerführung oder einer möglichen Aussennutzung geht, kritisiert.

Die vorgeschlagene Nutzungsverteilung im Sockel mit Praxen und Fitnessbereich ist gut denkbar. Aufgrund der zwei trapezförmigen Kerne sind die resultierenden Zugangsbereiche teilweise etwas unübersichtlich. Die eingeschnittenen Höfe sind räumlich interessant, aber gleichzeitig auch konditionierend für die Nutzungen und somit einschränkend für die langfristige Flexibilität. Auf dem rückspringenden Sockel im 4. Obergeschoss befindet sich die Lobby und die Gastronomie für das Hotel mit einer grosszügigen Aussenterrasse, eingefasst von fassadenbegleitenden Pflanztrögen. Ein zweiter wichtiger Aussenraum findet sich auf dem 22. Geschoss: hier wird ein Gemeinschaftsraum mit Dachgarten für die Bewohner:innen vorgesehen. Bedauerlicherweise werden zum Thema der Nachbarschaft im Hochhaus keine weiteren Überlegungen oder Angebote gemacht. Die Hotelzimmer werden über das 5.-11. Geschoss in sehr kompakter Manier angeordnet. Vom 12. Bis 22. Geschoss entwickelt sich das Wohnen: Klug übernimmt der Kern die Unregelmässigkeiten der äusseren Form und es werden jeweils 2-3 Wohnungen über einen erweiterten Vorbereich aus dem zentralen Kern erschlossen. Die Wohnungen sind bis auf wenige Ausnahmen nach Westen, Osten und Süden orientiert und insbesondere die Wohnungen an den Gebäudeecken erhalten durch ihre zweiseitige Ausrichtung und gute Grundrissanordnung viel Qualität. Bei den kleinen Wohnungen wird in Form eines inneren Rundgangs ebenfalls viel Grosszügigkeit erzeugt. Alle Wohnungen verfügen über einen Balkon, welcher je nach Ausrichtung zusätzlich durch seitliche Verglasungen geschützt wird. Die Aussenräume sind dennoch stark exponiert und auch nicht sehr tief und können daher nicht restlos überzeugen. Es bestehen zahlreiche Vorbehalte gegenüber dieser Art von Aussenräumen für ein Wohnhochhaus. Mit der Geometrisierung des Bushofes wurde ein unkonventioneller Ansatz mit einer Warteinsel in der Mitte des Platzes statt einzelnen Perrons gewählt. Die Busse fahren von allen Richtungen in alle Richtungen. Leider sind nicht alle Fahrbeziehungen möglich, wenn andere Busse an der Haltekante stehen. Das 1. UG ist direkt vom Kreisel Salinenstrasse erschlossen, wo sich neben den Kultur- und Lageräumen etc. der grosszügige Anlieferungsbereich befindet. Hier manövrieren die Lastenzüge rückwärts an die Anlieferungsrampen und fahren wieder raus. Auch die Zufahrt in die Einstellhalle führt durch diesen Manövrierebereich. Die Parkplätze in der Einstellhalle sind auf sechs Halbgessossen

angeordnet. Die Rampen zwischen den Parkdecks sind jeweils beidseitig der Einstellhalle angeordnet, so dass jeweils über das Halbgesschoss zur nächsten Rampe gefahren wird, um ins nächste Geschoss zu gelangen. Die öffentlichen Veloabstellplätze sind in einem Raum nördlich der Einstellhalle untergebracht, der lediglich durch einen schmalen Zugang erschlossen ist. Der Zugang zu den privaten Veloabstellplätzen erfolgt durch den öffentlichen Veloabstellraum. Der Zugang zu den Perrons ist für alle Pendler nur via Einstellhalle möglich. Insbesondere bezüglich der Velopendler wird dies kritisch hinterfragt. Durch die umlaufend geplante Pufferzone sind keine Fenster mit Immissionsgrenzwertüberschreitung im Bereich Lärm vorhanden. Der Ansatz sorgt für eine gute Lärmoptimierung.

Das Projekt weist unterdurchschnittliche Werte in Geschossfläche und Gebäudevolumen auf. Zusätzlich hat das Projekt im Verhältnis Gebäudehülle zu Geschossfläche einen durchschnittlichen Wert, trotz geringer Gebäudehüllfläche. Das Projekt hat eine der höchsten Kennzahlen Hauptnutzfläche zu Geschossfläche. Mit Erstellungskosten unter 4000.-/m² sowie den absoluten Kosten im BKP 2, liegt das Projekt im Durchschnitt. Das Projekt weist einen hohen Effizienzgrad im Verhältnis von Nutzfläche zu Geschossfläche auf, kann jedoch die geforderten Nutzflächen nicht erreichen. Die ausgewiesenen Flächen weisen eine hohe Qualität und Vermarktbarkeit auf. Insbesondere die Wohnungen treffen die Zielgruppen bestens und entsprechen in ihrer Ausformulierung den Ertragserwartungen. Die ertragsstarken Retailflächen wurden erfüllt, ebenso ist der Grossverteiler direkt via Bahnhofplatz erschlossen. Im Vergleich zu den anderen Projekten weist das Projekt hohe Kosten im Bereich der Fassade auf. Beim Vorschlag für das Tragwerk handelt es sich um eine international typische Stahl-/Holz-Hybridbauweise. Das äusserst leistungsfähige Trägersystem ist versuchsbasiert typengeprüft und patentiert, deshalb wohl genau von einem Hersteller erhältlich. Flächige Holzanwendungen sind aktuell nur mit projektspezifischer Bewilligung seitens der Gebäudeversicherungen möglich. Die Schallübertragung im Geschoss über Wohnungstrennwände ist bei statisch durchlaufender CLT-Platte nicht erfüllt. Dies führt dazu, dass Wohnungstrennwände nur bei den Stahlträgern angeordnet werden können.

Das Projekt erreicht die herausfordernden Nachhaltigkeitsziele im Vergleich gut. Gemäss SNBS werden das starke Wasserrückhaltungs- und

Begrünungskonzepte, die Berücksichtigung des Wurzelraums im Tiefgaragenbereich, die zahlreichen Flächen zur Versickerung, die Tragstruktur aus Holzstützen und -Balken in Kombination mit vorgefertigten Hollow-Core-Decken, die zwei mietbaren Zimmer pro Etage sowie zahlreiche Gemeinschaftsflächen gewürdigt. Kritisch hingegen werden die fehlende Berechnung für vertikale und horizontale Photovoltaik, fehlende Ansätze zur Wiederverwendung von Materialien sowie die begrenzte Fläche für Veloabstellräume betrachtet. Weiter zeigt die Überprüfung des CO₂-Fussabdruckes (Erstellung und Betrieb), dass die Ziele im Bereich der Treibhausgasemissionen in der Erstellung erreicht werden. Aufgrund der Aluminiumfassade und der Sockelstruktur aus Stahlbeton sowie dem hohen Verglasungsanteil vermag das CO₂-Ziel im Betrieb jedoch noch nicht erreicht werden.

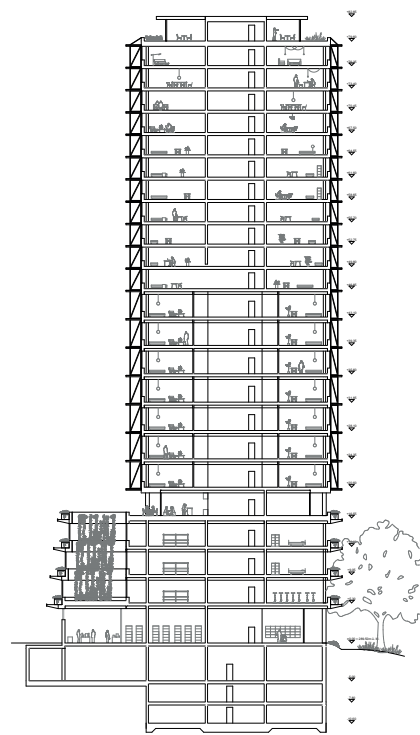
Das Preisgericht würdigt den sehr detailliert ausgearbeiteten Vorschlag und die erreichte Projekttiefe. Der horizontal gestapelte, innerhalb klarer Spielregeln variierende Gebäudekörper zeigt eine für den Ort überzeugende Gliederung und Massstäblichkeit. Das Potenzial der räumlichen Verbindung auf Erdgeschossesebene und die Stärkung der vertikalen Nachbarschaften in Form von räumlichen Beziehungen oder Nutzungsüberlagerungen wird jedoch nicht ausgeschöpft. Die modulare Denkweise verspricht einerseits Varianz, wird aber spätestens bei der Ausbildung der privaten Aussenräume zur unerwünschten Einschränkung.



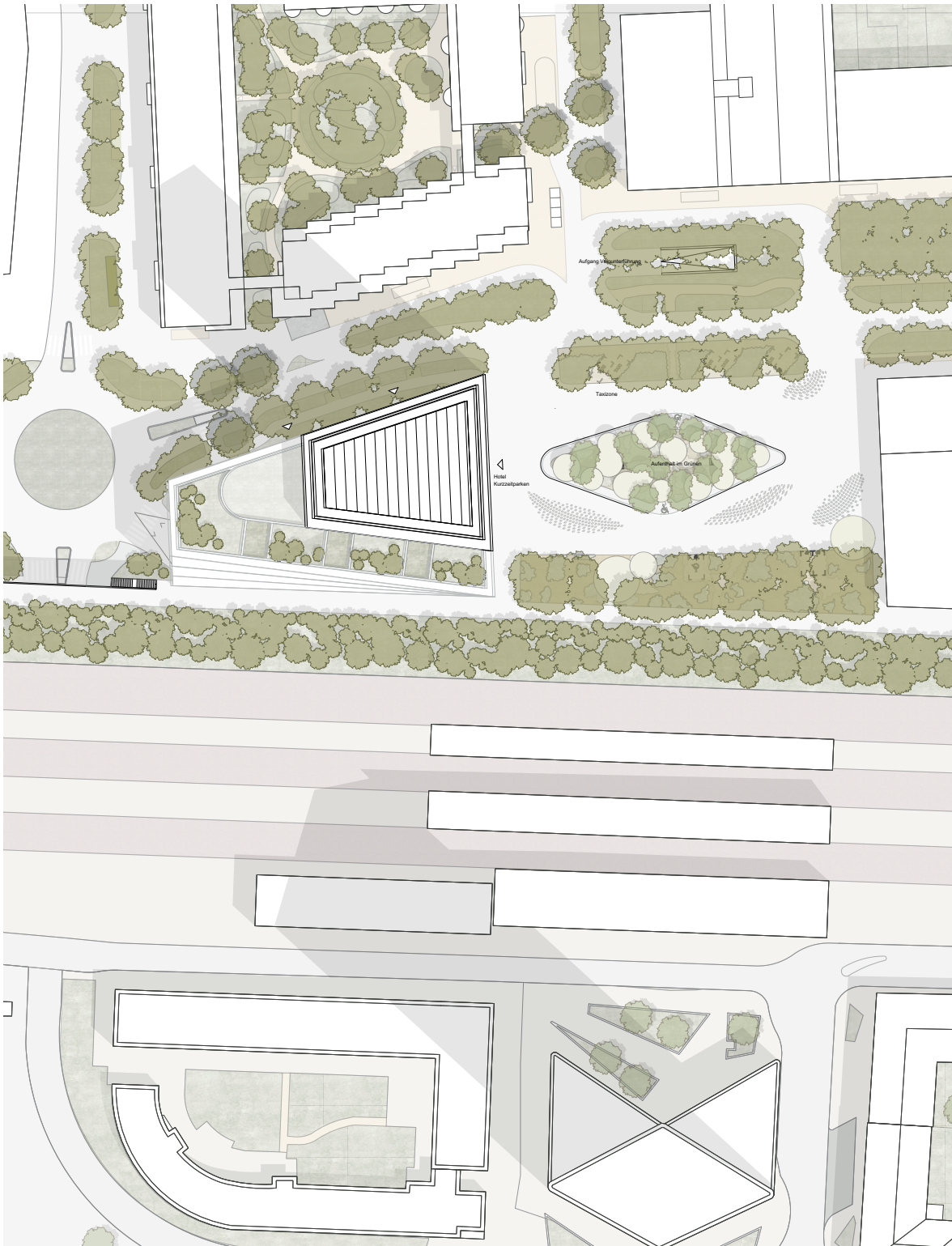
Digitales Modellfoto (Ansicht Süd-Ost)



Visualisierung (Ansicht West)



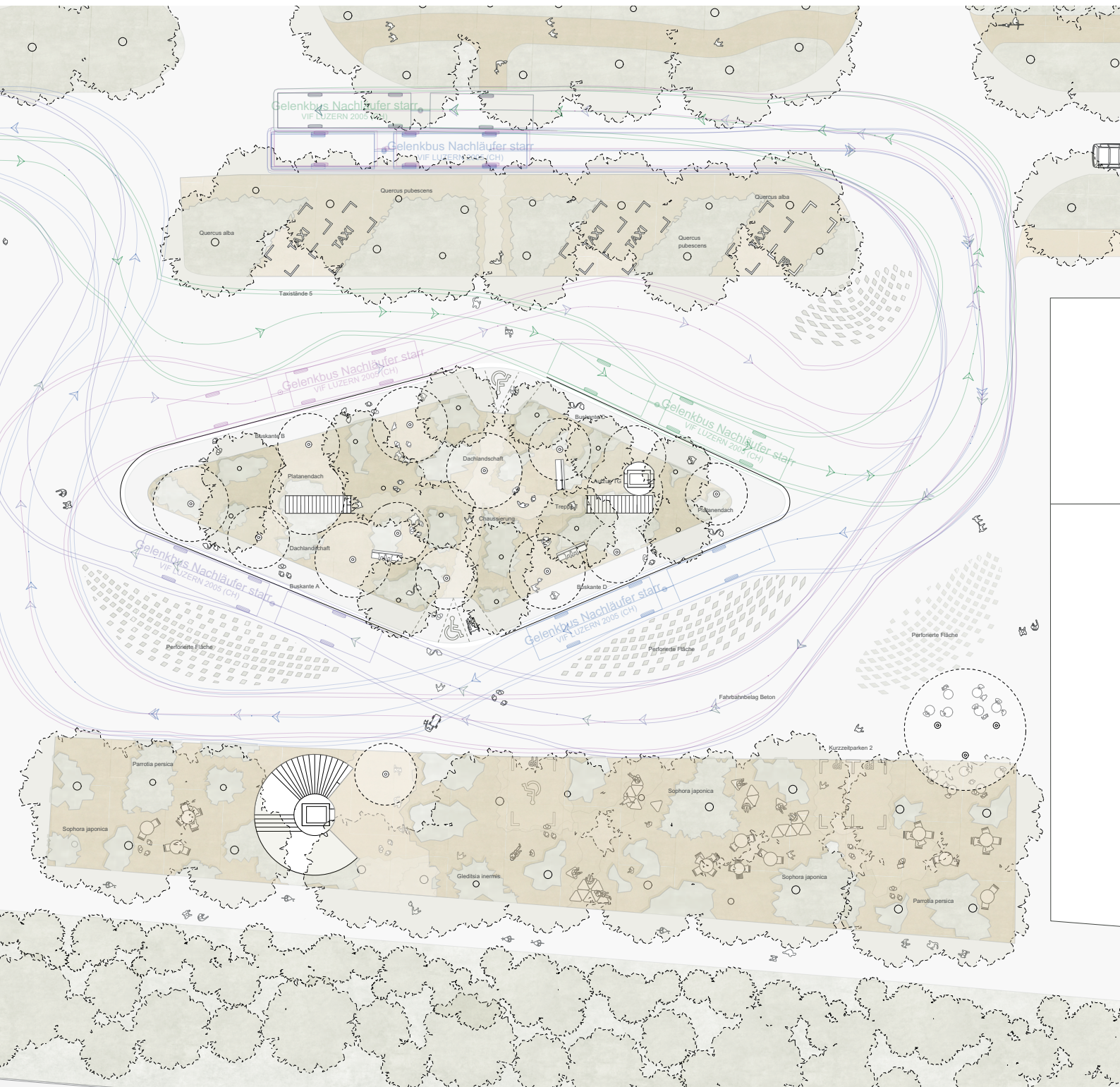
Schnitt

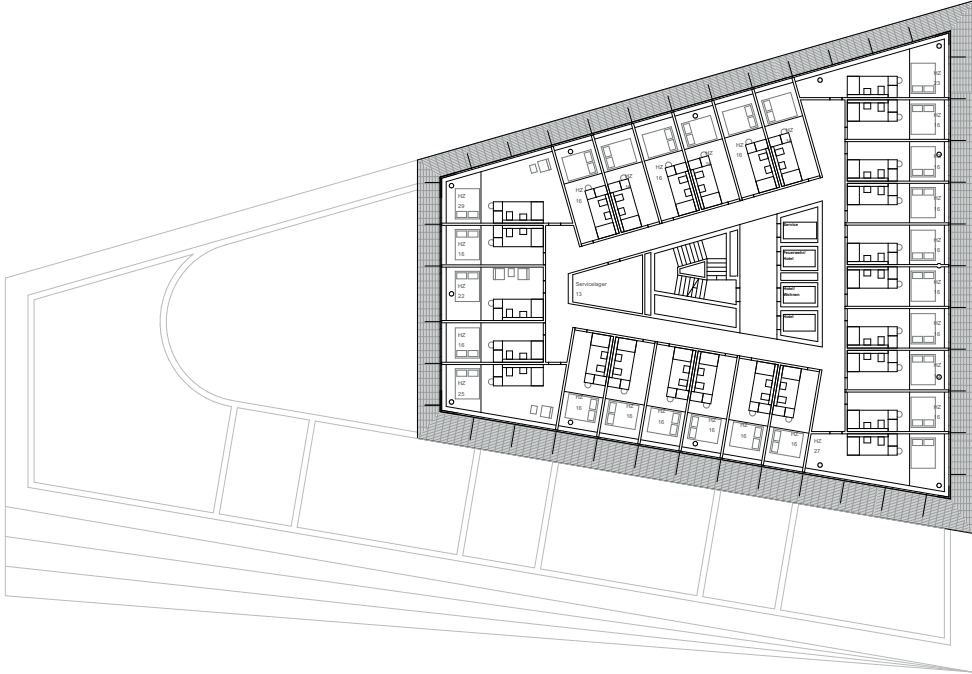


Situationsplan

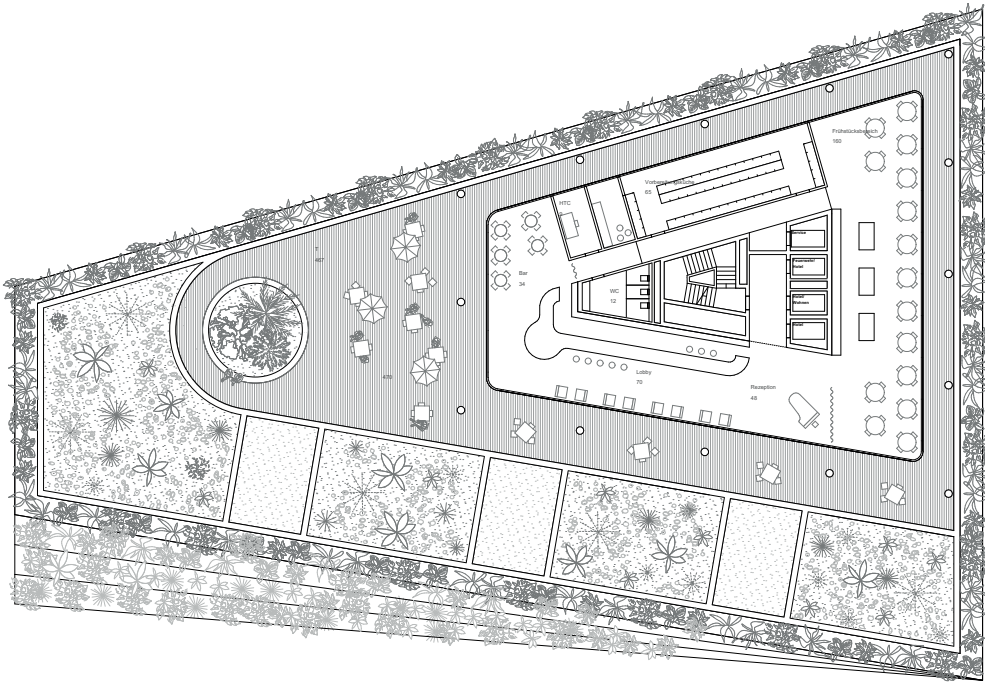


Grundriss EG Situation





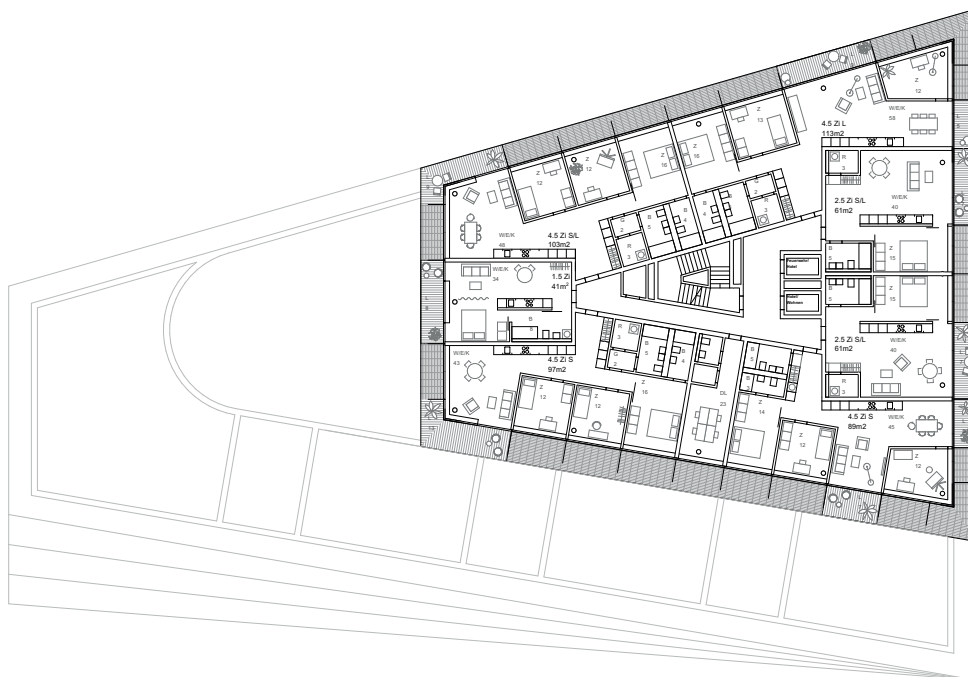
Regelgrundriss Hotel



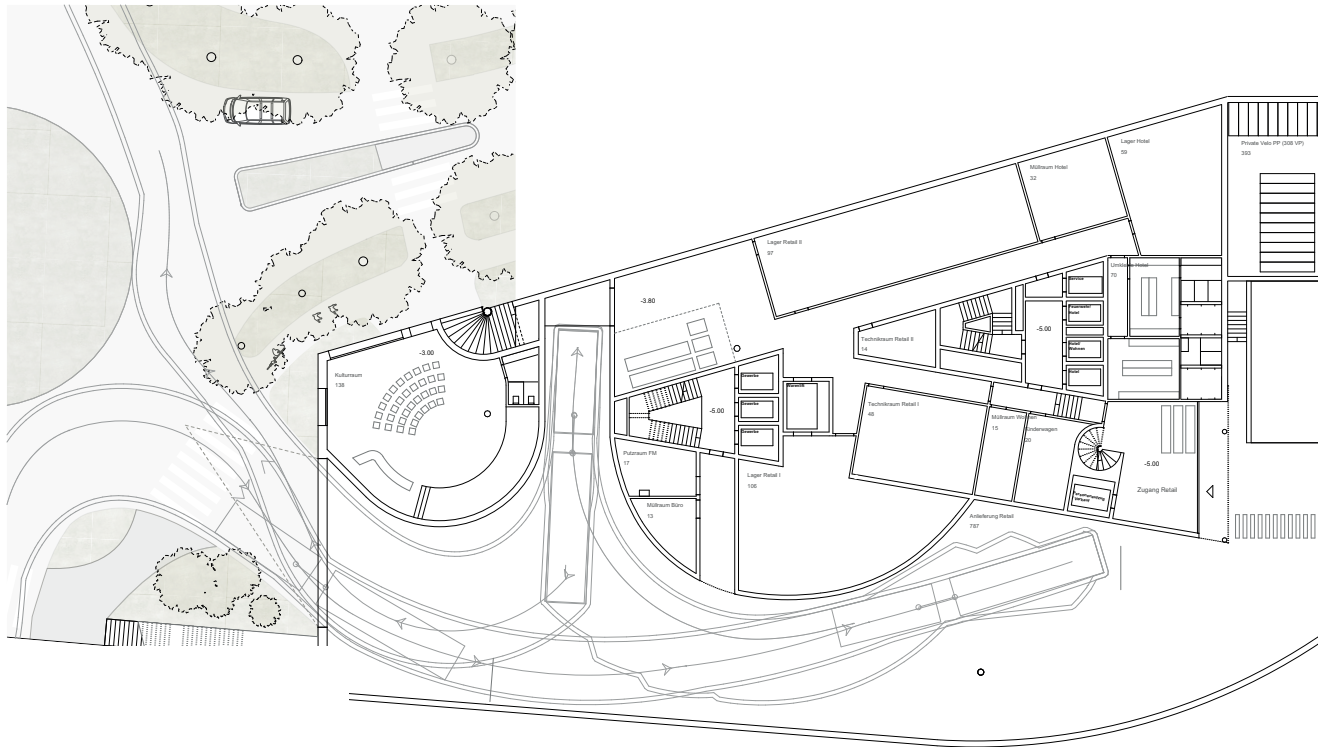
Grundriss Hotel Lobby



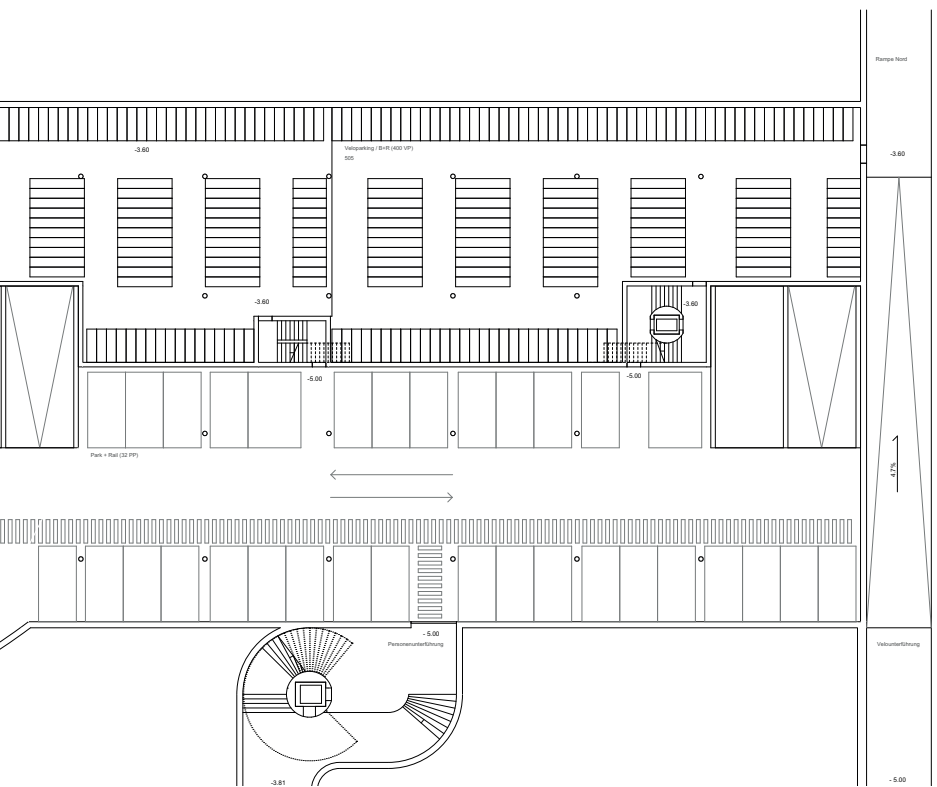
Regelgrundriss Wohnen oben



Regelgrundriss Wohnen unten



Grundriss 1. UG







JOULE

3. RANG

Architektur / Federführung

Armon Semadeni Architekten GmbH
Grubenstrasse 40, 8045 Zürich
Cedric Bär, Tamim Hakan, Diana Raspop,
Johanna Dolkemeyer, Louis Baldy, Jonas Krieg,
Marc Jeitziner, Mariana Cabrita Ferreira, Pablo
Boluda Hernandez, Charlott Bauer

Landschaftsarchitektur

META Landschaftsarchitektur
Wallstrasse 14, 4051 Basel
Sebastian Weinsberg

Bauingenieurwesen

wh-p Ingenieure AG
Malsgasse 20, 4052 Basel
Martin Stumpf

Verkehrsplanung

F. Preisig AG
Schreinerstrasse 1, 9000 St. Gallen
Jens Dreyer

Projektbeschreibung

Die Setzung und das Volumen von «JOULE» entwickeln sich aus den Vorgaben des QP und auch der Bushof ist den Vorgaben entsprechend angeordnet. Die vom QP vorgegebene Modulierung des Baukörpers wird aufgenommen. Die dort geforderten Arkaden werden zweigeschossig ausgebildet und weitere Volumenausparungen ähnlicher Tiefe an den Nord-Ost-Ecken in Sockel und Turm vorgenommen. Diese akzentuieren die plastischen Ausbildung, schaffen aber keinen räumlichen Mehrwert. Die nach Norden orientierte Terrasse bietet keinen angenehmen Aufenthaltsort und dient lediglich einer Begrünung. Die durch den Rücksprung im Turm ausgebildete Terrasse im 12. OG ist zwar nach Westen ausgerichtet, wird aber im Grundriss der Wohnungen nicht dargestellt. Es zeigt sich, dass sich der Aussenraum der Wohnungen auf die gezeichneten Loggien beschränkt und die Terrasse wohl ebenfalls allein der Begrünung dient. Auch das Ende der nördlichen Arkade lässt eine fragwürdige Beziehung von Innen und Aussen erkennen. Dort wird ein zweiter Eingang zum Supermarkt angeboten, der operative Probleme mit sich bringt und unangemessen als zweigeschossiger Raum ausgebildet ist. Also wird dieser Zugang wahrscheinlich nicht genutzt und es entsteht eine Sackgasse, welches über den Treppenabgang zur Bahnhofstrasse nur notdürftig belebt würde. Ansonsten dient die nördliche Arkade dem Zugang zum Wohnen. Die übrigen Nutzungen werden vom Bahnhofplatz über eine ebenfalls zweigeschossige Arkade/Halle erschlossen. Diese wird von einem Café und einem Kiosk belebt. Dass auch der Kiosk zweigeschossig ausgebildet wird, ist wohl einzig den allenfalls resultierenden, schwer nutzbaren Raumabmessungen im 1. OG geschuldet. Den bedeutendsten Publikumsraum schaffen die Autor:innen im 5. OG, wo sich neben der Lobby / Rezeption die weiteren zentralen Funktionen des Hotels, wie Frühstücksraum, Bar und Seminarraum befinden. Dieses Geschoss ist als öffentlicher Raum ausgebildet, der sowohl für das Gewerbe als auch das Wohnen direkt erschlossen wird und für alle Nutzungen den Zugang zum Dachgarten erlaubt.

Über den architektonischen Ausdruck wird das Gebäude ansprechend und gekonnt in drei Teile gegliedert. Die unterschiedliche Tiefe der Fassade perforiert das Gebäude und lässt das Volumen zunehmend aufgelöst erscheinen. Beim Gewerbe ist die Verglasung aussen angeordnet. Die Hotelzimmer liegen hinter einem umlaufenden Pflanztrug, der dem Lärmschutz dient. Und die Fassade der Wohnungen ist über die eingezogenen Loggien gekennzeichnet. Dies schafft eine differenzierte Gestalt, die dem Gebäude eine willkommene Anmutung und

angenehme Massstäblichkeit verleiht. Durch die umlaufend geplante Pufferzone sind keine Fenster mit Grenzwertüberschreitung vorhanden. Der Ansatz sorgt für eine gute Lärmoptimierung.

In der Struktur und der Verkehrsführung orientiert sich das Konzept des Freiraums weitestgehend am Masterplan. Daraus resultiert eine Einteilung in Ankunft und Ausgang aus der Personenunterführung im Süden, dem Bushof in der Mitte, sowie dem Parkplatz und Veloparking im Norden. Alle drei Bereiche sind überdacht, wobei die Dächer über den Wartebereichen von Bäumen durchdrungen werden. Die Machbarkeit dieser Idee wird nicht in Frage gestellt, doch wirkt sie etwas technisch und wenig grosszügig. Die seitlich angeordneten Baumreihen bieten einen guten Puffer zur Vorzone der angrenzenden Bauten. Die Materialisierung mit einer offenporigen Pflasterung sowie die Rabatten stehen im Widerspruch zu den Anforderungen des Fuss- und Veloweges. Insgesamt wird der Vorschlag als funktional, aber wenig atmosphärisch beurteilt.

Es wird begrüsst, dass nur zwei Untergeschosse geplant werden. Allerdings führt dies zu Abmessungen, bei denen z.B. das Veloparking sehr knapp bemessen ist und dieses so auf die Velopassage mündet, dass ein Konflikt zwischen Durchgangs- und Erschliessungsverkehr entsteht. Auch muss die Anlieferung über ein Zurücksetzen auf der Fahrbahn des Parking erfolgen, was die Zufahrt zeitweise blockiert. Die Anordnung der Servicerräume an der Fassade scheint, im Hinblick auf die gewünschte Nutzungsflexibilität, beim tiefen Grundriss fragwürdig. Der Zugang zu den Liften des Hotels ist mit einem langen, schmalen Gang wenig attraktiv. Die unattraktive Erschliessung wiederholt sich beim Zugang zum Fitnesscenter im 1. OG. Dort ist der Empfang schwierig aufzufinden. Aber auch auf dem 3. und 4. OG bildet ein sich zur Lobby hin öffnender Gang die Ankunftssituation. Überhaupt finden sich auf diesen Geschossen viele unattraktive Erschliessungen und die Praxiscluster in der Nord-Ost-Ecke des Gebäudes können nur über den Kern der Wohnungen erreicht werden. So ergeben sich unnötige Zutritts- und Sicherheitsprobleme. Insgesamt ist festzustellen, dass die Grundrisse im Sockelbau mangelhaft organisiert sind.

Der öffentliche Publikumsraum des Hotels im 5. Obergeschoss ist sowohl vom Gewerbe als auch vom Wohnen über separate Aufzüge direkt erreichbar. Allenfalls bietet diese gemeinschaftliche Nutzung nicht nur sicherheitstechnisch eine Herausforderung, sondern birgt auch Konfliktpotential unter den verschiedenen Nutzer:innen. Bei den

Zimmergeschossen des Hotels wiederholt sich die Problematik der wenig attraktiven Ankunftssituationen. Auch hier mündet der Kern auf einen schmalen Gang. Trotz der effizienten Erschliessung werden im Vergleich am wenigsten Hotelzimmer angeboten. Dies ist den bis zur Fassade durchgesteckten Erschliessungsgängen und dem grosszügig umlaufenden Pflanztrog geschuldet. Hinzu kommt, dass der Hotelnutzung ein Geschoss weniger eingeräumt wird. Die Wohnungen sind grundsätzlich gut organisiert und es werden vielfältige Raumdispositionen angeboten. Die Zielgruppenvorgaben werden erfüllt, aber der Wohnungsmix müsste angepasst und die Wohnungsgrößen optimiert werden. Auch hier muss eine mangelnde Grosszügigkeit im direkten Vorbereich der Wohnungen beklagt werden. Die Lobby vom Erschliessungskern ist angemessen, aber die Verteilkorridore zu den Wohnungen sind zu eng. Während die Erschliessungszone in den Sockelgeschossen insgesamt zu klein angelegt ist, ist der Erschliessungskern der Wohnungen üppig dimensioniert. Die Steigschächte scheinen der übergeordneten Kernform, die sich aus der Form des Gebäudes ableitet, geschuldet und sind in ihrem Zuschnitt wenig tauglich für eine effiziente Installation der Haustechnik. Vom Kreis gelangt man direkt ins 1. UG mit der Anlieferung und den P+R-Plätzen. Alle übrigen Parkplätze im 2. UG sind über einen Wendel direkt erreichbar. Auf ein 3. UG kann verzichtet werden, da die erforderlichen Parkplätze auf den beiden Geschossen untergebracht werden können. Durch die Anordnung der Rampe ausserhalb der Parkdecks kann im 2. UG die gesamte Grundfläche genutzt werden. Die Anlieferung ist eher eng, da seitlich in diesem Bereich auch Parkplätze liegen, was das Rückwärtsmanövrieren erschwert. Der Platz zum Ausfahren erscheint ebenfalls knapp. Die öffentlichen Veloabstellplätze befinden sich entlang des Velotunnels und sind über mehrere Tore erschlossen. Pendler:innen können von diesen Veloraum direkt zu den Perrons gelangen. Die privaten Veloabstellplätze sind über ein Tor direkt vom Velotunnel erschlossen.

Das Projekt weist tiefe Werte in Geschossfläche und Gebäudevolumen auf. Jedoch hat es eine durchschnittliche Gebäudehüllenabwicklung und im Verhältnis Gebäudehülle zu Geschossfläche einen durchschnittlichen Wert. Weiter hat es die höchste Kennzahl Hauptnutzfläche zu Geschossfläche. Mit Erstellungskosten unter 4000.-/m² liegt es im Durchschnitt. Die absoluten Kosten im BKP 2 sind jedoch im Vergleich im unteren Bereich, was positiv ist. Das Projekt weist das zweitbeste Verhältnis von Nutzflächen zu Geschossfläche auf und gehört zu

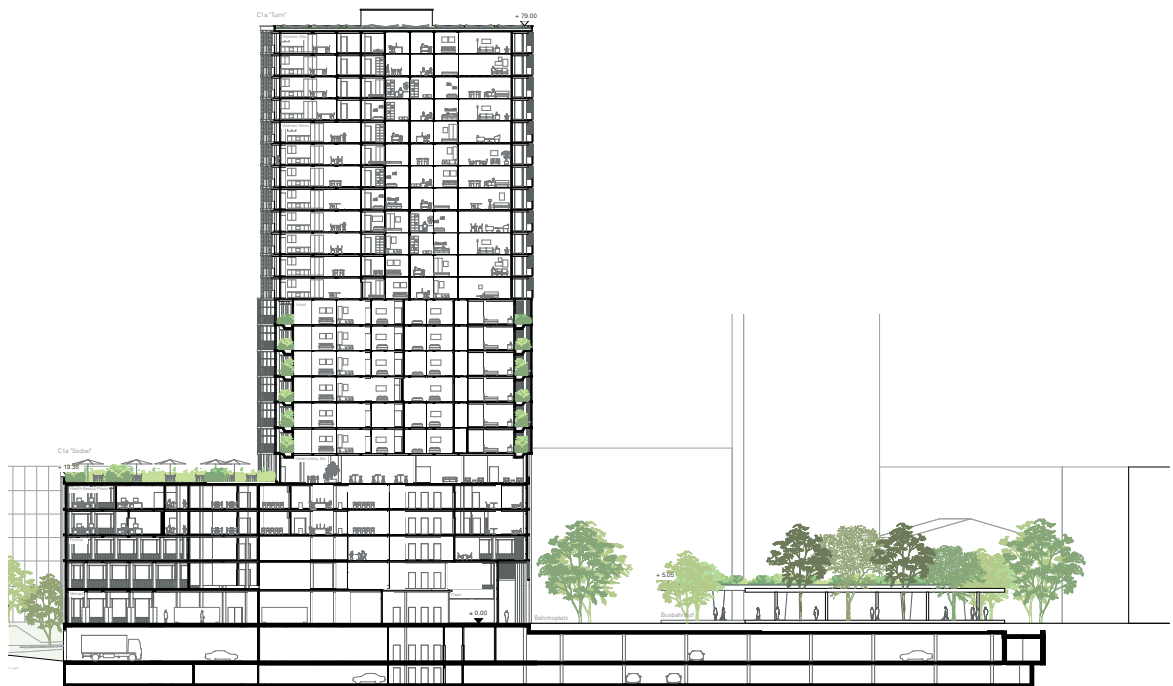
den Besten hinsichtlich erreichter vermietbarer Flächen. Die Nutzungs-Anforderungen werden erfüllt und das Projekt zeigt eine gute Vermarktbarkeit. Lediglich die Flächen für die Hotelnutzung sowie die nötige Effizienz der Hotelnutzung können nicht erfüllt werden. Der Vorschlag verwendet Rippendecken als Holz-/Beton-Verbund-Konstruktionen. Grundsätzlich ist das eine optimierte und damit ökologische Lösung. Da die Wände nicht immer parallel zu Rippen/Träger verlaufen, ist ein erhöhter Aufwand für Anschlüsse zur Erzielung des nötigen Schallschutzes zu erwarten. Durchdringungen von Innen nach Aussen von tragenden Bauteilen/Trägern sowie Stützen aus Holz sind heikel infolge der Feuchteabhängigkeit der statischen Eigenschaften. Die Hauptträger bei den Korridoren bieten erhöhtes Konfliktpotential mit der Technikerschliessung.

Das Projekt erreicht die herausfordernden Nachhaltigkeitsziele mässig. Gemäss SNBS werden das hohe Mass an Kompaktheit und geringe Fassadenabwicklungsfläche, die kompakten Untergeschosse, das gute Begrünungskonzept im Hinblick auf das Klima, das Materialisierungs- und Wiederverwendungskonzept, das Rückhalte- und Versickerungskonzept, die zahlreiche Gemeinschaftsflächen sowie eine Stützen-Balken-Struktur dank des Delta-Beam-Systems positiv bewertet. Kritisch hingegen werden der hohe Verglasungsanteil sowie die grauen Emissionen der Photovoltaikanlage betrachtet. Weiter zeigt die Überprüfung des CO₂-Fussabdruckes (Erstellung und Betrieb), dass diese leicht über den Treibhausgasemissions-Zielen liegen.

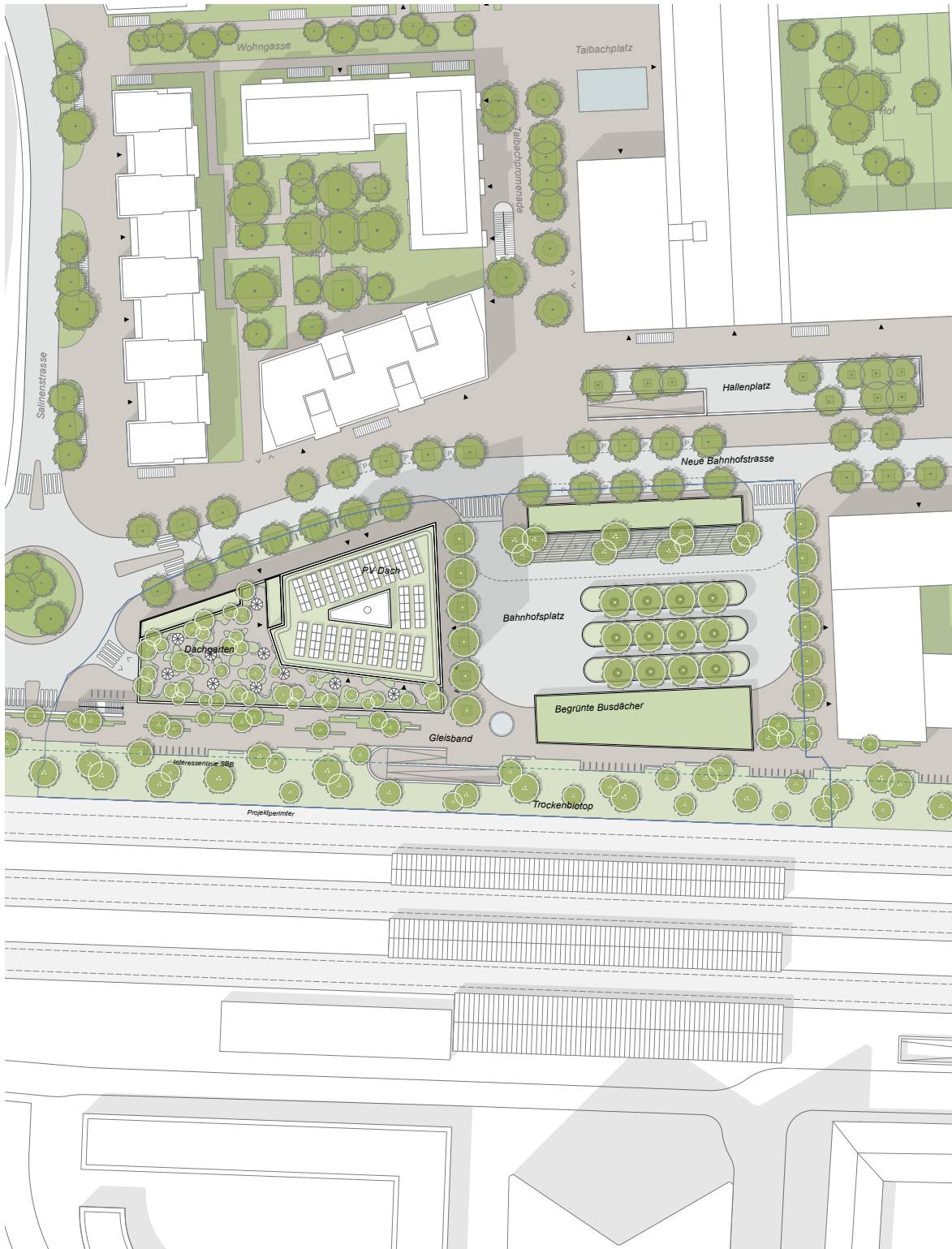
«JOULE» überzeugt in seiner architektonischen Anmutung. Es zeigt eine differenzierte Gestalt, die das Gebäude gekonnt gliedert und ihm eine angenehme Massstäblichkeit verleiht. In seiner strukturellen und räumlichen Durcharbeitung kann es jedoch nicht überzeugen. Sowohl die Erschliessungsstruktur als auch das Tragwerk sind von Unzulänglichkeiten gekennzeichnet. So wird z.B. der Säulenraster des Gebäuderücksprungs an der Nord-West-Ecke des Turms im Tragwerk der darunter liegenden Hotelnutzung einfach unterschlagen. Während über die unterschiedlichen Deckensysteme ausführlich Auskunft erteilt wird, ist auch die Abfangung der Tragstruktur entlang der Südfassade des Turms, die gegenüber der darunter liegenden Struktur des Sockelbaus schräg verläuft, weder in Text noch Diagrammen thematisiert. Es zeigt sich ein Projekt, bei dem sich die überzeugende äussere Erscheinung und die innere Struktur und Organisation zu wenig im Einklang befinden, um vollends überzeugen zu können.



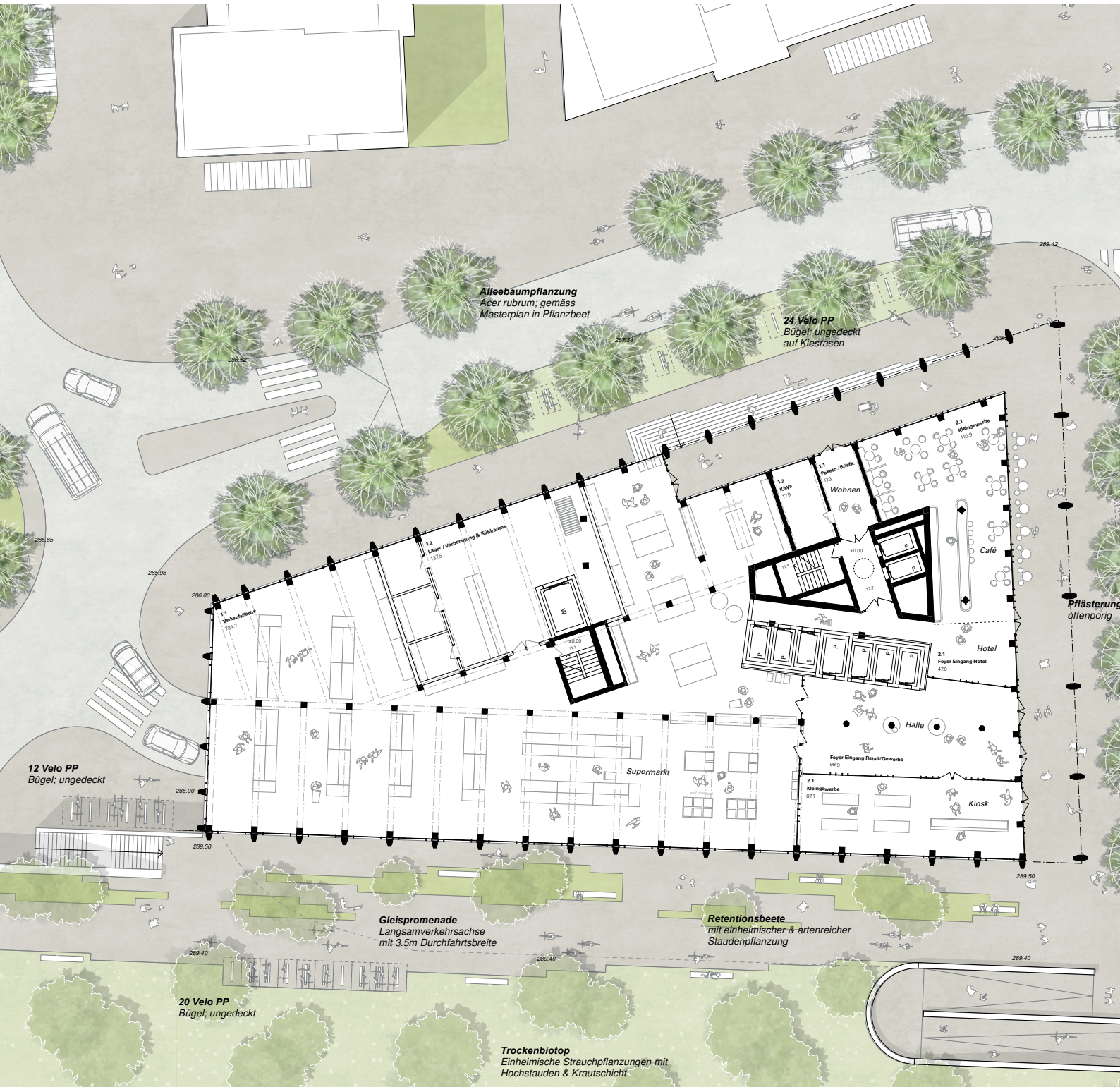
Digitales Modellfoto (Ansicht Süd-Ost)



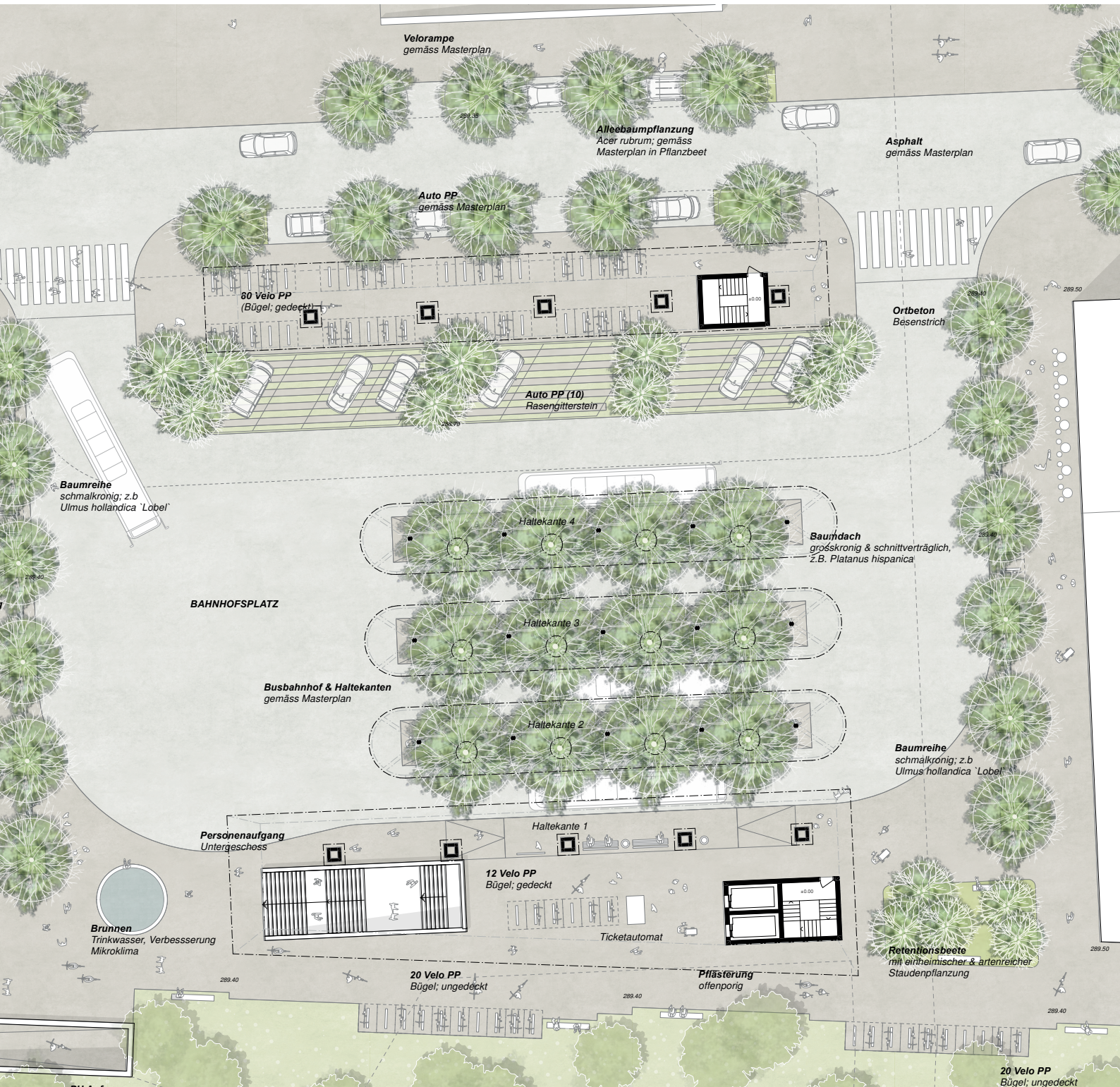
Längsschnitt

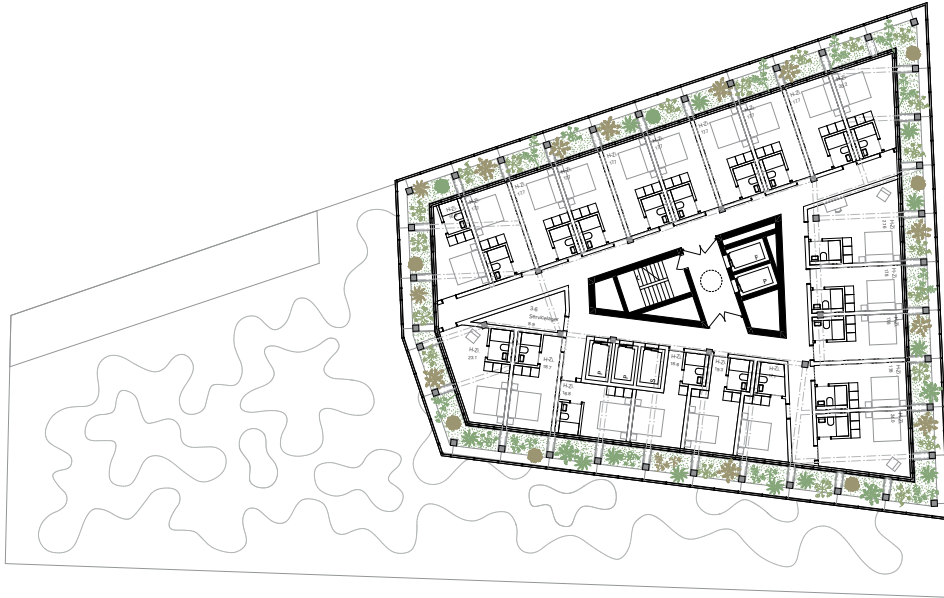


Situationsplan



Grundriss EG Situation

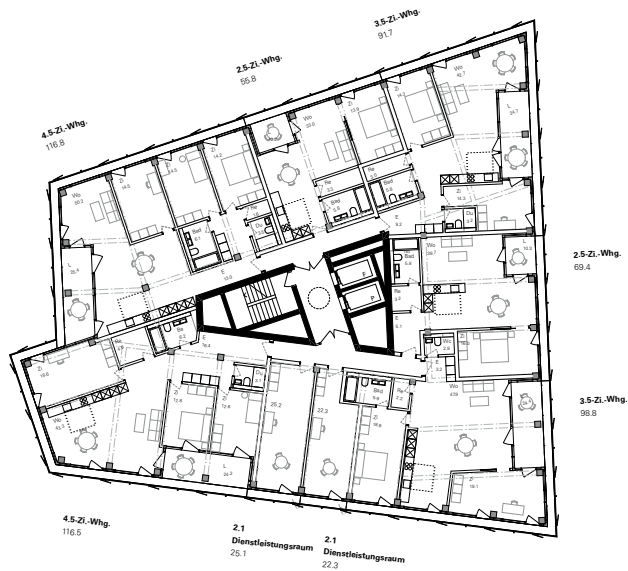




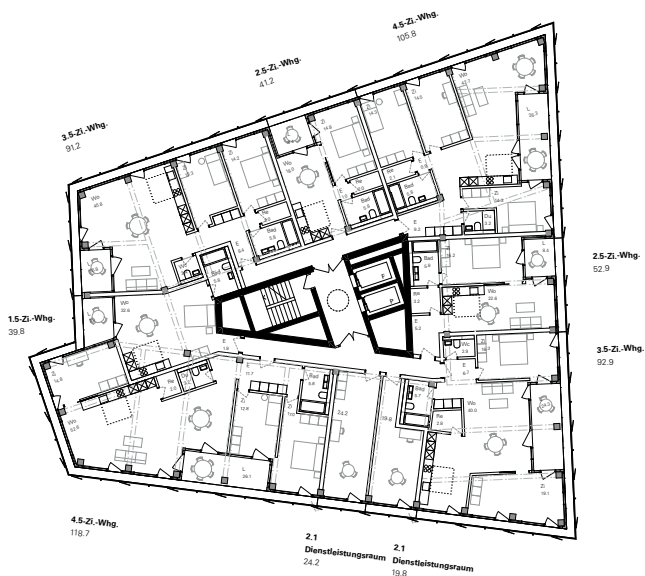
6. OG - 11. OG Hotel



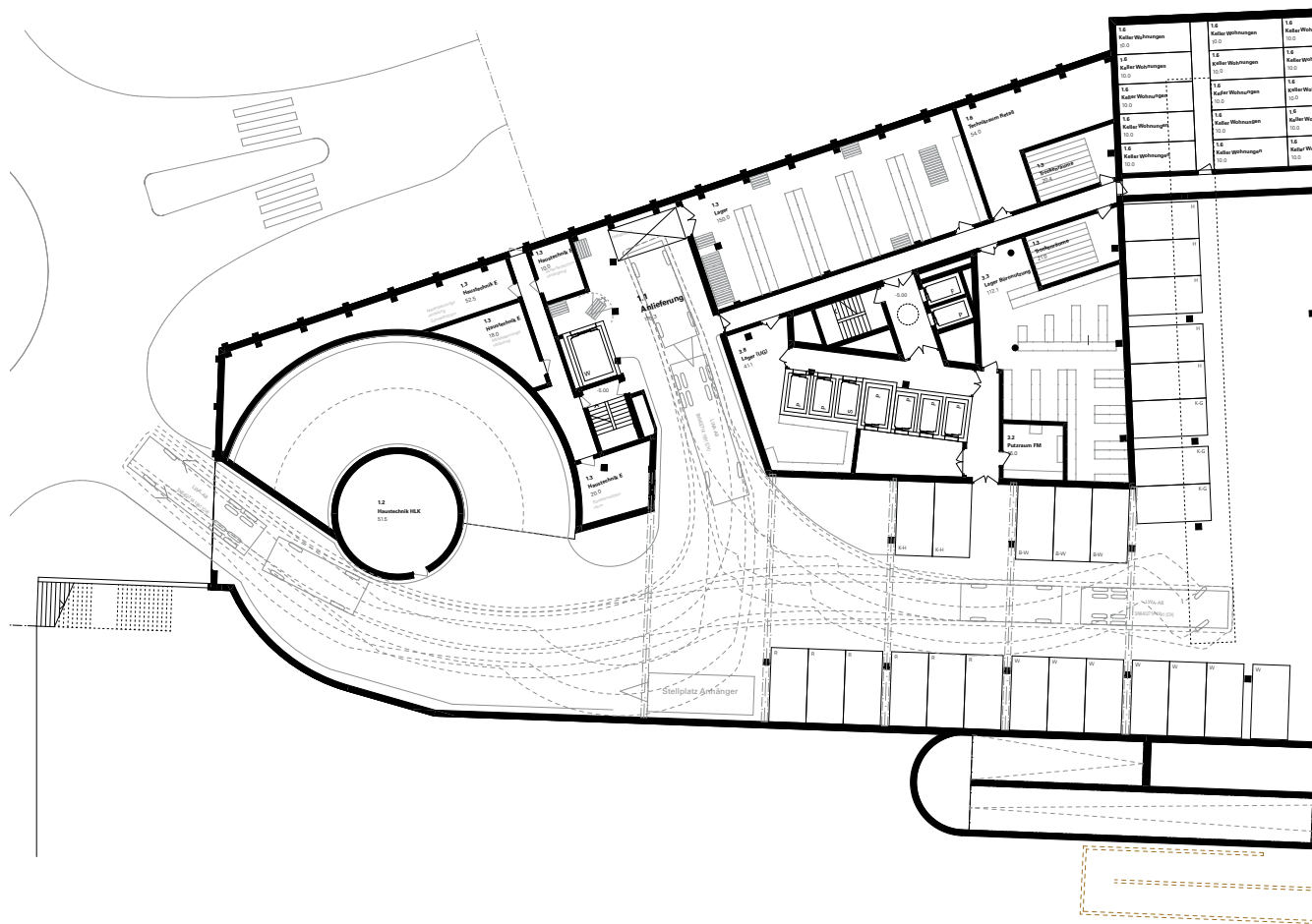
5. OG Sockelgeschoss Hotel



20. - 23. OG Wohnungstypen „Die Ambitionierten: Mia Mittelpunkt“



12. - 19. OG Wohnungstypen „Die Urbanen: Kevin Cool“



Grundriss 1. UG







Ein grünes Haus

Architektur / Federführung

Jan Kinsbergen Architekten AG
Binzstrasse 29, 8045 Zürich

Sofia Scarpis, Victor Kästli, Simon Assal, Ana Sevo, Dan Carlberg

Landschaftsarchitektur

De Molfetta Strode
Via Pico 2, 6900 Lugano
Federico de Molfetta

Bauingenieurwesen

Dr. Schwartz Consulting AG
Baarerstrasse 101, 6300 Zug
Ole Ohlbrock, Joseph Schwartz

Verkehrsplanung

Rapp AG
Freilager Platz 4, 4142 Münchenstein
Stefan Schneider

Projektbeschreibung

Das Projekt «Ein grünes Haus» ist ein Statement für ein neues Verständnis von Hochhaus. Durch die volumetrische Aufgliederung schafft der Entwurf eine räumliche Verknüpfung von Stadtraum und Gebäude, von innen und aussen – das Gebäude wirkt porös und auf keinen Fall hermetisch. Prägnant für das Gebäude ist der dreieckige, vertikale Erschließungsraum. Auf Sockelebene noch durch einen schlanken Baukörper zum Geleisraum gefasst, wird dieser in den oberen Geschossen zu einer offenen, wintergartenähnlichen und teilweise begrünten Laubengangstruktur – eine, auf den ersten Blick, faszinierende Idee für die Annäherung an den Gedanken des «Vertical Village» und ein räumliches Angebot für ein mögliches Zusammenleben in einem Hochhaus. Dennoch ist der Mehrwert dieses aussergewöhnlichen, vertikalen Raums gerade in Bezug auf Aufenthaltsqualität und Annehmlichkeit fraglich: die schiere Höhe, Winde und Akustik spielen dabei eine bedeutende Rolle. Die Struktur des Gebäudes selbst verspricht maximale Flexibilität: Plateaus und Stützen bilden die Grundstruktur des Hochhauses, auf Wandscheiben wird bewusst verzichtet. So können die unterschiedlichsten (alles durchgesteckten) Wohnungsgrundrisse flexibel geplant und angepasst werden. Ein statisches «Dreibein» – u.a. aus schräggestellten Erschließungskernen – bildet die Aussteifung für das Hochhaus. Dieses konstruktive Prinzip ist sicherlich reizvoll, dennoch ist es in Bezug auf die Machbarkeit (Verortung, Kosten, Notwendigkeiten, Bedarfe, etc.) negativ zu bewerten. Der Bushof wird als Vorplatz des Hochhauses gelesen und als urbaner Raum interpretiert. Eine leichte Konstruktion bildet eine zusammenhängende Überdachung des Platzes. Diese Konstruktion, kaum sichtbar, trägt die Idee der offenen und leichten Struktur weiter in den Aussen- und Freiraum. Die leicht anmutende Überdachung spannt sich über den gesamten Platz und wird mit einer Konstruktion aus Stützen, Seilen und Textilien als «Low Tech-Lösung» beschrieben. Am Nord- und Süden der Überdachung werden Pflanztröge angebracht, aus denen Rank- und Schlingpflanzen wachsen und den Bahnhofsplatz so zusätzlich beschatten. Aus der Logik der funktionalen Ansprüche einer Verkehrsdrehscheibe wird der Ansatz durchaus verstanden und auch entsprechend gewürdigt. Dass es sich aber dabei um eine «Low Tech-Lösung» handeln soll, kann allerdings nicht nachvollzogen werden. Zudem wird vermutet, dass aus der Kombination von Textil, Licht und Vegetation ein dauerhafter und aufwendiger Unterhalt

resultiert. Nebst einer klaren und übersichtlichen Organisation bietet der Platz leider wenig bis keine Aufenthaltsqualität und zeichnet sich durch einen hohen Versiegelungsgrad aus. Wie hiermit Schutz vor Überhitzung und Wetter geleistet werden soll, bleibt offen.

Im Erdgeschoss bildet eine öffentlich zugängliche Passage eine Durchwegung des Sockels von Ost nach West. Dieser Raum wird von Gewerbe- und Verkaufsflächen Richtung Norden und Süden gefasst. Freistehende Treppen- und Aufzugskerne erschliessen die Nutzungen Gewerbe, Hotel und Wohnen in den Obergeschossen. Die Idee einer transparenten, flexiblen und durchlässigen Erdgeschosszone fasziniert, doch deren Umsetzbarkeit wird von dem Preisgericht grundsätzlich hinterfragt. Anforderungen an den Störfall im Süden, die Adressierung und Auffindbarkeit der Zugänge zu Hotel und Wohnen in den Obergeschossen und die hohe Fassadenabwicklung der Gewerbeflächen mit nur wenigen Zugängen stehen hierzu in funktionalen Widerspruch. Grundsätzlich ist die Verteilung der Nutzungen sowohl im Sockel als auch im Hochhaus gut nachvollziehbar. Das Lobbygeschoss des Hotels ist auf dem Dach des Sockels gut verortet und verknüpft die Hotelebenen im Sockel und im Turm organisatorisch sinnvoll miteinander. Der dreieckige, offene Erschließungsraum (vertikale Laubengangstruktur) dient der Erschließung der Wohn- und Hotelnutzungen im Turm. Trotz der räumlich-architektonischen Besonderheit wird die Funktionalität dieses Raumes in Bezug auf das Raumempfinden, aber auch technischen Anforderungen wie Brandschutz kritisch beurteilt. Die Wohnungsgrundrisse lassen sich aufgrund der zweiseitigen Belichtung gut organisieren. Dennoch stellt sich auch hier die Frage nach der architektonischen und atmosphärischen Qualität der Räume, welche zum offenen Laubengang ausgerichtet sind. Das gleisseitige Treppenhaus sorgt für eine gute Lärmabschirmung der Wohnungen. Die Schlafzimmer sind zudem auf der lärmabgewandten Gebäudeseite platziert. Es ergibt sich eine sehr gute Lärmoptimierung. Das 1. UG/Stadtebene -1 ist direkt vom Kreis Salinenstrasse erschlossen. Im westlichen Bereich befinden sich zwischen den Entsorgungs- und Lagerräumen die Anlieferung sowie weiter Richtung Osten die Einstellhalle. Die Einstellhalle erstreckt sich über drei Untergeschosse, wobei die Rampen zwischen den Parkdecks am westlichen Rand der Einstellhalle angeordnet sind. Die Anlieferung erfolgt

im Gegenuhrzeigersinn: Über die Einfahrt der Einstellhalle führt der Weg um den «Müllraum» herum zur Ausfahrt, die unmittelbar neben der Einfahrt liegt. Dieses Anlieferungskonzept verhindert, dass der übrige Verkehr durch Rückwärtsmanöver behindert wird. Die öffentlichen Veloabstellplätze sind zurückversetzt entlang des Velotunnels angeordnet. Dadurch können Pendler die SBB-Perrons erreichen, ohne den Velotunnel betreten zu müssen. Der Zugang zu den privaten Veloabstellplätzen erfolgt im Anschluss an die öffentlichen Veloplätze und ist durch eine Tür zu erreichen. Sowohl von der Einstellhalle als auch vom öffentlichen Velo-Parking aus ist der Zugang zu den Perrons möglich. Die Geometrie des Bushofes aus der Machbarkeitsstudie wurde weitgehend übernommen.

Das Projekt weist durchschnittliche Werte in Geschossfläche und Gebäudevolumen auf. Allerdings führt der hohe Anteil an Gebäudehülle dazu, dass der Formfaktor zur Geschossfläche im Vergleich zu den höchsten zählt. Mit Erstellungskosten von über 4200.-/m² liegt das Projekt über allen anderen Beiträgen. Auch die absoluten Kosten im BKP 2 überschreiten den Durchschnitt, wodurch das Projekt insgesamt zu den kostenintensivsten gehört. Das Projekt zeichnet sich aufgrund seiner Laubengängerschliessung durch einen hohen Effizienzgrad im Verhältnis von Nutzfläche zu Geschossfläche im Vergleich zu den anderen Projekten aus. Diese Erschliessungstypologie ermöglicht die Erstellung eines effizienten Baukörpers für die Hotelnutzung, wirkt sich jedoch nachteilig auf die erwarteten Mieterträge für die Wohnungen aus. Zudem erfüllt das Projekt nicht die Anforderungen an ertragsstarken Flächen im Erdgeschoss, was sich negativ auf die Wirtschaftlichkeitsbetrachtung der Sockelgeschosse auswirkt. Die weitgehend konventionelle Deckenkonstruktion des Hochhauses lässt rationelle und wirtschaftliche Realisierungsmöglichkeiten erwarten. Allerdings führt die bewitterte Erschliessung im Aussenbereich zu einer unterhaltsintensiven Konstruktion hinsichtlich der Dauerhaftigkeit. Die dafür erforderliche konstruktive Detaillierung ist äusserst anspruchsvoll. Weiter ist eine plausible Stabilisierung für Windkräfte exzentrisch nur schematisch angedeutet. Die dafür konsequenterweise nötigen Bauteile in den Untergeschossen sind nicht dargestellt.

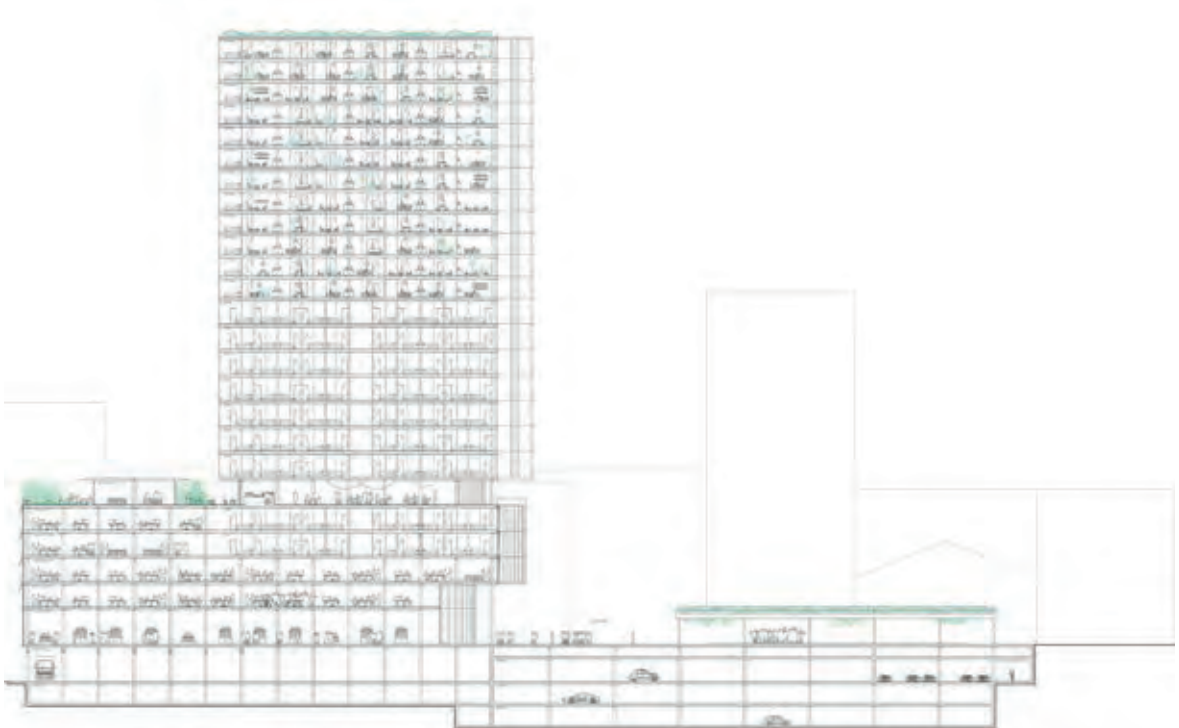
Das Projekt erreicht die herausfordernden Nachhaltigkeitsziele nur bedingt bis unzureichend. Gemäss SNBS werden die Begegnungszone der

Laubengänge, die Massnahmen zum Lärmschutz, die durchgesteckten Wohnungen mit guter natürlicher Belüftung sowie ein Konzept zur Begrünung und Förderung der Biodiversität positiv bewertet. Kritisch hingegen werden folgende Aspekte betrachtet: die Fassadenverkleidung aus Faserzement und Metallblech, die grosse Abwicklungsfläche der Fassade, die eingeschränkte Tageslichtversorgung durch die Laubengänge, ein unsicheres Konzept für vertikale Photovoltaik-Anlagen sowie das hohe Auszubovolumen. Weiter zeigt die Überprüfung des CO₂-Fussabdruckes (Erstellung und Betrieb), dass die im Vergleich zu den anderen Projekten niedrigste Energiebezugsfläche, die Laubengänge in Metallkonstruktion, die Tragstruktur aus Stahlbeton, die doppelschalige Verglasung und das grosse Untergeschossvolumen sowie die Fassade aus Faserzement wesentlich zur Nichterreichung der vorgegebenen Ziele im Bereich der Treibhausgasemissionen beitragen.

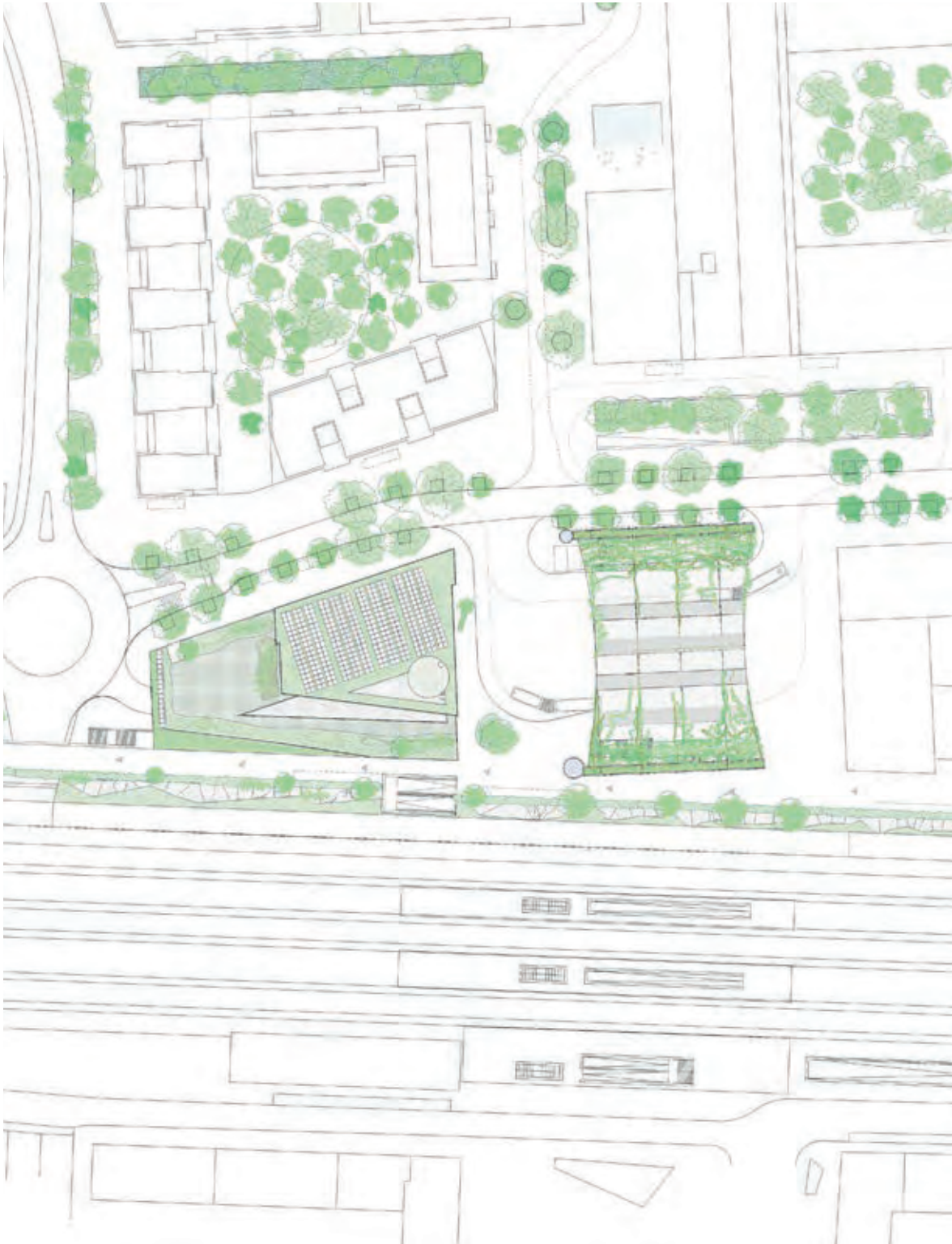
Die Aufgliederung des Baukörpers in prägnante, geometrische Formen zeichnet den Entwurf aus. Das Gebäude selbst wird zu einer offenen Struktur. Das Hermetische des Hochhauses wird aufgebrochen, durch die Idee eines porösen Gebäudes ersetzt. Auf die Frage, wie gemeinschaftliches Leben in einem Hochhaus stattfinden kann, wird mit dem Konzept eines offenen, vertikalen Erschliessungsraums geantwortet. Transparenz, Durchlässigkeit und Flexibilität werden zum architektonischen Programm. Doch trotz oder gerade wegen des gestalterisch verführerischen Ansatzes bleiben zu viele Fragen betreffend Funktionalität, Machbarkeit, Atmosphäre, Nachhaltigkeit und nicht zuletzt auch Wirtschaftlichkeit unbeantwortet.



Digitales Modellfoto (Ansicht Süd-Ost)



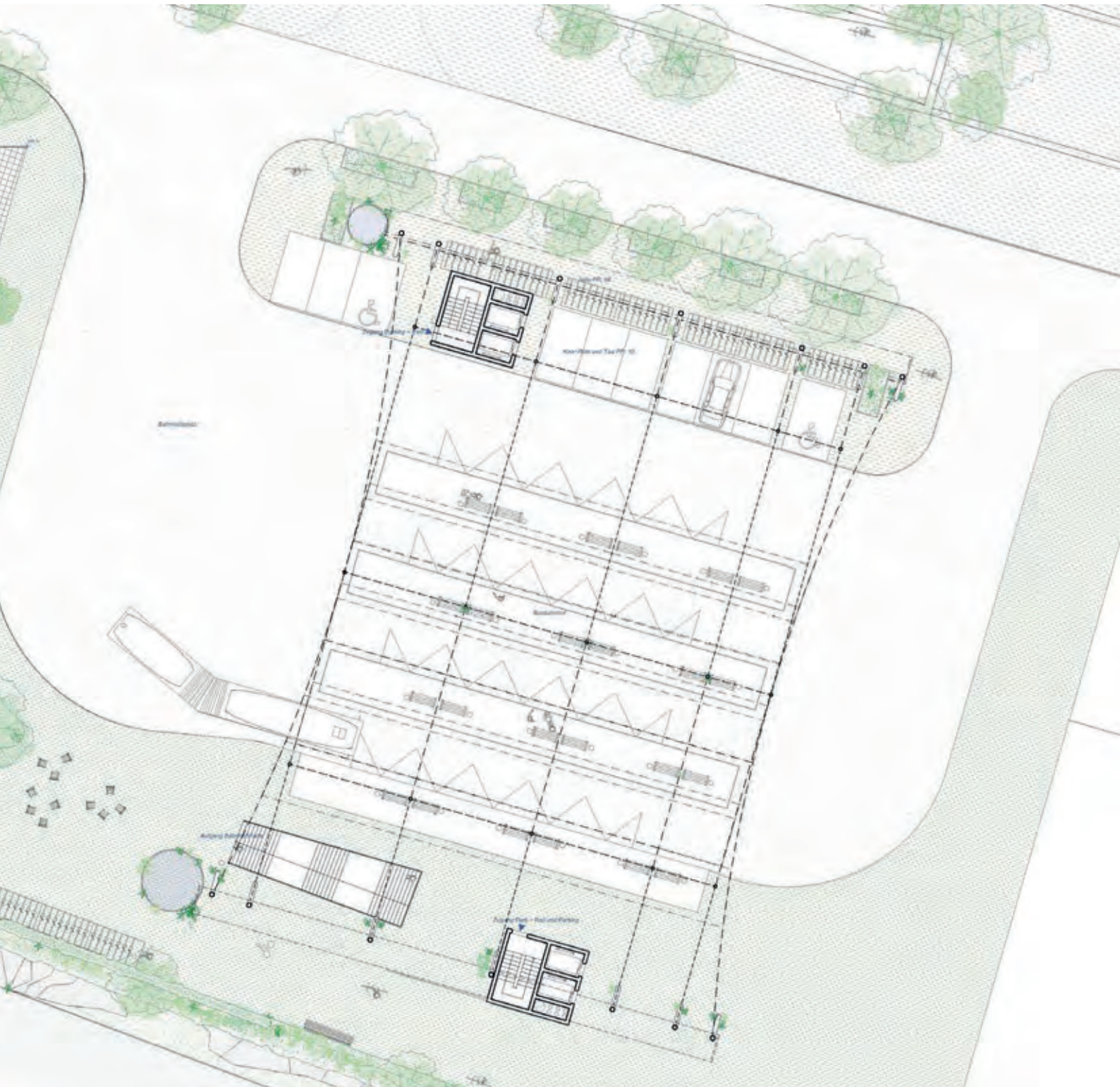
Längsschnitt



Situationsplan



Grundriss EG Situation





19. - 24. OG Wohnen



16. - 18. OG Wohnen



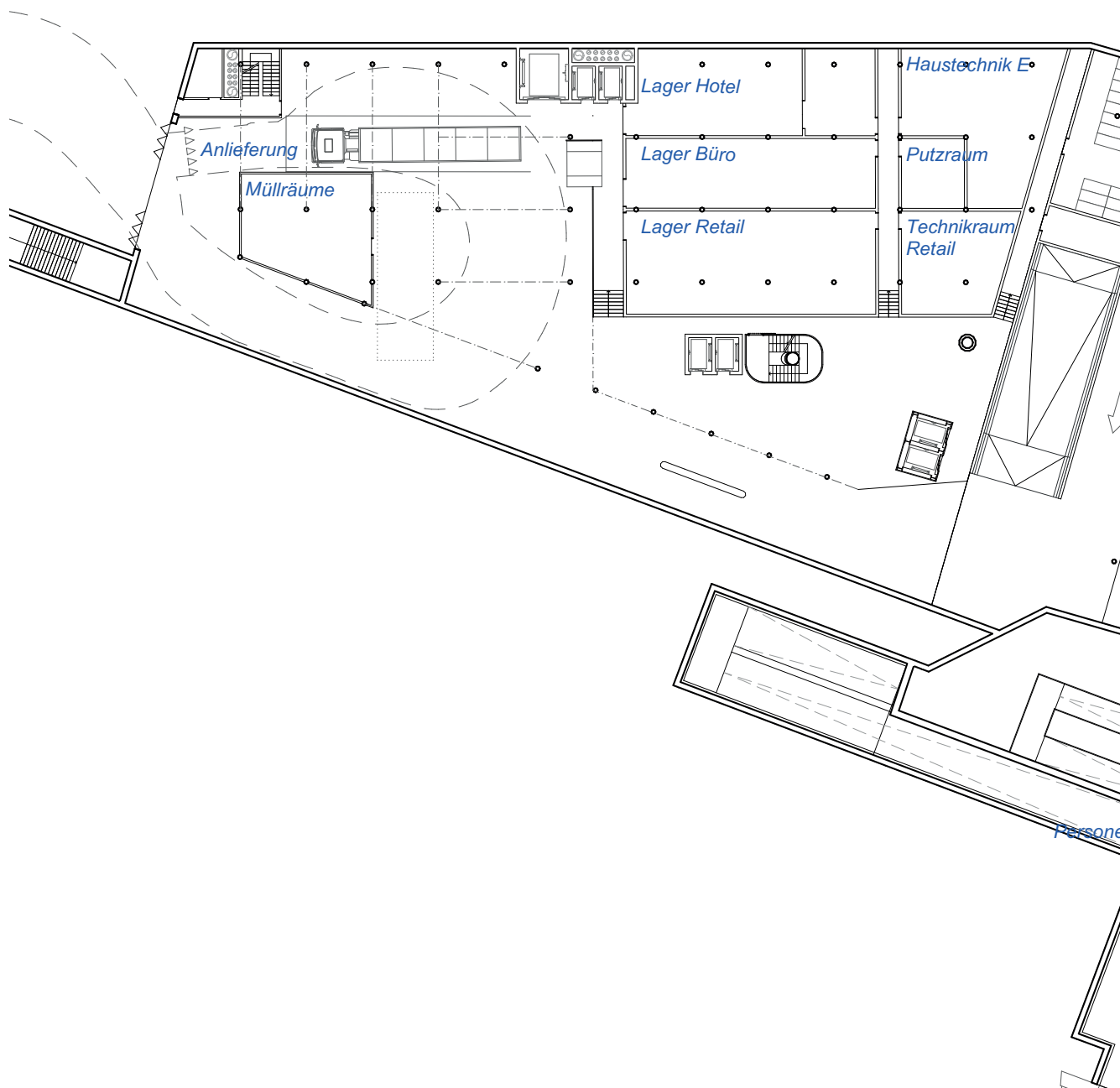
13. - 15. OG Wohnen



3. OG Hotel Rezeption



Visualisierung (Aussenerschliessung)



Grundriss 1. UG







Casa di Città

Architektur / Federführung

Nissen Wentzlaff Studio AG
St. Alban-Vorstadt 80, 4052 Basel
Daniel Wentzlaff, Vicky Bali, Federico Vidilini,
Nicola Giannoni, Remo Kessler

Landschaftsarchitektur

Koeber Landschaftsarchitektur GmbH
Azenbergstrasse 31, 70174 Stuttgart
Jochen Koeber, Dimitrios Karalexis

Bauingenieurwesen

ZPF Structure AG
Kohlenberggasse 1, 4051 Basel
Manuel Wehrle

Verkehrsplanung

Rapp AG
Freilager-Platz 4; 4142 Münchenstein
Stefan Schneider

Weitere beteiligte Unternehmen

Kasburg Siemon Ingenieure KIG
Brandschutz
Rüchligweg 101, 4125 Riehen
Matthias Siemon

SINUS AG
Akustik
Bienenstrasse 24, 4702 Oensingen
Thomas Minder

eicher+pauli Liestal AG
Haustechnik
Eichenweg 6, 4410 Liestal
Thomas Amann, Daniel Graf

Projektbeschreibung

Der Entwurf «Casa di Città» schlägt ein vertikales Dorf vor, das es den Nutzern ermöglicht, sich sowohl innerhalb ihrer eigenen Bereiche als auch zwischen den verschiedenen Nutzungseinheiten zu bewegen, so dass verschiedenen Nachbarschaftsbeziehungen und Synergien rund um die unterschiedlichen Nutzungsangebote entstehen können. Das Konzept legt Wert auf eine Allseitigkeit des Turms, der hierdurch einerseits Richtung Ortszentrum blickt und andererseits als Auftakt und Orientierungspunkt für das neue Quartier dient und somit zum Dreh- und Angelpunkt wird an dieser wesentlichen Einstiegsstelle zu Pratteln. In der Ausformulierung des Sockels, sowohl volumetrisch, programmatisch, als auch in der Ausgestaltung des ihn umspülenden öffentlichen Raums, wird dieser Ansatz leider vermisst. Der Zugang zum neuen Stadtquartier auf der Stadtebene -1, beim Kreisverkehr wird durch die Anlieferung, Tiefgarageneinfahrt und technische Einrichtungen geprägt. Letztere führen zu einer geschlossenen Strassenfront. Die Möglichkeit im Sockel an dieser wesentlichen Zugangsseite, eine Adresse mit attraktiven Nutzungen zu ermöglichen und mittels den Strassenraum begleitenden attraktiven Fassade einen Dialog mit dem gegenüber geplanten Gebäudekomplex zu ermöglichen, wird vermisst. Hier wird das Potenzial, einen lebendigen, frequentierten Sockelbereich zu schaffen, nicht ausreichend genutzt. Positiv hervorgehoben wird die grosszügige Gestaltung des Atriums im Sockelbereich, das eine gemeinschaftliche Nutzung sowie Flexibilität der Gewerbe- und Dienstleistungsnutzungen fördern soll. Ob diese Grosszügigkeit mit nur einer nicht überbauten Lichtquelle umgesetzt werden kann, wurde kontrovers diskutiert. Die terrassierte Ausbildung des Sockels wurde als volumetrisch interessant wahrgenommen. Jedoch bleibt unklar, ob diese, hauptsächlich zur emissionsbelasteten Bahnseite orientierten Freiräume, genutzt werden und wie die angrenzenden Nutzungen jeweils mit den ihnen vorgelagerten Freiräumen interagieren. Der Bahnhofplatz prägt ein polygonales Fugenbild und schafft eine eigenständige und starke Identität. Trotz der hohen verkehrlichen Anforderungen wird versucht, diesen grün und ökologisch wertvoll zu gestalten. In diesem Zusammenhang gibt es nicht nur in den Randbereichen des Platzes, sondern auch im Bereich der Haltekanten Bäume. Aus stadtklimatischer Sicht stellt es sicherlich einen Beitrag dar, doch aus verkehrstechnischer, respektive betrieblicher Sicht wird die Realisierbarkeit kritisch beurteilt. Die Lage

des Treppenaufgangs aus der Unterführung führt zu einer engen und unübersichtlichen Situation, die im Widerspruch zum übergeordneten Fuss- und Radweg steht. Der Vorschlag wirkt insgesamt etwas unruhig und überinstrumentiert, überzeugt aber durch eine gute Massstäblichkeit und eine stimmungsvolle Atmosphäre.

Die Idee einer Nutzungsdurchmischung in der Vertikalen sowohl im Sockel als auch im Turm, in Form von Nachbarschaften über jeweils drei Geschosse, wird gewürdigt. Kontrovers diskutiert wird, inwiefern diese aufgrund der im Normalzustand hochgeklappten Brandschotts räumlich funktionieren und ob die Micro-Dienstleistungsräume genügend Anreiz bieten, sich im gemeinsamen Treppenraum zu bewegen. Die Verkaufsflächen im Erdgeschoss werden seitens Verfasserin als flexibel organisierbar beschrieben, jedoch scheinen deren Anordnung, Organisation und Erschliessung, insbesondere für den Grossverteiler, ungünstig. Die vorgelagerte Arkade wird in der geforderten Länge und Tiefe leider nicht ausreichend umgesetzt, was in Konsequenz zu sehr geringen Vorbereichen zwischen Bushof und Baukörper führt. Beziehungen zwischen Nutzungen im Inneren und den vorgelagerten Stadt-/Freiräumen werden an wesentlichen Stellen, wie im Bereich der Zufahrtstrasse zum Bahnhof, vermisst. Die Verfasserin artikuliert eine Nutzungsoffenheit und Flexibilität, die im Sockelbereich so weit geht, dass Gewerbeeinheiten als Wohnateliere ausdifferenziert werden können, sollte das aufgrund der Störfallproblematik überhaupt möglich sein. Grössere Gewerbeeinheiten sind aufgrund des Atriums eher nicht möglich. Die Nutzungsflexibilität im Hotel ist aufgrund der fehlenden Möglichkeit einer natürlichen Lüftung eingeschränkt. Bezüglich des Lärmschutzes wurde im Rahmen der Vorabklärung mit der kant. Fachstelle festgehalten, dass für Hotelzimmer Lüftungsfenster zur Verfügung stehen müssen. Die vorgeschlagene Lösung ausschliesslich über eine kontrollierte Lüftung ist per se nicht zulässig und eine Einzelfallentscheidung im Zuge einer Bewilligungseingabe. Diese Programmvorgabe wurde nicht beachtet. Die Wohnungen hingegen weisen für die Lärmsituation angemessene Lösungsansätze auf. Das 1. UG/ Stadtebene -1 ist direkt vom Kreis Salinenstrasse erschlossen, wo sich neben den Lager- und Entsorgungsräumen der grosszügige, stützenfreie Anlieferungsbereich befindet und auch die Einstellhallen-Zufahrt vorbeiführt. Die Parkplätze in der Einstellhalle sind auf

drei Geschossen angeordnet. Die Rampen zwischen den Parkdecks sind mittig in der Einstellhalle platziert, was dazu führt, dass jeweils durch das halbe Parkdeck gefahren werden muss, um ins nächste Geschoss zu gelangen. Die Anlieferung erfolgt mittels Rückwärtssetzen an die Rampe und vorwärts ausfahren und führt dazu, dass während der Manövriervorgängen der PW-Verkehr kurz behindert wird. Die öffentlichen Veloabstellplätze sind offen entlang des Velotunnels angeordnet und die Pendler können nur via Velotunnel zu den SBB-Perrons gelangen. Der Zugang zu den privaten Veloabstellplätzen ist grosszügig und weitgehend abseits der öffentlichen Veloabstellplätzen. Der Zugang zu den Perrons ist von der Einstellhalle via Tor möglich, zum Velotunnel ist der Zugang offen (kein Tor o.Ä.). Die Geometrie des Bushofes aus der Machbarkeitsstudie wurde weitgehend übernommen. Die Nordrampe des Velotunnels wurde von der Nordseite der neuen Bahnhofstrasse neu zwischen Bahnhofstrasse und Bushof platziert.

Das Projekt weist im Vergleich tiefe Werte in Geschossfläche und Gebäudevolumen sowie im Verhältnis Gebäudehülle zu Geschossfläche einen guten Wert auf. Mit Erstellungskosten von unter 3700.-/m² liegt das Projekt klar unter dem Durchschnitt. Dies lässt sich auf den sehr positiven Formfaktoren zurückführen. Auch die absoluten Kosten im BKP 2 liegen unter dem Durchschnitt, wodurch das Projekt insgesamt zu einem der wenigsten kostenintensiven zählt. Der Effizienzgrad im Verhältnis von Nutzfläche zu Geschossfläche sowie bei den vermietbaren Flächen liegt das Projekt im Vergleich unterdurchschnittlich, in der hinteren Hälfte. Die Wohnungstypologien entsprechen den angestrebten Zielgruppen, die Aussenräume sind jedoch zu klein bemessen. Bei den Gewerbeflächen bildet das Projekt grosse Flächen in der Mitte des Footprints rund um die Lichthöfe aus, welche bezüglich Vermarktung zu den angestrebten Preisen kritisch betrachtet werden. Die ertragsstarken Flächen im Erdgeschoss wurden erfüllt. Die Zugänglichkeit zum Grossverteiler wird jedoch aus betrieblicher Sicht kritisch hinterfragt. Die vorgeschlagenen Deckenkonstruktionen mit Unterzügen im Hochhaus und hybriden Rippendecken im Sockel ermöglichen Materialminimierung und sind ökologisch wie wirtschaftlich interessant. Die Herausforderung ist die Koordination mit der horizontalen Verteilung von Gebäudetechnik und statisch möglichen Durchbrüchen infolge grosser Lüftungsleitungen in

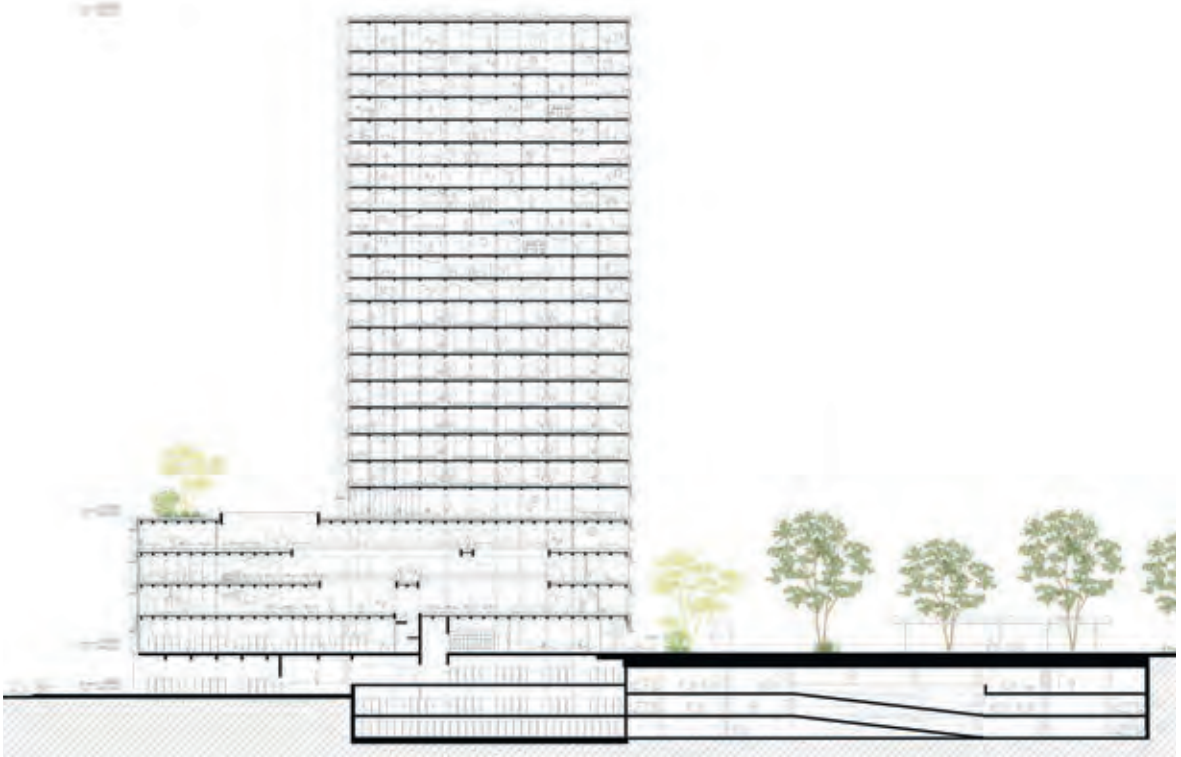
Unterzügen und Hauptträgern. Im Vergleich bieten solche Konstruktionen weniger Flexibilität über die Lebensdauer. Dafür ist ein hoher Grad an Teilvorfabrikation denkbar und möglich, was die Bauzeit positiv beeinflusst. Die sehr dünnen Betondecken werden bezüglich Einhaltung der gesetzlichen Mindestanforderung des Schallschutzes kritisch hinterfragt.

Das Projekt erreicht die herausfordernden Nachhaltigkeitsziele nur bedingt. Gemäss SNBS werden die innenliegende Begegnungszonen zur Förderung der sozialen Interaktion, die Massnahmen zur Rückhaltung und Versickerung, die hohe Materialeffizienz in Kombination mit Vorfertigung, die grosse Anzahl an Fahrradstellplätzen, die flexible Tragstruktur sowie die geringen Aushubvolumen positive bewertet. Kritisch hingegen werden folgende Aspekte betrachtet: die Massnahmen gegen Lärmemissionen, die einseitige Ausrichtung der Wohnungen, die Wellblechverkleidung für die Fassade sowie der Sonnenschutz. Weiter zeigt die Überprüfung des CO₂-Fussabdruckes (Erstellung und Betrieb), dass die im Vergleich zu den anderen Projekten höchste Anteil an Verglasung, das dekorative Metallgewebe sowie die Aluminiumfassade wesentlich zur Nichterreichung der vorgegebenen Ziele im Bereich der Treibhausgasemissionen beitragen.

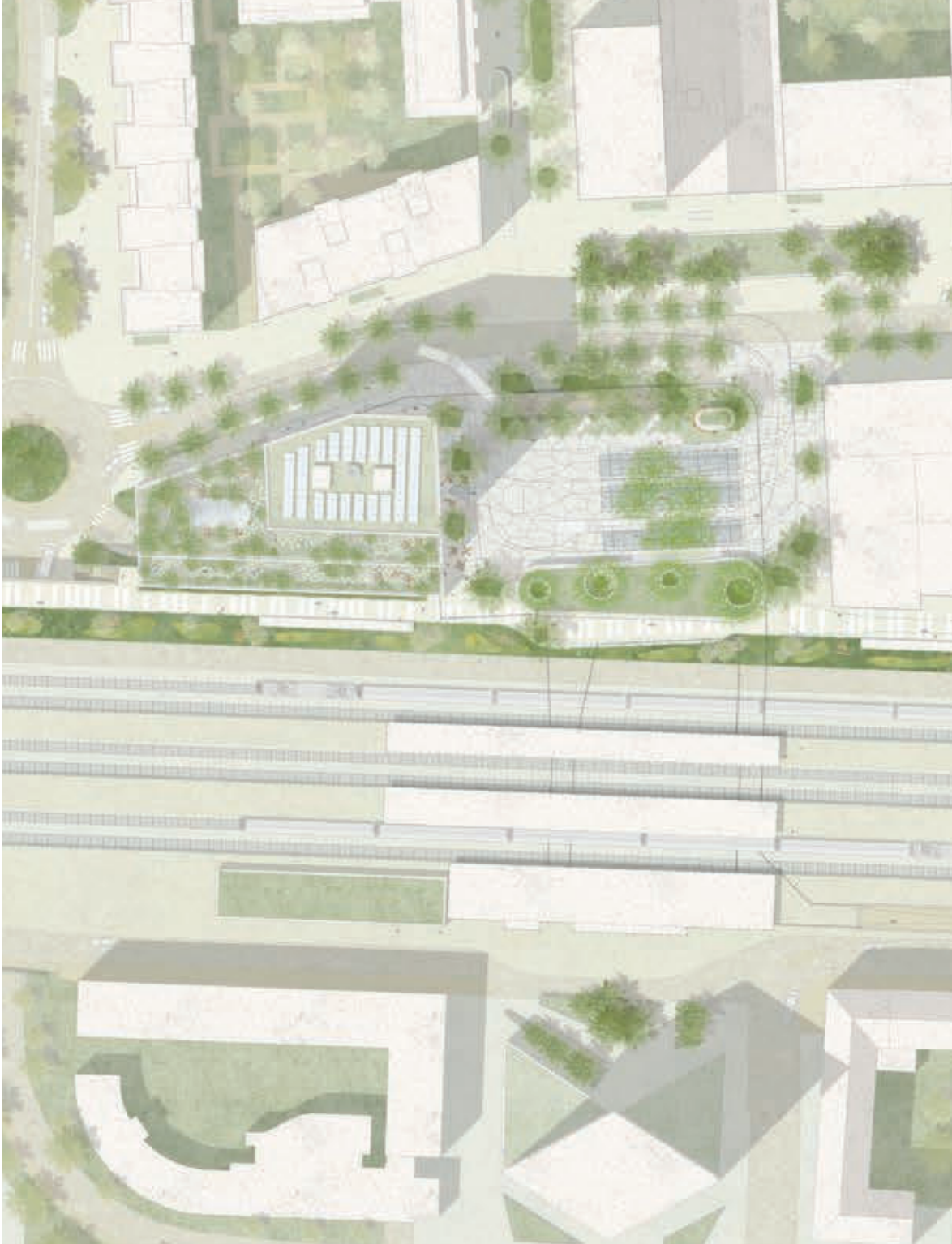
Das Projekt «Casa di Città» bietet diverse vielversprechende Ansätze, wie eine Nutzungsvielfalt, -durchmischung und Nachbarschaftsangeboten in der Vertikalen sowie das Angebot einer flexiblen und nutzungsoffenen Struktur im Sockel. Die Vision mit einer gleichwertigen Reaktion zu allen Seiten, einen neuen urbanen Ankunfts- und Verweilort am Bahnhof zu schaffen, der komplementär zur Ortsmitte funktioniert und einen Orientierungspunkt für das Bredella Aral sowie ganz Pratteln bilden kann, wird geschätzt. Die einzelnen Ansätze sind sehr vielversprechend, können aber in ihrem Zusammenspiel bzw. ihrer Durcharbeitung schlussendlich nicht überzeugen.



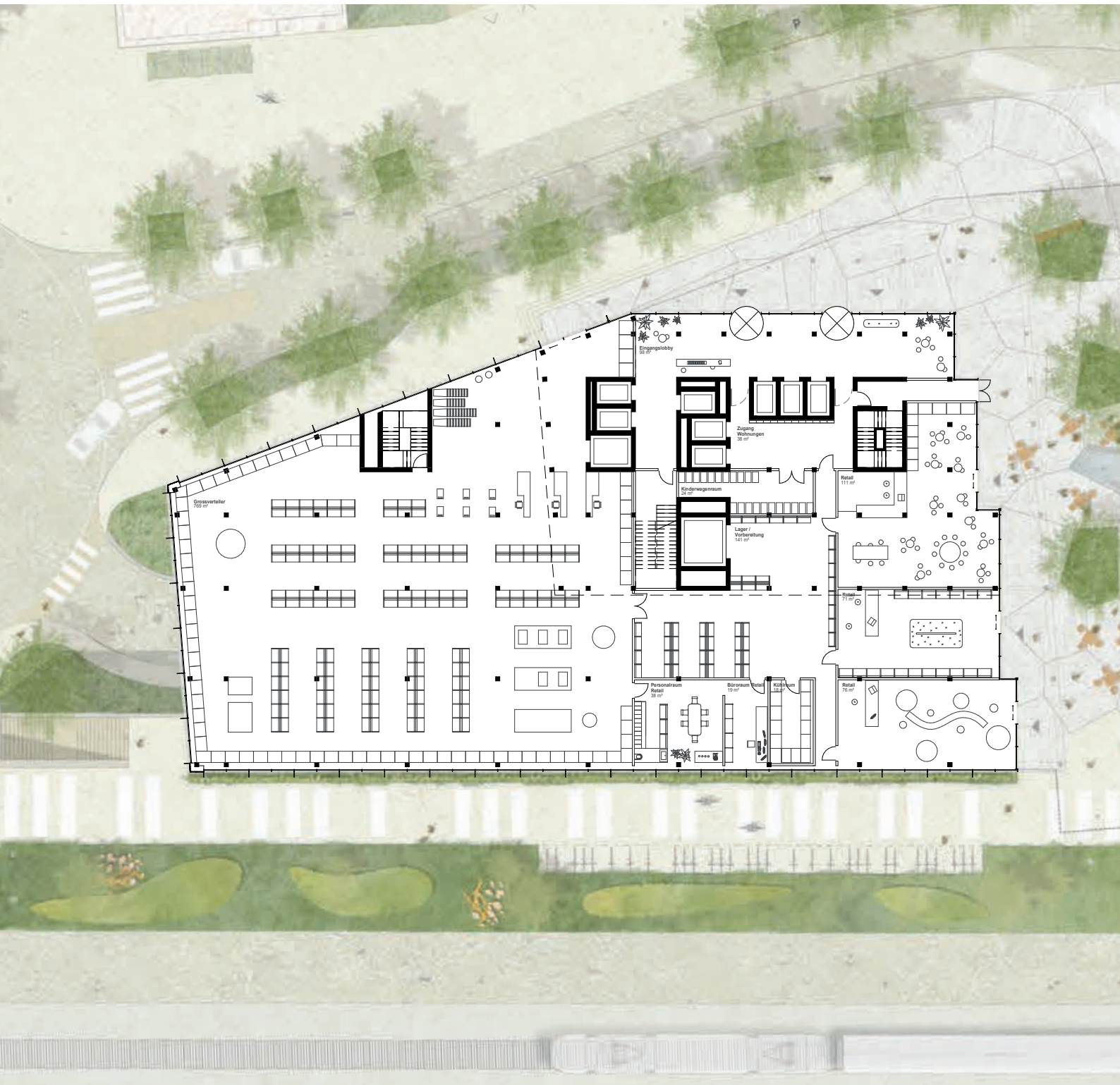
Digitales Modellfoto (Ansicht Süd-Ost)



Längsschnitt

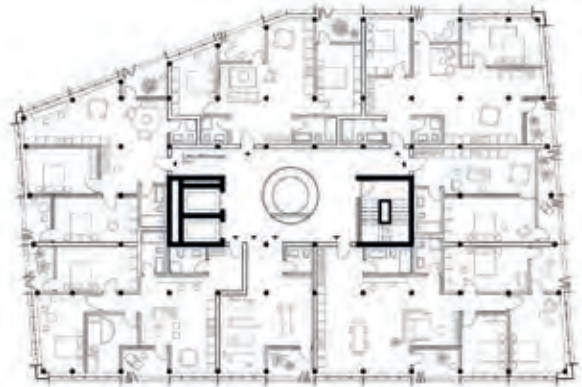


Situationsplan

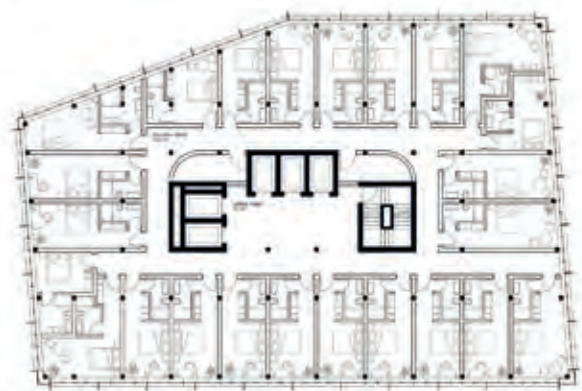


Grundriss EG Situation





Regelgeschoss Wohnen



Regelgeschoss Hotel



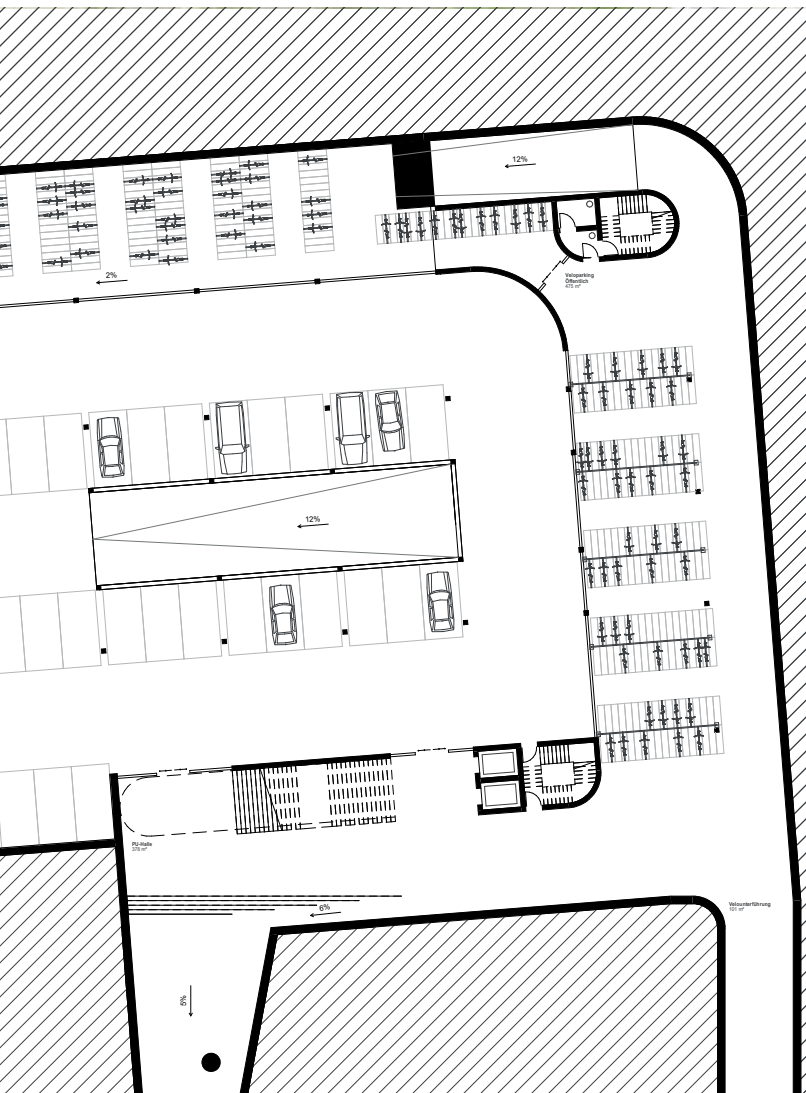
3. OG Hotel Rezeption



Visualisierung (Ansicht Ost)



Visualisierung Atrium





OFFICE

BAR

KUMHINAVENISUM

Victorinox

Architektur / Federführung

SSA Architekten AG
Horburgstrasse 105, 4057 Basel
Anna Luisa Thabor, Ibo Aktepe, Ralph Buchel,
Thomas Schneck, Christian Eichhorn

Landschaftsarchitektur

Habitat Landschaftsarchitektur
Weststrasse 182, 8003 Zürich
Alexandra Kaufmann, Andreas Hoffmann

Bauingenieurwesen

ZPF Structure AG
Kohlenberggasse 1, 4051 Basel
Remo Thalmann

Verkehrsplanung

Rapp AG
Freilager Platz 4, 4142 Münchenstein
Stefan Schneider

Weitere beteiligte Unternehmen

Anima Engineering AG
Haustechnik HLKSE
Steinengraben 5, 4051 Basel
Sandro Rusterholz

feuerzeichen GmbH
Spezialist Hotellerie
Fröbelstrasse 31, 8032 Zürich
Kurt Schempp

kühne wicki future stuff
Zukunftsforschung
Weststrasse 62, 8003 Zürich
Senem Wicki

Projektbeschreibung

Das Projekt «Victorinox» besteht aus zwei schlanken Scheiben, die das Hotel- und das Wohnungsprogramm separieren. Diese beiden Baukörper erheben sich von einem Sockel, welcher sich sowohl materiell als auch volumetrisch deutlich vom Rest des Gebäudes absetzt. Die Artikulation der drei gegeneinander verschobenen Volumina erzeugt eine dynamische und harmonische Einheit entlang der Gleise. Der durch den Versatz entstehende Raum schafft eine Porosität zwischen Stadt, öffentlichen Räumen und dem Gebäude und lädt die Nutzer:innen so in das Innere des Sockels ein. Das Erscheinungsbild bietet ein hohes Identifikationspotenzial. Besonders überzeugend sind die elegante Volumengliederung sowie die innovative Wohntypologie, die eine interessante Antwort auf das Konzept des «Vertical Village» bietet. Die Idee, vertikale Gemeinschaftsräume in die Zwischenräume einzufügen, beeindruckt das Preisgericht, da diese Organisation einen positiven Beitrag zur städtebaulichen Eingliederung leistet. Die Proportionen der Baukörper wirken harmonisch und die Verbindung mit dem Sockel, welcher sich durch sein Erscheinungsbild vom Turm darüber abhebt, ist gelungen. Das Verhältnis zwischen Turm und Stadtebene ist durch den Wechsel der Massstäbe gut gelöst, wodurch Platz und Strasse belebt werden. So erreicht das Projekt eine eigenständige und markante architektonische Ausdruckskraft. Das Preisgericht begrüsst zudem die Idee, einen Teil der bestehenden Halle zur Errichtung der Bushaltestelle wiederzuverwenden. Allerdings wirft die Platzierung der Nord-Süd-Plattformen Fragen auf, da hierfür eine aufwendige Rangierfläche für die Busse erforderlich ist, die im begrenzten Raum nur schwer umsetzbar scheint. Obwohl die Innovationskraft und Radikalität des Projekts das Interesse wecken, werfen diese auch zugleich Zweifel an der Wohnqualität auf. Der volumetrische Vorschlag wurde grundsätzlich positiv bewertet, jedoch führen der Grundriss des unteren Erdgeschosses (Stadtebene -1) und des Erdgeschosses am Hauptplatz zu kritischen Fragen: Die Entscheidung eine blinde Wand als Massnahme gegen die Störfallgefahr vorzusehen, wird negativ bewertet. Diese Massnahme beeinträchtigt die Promenade entlang der Gleise erheblich und mindert ihre Attraktivität spürbar. Im 1. UG/Stadtebene -1 bemängelt das Preisgericht die Lage der Rangierfläche, die die strassenseitige Fassade stört und die Vermietung sowie Aktivierung des Erdgeschosses massgeblich einschränkt. Mit der Absicht, dass der Bahnhofsplatz nicht nur eine Verkehrsdrehscheibe sein soll, schlagen die

Verfasser:innen einen multifunktionalen Platz vor. Dieser manifestiert sich in einer rechteckigen Form und einer eigenständigen Materialisierung, die ihn klar erkennbar macht. Die Fugen der grossformatigen Ortbetonplatten werden je nach Funktion (Aufenthalt, Bus, Parkplatz, etc.) differenziert gestaltet. So sind zum Beispiel im Bereich der Busdurchfahrt die Fugen eng und in den Aufenthaltsbereichen breiter und begrünt. Dies erlaubt nicht nur eine natürliche Zonierung, sondern auch ein Versickern des Regenwassers auf der Fläche. Der ganzheitliche und eigenständige Ansatz gefällt und wird sehr gewürdigt. Leider sind es verkehrstechnische Gründe, die den Entwurf zum Scheitern bringen: Einerseits ist es die „Begegnung“ zwischen den Bussen und den Fussgänger:innen und andererseits ist es das Zufahrtsregime mit den zu knapp bemessenen Schleppkurven für die Busse.

Das Gebäude ist klar und durchdacht strukturiert. Der Erschliessungskern ist strategisch sinnvoll positioniert und gut organisiert. Die konsequente Erschliessung entlang der Fugen ermöglicht eine klare Adressbildung. Die Lücke im Erdgeschoss erlaubt eine klare Lesbarkeit der Eingänge. Die Fassadenabwicklung ermöglicht die Aktivierung mehrerer Räume von unterschiedlicher Qualität. Das Atrium im Sockel schafft eine klare und funktionale Organisation der Nutzung. Gleichzeitig schränkt es jedoch die Flexibilität ein, was potenzielle Anpassungen und Umgestaltungen des Erdgeschosses in der Zukunft erschwert. Die Positionierung des Hoteleingangs entlang der Strasse ist klar und seine Trennung von den restlichen gewerblichen Programmen ist vorteilhaft. Der um das lineare Atrium gegliederte Sockel überzeugt. Allerdings wird nicht nachvollzogen, weshalb dieser nicht zum Dach weitergeführt wird. Das Projekt setzt sich intensiv mit der Fragestellung des «Vertical Village» auseinander. Das Resultat ist eine innovative Gebäudetypologie, die neue Ansätze und Perspektiven eröffnet. Das Preisgericht erkennt das Potenzial der vorgeschlagenen Räume an, die im Falle der Zielgruppe Clusterwohnung besonders geeignet scheinen. Dennoch birgt die innovative Typologie in der Umsetzung mehrere Herausforderungen und Fragen. Die Gegenüberstellung der Wohnungen mit geschlossenen Wänden zu den Wohnräumen ist nicht überzeugend. Die konsequente Gestaltung des Grundrisses erfordert den Einsatz einer zusätzlichen Vorhangfassade, welche einen Wintergarten integriert. Dieser bietet zwar räumliche Qualitäten,

geht jedoch mit wirtschaftlichen Auswirkungen einher, welche kritisch hinterfragt werden. Der Eingang zu den Wohnungen im Erdgeschoss ist klar und die Verteilung durch diese Rücksprünge bietet eine gute Orientierung. Allerdings überzeugt die Privatheit der Räume entlang der Erschliessung nicht. Die ersten Wohnungen in der unmittelbaren Nähe des Kerns wirken dunkel und werden durch vorbeigehende Nachbarn gestört. Die geschlossene Pufferzone zur Bahn agiert als effizienter Lärmschutz und es bestehen keine bahenseitigen Überschreitungen der Grenzwerte. Durch die Gebäudeform erhalten seitliche Räume eine lärmabgewandte Rückfassade. Der Bushof wird neu in Nord-Süd-Richtung angeordnet. Der vermeintlich freigewordene Platz wird aber von den ankommenden Bussen überfahren, zudem dürften die Platzverhältnisse für ein korrektes Anfahren der Haltekanten nicht ausreichen. Vom Kreis Salinenstrasse gelangt man direkt ins 1.UG/ Stadtebene -1 mit der Anlieferung und den P+R-Plätzen. Alle übrigen Parkplätze im 2. und 3. UG sind über einen Wendel direkt im Einfahrtsbereich erschlossen. Leider weicht Wendelgeometrie von der kreisrunden Form ab, was auf Kosten des Fahrkomforts geht. Die Anordnung der Rampe ausserhalb des Parkdecks erlaubt eine gute Ausnutzung der Grundfläche für Parkplätze. Der Anlieferungsbereich ist sowohl zum Zu- als auch zum Wegfahren eher (zu) eng. Die öffentlichen Veloabstellplätze sind entlang des Velotunnels angeordnet und auf der ganzen Länge offen; die Pendler zu den SBB-Perrons müssen hierfür den Velotunnel betreten. Die privaten Veloabstellplätze sind durch ein Tor im Bereich der öffentlichen Veloplätze erreichbar.

Das Projekt weist hohe Werte in Geschossfläche und Gebäudevolumen auf. Zusätzlich hat der Beitrag eine überdurchschnittliche Gebäudehüllenabwicklung. Auch ist der Formfaktor zur Geschossfläche einer der höchsten. Mit Erstellungskosten zu Geschossfläche unter 4000.-/m², liegt das Projekt im Durchschnitt. Durch die grosse Geschossfläche, Gebäudevolumen und -Abwicklung sind die absoluten Kosten jedoch im obersten Bereich. Das Projekt weist eines der tiefsten Verhältnisse von Nutzfläche zu Geschossfläche auf und kann die angestrebten vermietbaren Flächen nicht erreichen. Zudem treffen die vorgeschlagenen Flächen die Bedürfnisse der Zielgruppen nicht immer. Insbesondere bei den Wohnungen wird aufgrund der gewählten Erschliessungstypologie und Aussenräume gegen Norden mit Ertragseinbussen gerechnet. Auch die geforderten

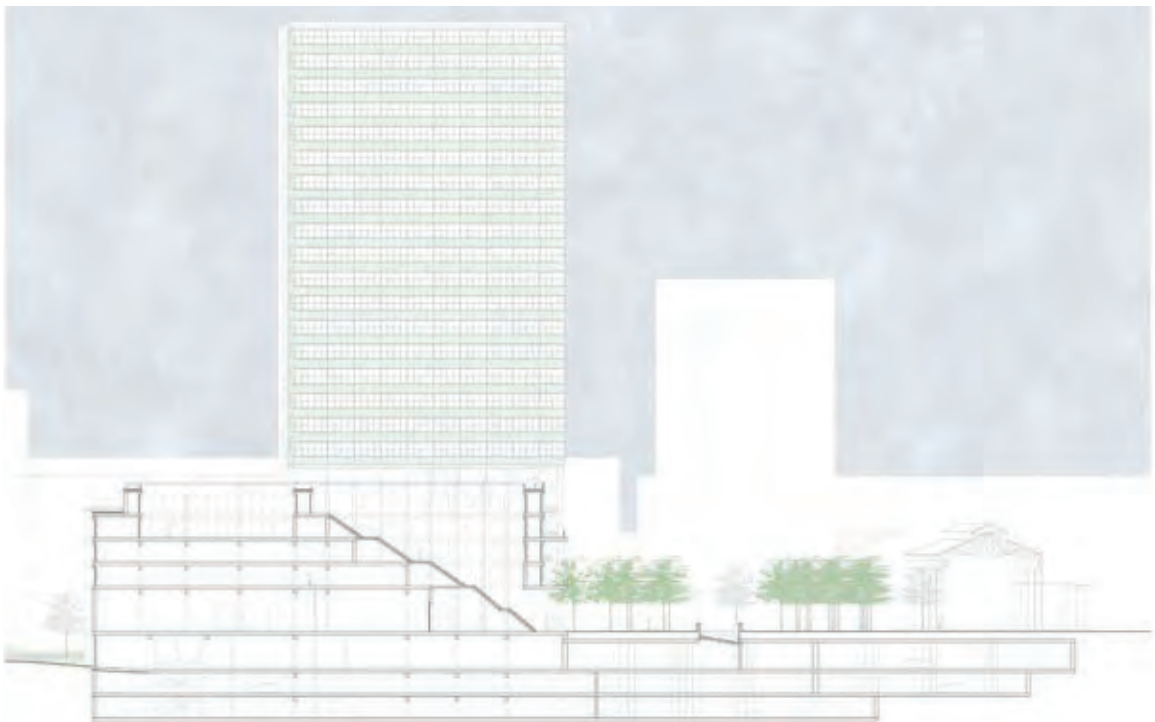
Flächen für die Wohnnutzung wurden nicht erfüllt. Die vorgeschlagene Hotelfläche je Geschoss ist zu klein, um einen effizienten Betrieb zu gewährleisten. Das Tragwerk der Decken im Hochhaus wird als Betonrippenelemente mit Überbeton beschrieben. Aufgrund der kurzen Spannweiten ist es schwierig zu beurteilen, ob damit tatsächlich eine wirtschaftliche Konstruktion und tiefe Emissionen erzielbar sind. Schlanke, leichte Rippendecken erhöhen den Aufwand für den Schallschutz. Im UG ist der Lastabtrag noch nicht durchgängig sichergestellt bzw. es sind gröbere Abfangungen nötig. Die Kerngeometrie scheint für Kletterschalung eher aufwändig. Insgesamt scheint es Aufwand zu brauchen, um aus dem Projektvorschlag ein wirtschaftliches Tragwerk zu entwickeln. Die vorgeschlagenen ZN/D Betone führen zu tieferen Emissionen, dafür bei Hochhäusern auch zu deutlich langsamerem Bauen infolge der (insbesondere bei tiefen Temperaturen) langsamen Festigkeitsentwicklung.

Das Projekt erreicht die herausfordernden Nachhaltigkeitsziele mässig. Gemäss SNBS werden das Wasser- und Mikroklimamanagement mit einem Schwammstadt-Konzept im Bereich des Bushofs, das Rückhaltesysteme kombiniert mit Versickerungsmulden, die durchgesteckte Wohnungen für natürliche Belüftung sowie ein effizientes Wärme- und Kälteversorgungskonzept, das bereits die Energie für die Warmwasserbereitung berücksichtigt, positiv bewertet. Kritisch bewertet werden die grosse Fassadenentwicklungsfläche (Kompaktheit) und geringe Flächeneffizienz sowie der sehr niedrige Verglasungsanteil im Turm. Weiter zeigt die Überprüfung des CO₂-Fussabdruckes (Erstellung und Betrieb), dass die Ziele im Bereich der Treibhausgasemissionen im Betrieb erreicht werden. Aufgrund der Tragstruktur aus Stahlbeton, des tiefen Kompaktheitsfaktors, des grossen Untergeschossvolumens sowie der umfangreichen vertikalen PV-Flächen (graue Energie) wird das CO₂-Ziel in Erstellung jedoch nicht erreicht.

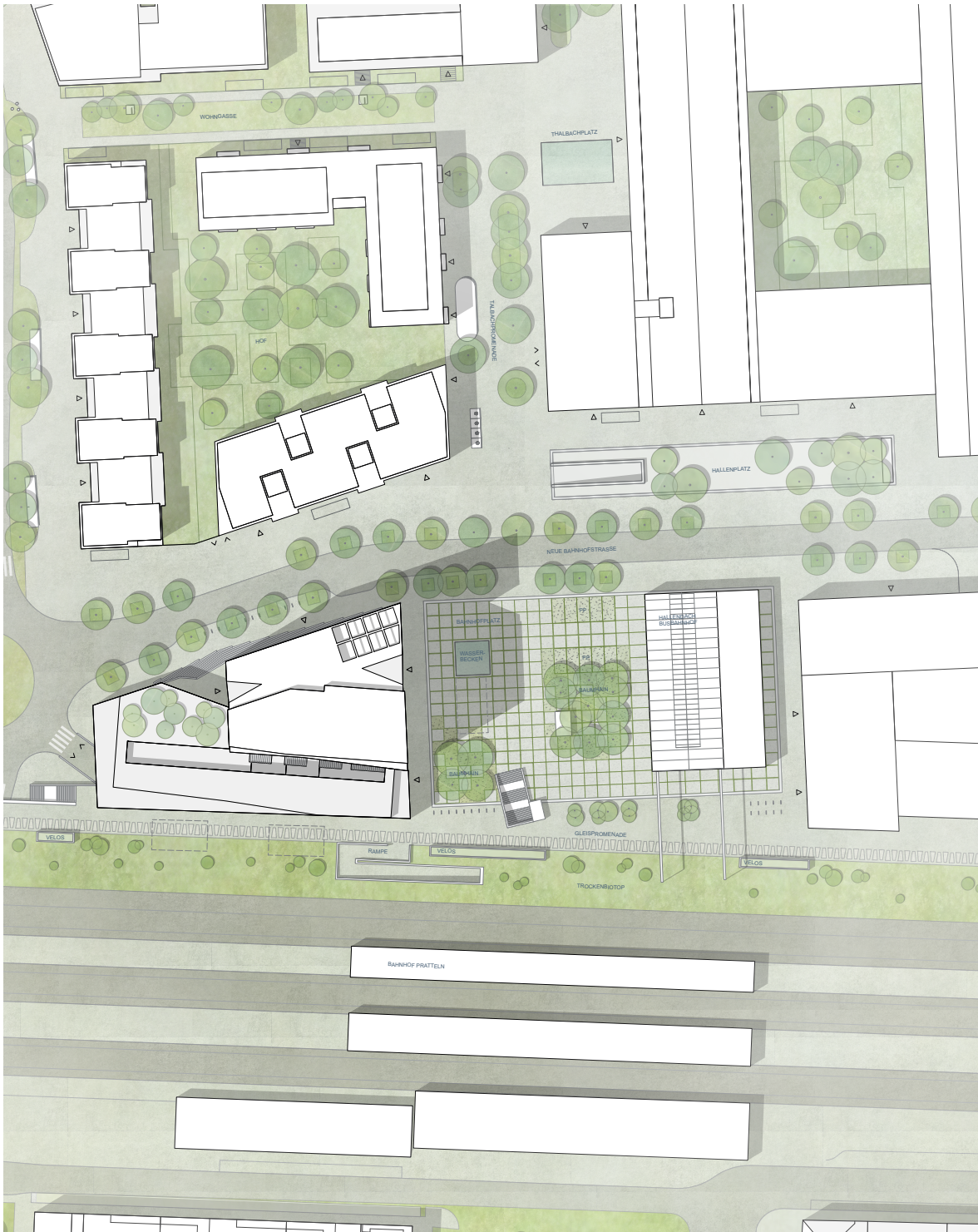
Das Preisgericht würdigt die Qualität des Projekts sowohl in Bezug auf seine Volumetrie als auch auf seine Auswirkungen auf den städtischen Raum. Die innovative Form des Entwurfs sieht vor, die Nutzungen horizontal statt vertikal zu trennen, um Begegnungsräume zu schaffen. Allerdings mag die Qualität der entstehenden Fugen nicht überzeugen.



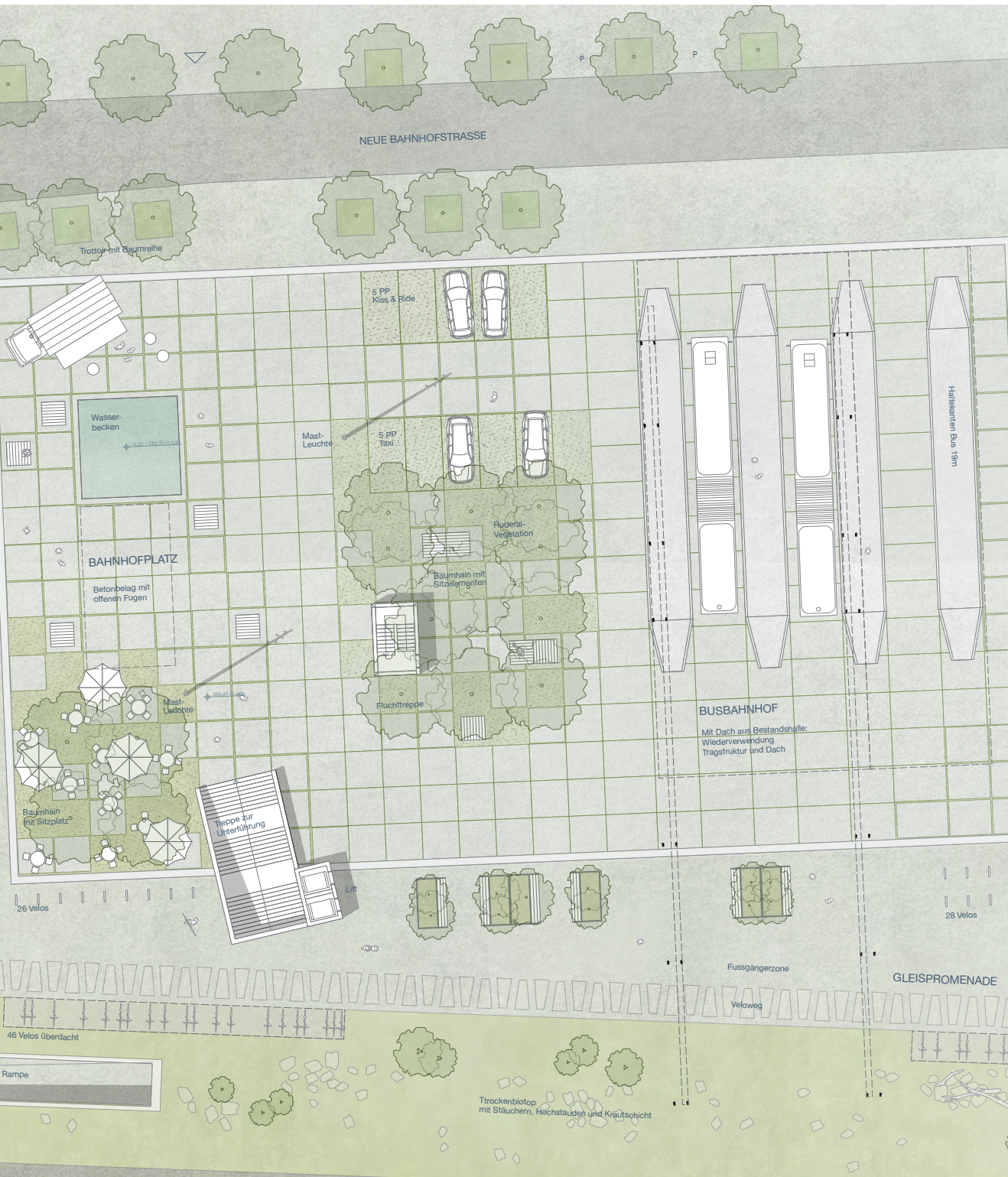
Digitales Modellfoto (Ansicht Süd-Ost)



Längsschnitt

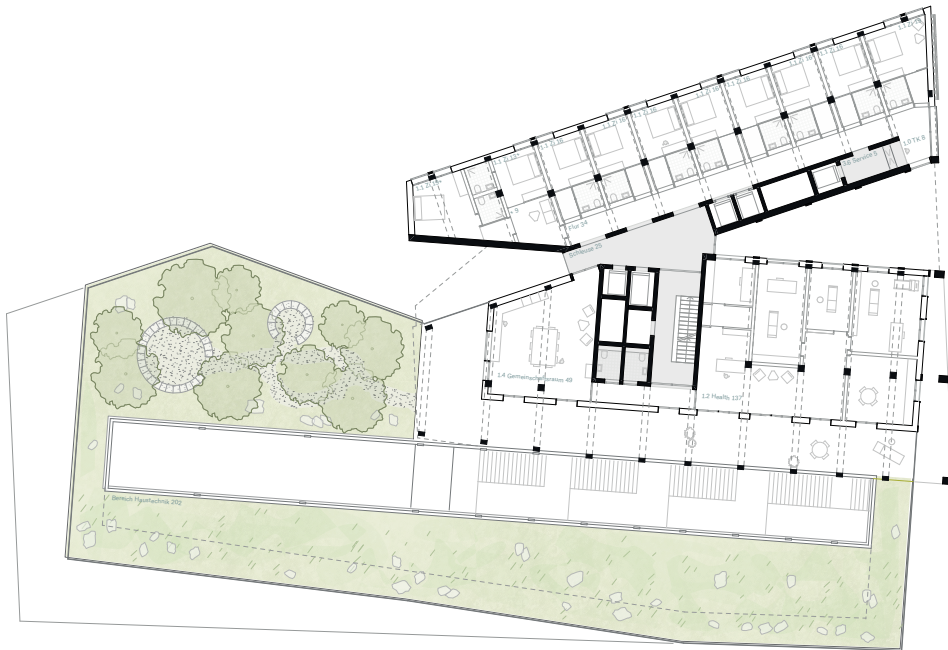


Situationsplan

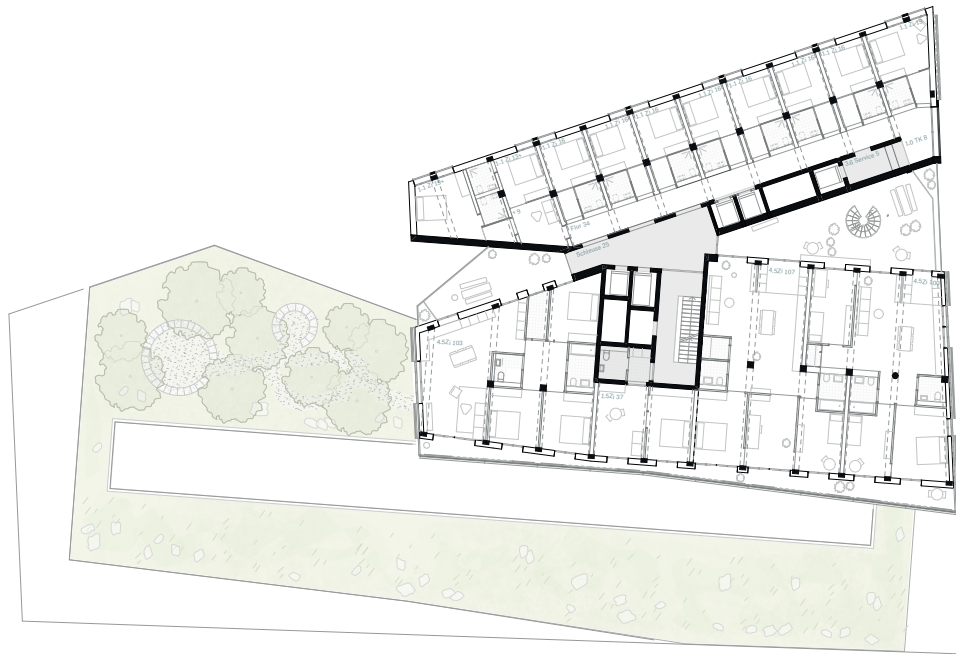




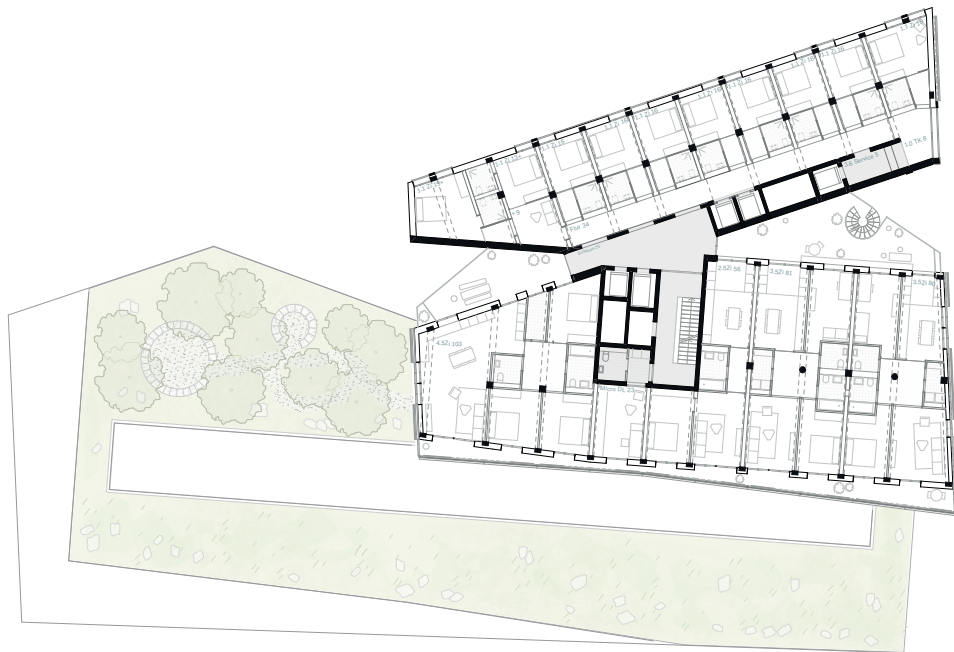
Visualisierung (Vogelperspektive Süd-Ost)



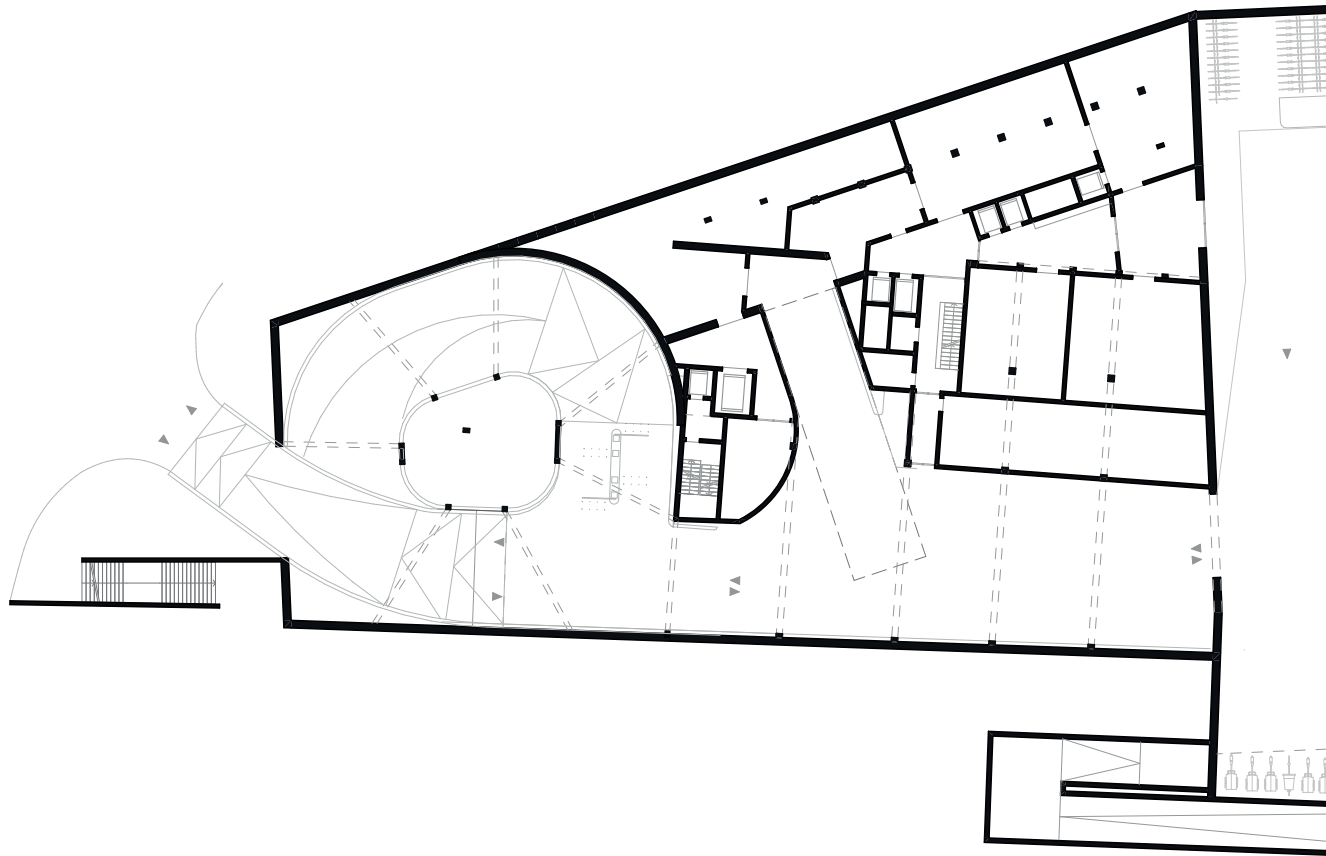
5. OG Sockelgeschoss Hotel



Turm Wohnungsmix 2 / Hotel



Turm Wohnungsmix 1 / Hotel



Grundriss 1. UG

