

# Inhaltsverzeichnis.

Aufgabe	5
Beurteilungskriterien und Termine	6
Preisgericht	7
Vorprüfung	8
Beurteilung	9
Rangierung	10
Empfehlung und Würdigung	11
Genehmigung	12
Rangierte Projekte	14
Weitere Projekte	46



Blick auf den Perimeter

# Aufgabe.

## Ausgangslage.

In dem 2012 zusammen mit der Stadt Zürich entwickelten Rahmenplan «Bahnhof Zürich Oerlikon Baufeld Südwest» wurde westlich vom Franklinturm an der Regensbergbrücke ein Standort für ein Hochhaus mit 40 Meter Höhe ab gewachsenem Terrain auf Gleisniveau bestimmt. Auf dem rund 3'200 m<sup>2</sup> grossen Perimeter soll ein Gebäude mit Büro- / Bildungs- und Gesundheitsnutzungen in den Obergeschossen und einer Gastro- / Retailfläche auf Stadtebene entwickelt werden. SBB Immobilien hat für diese Entwicklung einen selektiven, einstufigen Projektwettbewerb ausgelobt, für den zehn Generalplanerteams präqualifiziert wurden.

Aktuell ist das Areal Brachfläche und wird durch eine Entsorgungsstation des Bahnhofes sowie die Besucherparkplätze des Franklinturms und der Bahnhofsmieter geprägt. Ebenfalls befinden sich die Zufahrt zum Flucht- und Rettungstollen der Durchmesserlinie und der Zugang zur unterirdischen Pumpstation von SBB Infrastruktur auf dem Areal. Unter dem Areal verläuft der Glatstollen. Zusätzlich sind diverse Werkleitungen und Kabelblöcke vorhanden.

Der gesamte Baubereich vom Franklinturm bis zur Regensbergbrücke liegt auf Gleisniveau, während die parallel dazu verlaufende Hofwiesenstrasse in Richtung Brücke bis auf ca. 10 Meter über Gleisniveau ansteigt. Parallel zur Hofwiesenstrasse besteht die Baubeschränkung einer Strassenbaulinie.

## Aufgabenstellung.

Für die Bebauung und die Gestaltung des Raums zwischen Franklinturm und Regensbergbrücke wird ein gesellschaftlich, wirtschaftlich und ökologisch attraktiver Projektvorschlag gesucht, der eine optimale stadträumliche Einbindung des Hochbaus erzielt und dabei auf die vorhandene Topografie und die Anforderungen der umliegenden Infrastrukturelementen (Gleis, Strasse, Trottoir, Parkplätze etc.) eingeht sowie eine gute Qualität der Umgebungsflächen nachweist.

Das Nutzungskonzept sieht publikumsorientierte Flächen auf Strassenniveau mit ca. 600 m<sup>2</sup> GF sowie flexible Grundrisse für die Nutzungen Büro, Bildung und Gesundheit in den acht Geschossen über dem Geschoss auf Strassenniveau vor (ca. 6'100 m<sup>2</sup> GF). Bestandteil der Wettbewerbsaufgabe ist es, einen überzeugenden strukturellen und architektonischen Lösungsvorschlag zu erarbeiten, der eine entsprechende Flexibilität in den Nutzungen der Obergeschosse zulässt (Core & Shell Prinzip) und standortgerechte, attraktive Mietflächen im Grundausbau schafft, die von den jeweiligen Mietern nach ihren jeweiligen Anforderungen ausgebaut werden können. Zudem soll ein qualitätsvoller Aussenraum auf Gleisniveau entwickelt werden, der den Herausforderungen der Hitzeminderung und Entsiegelung (Schwammstadt) gerecht wird.

Die beiden Geschosse zwischen Gleisniveau und Regensbergbrücke sind für Nebennutzflächen vorgesehen. Untergeschosse unter Terrain wurden auf Grund der Geologie keine vorgesehen.

# Beurteilungskriterien und Termine.

6

## Beurteilungskriterien.

Die eingereichten Projekte wurden gemäss den folgenden Kriterien beurteilt:

### Wirtschaft

- Erstellungs-, Betriebs- und Unterhaltskosten:
  - Lebenszykluskosten
  - Flächeneffizienz
  - Anpassungsfähigkeit der Gebäudetechnik
- Wertbeständigkeit der gewählten Konstruktionen und Materialien
- Schnelle Realisierbarkeit / optimierte Bauzeit

### Gesellschaft

- Städtebauliche Qualität, Einordnung in das Stadtbild
- Architektonische und freiräumliche Qualität
- Identität, Ausstrahlung und Adressbildung
- Materialisierung Fassade
- Gestaltung Aussenraum sowie Übergang Umgebung zum Gebäude und zur Erdgeschossnutzung
- Funktionalität der Verkehrserschliessung und öffentliche Zugänglichkeit
- Umsetzung des vorgegebenen Nutzungskonzepts für die drei Nutzungsvarianten und der geforderten Kundenorientierung
- Gestaltungsqualität der Innenräume
- Funktionalität des Konzeptes, Qualität und Effizienz der inneren Organisation
- Flexibilität in der Grundrissgestaltung und Materialisierung (Edelrohbau)

### Umwelt

- Behaglichkeit für Nutzer von Gebäude und Quartier:
  - Tageslichtnutzung
  - Sommerlicher Wärmeschutz
- Berücksichtigung der sich verändernden klimatischen Bedingungen in der Gestaltung sowohl in Bezug auf die Nutzer des Gebäudes als auch zur Umwelt z.B. Reduktion von Emissionen, die zur Überhitzung der Stadt im Sommer beitragen
- Ressourcenarme und umweltschonende Erstellung, Betrieb und Rückbau
- Reduktion des Energiebedarfs (Heizwärme und Graue Energie), Nutzung erneuerbarer Energien
- Rückbaubarkeit und Trennbarkeit der ausgewählten Baumaterialien

## Teilnehmer.

Für die Teilnahme am Projektwettbewerb wurden zehn Generalplanerteams mit Kompetenzen in den Fachdisziplinen Generalplanung, Architektur, Bauingenieurwesen und Gebäudetechnik (HLKKSE / MSRL) selektiert.

Folgende Büros haben sich präqualifiziert:

- Boltshauser Architekten, Zürich
- Dürig AG, Zürich mit uas, Unternehmen für Architektur und Städtebau
- Planergemeinschaft Durisch Nolli Caretta GmbH, Zürich
- Enzmann Fischer Architekten, Zürich
- Esch Sintzel Architekten, Zürich
- Gigon Guyer Architekten, Zürich mit Büro für Bauökonomie, Kriens
- Waldrap Architekten, Zürich mit WT Partner, Zürich
- Karamuk Kuo Architekten, Zürich mit Archobau, Zürich
- Kunz und Mösch Architekten, Basel
- 10:8 Architekten, Zürich mit Drees + Sommer, Zürich

## Termine Projektwettbewerb.

Start Projektwettbewerb	01.12.2023
Fragerunde	19.01.- 02.02.2024
Abgabe Planunterlagen	12.04.2024
Abgabe Modelle, Honorarofferte und Grobkostenschätzung	06.05.2024
Erster Jurytag	17.05.2024
Zweiter Jurytag	21.06.2024
Bekanntgabe Wettbewerbsergebnisse	Ende Juni 2024

# Preisgericht.

7

## Fachpreisrichter:innen

Ursula Hürzeler	dipl. Architektin ETH SIA BSA (Vorsitz)
David Leuthold	Architekt HTL SIA BSA
Felix Krüttli	Dipl.-Ing. Univ. Architekt
Carola Antón	Dipl. Ing. Arch. ETSAS / MAS LA ETHZ
Anouk Trautmann	Architektin ETH SIA, Amt für Städtebau (AfS)

## Ersatz Fachpreisrichter

Gian-Marco Jenatsch	Architekt ETH SIA, Amt für Städtebau (AfS)
---------------------	--

## Sachpreisrichter:innen

Markus Siemienik	SBB Immobilien, Leiter Anlageobjekte Ost
Barbara Zeleny	SBB Immobilien, Leiterin Anlageobjekte Entwicklung Urban

## Ersatz Sachpreisrichter

Thomas Rinas	SBB Immobilien, Gesamtprojektleiter
--------------	-------------------------------------

## Verfahrensleitung und Wettbewerbsbegleitung

Uta Sütterlin	hmb partners AG
Dominik Thurnherr	hmb partners AG

## Expert:innen ohne Stimmrecht

Brandschutz	Andreas Müller, ProteQ GmbH, Schaffhausen
Kostenplanung	Simon Hari, exact Kostenplanung, Worb
Bahnbetrieb SBB-Infrastruktur	Philipp Mader, SBB Infrastruktur
Anprallschutz	Rene von Schack, SBB Infrastruktur
Betrieb	Sarah Miller, SBB Immobilien
Nutzung	Carlos Gallardo, SBB Immobilien
Naturschutz	Pascale Contesse, Grün Stadt Zürich
Freiraum	Sophie Wüst, Grün Stadt Zürich
Hitzeminderung / Kaltluftströme	UGZ, Laura Otth / Veronika Sutter, UGZ
Verkehr	Rebekka Künzli, DAV
Verkehr	Cynthia Müller, Andreas Profos, TAZ
Quartiersverein Zürich Oerlikon	Irene Zortea
Statik	Andrea Vernale, Robert Koppitz, dsp Ingenieure Uster
Nachhaltigkeit	Dieter Breer, Denkgebäude Winterthur
Anforderungen ISOS	Martin Schneider, AfS, Dajana Baessler, ARE

# Vorprüfung.

## 8 Generelle Vorprüfung.

Die generelle Vorprüfung erfolgte unter der Leitung von hmb partners AG im April / Mai 2024. Die Eingaben wurden bezüglich der Anforderungen aus dem Wettbewerbsprogramm und der Fragenbeantwortung geprüft:

### **Formelle Anforderungen**

- Alle 10 Projekte wurden fristgerecht und vollständig eingereicht
- Die Anonymität wurde von allen Teilnehmenden eingehalten.

### **Inhaltliche Anforderungen**

Bei der inhaltlichen Vorprüfung wurden insbesondere folgende Anforderungen überprüft:

- Baurecht / Baulinien / Schattenwurf
- Raumprogramm, Nutzung und Funktion
- Flächen und Kennwerte
- Aussenraumgestaltung
- Kaltluftströme
- Tiefbau / Verkehr
- Bahnbetrieb /SBB Infrastruktur
- Erschliessung und Parkierung MIV, Velo und Fussgänger
- Wirtschaftlichkeit
- Nachhaltigkeit

Der Vorprüfungsbericht wurde dem Preisgericht am ersten Jurytag abgegeben und vorgestellt. Der Bericht wurde einstimmig genehmigt.

Alle Projekte wurden vom Preisgericht einstimmig zur Beurteilung zugelassen.

# Beurteilung.

## Erster Jurytag.

Das Preisgericht trat am 17. Mai und am 21. Juni 2024 zur Beurteilung der Projekte zusammen. Die Jury war vollständig anwesend und beschlussfähig.

Nach einer ersten, individuellen Kenntnisnahme der Projekte wurde am ersten Jurytag der Vorprüfungsbericht präsentiert. Im Anschluss wurden alle Projekte nach denen im Programm aufgeführten Beurteilungskriterien ganzheitlich bewertet.

### Erster Rundgang

Folgende Projekte schieden aufgrund von wesentlichen konzeptionellen Mängeln, u.a. hinsichtlich der städtebaulichen Einordnung, der architektonischen Qualität oder der Erfüllung der Anforderungen, aus::

- OrilOturm
- Bianchi
- Portal
- Ferrit

### Zweiter Rundgang

Die verbleibenden sechs Projekte wurden im zweiten Rundgang erneut intensiv diskutiert. Nach vertiefter Betrachtung vermochten nicht alle Projekte in allen Belangen zu überzeugen. Folgende Projekte wurden im zweiten Rundgang ausgeschieden:

- Soul Train
- Ulica Grada

### Kontrollrundgang

Sämtliche Projekte und die Ergebnisse der bisherigen Rundgänge wurden überprüft. Das Projekt „Soul Train“ wurde per Wiedererwägungsantrag wieder in die Bewertung aufgenommen.

### Dritter Rundgang

Die Jury führte einen dritten Rundgang durch, in dem die verbleibenden fünf Projekte erneut diskutiert wurden. Dabei wurden folgende Projekte ausgeschieden:

- Soul Train
- GEM
- Regi

### Kontrollrundgang

Die Selektion folgender Projekte für die engere Wahl wurde einstimmig bestätigt:

- Led Zeppelin
- Rägebögli

## Zweiter Jurytag.

Die Projekte in der engeren Wahl wurden bis zum zweiten Jurytag einer vertieften Vorprüfung in den Bereichen Bau-linien / Freiraum, Anschluss Hofwiesenstrasse / Regensbergbrücke, Brandschutz und Kosten unterzogen.

Die Ergebnisse wurden der Jury vorgängig zum zweiten Jurytag zugestellt und zu Beginn der Sitzung erläutert.

Als Einstieg in die Jurierung wurden die Projektbeschriebe der Projekte in der engeren Wahl vorgelesen. Nach sorgfältiger Diskussion der spezifischen städtebaulichen, architektonischen und betrieblichen Qualitäten sowie der Beurteilung der Nachhaltigkeitsaspekte der zwei Projekte, entschied sich das Preisgericht, das Projekt «Led Zeppelin» als Siegerprojekt und das Projekt «Rägebögli» für den zweiten Rang vorzuschlagen.

### Kontrollrundgang

Vor der definitiven Rangierung und der Preiszuteilung fand ein erneuter Kontrollrundgang statt, in dem die Beschriebe aller weiteren Projekte vorgelesen wurden und nochmals intensiv die spezifischen Stärken und Schwächen der einzelnen Projekte diskutiert wurden. Es wurde beschlossen die drei Projekte «Regi», «Soul Train» und «GEM» für den dritten Rang vorzuschlagen.

# Rangierung.

10

## Entscheid Rangierung.

Die stimmberechtigten Fach- und Sachpreisrichter:innen beschlossen einstimmig die folgende Rangierung:

### Rangierung

1. Rang	Led Zeppelin
2. Rang	Rägebögli
3. Rang	Regi
3. Rang	Soultrain
3. Rang	GEM

## Entscheid Preiszuteilung.

Für Entschädigungen, Preise und Ankäufe stand im Rahmen des vorliegenden Projektwettbewerbs eine Summe von insgesamt CHF 195'000.- (exkl. MwSt.) zur Verfügung. Davon war pro teilnehmendes Team bei termingerechter und vollständiger Abgabe seines Wettbewerbsbeitrags eine fixe Entschädigung von je 10'000 CHF (exkl. MwSt.) vorgesehen.

Die Jury rundete die Preissumme auf CHF 200'000.- auf und setzte die Preiszuteilung wie folgt fest:

### Preissummen

1. Rang/ 1. Preis	CHF 40'000
2. Rang/ 2. Preis	CHF 30'000
3. Rang/ 3. Preis	je CHF 10'000

Jedes Team erhält zusätzlich je CHF 10'000 als Entschädigung für die geleistete Arbeit.

Das Preisgericht hält fest, dass alle Projekte mit äusserster Sorgfalt und Engagement bearbeitet wurden. Die Auftraggeberin dankt allen Verfasser:innen für ihren grossen Einsatz.

# Empfehlung und Würdigung.

## Empfehlung des Preisgerichts.

Das Preisgericht empfiehlt der Veranstalterin einstimmig, die Verfasser:innen des Projekts «Led Zeppelin» gemäss den Empfehlungen aus dem Wettbewerbsverfahren mit der weiteren Bearbeitung zu beauftragen. In der folgenden Projektierung sollten neben den im Projektbeschrieb enthaltenen Aspekten insbesondere folgende Punkte weiterentwickelt bzw. überarbeitet werden, um die Qualitäten des Entwurfs weiter zu präzisieren und zu stärken:

- Die exakte Einhaltung der Verkehrsbaulinie über alle Geschosse ist nachzuweisen. Der Umgang mit dem freizuhaltenden Sichtkorridor liegt in einem vertretbaren Toleranzbereich und wird von der Jury gutgeheissen.
- Die Ausbildung und Gestaltung des Sockels ist zu überprüfen und das Verhältnis zwischen Sockel und darauf sitzendem Baukörper zu präzisieren
- Die Gestaltung des Freiraums auf Gleisniveau und die Aktivierung dieser Ebene als ökologisch wertvolle Fläche durch eine vegetative Aufwertung sind zu stärken.
- Die Bezüge zwischen Hofwiesenstrasse und Gleisniveau sind durch Aufenthaltsqualitäten im Aussenraum und Nutzungen im Gebäude zu stärken.
- Die Anbindung an die Hofwiesenstrasse ist zu detaillieren und der Übergang möglichst natürlich evtl. mit Gefällen zu gestalten, um die Präsenz des Gebäudes im Stadtraum und insbesondere an der Regensbergbrücke weiter zu festigen und die Platzsituation am Gebäude möglichst grosszügig zu gestalten. Dabei ist die Durchgängigkeit des EG-Niveaus bzw. ein allfälliger Versatz zu prüfen.

Eine detaillierte Rückmeldung an das Siegerteam mit Hinweisen zur Überarbeitung erfolgt per separatem Dokument.

## Würdigung der Arbeiten.

Das Preisgericht dankt den Verfasser:innen im Namen der Veranstalterin für ihre engagierte und sorgfältige Auseinandersetzung mit der Aufgabe. Die Vielfältigkeit der eingereichten Projekte ermöglichte dem Preisgericht, die wesentlichen Aspekte der Aufgabenstellung anhand der verschiedenen Lösungsansätze breit zu diskutieren und eindeutige Empfehlungen an die Veranstalterin abzugeben. Insbesondere bezüglich der Gestaltung des Aussenraums an der Hofwiesenstrasse und auch der Ausbildung des Sichtkorridors wurden wertvolle Erkenntnisgewinne erzielt.

Der unterschiedliche Umgang mit der Anbindung des Gebäudes an den öffentlichen Raum der Hofwiesenstrasse hat klar aufgezeigt, welchen Mehrwert eine grosszügige Gestaltung dieser Zone für den Stadtraum erzeugt. Das Projekt bietet hier die Chance, die bereits im Alleekonzept der Stadt Zürich von 1991 formulierte langfristige Zielvorstellung einer attraktiven Strassenbaumpflanzung entlang der Hofwiesenstrasse neu aufzunehmen und einen wertvollen Beitrag zur Ökologie im Stadtraum zu leisten.

Das Siegerprojekt «Led Zeppelin» vermittelt gekonnt zwischen den verschiedenen Ebenen von Bahn und Stadt. Es stellt den Bezug zum Stadtraum und dem städtebaulichen Kontext her und entwickelt gleichzeitig als kraftvoller Baukörper eine eigene Identität und Präsenz. Mit seiner intelligent aus den Rahmenbedingungen entwickelten Struktur und der einfachen inneren Organisation schafft es gut nutzbare flexible Nutzflächen im Inneren und generiert attraktive, öffentliche Stadträume.

# Genehmigung.

12

Das Preisgericht hat den vorliegenden Bericht genehmigt.

Zürich, im Juni 2024



David Leuthold  
Architekt HTL SIA BSA



Ursula Hürzeler (Vorsitz)  
Architektin ETH BSA SIA



Felix Krüttli  
Dipl.-Ing. Univ. Architekt



Carola Antón,  
Dipl. Ing. Arch. ETSAS/MAS LA ETHZ



Anouk Trautmann  
Architektin ETH SIA, AfS



Gian-Marco Jenatsch  
Architekt ETH SIA, AfS  
(Ersatz Fachrichter AfS)



Markus Siemienik  
SBB Immobilien, Development



Barbara Zeleny  
SBB Immobilien, Development



Thomas Rinas  
SBB Immobilien, Development  
(Ersatz Sachrichter)





# Rangierte Projekte.

## 1. Rang: «Led Zeppelin»

---

Architektur & Generalplanung	Esch Sintzel GmbH, Zürich
Landschaftsarchitektur	Studio Céline Baumann GmbH, Basel
Bauingenieurwesen	EBP Schweiz AG
HLKKS-Ingenieurwesen	EBP Schweiz AG
Elektro- und MSRL-Ingenieurwesen	EBP Schweiz AG

## 2. Rang: «Rägebögli»

---

Architektur & Generalplanung	Enzmann Fischer Partner AG, Zürich
Landschaftsarchitektur	Skala Landschaft Stadt Raum GmbH, Zürich
Bauingenieurwesen	HKP Ingenieure AG
HLKKS-Ingenieurwesen	Wirkungsgrad Ingenieure AG
Elektro- und MSRL-Ingenieurwesen	Boess + Partner AG

## 3. Rang: «Regi»

---

Architektur & Generalplanung	Karamuk Kuo Architekten GmbH, Zürich mit Archobau GmbH, Zürich
Landschaftsarchitektur	EDER Landschaftsarchitekten GmbH, Zürich
Bauingenieurwesen	Schnetzer Puskas Ingenieure AG
HLKK- und MSRL-Ingenieurwesen	Waldhauser + Hermann AG
Elektroingenieurwesen	IBG Engineering AG
Sanitäringenieurwesen	Schmutz + Partner AG

## 3. Rang: «Soultrain»

---

Architektur & Generalplanung	Boltshauser Architekten AG, Zürich
Landschaftsarchitektur	manoa landschaft AG, Meilen
Bauingenieurwesen	Seforb SARL
HLKKS-Ingenieurwesen	Balzer Ingenieure AG
Elektro- und MSRL-Ingenieurwesen	Mettler + Partner AG

## 3. Rang: «Gem»

---

Architektur & Generalplanung	Drees & Sommer Schweiz AG mit 10:8 Architekten, Zürich
Landschaftsarchitektur	planikum AG, Zürich
Bauingenieurwesen	Dr. Lüchinger Meyer AG & Pirmin Jung Schweiz AG
Holzbau-Ingenieurwesen	Pirmin Jung Schweiz AG
HLKKS-Ingenieurwesen	J. Willers Engineering AG
Elektro- und MSRL-Ingenieurwesen	J. Willers Engineering AG

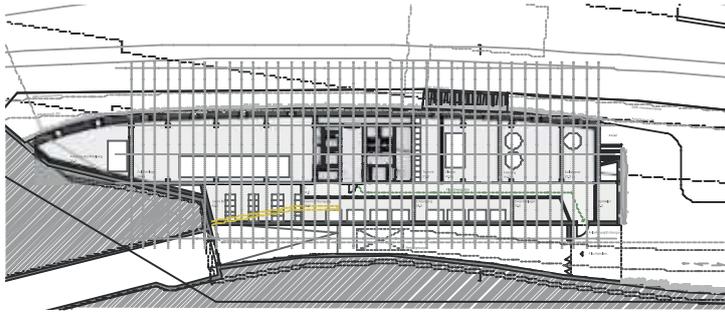


1. Rang / 1. Preis  
«Led Zeppelin»

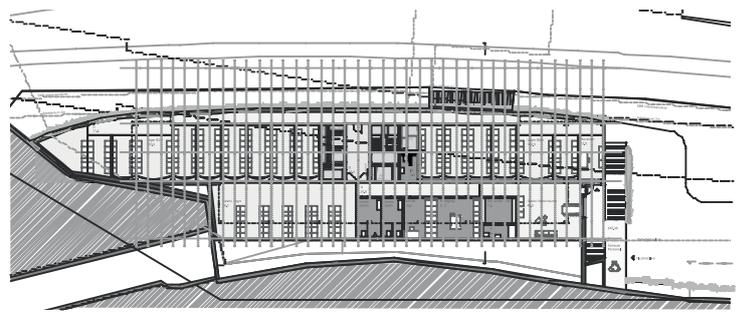
Team Esch Sintzel GmbH, Zürich

17

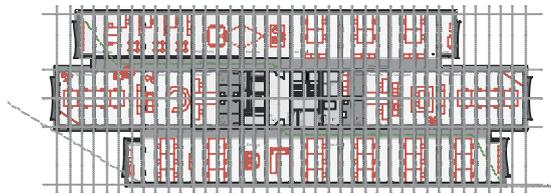




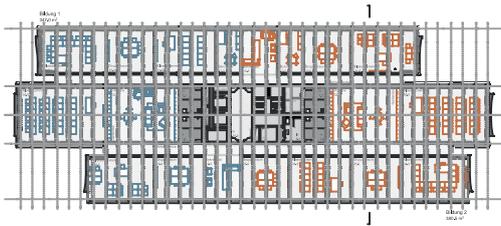
Grundriss Erdgeschoss



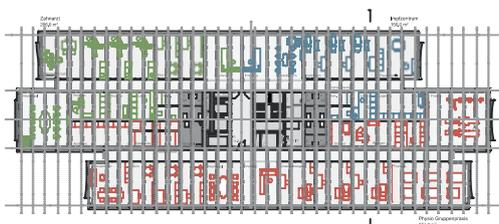
Grundriss 1. Obergeschoss



Regelgeschoss - Szenario Büro



Regelgeschoss - Szenario Bildung



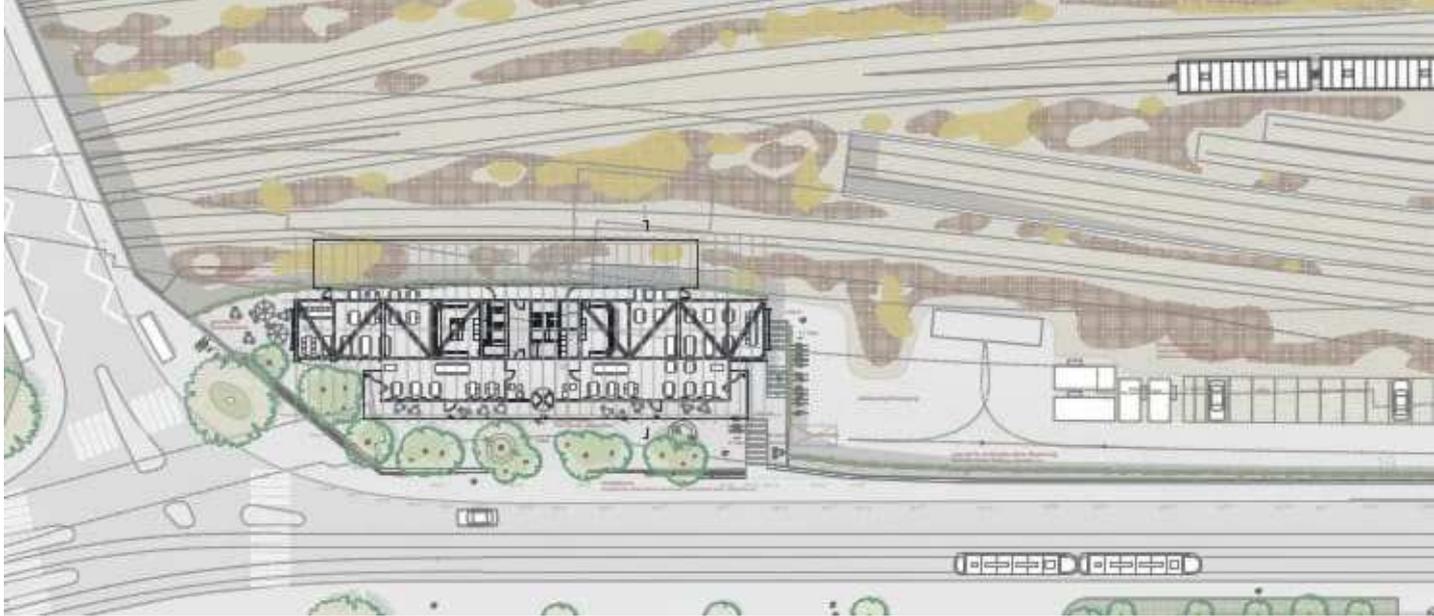
Regelgeschoss - Szenario Gesundheit

## Led Zeppelin.

Das Gebäude besteht aus einem massiven, fest im Gelände verankerten Sockel, der zwischen Gleisraum und Stadtraum vermittelt, und einem darüber schwebenden Volumen, das sich in drei stehende, leicht gegeneinander versetzte Scheiben gliedert. Damit reagiert das Projekt auf die gegensätzlichen Welten der logistisch geprägten Gleisebene einerseits und der gewachsenen Stadtebene andererseits. Mit zunehmender Höhe gewinnt der Turm an Autonomie und entwickelt seine selbstbewusste Form aus der Logik seiner inneren Struktur heraus. Im städtebaulichen Kontext ist er somit sowohl Teil der Gleisebene und Vermittler zur höher gelegenen Stadtebene, als auch selbstbewusster Solitär mit übergeordneten Bezügen zu den umliegenden Hochpunkten und Strassenachsen.

Der schwebende Baukörper gliedert sich in drei schlanke Scheiben, von denen die mittlere die beiden äusseren trägt. So krägt das Gebäude sowohl in den Gleisraum als auch in den Strassenraum aus, und hält ein spannungsvolles Gleichgewicht. Mit verschiedenen Metaphern wie Schmetterling, Zeppelin oder Sonnenschirm werden Analogien für ein selbstbewusstes und in seiner Form autonomes Gebäude gesucht. Für den Turm wird der Ausdruck eines bespannten leichten Stabwerks verwendet, welches im Gegensatz zur Schwere des massiven Sockels steht. In der Ausformulierung der Fassaden kontrastieren die geschwungenen, plastisch aufgeladenen Stirnseiten mit den ruhigen Bänderungen entlang der Längsfassaden.

Durch die schwebenden Obergeschosse entsteht über die gesamte Gebäudelänge ein grosszügiger, überdachter Bereich auf Strassenniveau. Der Hauptzugang liegt wie selbstverständlich in der Gebäudemitte, die seitlichen Raumschichten und vorgelagerten Aussenräume sind frei programmierbar und bespielbar. Das transparente Erdgeschoss mit der zentralen Adresse an der Hofwiesenstrasse drückt den Wunsch der Verfasser aus, das Gebäude mit einem attraktiven Schwellenraum zur Strasse zu öffnen



Grundriss 2. Obergeschoss mit Umgebung

und damit einen fließenden Übergang zum Stadtraum zu schaffen.

Der Entscheid für einen zentralen und dafür umso kompakteren Kern mit nur einem Treppenhaus und die daraus resultierende maximal mögliche Geschossfläche von 900m<sup>2</sup> führt zu einem sehr effizienten Flächenverhältnis und einem hohen Anteil an Nutzflächen. Die Unterteilung in mehrere, voneinander unabhängige Mietflächen ist durch den mittig gelegenen Kern ohne zusätzliche Korridore gegeben und verspricht attraktive, gut belichtete und flexibel teilbare Büroflächen.

Die Verfasser weisen überzeugend nach, dass das gewählte Raster und die daraus resultierenden Raumschichten sowohl für Büros und Praxen als auch für Bildungseinrichtungen sehr gut geeignet sind. Ergänzend wird aufgezeigt, dass in den obersten Geschossen durch das Einfügen von Lärmschutzloggien auch eine Wohnnutzung realisierbar wäre. Eine Gemeinschaftsterrasse mit Pergola auf der Dachebene sowie eine Aussenterrasse auf der Geländestufe im Übergang zwischen Stadt- und Gleisebene ergänzen die räumliche Vielfalt.

Die gestapelten Geschosse bestehen aus einer einfachen Holzstruktur mit einem Raster von 6.3m auf 5.4m. Im 3. Obergeschoss werden die Kräfte mittels eines geschosshohen Stahlfachwerks in den Kern und die Mittelstützen eingeleitet. Das vorgeschlagene symmetrische, beidseitig auskragende Tragwerk stellt ein sehr durchdachtes und ausgereiftes Tragsystem dar. Die auskragenden ‚Satteltaschen‘ halten das Tragwerk im Gleichgewicht und leiten gleichzeitig zusätzliche Lasten in die aussteifenden Kernwände ein, was sich positiv auf die auftretenden Zugkräfte auswirkt und die Gründung vereinfacht.

Durch die Konzeption des auf einer Ebene durchgehenden Erdgeschosses entsteht gegenüber dem abfallenden Strassenraum ein leicht erhöhter bzw. leicht abgesenkter Vorplatzbereich. Dieser Vorplatz wird durch eine Differen-

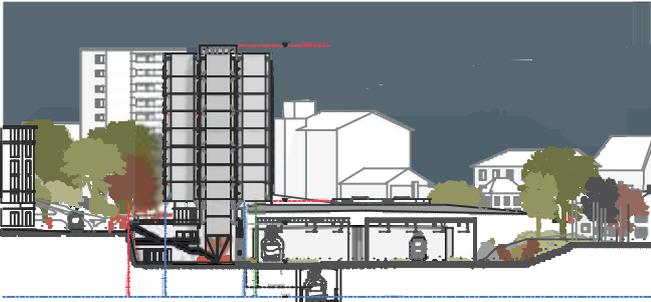
zierung von Material und Vegetation gestaltet: Mittelgroße, teilweise mehrstämmige Baumgruppen kontrastieren mit dem grossen Solitärbaum an der Strassenbiegung. Dieser neu geschaffene Raum ist zwar als Aufenthaltsraum gedacht, er ist aber gleichzeitig auch eine Erweiterung des Strassenraums und unterstreicht die grosszügige Geste des über der Stadtebene schwebenden Turms. Die untere mineralische Welt der Gleisanlagen und Ruderalflächen wird recht pragmatisch über eine dem Sockel folgende Treppe angebunden. Diese untere Ebene entwickelt sich bis zum Bahnhof als ein Kontinuum aus unterschiedlich porösen Böden und Ruderalvegetationen, ergänzt mit Kletterpflanzen, welche sowohl den neu geschaffenen Betonsockel des Neubaus wie auch die bestehenden Stützmauern gleichermaßen bewachsen. Es handelt sich um eine pragmatische, aber dennoch wirkungsvolle Strategie, mit der charakteristische, ökologisch wertvolle Räume geschaffen werden können.

Das Projekt überzeugt mit einem durchdachten, konzeptionell klaren und auf allen Ebenen sorgfältig ausgearbeiteten Wettbewerbsbeitrag. Die Jury würdigt die entwickelten architektonischen Themen, wie die Dualität von schwebendem Gebäude und massivem Sockel, die auf der Logik der inneren Struktur beruhende Autonomie des Turms, die klare Präsenz im Stadtraum sowie die konzeptionelle Klarheit und die daraus resultierende starke Identität für den Ort. Darüber hinaus überzeugt das Projekt durch seine detaillierte und sorgfältige architektonische Ausarbeitung und die angemessene Gestaltung der Freiräume.

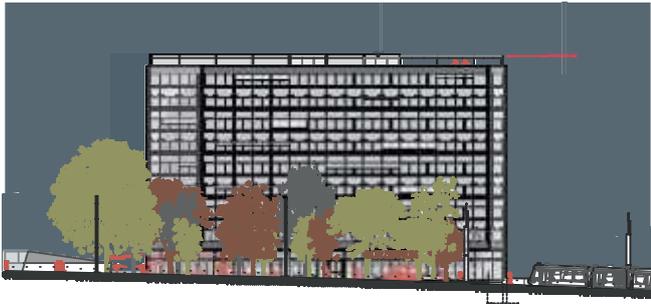
Dem Projekt Led Zeppelin gelingt es - analog zur direkten, kraftvollen und zugleich vielseitigen Musik der namensgebenden Rockband - eine adäquate Antwort auf den anspruchsvollen Kontext zwischen Stadtgefüge und Bahninfrastruktur zu geben und diesen in ein überzeugendes Gebäude zwischen Stadtraum, Strassenebene und Gleisraum zu übersetzen.



Ansicht Südwest im städtebaulichen Kontext



Ansicht Nordost



Ansicht Südost

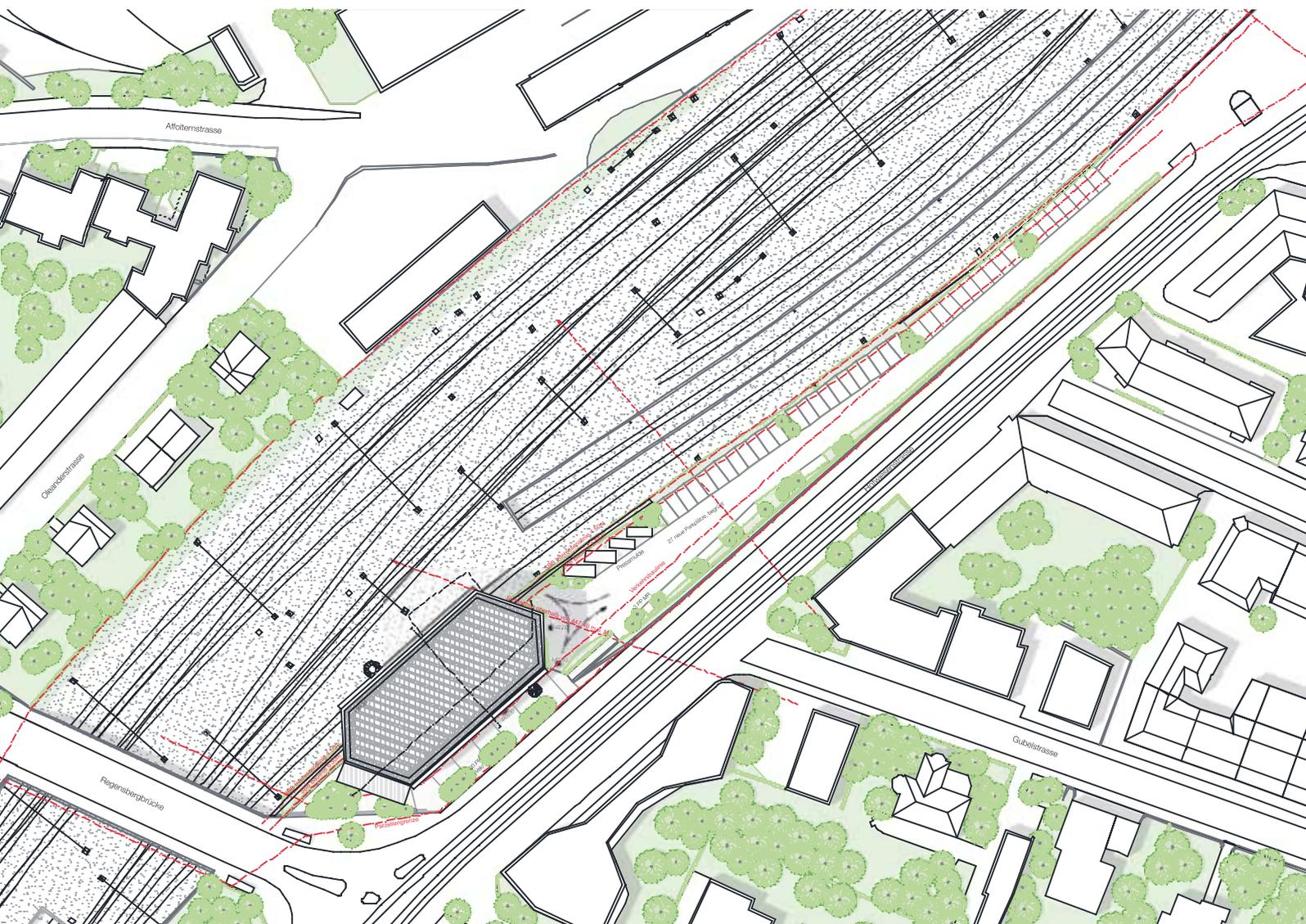


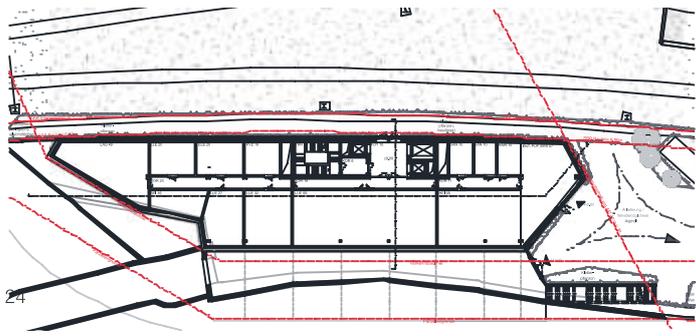




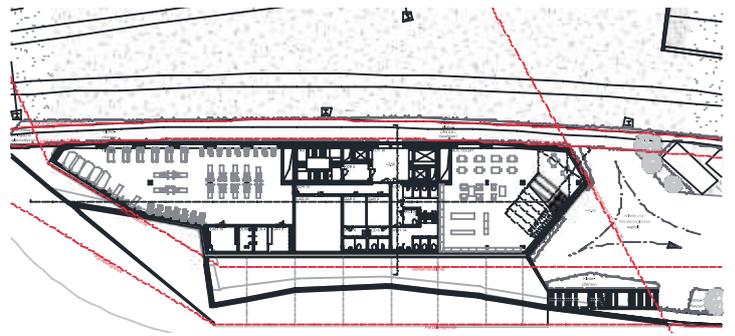
2. Rang / 2. Preis  
«Rägebögli»

Team Enzmann Fischer Partner AG, Zürich

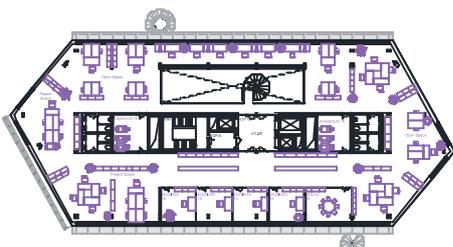




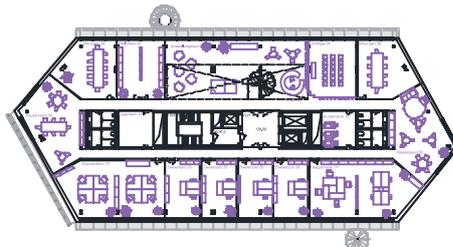
Grundriss Erdgeschoss



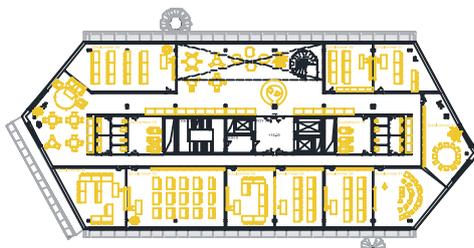
Grundriss 1. Obergeschoss



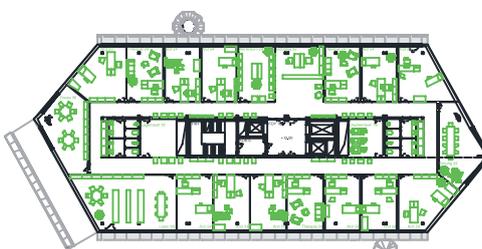
Regelgeschoss - Szenario Büro 1



Regelgeschoss - Szenario Büro 2



Regelgeschoss - Szenario Bildung

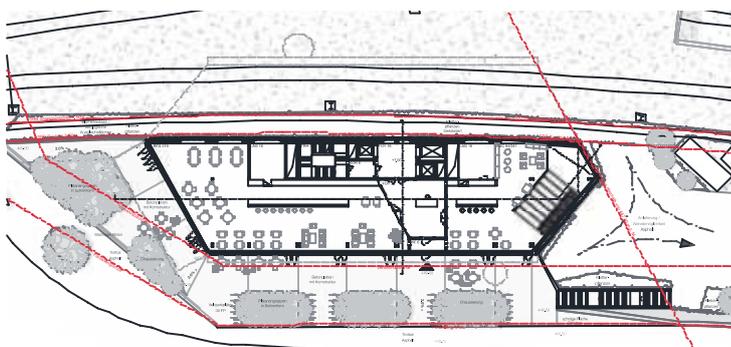


Regelgeschoss - Szenario Gesundheit



## Rägebögli.

Das Projekt überzeugt mit einem programmatischen Ansatz für Innovation und Nachhaltigkeit und prägt das Gebäude durch drei deutliche Zeichen: ein vertikales Regenwassersammelbecken, ein Photovoltaikschild als gefaltete Fassade und die begrünte, aus dem Gleisfeld aufsteigende Wand. Diese Zeichen sollen den Passanten Orientierung bieten. Interessant ist auch der inhaltliche Bezug zu den beiden nahegelegenen Schulen, indem die Gebäudenutzung als Zentrum für Bildung und Arbeit vorgeschlagen wird und Bücherwände als wirksame Zeichen in die Zugangsbereiche und den Gastronomie-/Bibliotheksbereich integriert werden.



Grundriss 2. Obergeschoss mit Umgebung

Mit der industriellen Architektursprache wird das Regenwasser, die Energieproduktion und die Wiederverwendung von Materialien inszeniert. Auf diese Weise erreicht das Projekt einen sehr eigenen und spezifischen Ausdruck. In vielen Details, einschliesslich der Betonplatten des Freiraumes, werden die Möglichkeiten des Rückbaus der Materialien und ihrer Wiederverwendung ausgelotet.

Die Innovationskraft und Radikalität des Gesamtprojekts erzeugen aber auch Zweifel an der Entscheidungshierarchie. Einerseits übt die „Energiewende-Fassade“, die wie eine Vordachmarkise gefaltet ist und den Aussenbereich beschattet, eine Faszination aus, andererseits wird die fehlende Kommunikation des Gebäudeinnern mit der Aussenwelt infrage gestellt. Die Entscheidung nur eine einzige Baumart zu verwenden (Monokultur) und diese stark zu beschneiden (Platanen in Schirmform), um den Ertrag der Photovoltaikzellen zu maximieren, wird kritisch beurteilt. Die Anpflanzung dieser Bäume in der Böschung, von Betonplatten überdeckt oder auf Chaussierungseinseln gesetzt, bietet keinen Beitrag zur Biodiversität. Damit wird eine Chance verpasst bezüglich dem Potential, was Pflanzen - insbesondere Bäume - im städtischen Kontext bieten können.

Neben der programmatischen Stärke und Überzeugungskraft des Ansatzes werden die architektonischen und strukturellen Lösungsansätze unterschiedlich gewertet. Das Verhältnis des Baukörpers zum Gleisfeld mit der gelungen perforierten Mauer überzeugt genauso wie der aufgesetzte beinahe fliegende Hauptkörper. Mit seinen gekröpften Ecken vermag er sich sehr selbstverständlich an der Schnittstelle von Geleise, Quartier und Brücke einzunisten. Die klare Gegenüberstellung von präzisen Ausblicken auf der Bahnseite und die Transparenz zum Quartier erzeugt eine innenräumliche Spannung, die den Ort überzeugend stärkt. Dass die Gebäudespitzen in den Darstellungen unterschiedlich gezeigt werden, zeugt von einer konzeptuellen Unschärfe. In der volumetrischen Erschei-

nung sollten sie wohl möglichst geschlossen sein, während die Nutzungen im Inneren offene Partien mit Tageslichteinfall für eine gute Innenraumqualität erfordern. Der grosse Photovoltaikschild wirkt, trotz seiner unbestrittenen Symbolkraft, letztlich doch sehr abweisend.

Der doppelgeschossige Raum auf Erdgeschossniveau, ausgerichtet gegen Nordosten zum Bahnhof vermittelt attraktiv zum Gleisfeld, während die neu eingeführte Treppe eine gute und pragmatische fussläufige Verbindung mit dem Strassenniveau ermöglicht.

Das Gebäude ist schlüssig aufgebaut; der Erschliessungskern hat eine geeignete Lage und ist gut organisiert. Inwieweit die angegliederten Nebenräume auf jedem Geschoss gleich sein müssen, ist ungeklärt. Die Tragstruktur mit zweckmässigen Spannweiten und vertikalen Lastabtragung ist wirtschaftlich und effizient. Die Diagonalstreben sind über mehrere Stockwerke verteilt, sodass deren betrieblichen Einschränkungen auf ein Minimum reduziert werden. Die einfach zu realisierenden, zweigeschossigen Räume, die in den Normalgeschossen situativ eingefügt werden, erzeugen ein grosses Potential an innenräumlicher Vielfalt und attraktiven Nutzungsmöglichkeiten.

Die Konstruktion ist nach dem Prinzip «Design for Disassembly» leicht und als zerlegbar gedacht. Mit Holz-Beton-Hybriddecken und leichten Unterzügen sowie der vorgehängten Fassade ist die Materialisierung plausibel und stimmig. Die gut gefügten, sichtbaren Konstruktionsteile prägen die Atmosphäre im Innenraum.

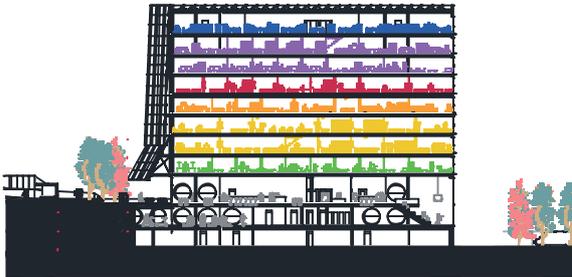
Das Projekt überzeugt mit seiner attraktiven, wenn auch teilweise zu plakativ überzeichneten Programmierung und der städtebaulichen Interpretation des Ortes. Mit der konsequenten architektonischen Umsetzung entsteht an der anspruchsvollen Schnittstelle ein gewinnbringender neuer Quartierbaustein.



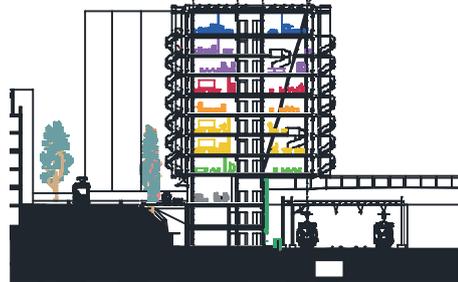
Ansicht Hofwiesenstrasse



Ansicht Platz

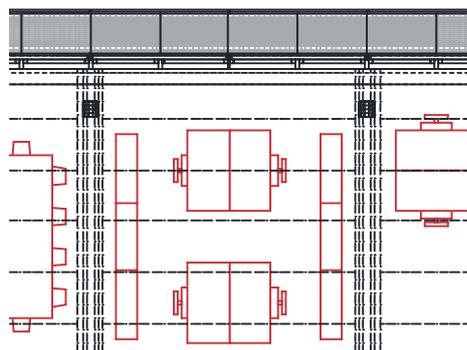
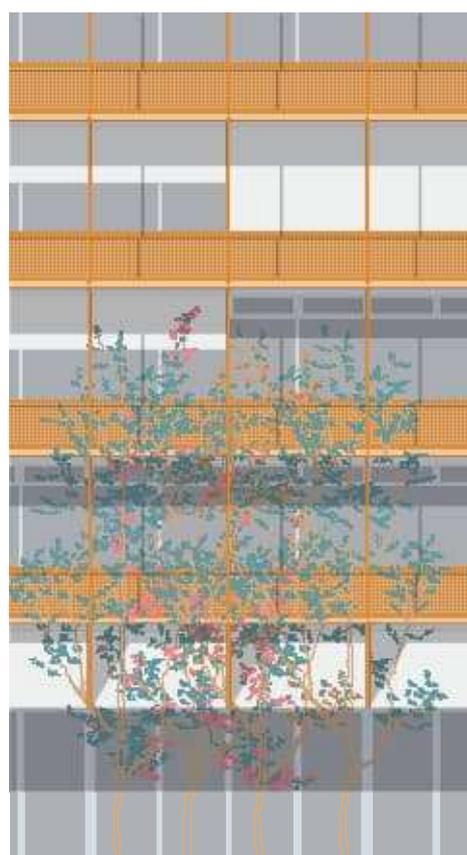
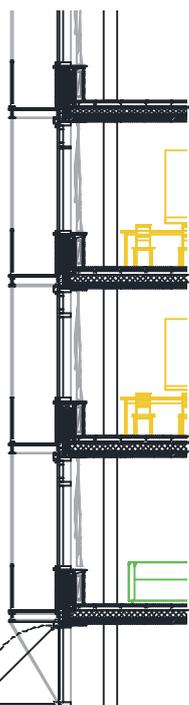
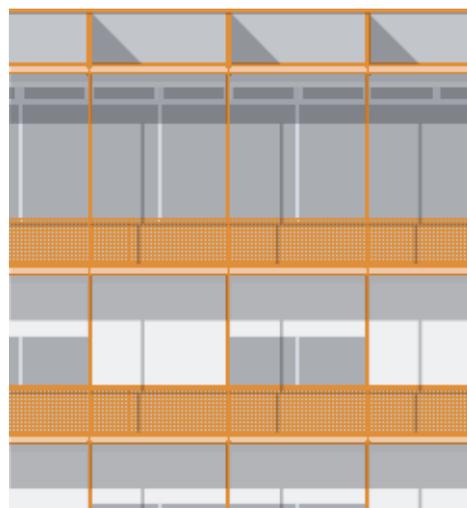
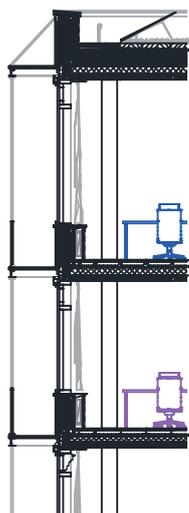


Längsschnitt



Querschnitt





Fassadenschnitt

Fassadenansicht und Grundriss



3. Rang / 3. Preis  
«Regi»

Team Karamuk Kuo Architekten GmbH, Zürich

29

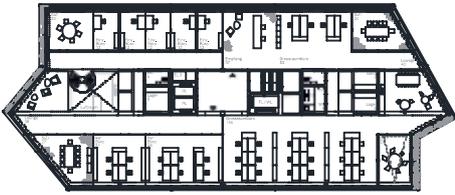




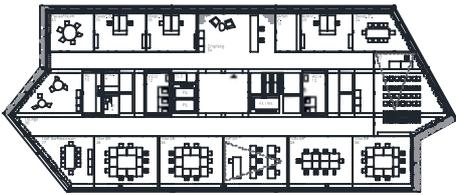
Grundriss Erdgeschoss



Grundriss 1. Obergeschoss



Regelgeschoss - Szenario Büro

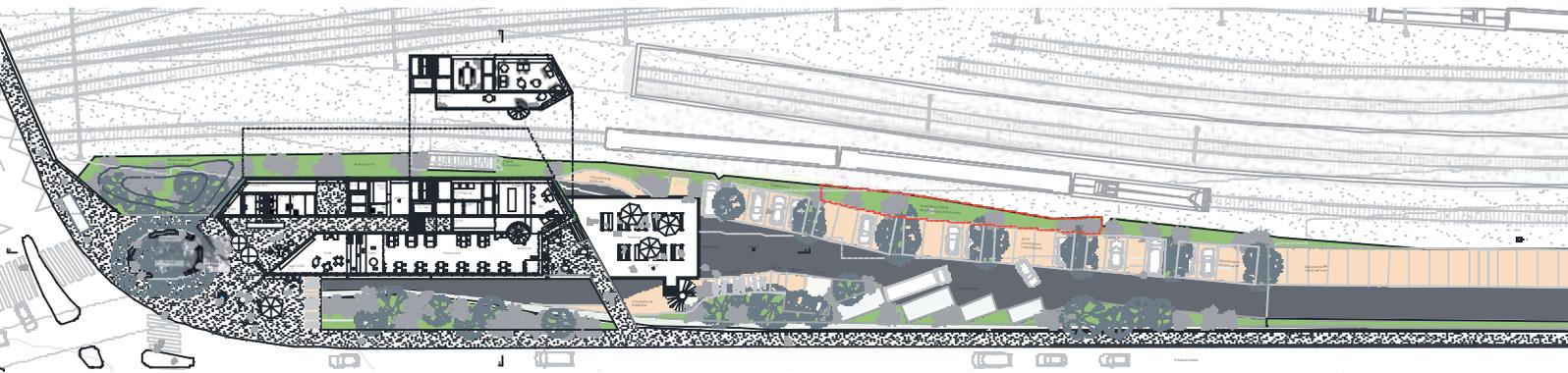


Regelgeschoss - Szenario Bildung



Regelgeschoss - Szenario Gesundheit





Grundriss 2. Obergeschoss mit Umgebung

## Regi.

Der Neubau steht von verschiedenen Lebensräumen eingerahmt am Gleisraum. Es werden einerseits trockene Ruderalflächen und eine wechsel-feuchte Glatthaferwiese angeboten und andererseits ein dichter bepflanzter Bereich mit Kleinbäumen bzw. Sträuchern entlang der bestehenden Stützmauer und Böschung. Die Mauer und die geschützte Böschung bleiben erhalten, sodass das Gebäude in diesem Meer von Vegetation fast zu schwimmen scheint und an der Einmündung der Brücke in die Hofwiesenstrasse in Form eines Platzes mit drei grossen Platanen und einem Brunnen andockt, der den Hauptzugang zum Gebäude bildet. Eine kleine Brücke verbindet die Hochwiesenstrasse mit der Gastronomie, deren Aussenbereich sich auf einer Terrasse auf zwei Niveaus befindet. Eine Wendeltreppe verbindet den Bereich zwischen den Bahngleisen mit der tiefergelegenen Terrasse.

Das in der Ausgangslage eher gedrungene Volumen wird an den Schmalseiten über Faltungen vertikalisiert und ermöglicht so eine bessere Einbettung in den Stadtraum inklusive Adressierungen. Auf der Ebene des Ausdrucks wird dieses Thema aber nicht weiterentwickelt und mit der umlaufenden Bandfassade überspielt. Im Bereich des Sockels verliert das Volumen über den Ausdruck und den Terrassenanbau die Selbstbewusstheit gegenüber der erhaltenen Stützmauer zum Gleisbett, an der das Gebäude wie ein Schiff andockt.

Die im Lageplan und Schnitt dargestellte Inselsituation, in der der Baukörper von üppigem Grün umspült wird, findet in den Visualisierungen und Grundrissen leider keine Resonanz.

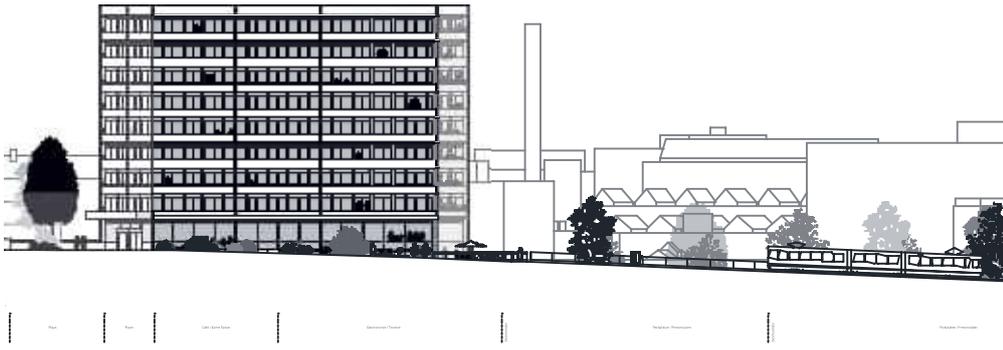
Entsprechend der aufgespannten Erschliessung von Haupteingang und Gastronomie an den Gebäudeenden, entwickelt sich der Grundriss auf Stadtebene in einer

spannenden Sequenz in Längsrichtung, die durch die Schnittfigur mit eingeflochtenem Mezzanin begleitet wird. Auf dem Regelgeschoss gliedert ein kompakter Kern den Grundriss in drei Raumschichten, die die effiziente und flexible Beispielbarkeit für die gewünschten Nutzungsszenarien sehr gut abbilden können.

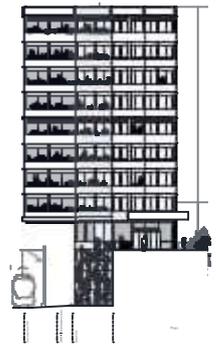
Das primäre Tragwerk wird mit einem Betongerippe mit vorgespannten Randträgern wirtschaftlich ausgebildet und für eine bessere CO<sub>2</sub> Bilanz mit Brettsperholzdecken und Fassadenelementen aus Holz ergänzt. Die Auskragung wird über schräggestellte Stützen über zwei Geschosse abgefangen, was die Nutzung in den betroffenen Geschossen leicht einschränkt.

Der Ausdruck wird über die Schichtung der horizontalen Bandfassade bestimmt, die alternierend nach Situation mit Pflanztrögen und PV-Elementen bestückt werden kann. Diese von den Verfasser:innen benannte «performative Hülle» findet in der Erscheinung noch keine direkte Entsprechung und hätte das Potenzial, die Brüche im Volumen etwas selbstbewusster zu unterstützen. Im Bereich des Sockels ab Gleisniveau wird zwar das Fassadenthema fortgeführt, kann aber durch die vorwiegende Nebenraumnutzung im Inneren nicht mehr überzeugen.

Obwohl es dem Vorschlag gelingt mit einer eigenständigen Setzung die geschützte Böschung zu erhalten und eine wichtige ökologische und räumliche Aufwertung des Freiraums auf Gleisniveau zu bieten, wird die Beziehung des Gebäudes zum Strassenraum und die Abkoppelung von der Hofwiesenstrasse als Stadtraum als kritisch angesehen. Die Ausbildung der Terrasse in Richtung Bahnhof ermöglicht einen reizvollen Ausblick über das Gleisfeld, schafft aber keine Verbindung mit dem Volumen oder Brückenschlag zur unteren Gleisfeldebene.



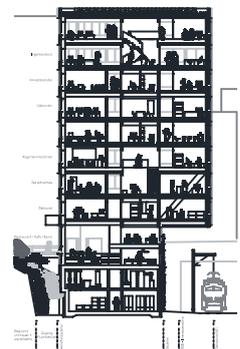
Ansicht Südost



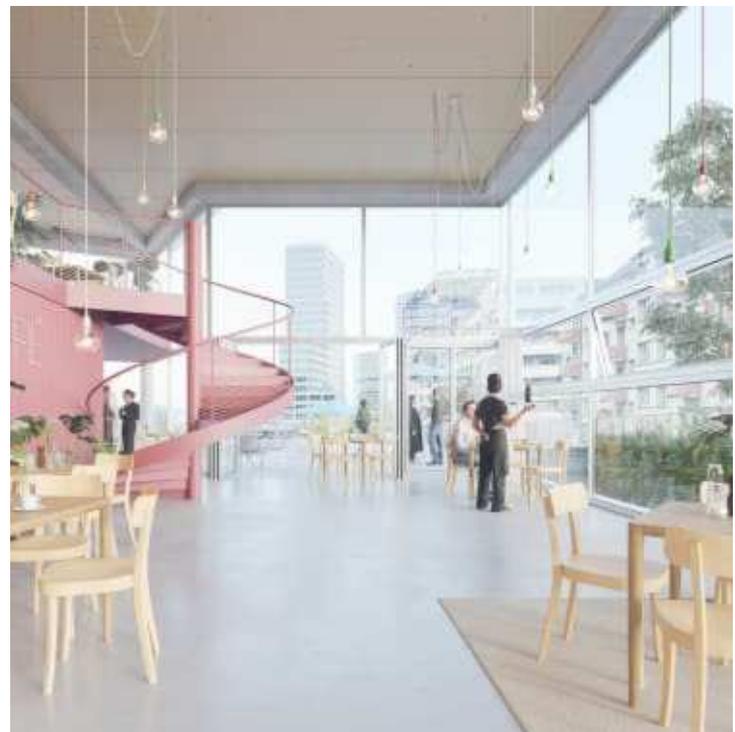
Ansicht Südwest



Längsschnitt



Querschnitt





Fassadenschnitt



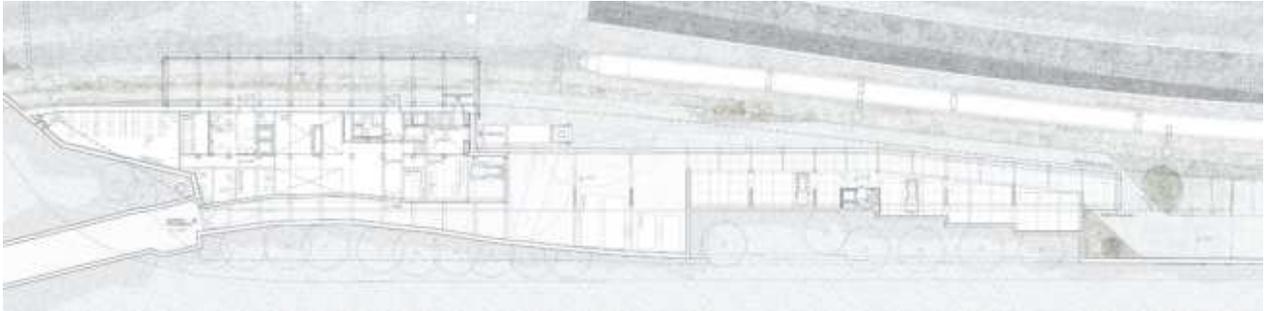
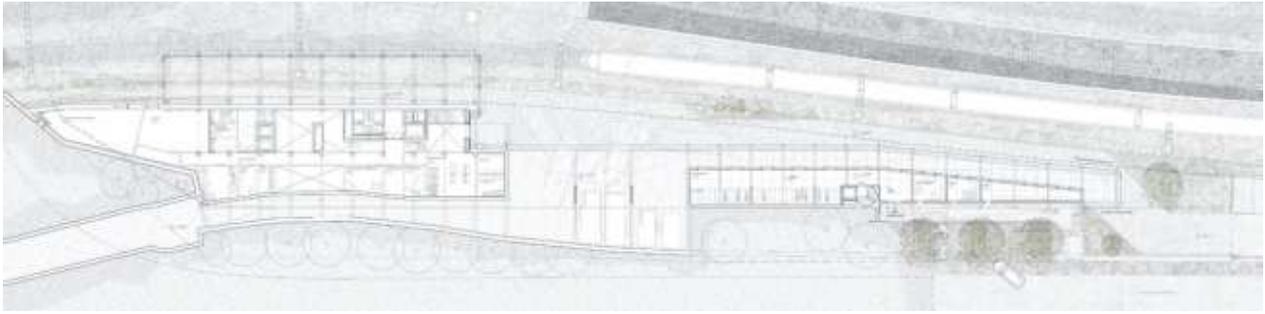
Fassadenansicht



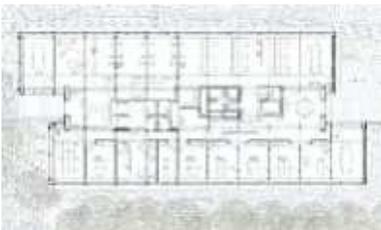
3. Rang / 3. Preis  
«Soul Train»

Team Boltshauser Architekten AG, Zürich

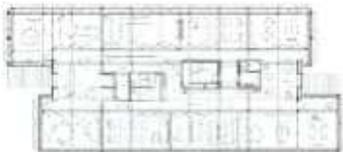




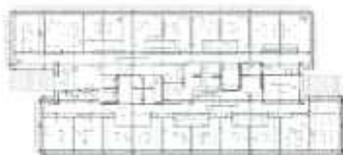
Grundriss Erdgeschoss + 1. Obergeschoss



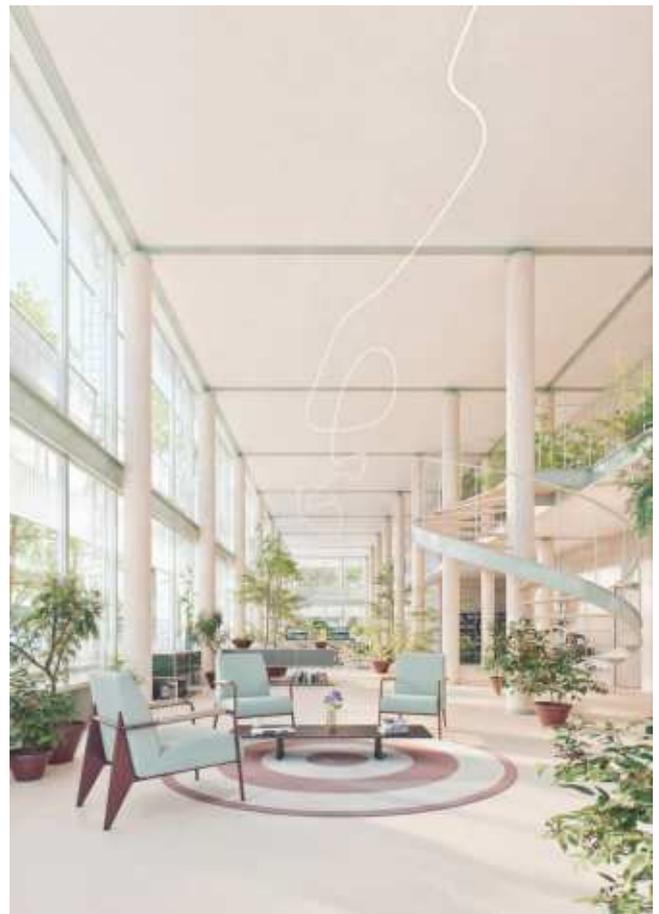
Regelgeschoss - Szenario Büro

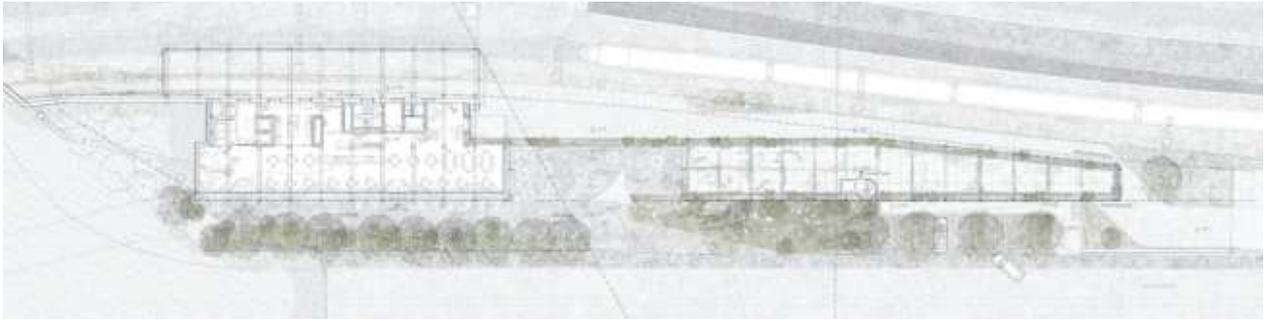


Regelgeschoss - Szenario Bildung



Regelgeschoss - Szenario Gesundheit





Grundriss 2. Obergeschoss mit Umgebung

## Soul Train.

Das Projekt positioniert sich als prominenter Auftakt entlang der Bahnlinie und versteht sich als Ergänzung zum Hochhausensemble am Bahnhof Oerlikon. Durch eine dynamische Ausformulierung des Volumens in zwei Scheiben wird eine volumetrische Differenzierung und ein Spiel mit der Topografie angestrebt. Zwei vertikale Scheiben werden schwebend auf und neben einem massiven Sockel positioniert. Die damit beabsichtigte Leichtigkeit kann jedoch nur teilweise eingelöst werden, da die Scheiben in ihren Proportionen eher massiv wirken und insbesondere den Raum zur Strasse komprimieren.

Ergänzend zum Hochhaus wird eine offene Pergola-Struktur entlang der Gleise vorgeschlagen, und darunter spannt sich eine attraktive öffentliche Gleisterrasse auf.

Der Zugang zum Turm erfolgt von Seite Regensbergbrücke über die Stirnseite des Gebäudes. Durch eine ‚grüne Passage‘ gelangt man entlang der Fassade und vom Trottoir durch eine begrünte Böschung getrennt zum tiefergelegenen Café auf dem Niveau der Hofwiesenstrasse. Die starke Absenkung dieses Vorbereichs gegenüber der Hofwiesenstrasse wird als unvorteilhaft beurteilt, da sie zu einer Trennung von öffentlichem Strassenraum und Eingangsebene führt und damit eine Abkoppelung der Nutzflächen im Turm erzeugt. Damit wird die Chance verpasst, durch die Anordnung von öffentlich wirksamen Nutzungen den Strassenraum aufzuwerten und aus der Exponiertheit der Lage einen Gewinn für das Gebäude zu ziehen. In Hinblick auf eine mögliche Erweiterung der Verkehrslinie würden Grossteile des Eingangsgeschoss tiefer als die Strasse zu liegen kommen. Insgesamt versinkt der Turm optisch im Gelände, der Hauptzugang wirkt in seiner Lage und Ausgestaltung sekundär und es fehlt dem Zugang innen wie aussen an Grosszügigkeit.

Im inneren wird auf der Eingangsebene ein attraktiver zweigeschossiger Raum mit Ausblick auf die Geleise vorgeschlagen. Die vertikale Erschliessung erfolgt über zwei Kerne in der Mittelschicht. Die Aufteilung von Treppe und Lift auf zwei Kerne ist ungünstig, sie erschwert die Entfluchtung und die Zugänge zu den unterschiedlichen Büroflächen. Der mäandrierende Zwischenraum und die di-

rekt davor liegenden Stützenreihen erschweren zudem die Einteilung der Räumlichkeiten und erzeugen Korridore, der räumliche Mehrwert bleibt fraglich.

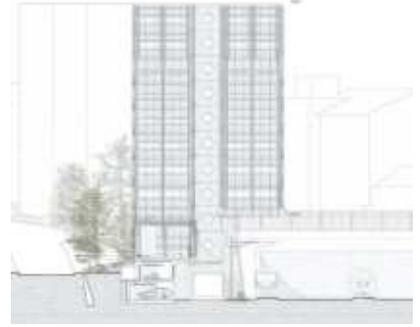
Für die Tragstruktur wird ein innovatives und schlankes Deckensystem vorgeschlagen, was ein zusätzliches Geschoss für mehr Nutzfläche ermöglicht. Die Struktur als Stahl-Holz-Hybrid Skelettbau wird vertieft untersucht und detailliert dargestellt. Die Abfangstruktur über der Eingangsebene muss entsprechend viel leisten, was zu einer beengten Zwischenzone auf diesem ohnehin herausfordernden Eingangsgeschoss führt. Der Raumeindruck profitiert von der kontrastreichen Materialisierung in Stahl und Holz und strahlt eine vielversprechende Atmosphäre aus. Die Fassade ist eine Komposition aus filigranen Metallelementen: Transluzente Fassadenpaneele auf Schienen dienen zur Tageslichtregulierung und zusätzlich wird ein textiler Sonnenschutz vorgeschlagen. Insgesamt ist die Gestaltung ansprechen und zugleich aufwändiger als erwünscht.

Besonders geschätzt wird die dezidierte Ausgestaltung des Aussenraums: Der ehrgeizige Vorschlag strebt nach Kontinuität und vervollständigt das Hochhaus mit einer Stadtterrasse und einer überraschend wilden und dicht bepflanzten Bepflanzung. Eine Abfolge von differenzierten Räumen begleitet den Weg von der Regensbergbrücke bis zum Bahnhof Oerlikon: Der sogenannte Brückenplatz - wo sich der Haupteingang des Gewerbes befindet - die grüne Passage, der erhöhte Platz über den Bahngleisen der einen Nebeneingang anbietet und der Pioniergarten mit der langen Pergola, die den heutigen unbestimmten Strassenraum fasst.

Beim Projekt Soul Train handelt es sich um ein sorgfältig durchgearbeitetes, und mit hohem gestalterischem Anspruch entworfenes Projekt. Leider vermag die volumetrische Ausbildung und insbesondere die Anbindung des Turms an den Stadtraum nicht gänzlich zu überzeugen. Der Vorschlag einer Stadtterrasse mit Pergolastruktur als öffentlicher Aussenraum wird hingegen als wertvoller Beitrag für den Ort gewürdigt.



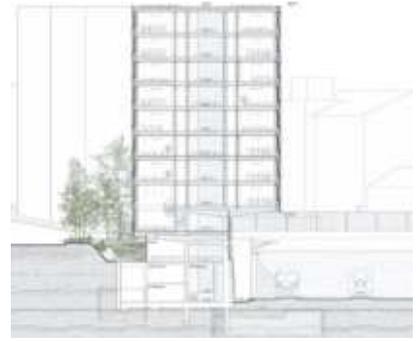
38 Ansicht Nordwest



Ansicht Nordost

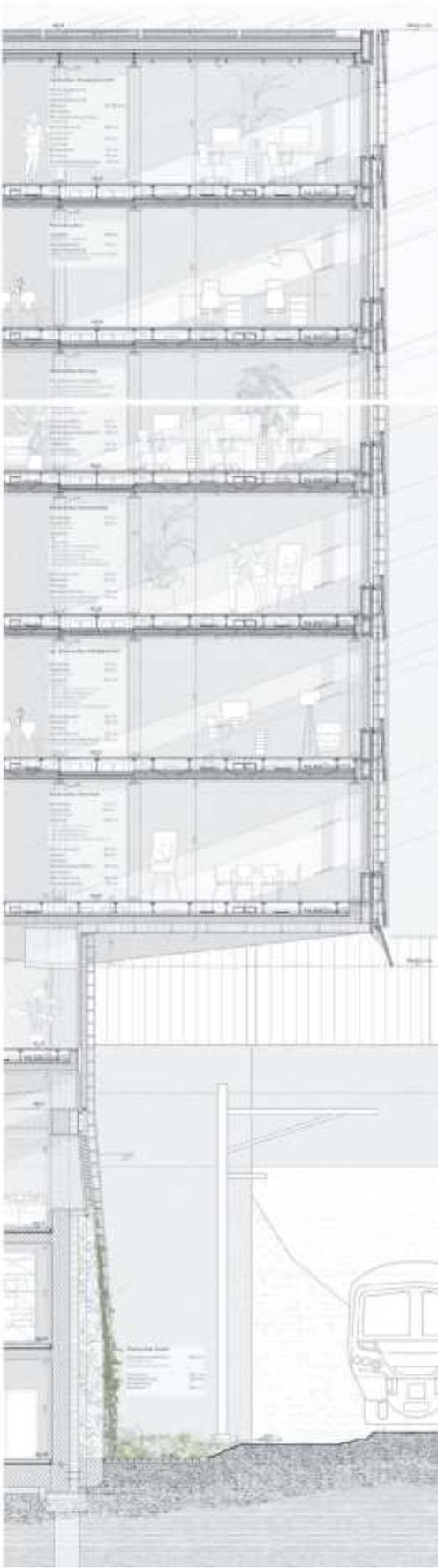


Längsschnitt



Querschnitt





Fassadenschnitt



Fassadenansicht

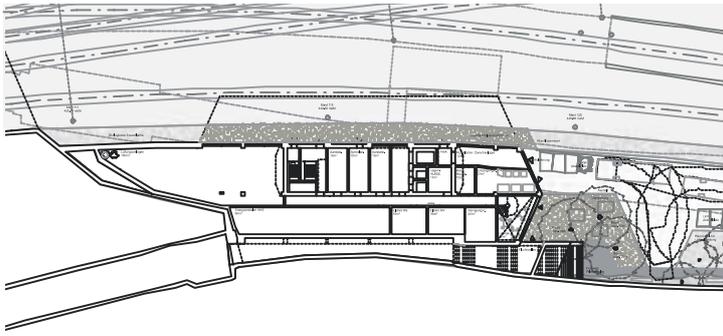


3. Rang / 3. Preis  
«GEM»

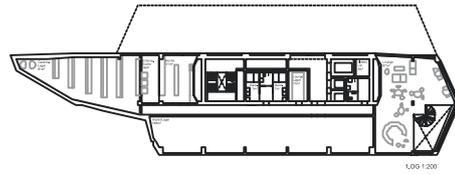
Team Drees & Sommer Schweiz AG, Zürich  
10:8 Architekten, Zürich

41

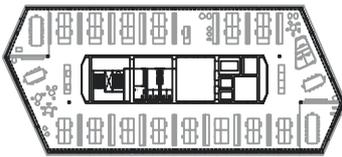




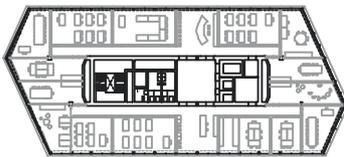
Grundriss Erdgeschoss



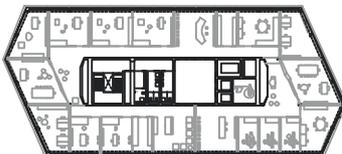
Grundriss 1. Obergeschoss



Regelgeschoss - Szenario Büro



Regelgeschoss - Szenario Bildung



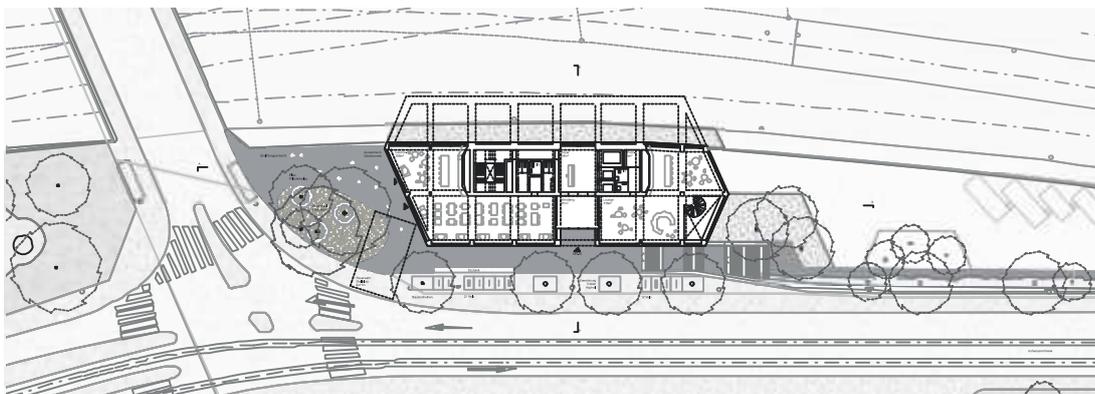
Regelgeschoss - Szenario Gesundheit

## GEM.

Die Setzung des Gebäudes folgt konsequent der historischen und stadträumlichen Analyse der Bedeutung der Wegkreuzung am Brückenkopf und schafft hier durch ein entschiedenes Zurücksetzen des Gebäudes eine gut proportionierte Platzaufweitung mit hoher Aufenthaltsqualität, von der die Gastronomie profitieren kann.

Auch zur Hofwiesenstrasse bleibt Raum für die Pflanzung von grosskronigen Bäumen, wodurch eine gute Anbindung für den mittig gelegenen Haupteingang des Gebäudes geschaffen wird. Die Verfasser:innen schlagen eine aktive Verknüpfung von Stadt- und Gleisniveau vor und führen die Vorzone im Süden in einer Kaskadentreppe bis zum Gleisniveau hinunter. Innerhalb des Gebäudes wird diese Massnahme mit einer Raumsequenz über drei Geschosse begleitet, die als Lounge, Co-Working, Bibliothek oder Bar genutzt werden könnte. Eine Anbindung der Aussentreppe an die Zwischengeschosse erfolgt nicht, was eine Unterteilung der Nutzung im Sockel erschwert, das für eine «Pionernutzung» ggf. von Vorteil wäre. Es wird eingehend diskutiert, in welchem Mass eine Nutzung mit Pioniercharakter die untere Gleisebene bespielen könnte und wie im Freiraum die Anforderungen für Fluchtstollenzufahrt, Anlieferung und Entsorgung mit einer Aufenthaltsqualität in Einklang gebracht werden könnte, wie es das Projekt mit der Ausformulierung des Mauergartens auf der unteren Ebene vorschlägt.

Im Freiraum überzeugt der Ansatz mit zwei atmosphärisch eigenständigen, durch die Topografie getrennten, Freiräumen, die sorgfältig entwickelt werden.



Grundriss 2. Obergeschoss mit Umgebung

Der sogenannte Mauergarten, mit seiner dichten Staudenbepflanzung zur Mauer hin, bietet einen attraktiven Freiraum mit Nischen zum Sitzen und dem Blick auf die Bahnleihe beim Durchlaufen vom Bahnhof Oerlikon bis zur Regensbergbrücke.

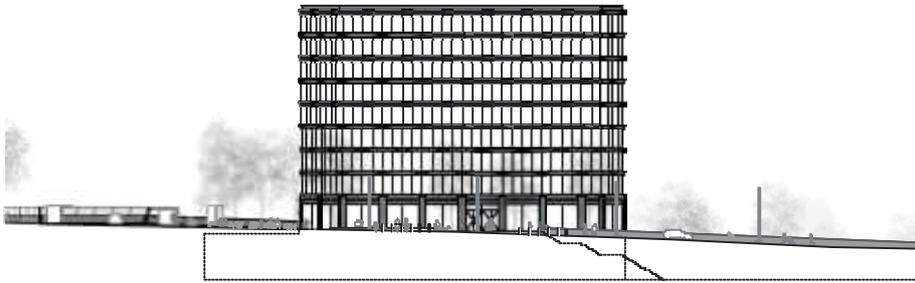
Die polygonale Grundrissform spielt im Volumen seine Schmalseiten nach Osten und Westen aus und kann so das kompakte Volumen gut mit dem Stadtraum verankern. Durch den mittig angeordneten Erschliessungskern ergibt sich eine dreiachsige Grundrissanlage, die für eine Büronutzung die angestrebte Flexibilität und Effizienz ermöglicht. Im Verhältnis ist der Kerngrösse zum verbleibenden Grundriss allerdings zu gross, was zu einer schlechteren Flächeneffizienz führt und auf Strassenebene keine Nutzung zwischen Kern und Gleisen mehr ermöglicht.

Im Ausdruck wird das Gebäude im Sockel über eine vertikale Fassadenstruktur bis auf das Gleisniveau herabgeführt. Die Obergeschosse legen sich in stark ausgeprägter Horizontalität über diese Basis und überbinden damit auch die Auskrangung ins Gleisbett. Da im Sockel unterhalb des Strassenniveaus vorwiegend Lagerräume angeordnet werden, wird das Fassadenthema in diesem Bereich als Blindfassade ausgeführt, was mit dem angestrebten Ausdruck nicht ganz in Einklang zu bringen ist. Die horizontale Gliederung in den Obergeschossen wird auf ein Geschossdeckensims zugunsten eines maximalen Verglasungsanteils reduziert. Die Verspieltheit des Gesimses bei gleichzeitigem Verzicht auf aussenliegenden

Sonnenschutz mittels schaltbarer Gläser (Einschränkung auf einen Hersteller) bieten wenig Anhaltspunkte für einen prägnanten Ausdruck, wie er in der Ausgangslage des Entwurfes angelegt wäre. Zudem kann der hohe Glasanteil in Bezug auf Themen der Nachhaltigkeit keine Antwort sein.

Das Tragwerk wird im Sockel als Betonskelett mit massivem Kern ausgebildet, das die Auskrangung der Obergeschosse über einen teils vorgespannten betonierten Trägerrost abfängt. Diese Abfangung ist im Schnitt noch etwas verhalten erkennbar, würde aber eine uneingeschränkte Möblierbarkeit in den Obergeschossen ermöglichen. Die Obergeschosse werden in Holzsystembauweise mit Holzbetonverbunddecken um den tragenden Kern angeordnet, was zu Gewichtsreduktion und Einsparungen bei grauer Energie führt.

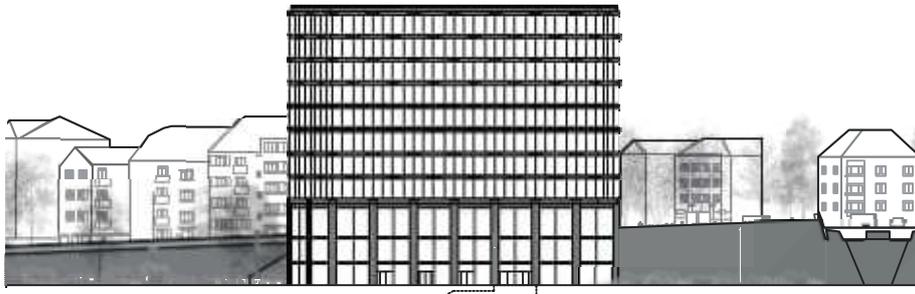
Der Projektvorschlag wird vor allem für seinen stadträumlichen Beitrag gewürdigt, dem es gelingt, sowohl den Strassenraum als auch die Bahnleihe durch ein gut durchdachtes und klar gegliedertes Freiraumprojekt aufzuwerten. Er ist ein wichtiger Beitrag zur Diskussion über das Potenzial des Freiraums entlang der Gleise als öffentlicher Raum. In Bezug auf die Nutzung im Sockel könnte der Vorschlag durch die Ansiedlung anderer Nutzungsformen gestärkt werden, die in der Lage sind, sich diesen speziellen städtischen Raum anzueignen. Auf Ebene des Ausdrucks und der Flächeneffizienz im Grundriss vermag der Entwurf noch nicht zu überzeugen.



44 Ansicht Südost



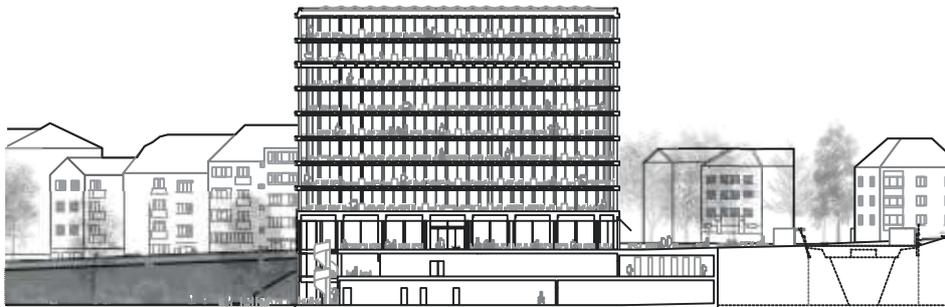
Ansicht Südwest



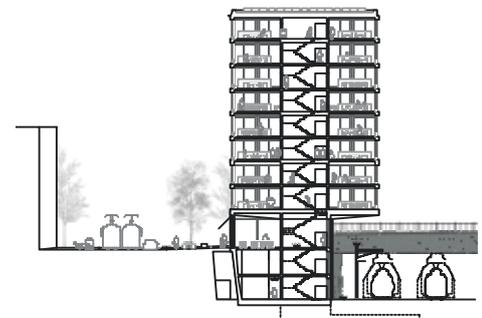
Ansicht Nordwest



Ansicht Nordost

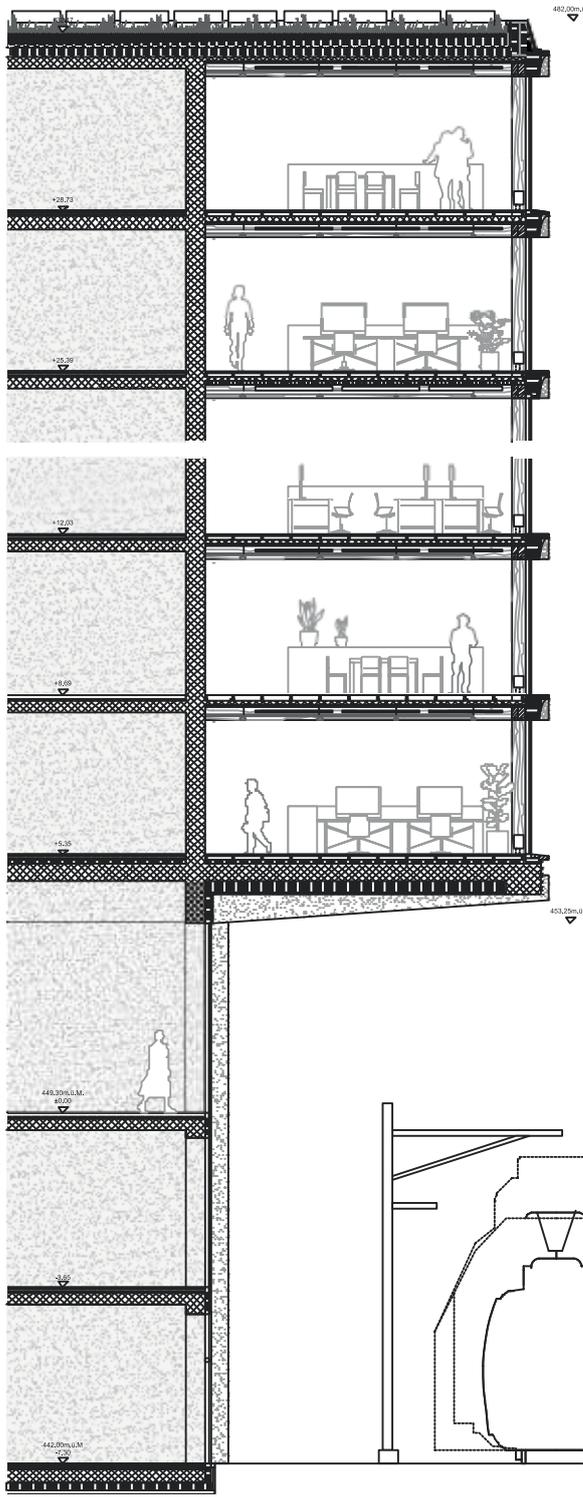


Längsschnitt



Querschnitt





Fassadenschnitt



Fassadenansicht



# Weitere Projekte.

## «OrilOturm»

---

Architektur & Generalplanung	Planergemeinschaft Durisch Nolli Caretta GmbH
Landschaftsarchitektur	extra Landschaftsarchitekten AG, Bern
Bauingenieurwesen	Ingeni AG Zürich
HLKKS-Ingenieurwesen	PZM AG Zürich
Elektro- und MSRL-Ingenieurwesen	PZM AG Zürich

## «Bianchi»

---

Architektur & Generalplanung	Kunz und Mösch GmbH, Basel
Landschaftsarchitektur	Kunz und Mösch GmbH, Basel
Bauingenieurwesen	Ulaga Weiss AG
HLKKS-Ingenieurwesen	Probst Wieland AG
Elektro- und MSRL-Ingenieurwesen	Proengineering AG

## «Portal»

---

Architektur & Generalplanung	uas ag - unternehmen für architektur und städtebau ag, Zürich mit Dürig AG, Zürich
Baumanagement	Demmel & Partner Baumanagement AG, Zürich
Landschaftsarchitektur	vetschpartner Landschaftarchitekten AG, Zürich
Bauingenieurwesen	Basler Hofmann AG
HLKKS-Ingenieurwesen	Amstein + Walthert AG
Elektro- und MSRL-Ingenieurwesen	Amstein + Walthert AG

## «Ferrit»

---

Architektur & Generalplanung	Büro für Bauökonomie, Kriens mit Gigon Guyer, Zürich
Landschaftsarchitektur	Bischoff Landschaftsarchitektur, Baden
Bauingenieurwesen	WaltGalmarini, Zürich
HLKKS- und MSRL-Ingenieurwesen	3-Plan AG
Elektroingenieurwesen	HKG Engineering AG

## «Ulica Grada»

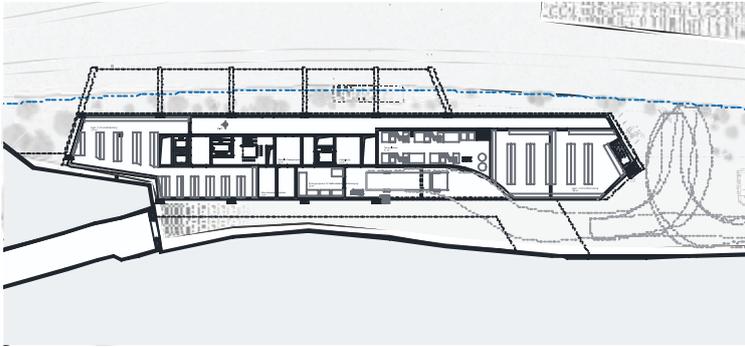
---

Architektur & Generalplanung	Waldrap AG, Zürich mit WT Partner AG, Zürich
Landschaftsarchitektur	ryffel+ryffel AG, Uster
Bauingenieurwesen	wh-p ingenieure AG
HLKKS-Ingenieurwesen	JUNGENERGIE AG

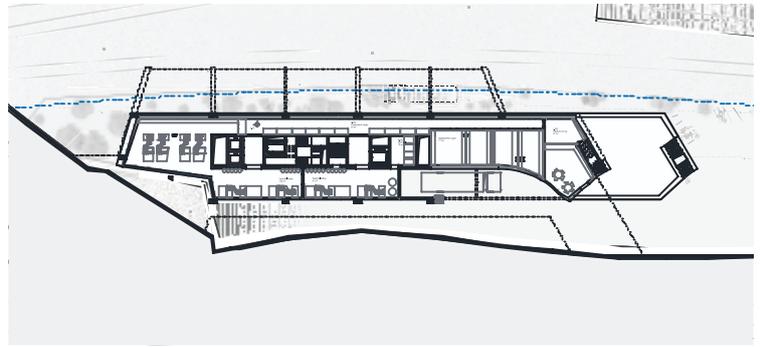


Team Planergemeinschaft Durisch Nolli Caretta  
GmbH

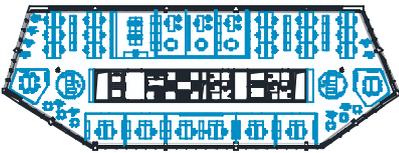




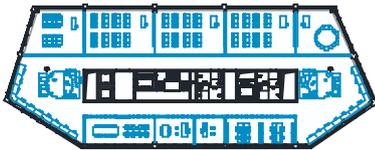
Grundriss Erdgeschoss



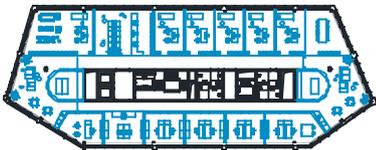
Grundriss 1. Obergeschoss



Regelgeschoss - Szenario Büro



Regelgeschoss - Szenario Bildung

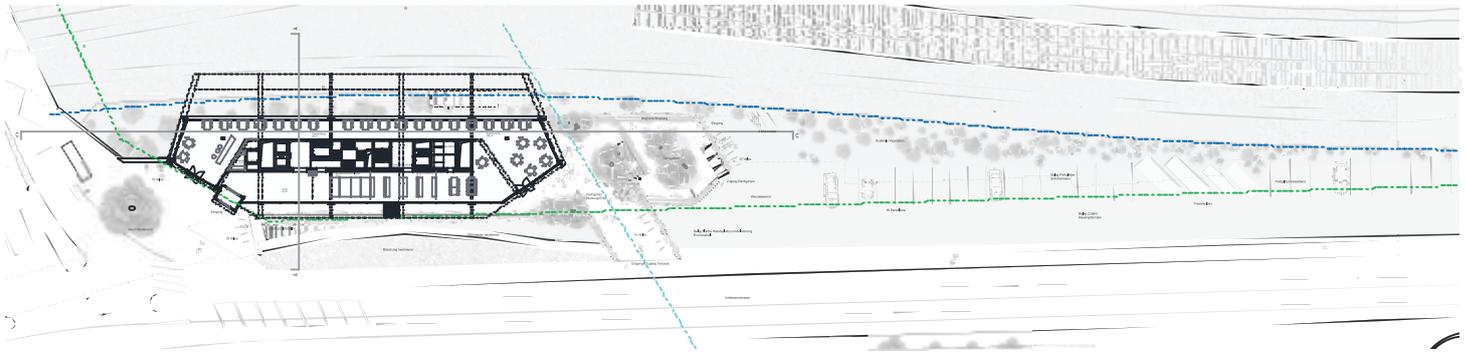


Regelgeschoss - Szenario Gesundheit



## OrilOturm.

Der Neubau besteht aus einem grossen, skulptural geformten Volumen, welches sich selbstbewusst im Kontext zwischen Bahn und Strasse positioniert. Das Hauptvolumen steht auf einer Reihe von Kippscheiben, welche die Kräfte in den bahnsseitig zurückspringenden Sockel einleiten. Der architektonische Ausdruck wird wesentlich von diesem expressiv als Betonscheiben ausformulierten Kräftefluss geprägt. Der Gebäudekörper selbst ist an den



Grundriss 2. Obergeschoss mit Umgebung

Enden polygonal verformt und springt im 5. Obergeschoss zusätzlich zurück. Die Formgebung ist spannungsgeladen und faszinierend, auch wenn die Form noch nicht aus allen Blickwinkeln gleichsam überzeugt.

Der Neubau steht auf einem abgestuften Sockel, welcher aus verschiedenen Terrassen mit bepflanzten Trögen aus porösem Lavabeton bestehen. Darüber liegt ein verglastes, überhohes Eingangsgeschoss auf Strassenebene, was von den raumhohen Schotten im 1. Obergeschoss überkragt wird. Die dadurch erzeugte grosse Auskragung ist sowohl strukturell wie auch räumlich äusserst prägend, aber im 1. Obergeschoss auch einschränkend. Darüber entwickelt sich eine einfache Tragstruktur aus Stützen und Platten in Stahlbeton und die resultierenden grosszügigen Spannweiten ermöglichen eine freie Unterteilbarkeit der Büroflächen.

Das Regelgeschoss ist durch die polygonalisierte Aussenfassade und einen langen, mittig liegenden Kern geformt. Die Raumschichten sind durch das gewählte statische System fast vollständig stützenfrei und variieren in der Tiefe. Dies ist flexibel gedacht und ermöglicht die Anordnung von unterschiedlich grossen Büroräumen. Gleichzeitig führt der langgezogene Kern zu ebensolchen Erschliessungskorridoren und insgesamt beschränkt sich der räumliche Spielraum auf die Kopfbereiche.

Das statische Konzept und die Materialisierung in Stahlbeton werden ausführlich beschrieben und nachvollziehbar dargelegt. Auch wenn eine schlanke Betonstruktur bei der geforderten Gebäudehöhe und Grösse der Spannweiten durchaus eine plausible und pragmatische Lösung darstellt, hätte sich die Jury in Bezug auf die Nachhaltigkeit einen innovativeren Zugang bezüglich Konstruktion, Wahl der Materialien und insbesondere der Fassadengestaltung gewünscht. Auch wäre die Reduktion der Spannweiten zugunsten eines schlankeren Tragwerks wünschenswert.

Mit dem Grundgedanken „In der Gleisebene verankert und mit der Stadt verbunden“ entwickelt das Projekt spezifische Beziehungen zu den beiden klar differenzierten Räumen der Strasse und der Bahngleise. Der Sockel des Gebäudes erstreckt sich in einer Kaskade von begrünten und bepflanzten Terrassen - fast wie ein babylonischer Garten in Miniatur - der aus der Gleisebene herauswächst und das Gebäude trägt. Der Neubau ist vor die bestehenden Stützmauer gestellt und an den Kopfseiten über zwei Brücken mit der Strassenebene verbunden.

Die Verbindung zum Stadtraum wird an zwei Stellen über Brücken hergestellt, die zu den Eingängen des Gebäudes führen, wobei der Bürgersteig und die Passanten auf der anderen Seite der bestehenden ökologischen Böschung bleiben. Das Projekt zeigt die Schwierigkeit des Erhalts der Bestandsböschung, dessen verbleibendes ökologisches Potential nach dem Bau des Gebäudes hinterfragt wird.

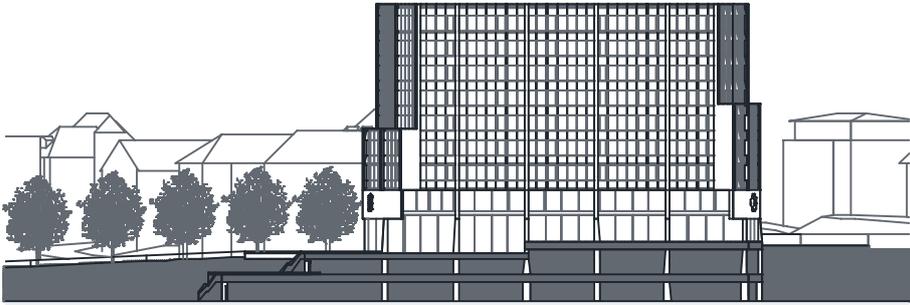
Es bleibt leider auch unklar, wie die zwei unterschiedlichen Eingangshöhen im Inneren des Gebäudes in der Eingangshalle und dem Restaurant überbrückt werden sollen. Durch die offene Fuge zwischen Gebäude und Trottoir entsteht zudem bedauerlicherweise eine Distanz zum Strassenraum, welche dem öffentlichen Potenzial des Orts zuwiderläuft.

Die vorgeschlagene Verbreiterung des Querschnitts der Strasse mit einer zweiten Mauerschicht und die Ergänzung mit einer Baumallee auf Strassenniveau wird sehr begrüsst. Die Bäume stehen jedoch im städtischen Raum und damit nicht mehr im Einflussbereich des Projekts.

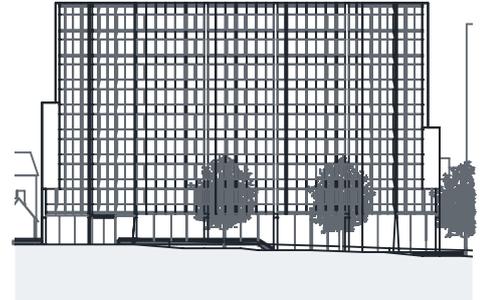
Insgesamt stellt das Konzept einen dynamischen, aus der Tragstruktur heraus entwickelten Ansatz dar, der die konsequente strukturelle Idee jedoch nicht ausreichend weiterentwickelt und zu wenig auf Aspekte der Innovation und der Nachhaltigkeit eingeht.



Ansicht Nordost



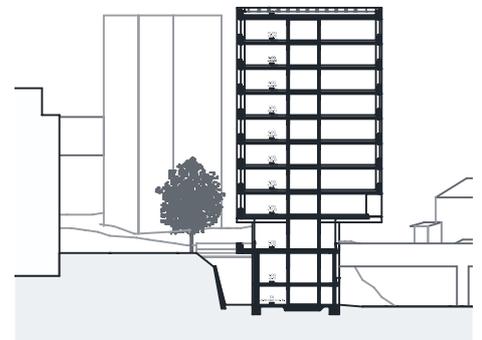
Ansicht Nordwest



Ansicht Südost



Längsschnitt



Querschnitt





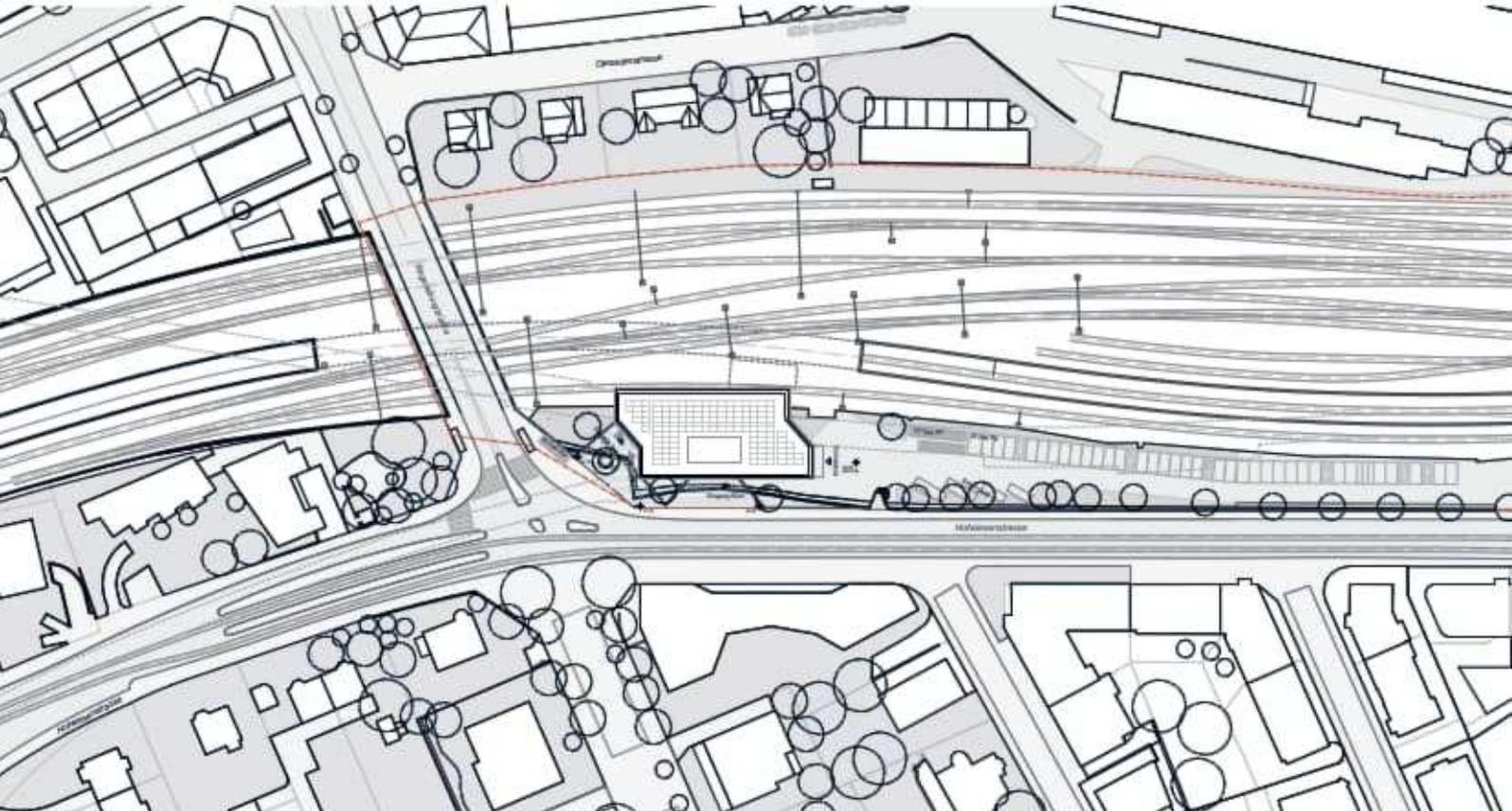
Fassadenschnitt

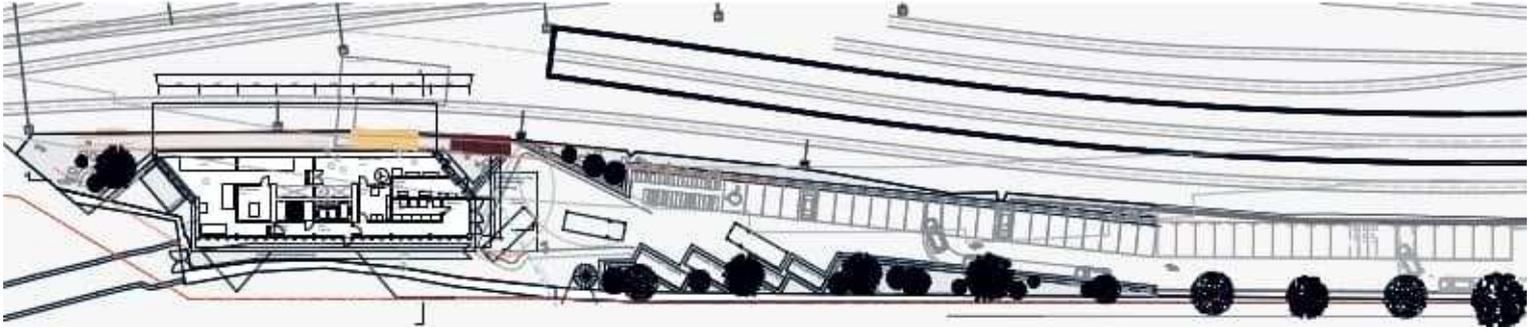


Fassadenansicht



Team Kunz und Mösch GmbH, Basel

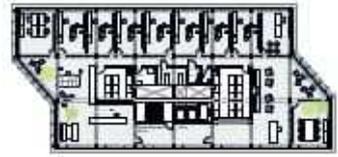




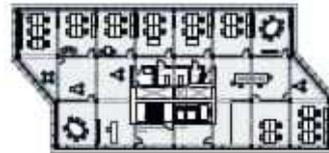
56 Grundriss Erdgeschoss mit Umgebung



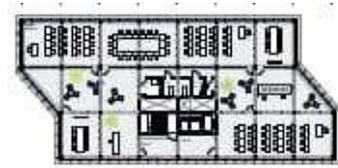
2. Obergeschoss Szenario Kleidergeschäft/ Lebensmittel



Regelgeschoss - Szenario Bildung

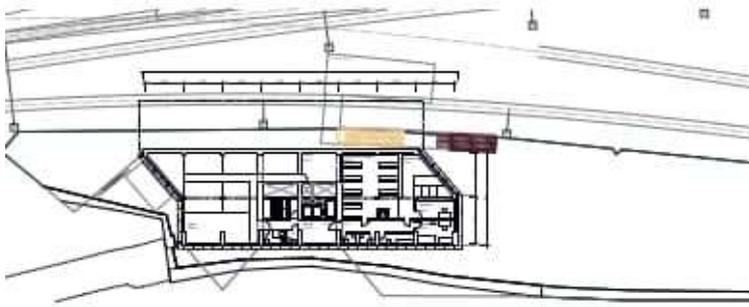


Regelgeschoss - Szenario Büro

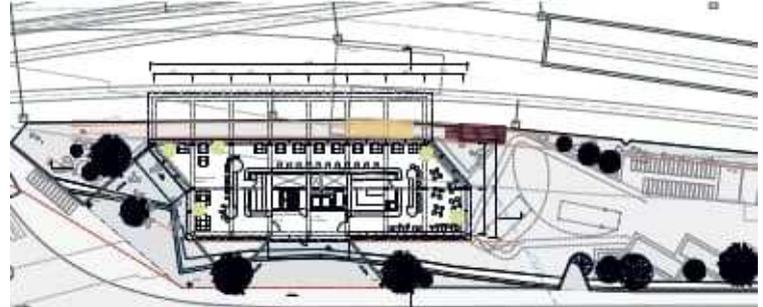


Regelgeschoss - Szenario Gesundheit





Grundriss 1. Obergeschoss



Grundriss 2. Obergeschoss mit Umgebung

## Bianchi.

Die Volumetrie des Gebäudes besteht aus einem unteren Volumen in Form eines Sockelbaus, welcher vom Bahniveau bis zum Strassenniveau reicht, und einem breiteren Baukörper, welcher ab dem 3. Obergeschoss zum Gleis hin auskragt. Das obere, auskragende Volumen ist an den beiden Stirnseiten jeweils auf die gleiche Weise abgekantet ausformuliert. Diese Faltung verleiht dem Gebäude einen kristallinen und leichten Ausdruck und ermöglicht nebst der Ausnutzung der Bauparzelle zur Regensbergbrücke eine stadträumliche Vorplatzbildung mit Eingang zur Gastrofläche. Auf der Seite zum Bahnhof Oerlikon wirkt die Wiederholung derselben Geometrie bezüglich ihrer städtebaulichen Wirkung indes wenig zwingend und erschliesst sich auch nicht vollends bei detaillierter Betrachtung der architektonischen Strategien.

Zwei terrassierte Flächen überbrücken die bestehende Böschung und verbinden das Gebäude mit der Strasse einerseits an der Stirnseite bei der Fussgängerkreuzung mit einer Brücke zum Gastrobereich und andererseits in der Mitte der Längsseite zur Hofwiesenstrasse als Haupteingang zu den Büros.

Der Gastrobereich erstreckt sich um das Gebäude herum, bietet attraktive Ausblicke auf die Gleise und ermöglicht die Belebung des Gebäudes auf der Gleisfeldseite auch nach den Büroarbeitszeiten. Das Potential für eine attraktive Aussenraumbestuhlung ist leider nicht ausgeschöpft. Die Bepflanzung konzentriert sich auf die untere Ebene der Geleise, mit einer Aufwertung durch Ruderalvegetation und der Pflanzung von Pioniergehölzen, die sich entlang der Mauer erstreckt.

Die Bepflanzung auf Strassenniveau wird auf drei Pioniergehölze reduziert, die in der bestehenden Böschung auf tieferem Niveau gepflanzt werden. Eine Welt aus Geländern begleitet den Passanten auf der Hofwiesenstrasse und eine Wendeltreppe, als Teil der Wand, verbindet auf eine unterschwellige Weise die beiden Ebenen.

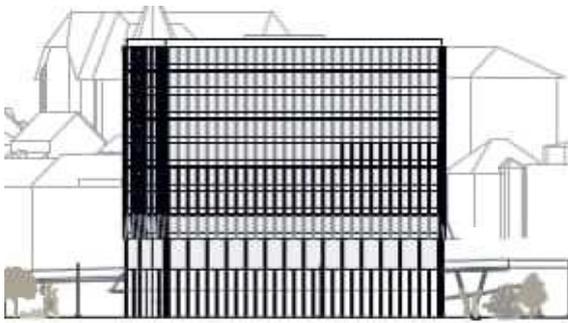
Zwar wird das Bemühen um die Erhaltung der Böschung anerkannt, jedoch zeigt der Versuch der grosszügigen

Verbindung mit dem Strassenraum durch die Plattformen den Konflikt: Das ökologische Potential der Böschung, die von den breiten Brücken überspannt wird, wird klar geschmälert, und die Bepflanzung auf Strassenniveau ist unzureichend. Der Vorschlag zeigt eine ökologische Aufwertung des Gleisniveaus, aber er leistet weder eine ausreichende Aufwertung des Strassenraums noch einen signifikanten Beitrag zu seiner Belebung.

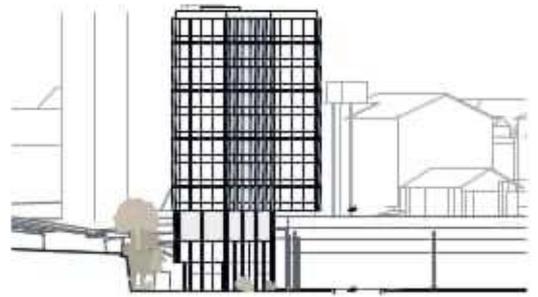
Die Lage des Kerns bietet im Haupteingangsgeschoss zur Strasse den Vorteil, dass zusammenhängende Nutzungsfelder für die Gastro und ein grosszügiger Eingangsraum für die Büronutzungen ermöglicht, werden können. Im Regelgeschoss führt diese Setzung aber zu einer azentrischen Lage der Erschliessung und zu einem Minderwert in Bezug auf die allseitige Möblierbarkeit und Flexibilität der Büroflächen. Auch durch die gewählte Gebäudeform wird die Nutzungseinteilung der Obergeschosse eher eingeschränkt und scheint für die kleinen Büroflächen geometrisch zu kompliziert.

Das Gebäude erhält den aus der städtebaulichen Setzung abgeleiteten Ausdruck aus einer vertikal dreiteilig aufgebauten Fassade aus Sockel, Mittelteil und Oberbau. Geschlossene Fassadenflächen an den Stirnfassaden unterstreichen die städtebauliche Absicht mit nachvollziehbaren architektonischen Mitteln und geben dem Gebäude eine klare Richtung und den gewünschten vertikalen Ausdruck. Der architektonische Auftritt des Projektes überzeugt in der Kombination aus innerer Konstruktion und äusserer Hülle; die stringent ausgearbeitete Konstruktion aus vorgefertigten Betonelementen erhält eine filigrane Aluminiumfassade mit vertikalen Lisenen und einer horizontal akzentuierten Brise Soleils mit leichtem, schräg ausgestellttem Sonnenschutz.

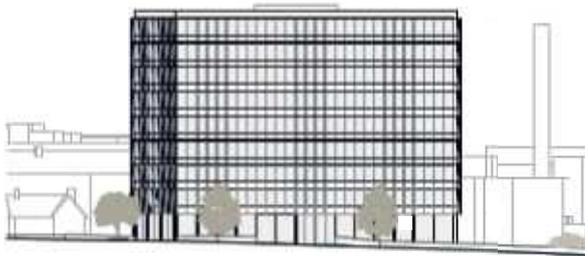
Trotz einigen Vorzügen, schneidet das Projekt bei zwei essenziellen Themen nicht gut ab: die unzureichende Aufwertung des Strassenraums und die mangelhafte Konzeption des Regelgeschosses.



Ansicht Nordwest



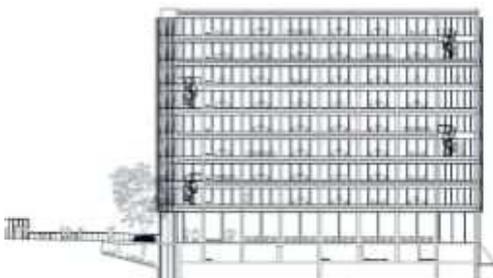
Ansicht Nordost



Ansicht Südost



Ansicht Südwest



Längsschnitt

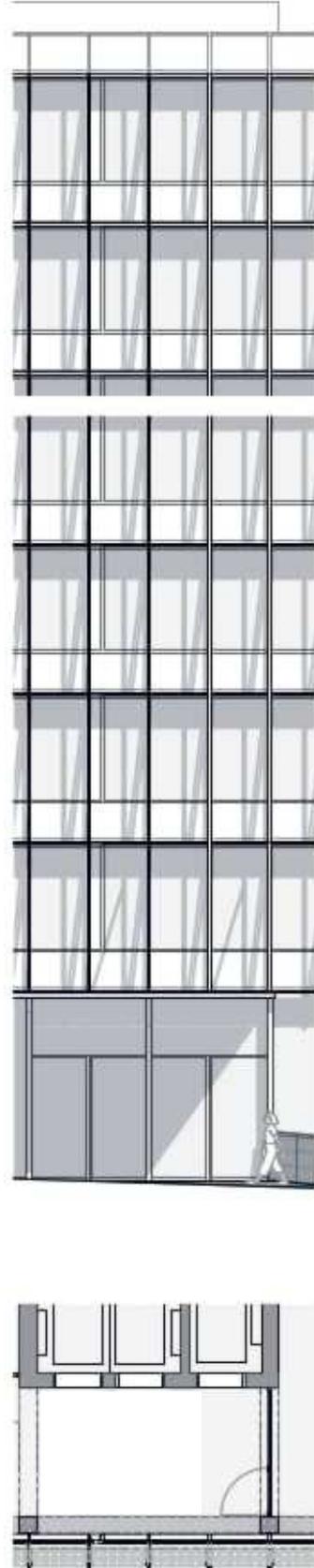


Querschnitt





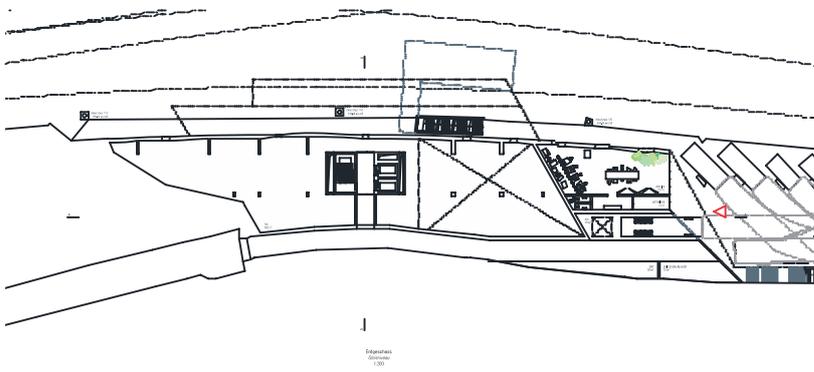
Fassadenschnitt



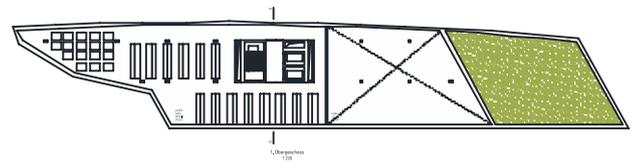
Fassadenansicht



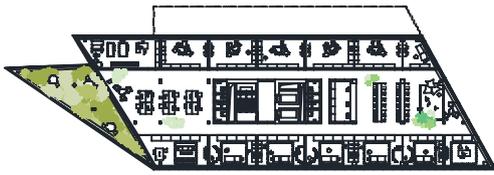




62 Grundriss Erdgeschoss



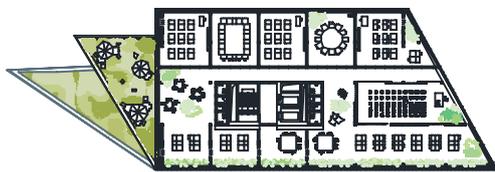
Grundriss 1. Obergeschoss



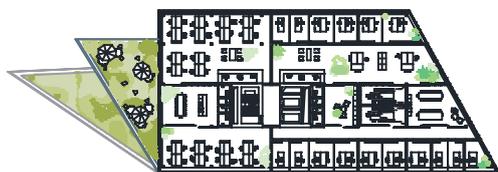
Regelgeschoss - Szenario Büro 1



Regelgeschoss - Szenario Büro 2

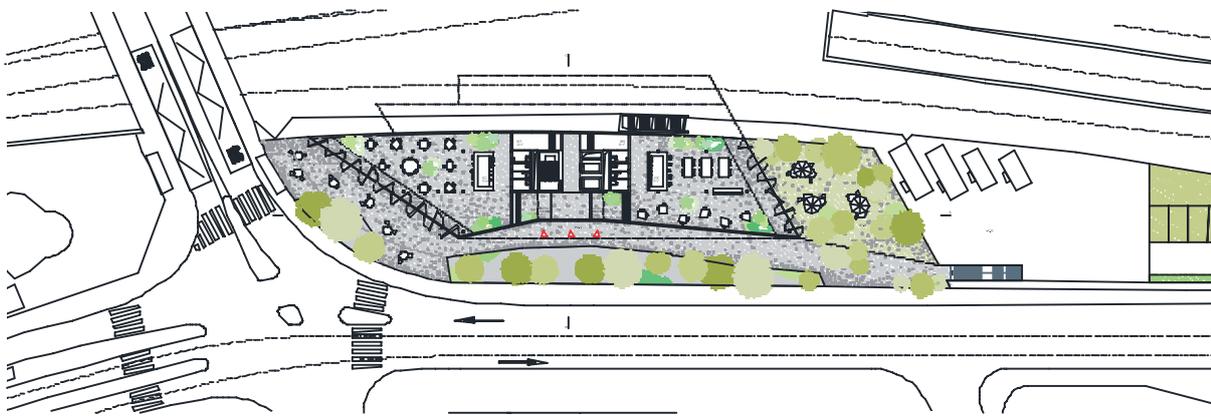


Regelgeschoss - Szenario Bildung



Regelgeschoss - Szenario Gesundheit





Grundriss 2. Obergeschoss mit Umgebung

## Portal.

Das Gebäude will den Ort mit einer ausdrucksstarken Architektur markieren, die sich volumetrisch an den Kontext anpassen soll. Die Gliederung in vier Volumina ist nachvollziehbar. Der murale Sockel, der transparente Pavillon, der fünfgeschossige Quartierbaustein und das fliegende Portal geben eine Antwort auf die bestehende städtebauliche Situation. Ziel ist es, die Auswirkungen des Baukörpers dieser Grösse im städtischen Massstab zu reduzieren und im Kontext zu verorten. Durch die volumetrische Staffelung entstehen grosszügige, begrünte, teilweise hochökologische Terrassen. Diesen fehlt jedoch der zwingende Bezug zu adäquaten innenräumlichen Ereignissen.

Der massive Sockel bietet auf Gleisniveau neben Raum für Installationen, Gebäudelogistik, Auto- und Fahrradabstellplätze auch einen attraktiven Atelierraum mit Aussenraum, der dieses Niveau aktivieren kann.

Der Haupteingang des Gebäudes wird sinnvollerweise im Pavillon an der Hofwiesenstrasse vorgeschlagen. Er liegt zentriert an der Längsfassade des Gebäudes, wobei sich das Volumen leicht zurückfaltet, um einen schönen überdeckten Zugangraum zu generieren. Das Entrée verbindet den Erschliessungskern und die zwei seitlich platzierten Gastro-Gewerberäume. Gleichzeitig wird eine interessante visuelle Verbindung zwischen der Welt der Bahngleise und der Strasse erzeugt.

Auf dem Strassenniveau wird eine maximale Kontinuität entlang der gesamten Gebäudelänge angestrebt. Das Volumen wird geschickt an das Gefälle der Strasse angepasst, damit sich das Trottoir bis zum Gebäude erweitert. Anpflanzungen von Bäumen tragen zur räumlichen Qualität der Strasse bei. Um gleichzeitig den Erhalt der bestehenden Böschung zu gewährleisten, wird ein Gitterrost über die Böschung gespannt. Während die erste Idee gut

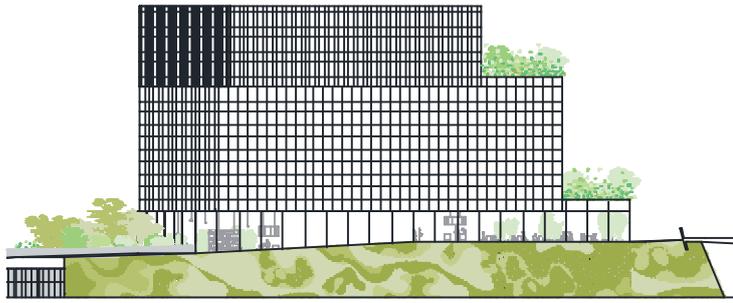
bewertet wird, ist hingegen fraglich, ob die Gitterrostlösung ausreicht, um den ökologischen Wert der Böschung in Kombination mit der Erstellung des Gebäudes zu erhalten. Im Weiteren wird auch die gestalterische Qualität des Gitterrostes als Bodenbelag diskutiert.

Beim architektonischen Ausdruck wird eine kontextuelle Reaktion vermisst. Weder wird die selbstgewählte Volumetrie mit gestalterischen Mitteln gewinnbringend unterstützt noch wird auf die umliegende Nachbarschaft reagiert. Die Verortung, die mit der volumetrischen Komposition angestrebt wird, gelingt bei der Fassadengestaltung nicht. Die offensichtlich gesuchte Verwandtschaft zum Andreasturm am anderen Ende des Gleisfeldes ist für die Jury nicht nachvollziehbar.

Mit einem kompakten, effizienten Kern wird das Gebäude sinnvoll erschlossen. Die Lage ist gut gewählt, so dass unterschiedliche Belegungen vorstellbar sind. Mit den eingesetzten Bundtiefen wird eine gute Nutzungsflexibilität gewährleistet.

Die Tragstruktur ist im Grundsatz sinnvoll gewählt. Durch die doppelte Auskragung muss mit dem Abfanggeschoss und den Aufhängungen jedoch ein erheblicher Aufwand betrieben werden. Die Holz-Stahl-Beton Hybridbauweise ist gut gewählt und wird situativ, den Materialeigenschaften entsprechend sinnvoll eingesetzt.

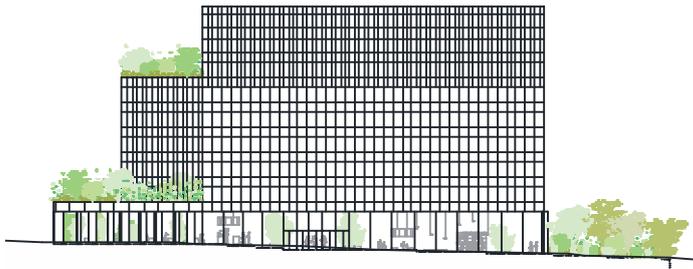
Das skulpturale Spiel der Volumina und die Architektursprache werden als nicht passende Antworten auf den Ort gewertet. Vor allem der generische und anonyme Ausdruck und die sehr spitzen Ecken zur Regensbergbrücke wirken fremd und unspezifisch. Der geschickte Umgang mit dem Terrain im Erdgeschoss und die Bearbeitung der Themen der Ökologie und Nachhaltigkeit werden begrüsst.



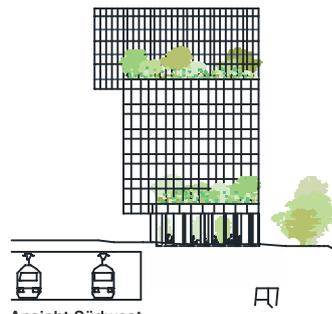
Ansicht Nordwest



Ansicht Nordost



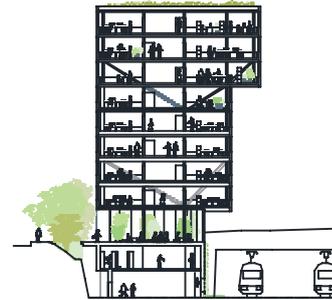
Ansicht Südost



Ansicht Südwest

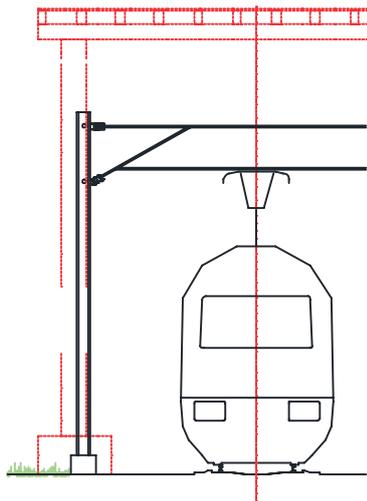
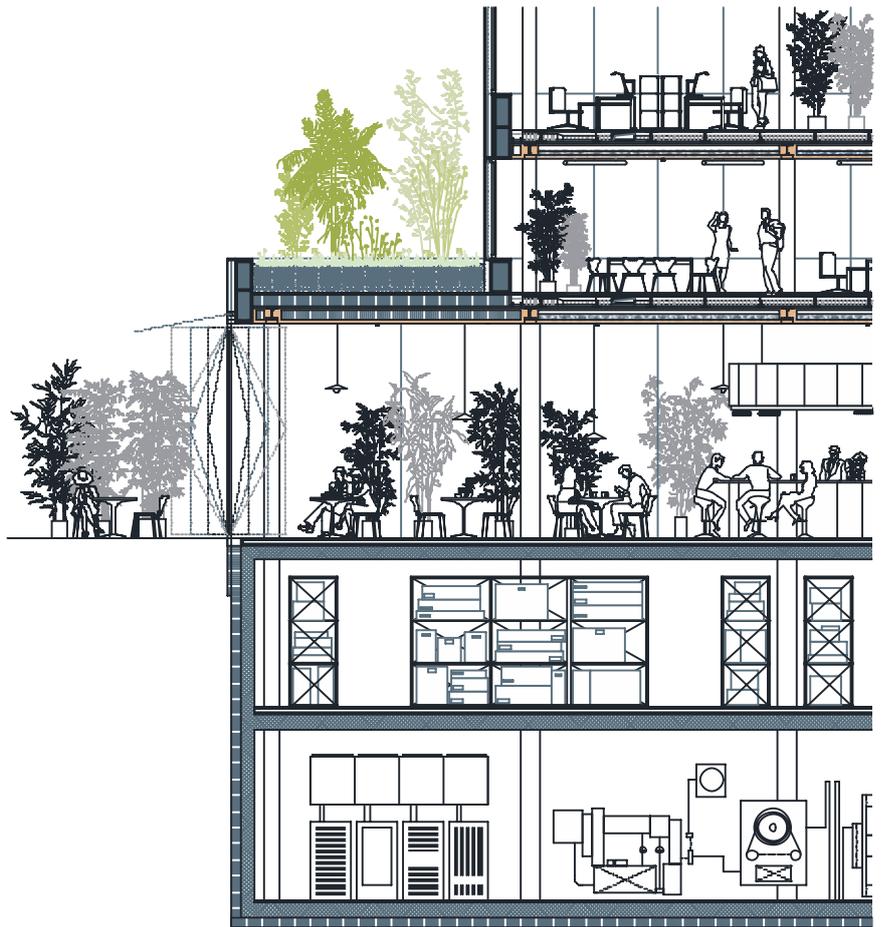
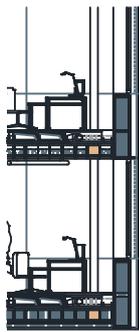


Längsschnitt



Querschnitt

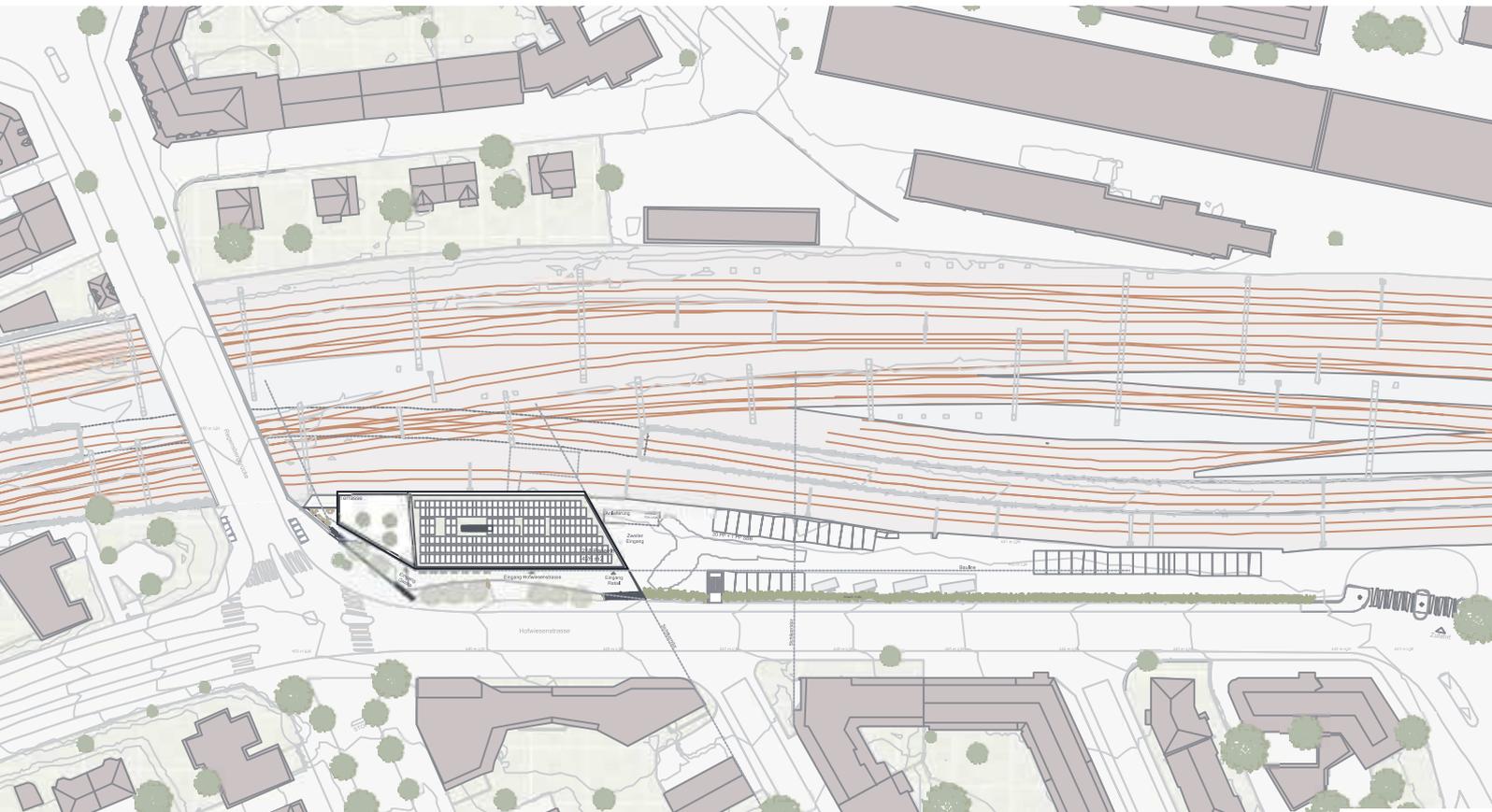


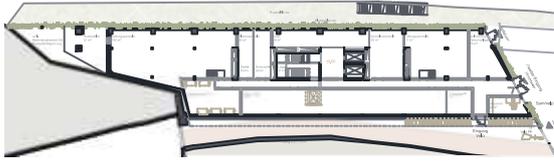


Fassadenschnitte

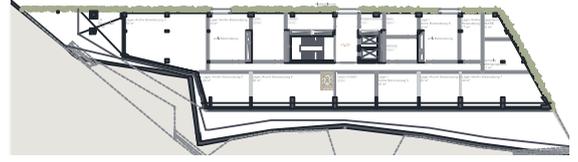


Team Büro für Bauökonomie, Kriens  
Gigon Guyer Architekten, Zürich

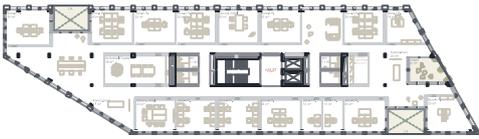




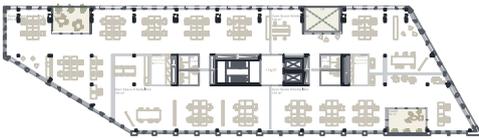
68 Grundriss Erdgeschoss



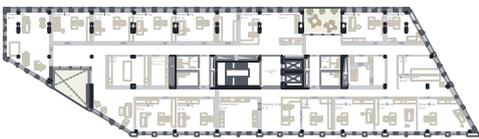
Grundriss 1. Obergeschoss



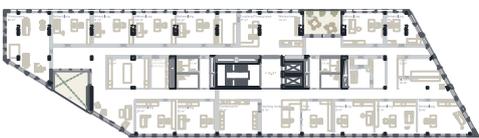
Regelgeschoss - Szenario Büro 1



Regelgeschoss - Szenario Büro 2

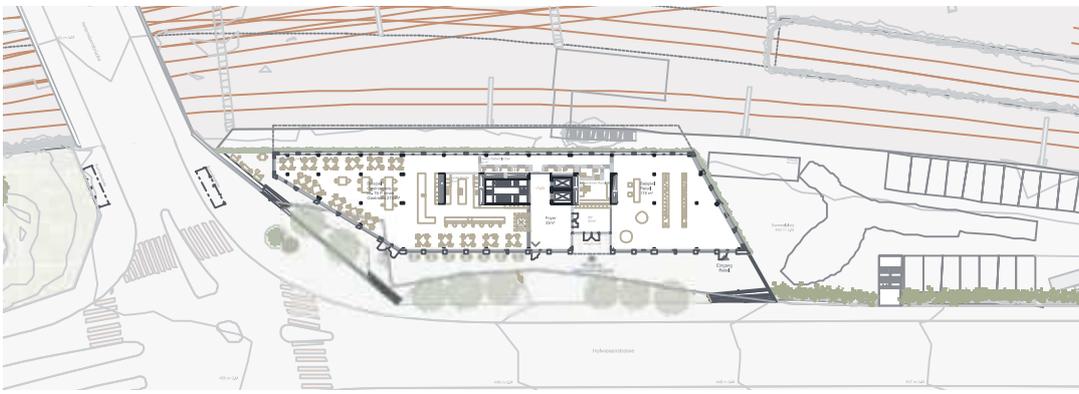


Regelgeschoss - Szenario Bildung



Regelgeschoss - Szenario Gesundheit





Grundriss 2. Obergeschoss mit Umgebung

## FERRIT.

Der Projektvorschlag besetzt nahezu den gesamten Baubereich und wird zur Hofwiesenstrasse und Regensbergbrücke über fünf Rampen und Treppenstege angebunden. Die Volumetrie wird im 7. Obergeschoss nach Süd-Westen markant zurückgestuft und eine grosse Dachterrasse auf dem mittleren Gebäudeniveau ausgebildet. Der Leitgedanke der Verfassernden, den Baukörper auf diese Weise mit der Umgebung zu verknüpfen, führt indes zu einigen Fragen. Die Bezugnahme auf den Horizont der Nachbarbebauungen wirkt, bei dem kleinen Hochhaus, übertrieben, eine selbstbewusstere Setzung im Kontext der Brücke, dem Gleisfeld und den anderen Hochpunkten wäre zu begrüssen. Die Schaffung der Terrasse im 7. Obergeschoss bietet einen attraktiven Raum mit intensiver Begrünung. Ihr Mehrwert für den städtischen Raum wird allerdings nicht beschrieben. Die hochgelegene Terrasse führt auf Stadtniveau zu einer signifikanten Verknappung des öffentlichen Raumes, die keine qualitätvollen Übergänge von Strasse zu Haus zulässt.

Obwohl die Bedeutung des Brückenübergangs im Text beschrieben wird, generiert der tiefergelegene, geschützte Sitzplatz, trotz dem Potential des Ausblickes über die Bahngleise, einen engen Freiraum mit geringem Angebot für Aussenbestuhlung und schöpft damit das urbane Potential der Lage nicht aus.

Der Raum zwischen den "Brücken" wird mit Erde aufgefüllt, sodass die Möglichkeit besteht, auf selbstverständliche Art und Weise, Bäume auf Strassenniveau zu pflanzen. Damit ist die Möglichkeit für eine Bepflanzung auf Strassenniveau vorhanden und eine relative grosse unveriegelte Fläche erreicht.

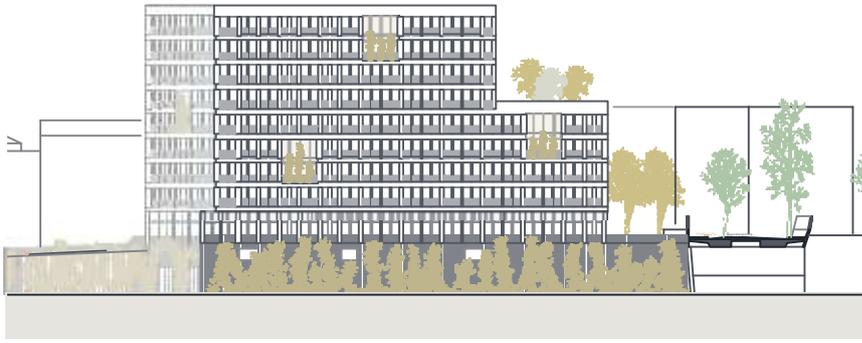
Die Ebene der Bahngleise ist mit Ruderalvegetation ergänzt und mit einer Treppenanlage ausserhalb des Gebäudes angebunden. Das Gleisniveau wird ansonsten

nicht in den Entwurf einbezogen und es werden wenige Hinweise gegeben, wie sich die untere Ebene mit dem Haus verbinden könnte.

Der Grundriss wird durch einen kompakt organisierten Kern in der Mitte in drei Schichten organisiert, was eine hohe Flexibilität für die Nutzung und Unterteilbarkeit ermöglicht. Die Auskrugung des Betonskelettbau wird zum Gleisfeld vom 3. – 5. Obergeschoss über schräg gestellte Stützen aufgefangen, was die Nutzungsflexibilität auf diesen drei Geschossen etwas einschränkt, auch wenn die Bewegungsflächen noch freigehalten sind. Mit seinen geringen Spannweiten ist der herkömmliche Beton-Skelettbau wirtschaftlich. Zweigeschossige Aussenräume sind in freier Anordnung über das Gebäude verteilt, können damit aber nicht für jede Bürofläche in gleichem Mass angeboten werden.

Für den Ausdruck wird das Gebäuderaster von 1,40m in die Fassadenebene mit stehenden Fenstern übertragen und als blechverkleidete Haut aus Leichtbauelementen über das gesamte Volumen gezogen. Eine Differenzierung zum Stadtraum erfolgt hierbei nicht. Der Vorteil eines französischen Fensters mit Staketengeländer wird von den Verfasser:innen betont, bleibt in der Innenraumdarstellung auch in Bezug auf eine Büromöblierung aber nicht nachvollziehbar. Bei den eingezogenen Loggien scheint die angestrebte wohnliche Anmutung eher fremd. Das Thema des Brandschutzes im Hochhaus kann mit den bodentieferen Fenstern und Loggien nicht gelöst werden.

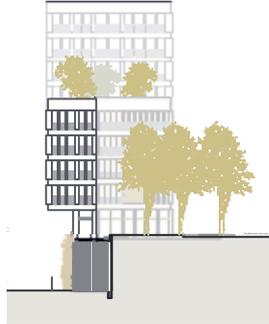
Der Projektvorschlag wird trotz wirtschaftlicher Gebäudestruktur vor allem in seiner städtebaulichen Anbindung und im Ausdruck als nicht adäquat für die herausfordernde und spezielle Lage angesehen.



70 Ansicht Nordwest



Ansicht Südost



Ansicht Südwest



Ansicht Nordost



Längsschnitt

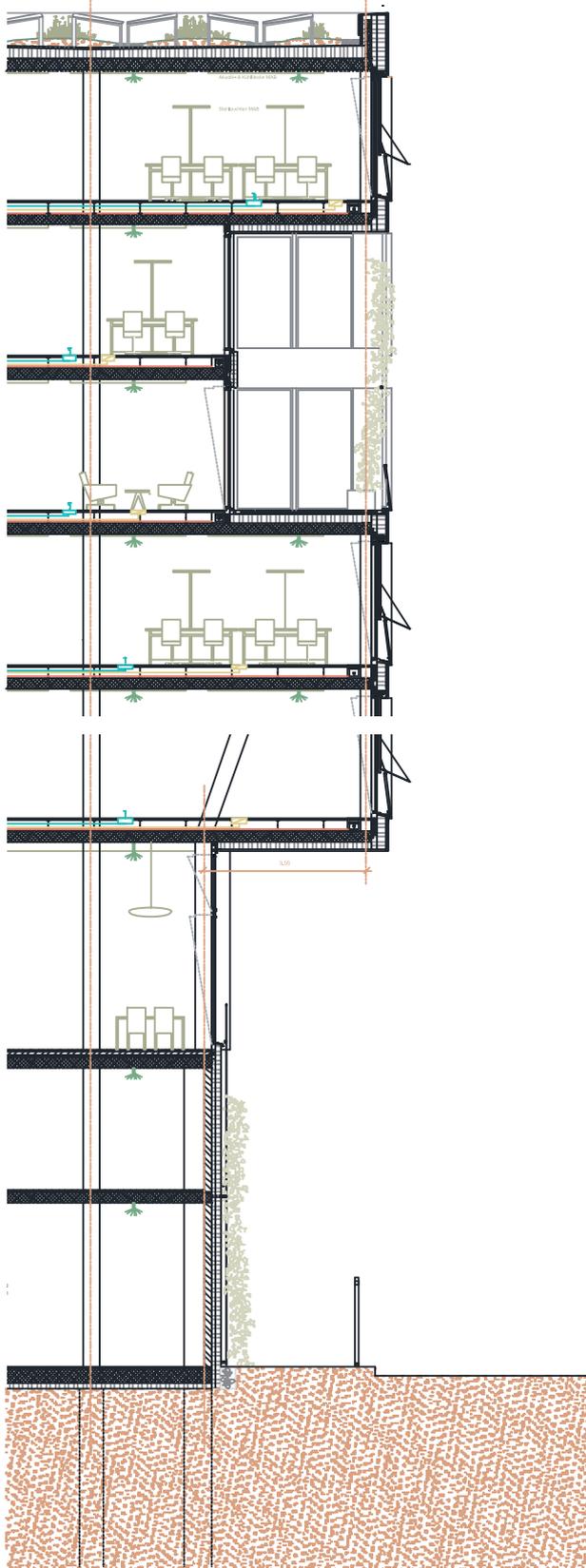


Querschnitt 1

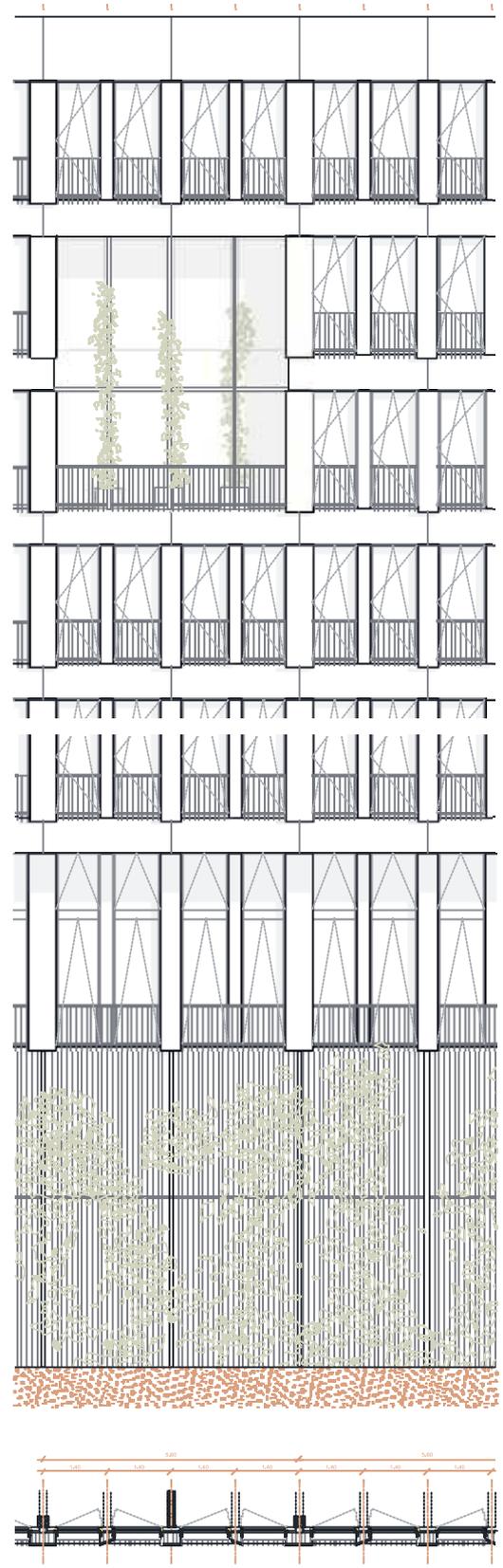


Querschnitt 2





Fassadenschnitt



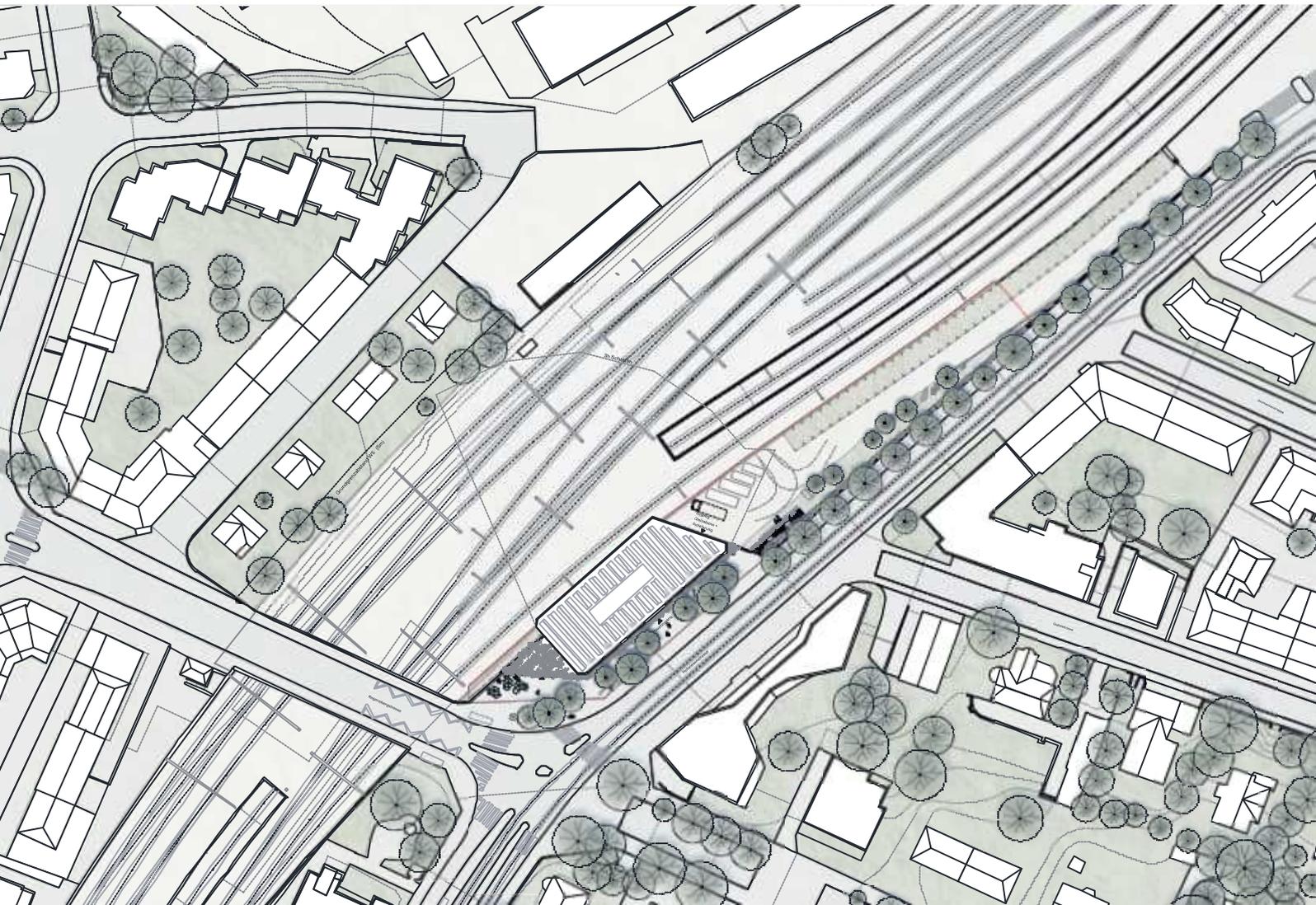
Fassadenansicht

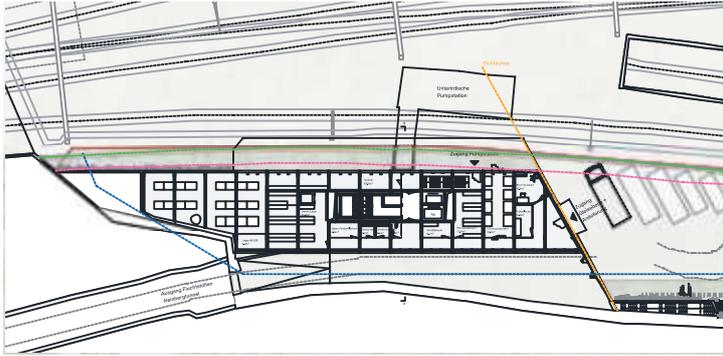


# «Ulica Grada»

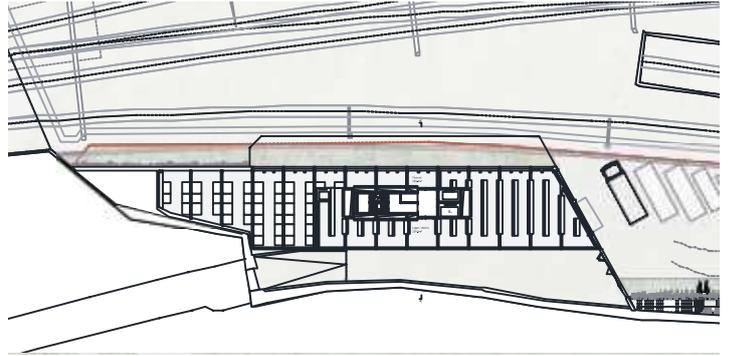
Team Waldrap AG, Zürich  
WT Partner AG, Zürich

73





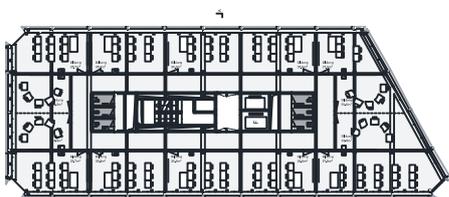
Grundriss Erdgeschoss



Grundriss 1. Obergeschoss



Regelgeschoss - Szenario Büro



Regelgeschoss - Szenario Bildung



Regelgeschoss - Szenario Gesundheit

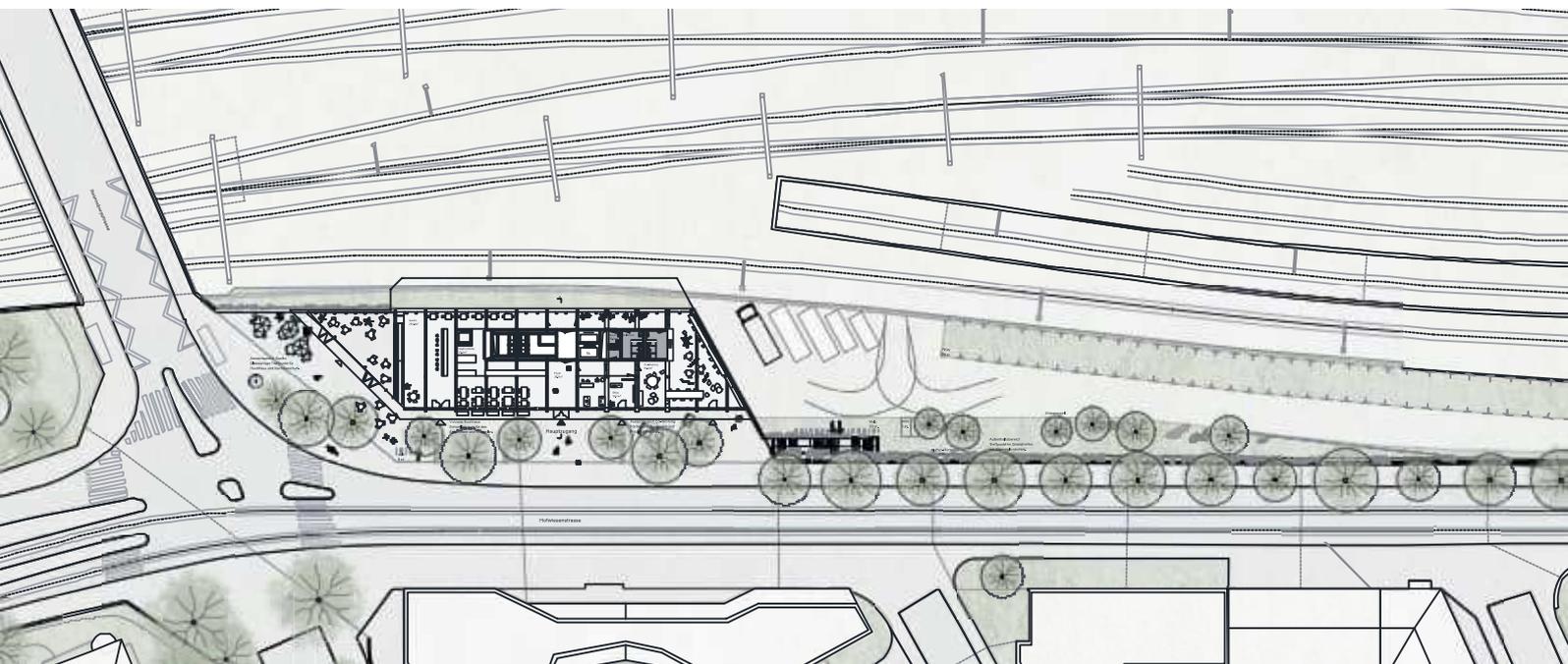
## Ulica Grada.

Das Projekt etabliert ein kompaktes Volumen mit abgekanteten Ecken, die Orthogonalität wird durch eine spitz zulaufende Fassade an der Stirnfassade zum Bahnhof gebrochen. Diese Geste scheint weniger einer städtebaulichen Hierarchisierung zu entspringen, als der Voraussetzung der Sichtachse formal zu folgen. Zur Kreuzung hin wird mit einem eingeschossigen Pavillon ein Teil des Aussenraumes besetzt, die dreieckige Ausformulierung als Referenz an die Geometrie der anderen Stirnseite. Leider vermag der eingeschossige Pavillon allein, die Unausgewogenheit des Volumens nicht auszugleichen.

An welcher Stelle das Gebäude zwischen Gleisraum und Strassenniveau noch als Gebäude lesbar sein soll und ab wann es zur Mauer oder zum Infrastrukturbau wird, ist zu wenig stringent ausformuliert und führt zu keiner städtebaulichen Klärung.

Indes bietet die Besetzung des Freiraums mit dem Pavillon das Potential einer kleinmassstäblichen Annäherung an den Turm und lässt gleichzeitig Raum für einen grosszügigen Zugangsplatz, der zur Fussgängerüberquerung, zur Tram- und Bushaltestelle an der Brückenmündung hin offen ist und mit der Bepflanzung von grossen Bäumen und einem Brunnen einen urbanen und einladenden Raum für das Restaurant und einen Beitrag für das Quartier schafft.

Durch die Aufnahme des Höhenunterschieds zwischen der Brücke und der abfallenden Strasse mit einer grosszügigen Treppe im Inneren des Gebäudes, entsteht ein interessanter Innenraum mit Potential für unterschiedliche Nutzungen.



Grundriss 2. Obergeschoss mit Umgebung

Verschiedene Massnahmen wie die Verbreiterung des bestehenden schmalen Trottoirs, die Pflanzung einer Reihe von Zitterpappeln, die vom Bahnhof aus vor dem Gebäude gruppiert werden, ergänzt durch die Vordächer am Neubau, erhöhen die Aufenthaltsqualität und das Potential für sozialen Begegnungsraum. Die vorgeschlagene Baumreihe und Bepflanzung berücksichtigen jedoch die Parzellengrenze nicht.

Eine Lebendigkeit und ein Austausch des Stadtparterres werden mit mehrzelligen Eingängen angestrebt, was gleichzeitig die Ansiedlung kleinerer Gewerbe ermöglicht. Vorgeschlagen ist die Möglichkeit, dass sich die Nutzungen in die Strasse hinein erstrecken und sich diesen Raum aneignen, was zur Lebendigkeit des Freiraumes dienen kann. Der Bereich der Bahngleise wird als öffentlicher Raum für die informelle Nutzung betrachtet, indem eine Bepflanzung der Mauer und eine Verstärkung der bestehenden Vegetation vorgeschlagen werden. Insgesamt wird ein klares Freiraumkonzept geschaffen, mit einem grosszügigen urbanen Platz "a Niveau" und einer angestrebten Verbesserung der Fussgängerverbindung und des Strassenraums von Bahnhof bis zum Gebäude und einer begrünten Mauer für die Förderung der Zauneindechse.

Durch die Anordnung des Erschliessungskerns nahe zu den Geleisen, entsteht auf dem Strassenniveau ein grosszügiger Eingangsbereich, jedoch auf Kosten der Nutzbarkeit des schmalen Raumbereichs zu den Geleisen. Das Potential der Position des Kerns kommt dann ab dem 3.

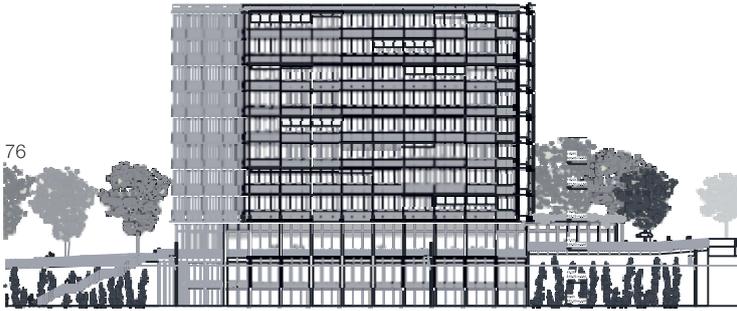
Obergeschoss und somit ab dem Bereich der Auskragung zum tragen, hier sitzt er mittig im Volumen und lässt für die zukünftigen Büronutzungen eine wertvolle Nutzungsflexibilität und Allseitigkeit zu.

Dank einem überzeugenden Tragwerkskonzept kann die Auskragung über den Gleisraum selbstverständlich in die Konstruktion des Gebäudes aufgenommen und zugunsten einer frei ausbaubaren Mieterfläche ohne Abfangungen oder Schrägstützen ausformuliert werden. Der konstruktive Aufbau überzeugt aber auch in Bezug auf die konsequente Systemtrennung und einen ressourcenschonenden Materialeinsatz bis hin zum räumlichen Potential zur Schaffung von mehrgeschossigen Raumzonen für die späteren Nutzerinnen.

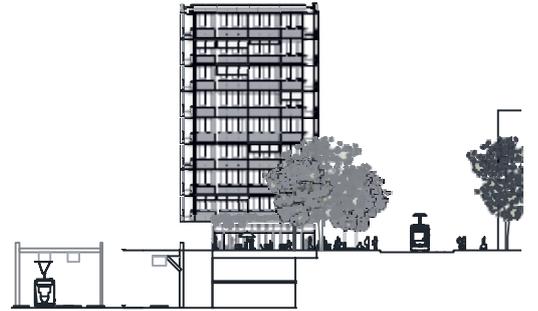
Der konsequent horizontale Ausdruck des Gebäudes mit opaken Brüstungen und Bandfenstern, wird lediglich über die architektonisch abgekanteten Ecken gebrochen. Dieser Aufbruch von Volumen und Flächen führt zu einem spannenden Verhältnis des Bürogebäudes zu seinem städtebaulichen Umfeld. Offen bleibt, wie genau in den klimatisch exponierten Eckbereichen ein äusserer Sonnenschutz stattfinden kann. Die räumliche Tiefe der Metall- / PV-Fassade verspricht aber einen angenehmen, direkten Bezug der Innenräume zum Aussenraum und durch die geschickte Lage des äusseren Sonnenschutzes entsteht eine sinnvolle Durchlüftung dieses Fassadenbereiches.

Die interessanten stadträumlichen Ansätze vermögen das unausgewogene Volumen und die unklare Haltung zum Sockel des Gebäudes zwischen Gleisraum und Strassenraum nicht aufzuheben.

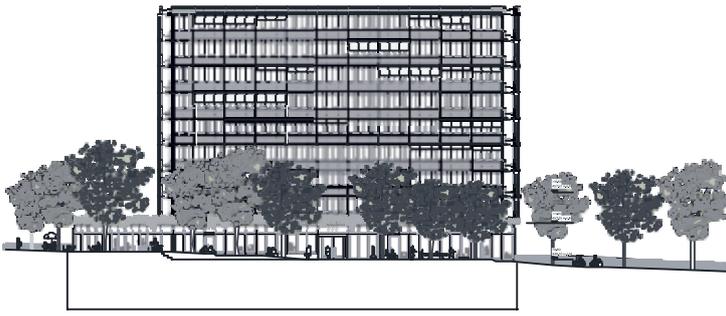
76



Ansicht Nordwest



Ansicht Südwest

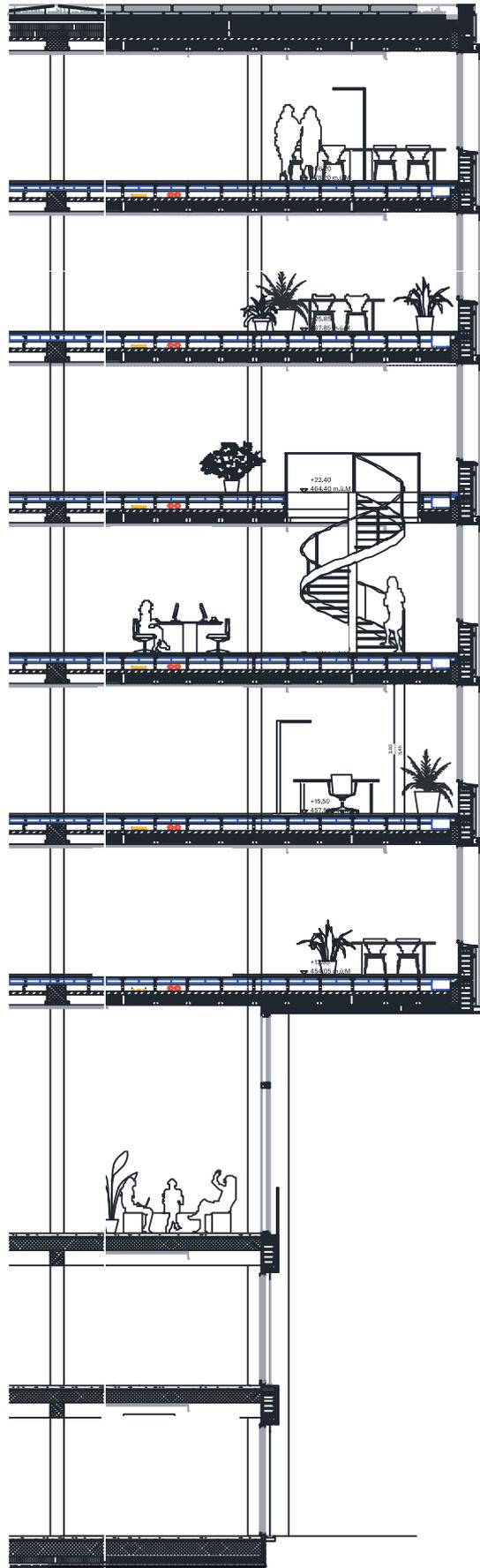


Ansicht Südost



Querschnitt





Fassadenschnitt



Luftbild Perimeter Bahnhof Oerlikon