

Sihltal Zürich Uetliberg Bahn SZU AG  
8045 Zürich

# Projektwettbewerb «Bahnhofsgebäude Adliswil»

## Bericht des Preisgerichts - Schlussbericht

Zürich, 07. November 2022



Sihltal Zürich Uetliberg Bahn SZU AG  
Markt  
Marcel Geser  
Wolframplatz 21  
8045 Zürich

Direktwahl +41 44 206 45 90  
Zentrale +41 44 206 45 11  
marcel.geser@szu.ch  
www.szu.ch

## **EINSCHREIBEN**

ARGE GFA | BGS  
c/o Gruppe für Architektur GmbH  
BGS & Partner Architekten AG  
z.H. Herr Detlef Schulz  
Ankerstrasse 3  
8004 Zürich

Zürich, 09. November 2022

### **Projektwettbewerb «Bahnhofsgebäude Adliswil»**

**\*\*\*Verfügung – Entscheid Projektwettbewerb\*\*\***

#### **Verfügung Nr. 1**

Projektwettbewerb «Bahnhofsgebäude Adliswil» für Generalplaner im anonymen, selektiven Verfahren.

Gestützt auf §38 der Submissionsverordnung vom 23. Juli 2003 teilen wir Ihnen mit, dass das Preisgericht des oben genannten Wettbewerbs die Beurteilung der eingegangenen Beiträge im anonymen und selektiven Projektwettbewerb «Bahnhofsgebäude Adliswil» vorgenommen hat. Die Sihltal Zürich Uetliberg Bahn SZU AG hat als Ausloberin den Entscheid des Preisgerichts über die Rangierung und Verteilung der Gesamtpreissumme (exkl. MwSt.) am 09. November 2022 bestätigt und diesen verfügt.

#### **Rangierung**

<b>Rang</b>	<b>Kennwort</b>	<b>Generalplaner</b>
1. Rang	«stoa»	ARGE GFA   BGS
2. Rang	«OLAF»	Pfister Schiess Tropeano & Partner Architekten AG

#### **Preissumme**

<b>Rang</b>	<b>Preis</b>	<b>Kennwort</b>	<b>Preissumme exkl. MwSt</b>
1. Rang	1.Preis	«stoa»	CHF 35'000
2. Rang	2.Preis	«OLAF»	CHF 25'000

Die übrigen fünf Beiträge «DAS ROTE HAUS», «FITZCARRALDO», «Moritz», «<tinto>» und «Zentrum» werden mit je CHF 10'000 exkl. MwSt honoriert.

### **Begründung**

Im Vorfeld der Jurierung wurden die eingegangenen Wettbewerbsbeiträge einer Vorprüfung unterzogen. Gestützt auf den Vorprüfungsergebnissen gelangte das Preisgericht zur Überzeugung, dass alle Beiträge zur Beurteilung zugelassen werden können.

Das Preisgericht beurteilte und rangierte die eingegangenen Beiträge anhand der vorgegebenen Beurteilungskriterien und Bestimmungen gemäss Wettbewerbsprogramm vom 9. Mai 2022. Die Mitglieder des Preisgerichts haben die Beiträge hinsichtlich Städtebau und Architektur, Aussenraum und Erschliessung, Nutzungskonzept und Positionierung, Nachhaltigkeit sowie Wirtschaftlichkeit beurteilt. Das Preisgericht hat nach einer Gesamtabwägung sämtlicher Beurteilungskriterien den Wettbewerbsbeitrag «stoa» klar und einstimmig zum Gewinner erkoren.

Die Beiträge wurden anschliessend wie eingangs aufgeführt rangiert und die Gesamtpreissumme verteilt. Die Empfehlungen zur Weiterbearbeitung des Siegerprojektes zu Handen der Ausloberin und weitere Ausführungen zum Verfahren sowie den Beiträgen sind dem beigelegten Bericht des Preisgerichtes (Schlussbericht) zu entnehmen.

### **Rechtsmittelbelehrung**

Gegen diese Verfügung kann gestützt auf Art. 15 des Gesetzes über den Beitritt zur revidierten Interkantonalen Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen vom 15. März 2001 innert zehn Tagen seit Eröffnung der Verfügung schriftlich und begründet Beschwerde beim Verwaltungsgericht des Kantons Zürich eingereicht werden.

**Sihltal Zürich Uetliberg Bahn SZU AG**



Mischa Nugent  
Direktor



Marcel Geser  
Leiter Markt  
Mitglied der Geschäftsleitung

Zürich, 9. November 2022

Beilage: Bericht des Preisgerichts – Schlussbericht, 07. November 2022



# Auf einen Blick

## Verfahren

Bezeichnung:	«Bahnhofsgebäude Adliswil»
Verfahrensart:	Selektiv (mit Präqualifikation)
Wettbewerbsart:	Projektwettbewerb für Generalplaner:innen
Anzahl Stufen:	einstufig
Durchführung:	- öffentliche Ausschreibung der Präqualifikation - anonyme Durchführung des Wettbewerbs
Sprache:	Deutsch
Ausloberin:	Sihltal Zürich Üetliberg Bahn SZU AG

## Termine

öffentliche Publikation	März 2022
Präqualifikation:	April 2022
Startveranstaltung:	Mai 2022
Abgabe der Beiträge:	August/September 2022
Jurierung:	September 2022

## Gegenstand

Das heutige Bahnhofsgebäude Adliswil im Eigentum der Sihltal Zürich Üetliberg Bahn SZU AG (SZU) entspricht in verschiedenen Aspekten nicht mehr dem gewünschten Standard. Mit der Realisierung des neuen Bushofs und einer neu geplanten Personenunterführung ergeben sich für das Bahnhofsgebäude zusätzlich neue Chancen, aber auch Risiken. Im Rahmen des Projektwettbewerbs wurden Lösungsvorschläge zu einer optimalen Erneuerung und Erweiterung des Gebäudes als Bahnhofsgebäude mit Verkaufs-, Dienstleistungs- und Wohnflächen gesucht. Die Ausloberin beabsichtigt mit der Vergabe der Generalplanerleistungen an das siegreiche Generalplanerteam das Bauvorhaben zu projektieren und realisieren.

## Resultat

Bei den sieben zur Beurteilung eingereichten Wettbewerbsbeiträgen ist die intensive Auseinandersetzung mit der sehr anspruchsvollen Aufgabenstellung durch die Verfasser unverkennbar. Die sehr interessanten und diversen Lösungsvorschläge weisen eine hohe Qualität auf. Das Projekt «stoa» des Generalplanerteams unter der Leitung von der ARGE GFA | BGS konnte das Preisgericht mit seinem identitätsstiftenden Ausdruck als Bahnhof, dem stringenten Konzept zur öffentlichen Wegführung und seiner robusten Gebäudestruktur am meisten überzeugen. Das Projekt wurde durch das Preisgericht einstimmig auf dem 1. Platz rangiert und zur Weiterbearbeitung empfohlen.

## Dank

Ein speziell grosser Dank gehört allen teilnehmenden Teams, welche mit enormem Einsatz diverse Lösungsvorschläge für eine äusserst herausfordernde Aufgabe erarbeitet und damit zu einem breiten Diskurs beigetragen haben.

## Inhaltsverzeichnis

<b>Auf einen Blick</b>	<b>2</b>
<b>1 Einleitung</b>	<b>4</b>
1.1 Absicht	4
1.2 Zielsetzung	4
1.3 Bearbeitungs- und Betrachtungsperimeter	4
<b>2 Durchführung</b>	<b>6</b>
2.1 Ausloberin (Auftraggeberin)	6
2.2 Verfahrensbegleitung	6
2.3 Verfahren	6
2.4 Preise, Ankäufe und Entschädigung	7
2.5 Nachfolgeauftrag	7
2.6 Urheberrecht	7
2.7 Preisgericht	7
2.8 Teilnehmer:innen	7
<b>3 Vorprüfung</b>	<b>10</b>
3.1 Grundlage	10
3.2 Umfang Vorprüfung	10
3.3 Zusammenfassung der Vorprüfungsergebnisse	10
<b>4 Zulassung</b>	<b>12</b>
<b>5 Jurierung</b>	<b>13</b>
5.1 Ablauf und Umfang	13
5.2 Beurteilungskriterien	13
5.3 Beurteilung	14
5.4 Rangierung	14
5.5 Projektverfasser	15
<b>6 Würdigung und Empfehlung des Preisgerichtes zur Weiterbearbeitung</b>	<b>16</b>
6.1 Würdigung	16
6.2 Empfehlung zur Weiterbearbeitung	16
<b>7 Genehmigung</b>	<b>17</b>
<b>8 Dank des Ausobers</b>	<b>18</b>
<b>Projektbeschriebe</b>	<b>19</b>

# 1 Einleitung

## 1.1 Absicht

Das Bahnhofsgebäude Adliswil wurde 1983 erbaut. Das rund 70 Meter lange Gebäude entlang der Gleise besteht aus zwei Sockelgeschossen mit Gewerbenutzung und zwei darüber liegenden Geschossen mit gemischter Nutzung aus Gewerbe und Wohnen. Über eine Unterführung bietet das Bahnhofsgebäude den Zugang zum Perron. Gleichzeitig führt der Weg vom Vorplatz über das Gebäude zur Passerelle als Überführung über das Gleisfeld. Das heutige Gebäude im Eigentum der Sihltal Zürich Üetliberg Bahn SZU AG (SZU) entspricht in verschiedenen Aspekten nicht mehr dem heutigen Standard. Mit der Realisierung des neuen Bushofs und einer neu geplanten Personenunterführung, als direkte Verbindung vom Bushof zu den Gleisen, ergeben sich für das bestehende Bahnhofsgebäude Adliswil neue Chancen und Risiken. Um optimal von dieser neuen Situation zu profitieren, bedarf es einer Revitalisierung des Gebäudes, einer Neugestaltung der Umgebung, des Platzes und der heute unbefriedigenden Zugänglichkeit der öffentlichen Geschosse mit hohem Personenverkehr. In seiner Funktion als Bahnhofsgebäude soll das Gebäude als prägender, öffentlicher Bau im Bereich des Bahnhofareals in Erscheinung treten und einen identitätsstiftenden Charakter ausstrahlen. Die zukünftige städtebauliche Struktur sowie die Architektur sollen der klaren Orientierung und Adressbildung dienen. Die volumetrische Ausbildung soll in Bezug zum Ort gesetzt und die charakteristischen Eigenschaften des Orts analysiert und weiterentwickelt werden. Mit der Auslobung des Projektwettbewerbs soll für den Standort die sinnvollste bauliche Lösung gefunden und anschliessend zusammen mit dem Siegerteam im Generalplanermodell umgesetzt werden.

## 1.2 Zielsetzung

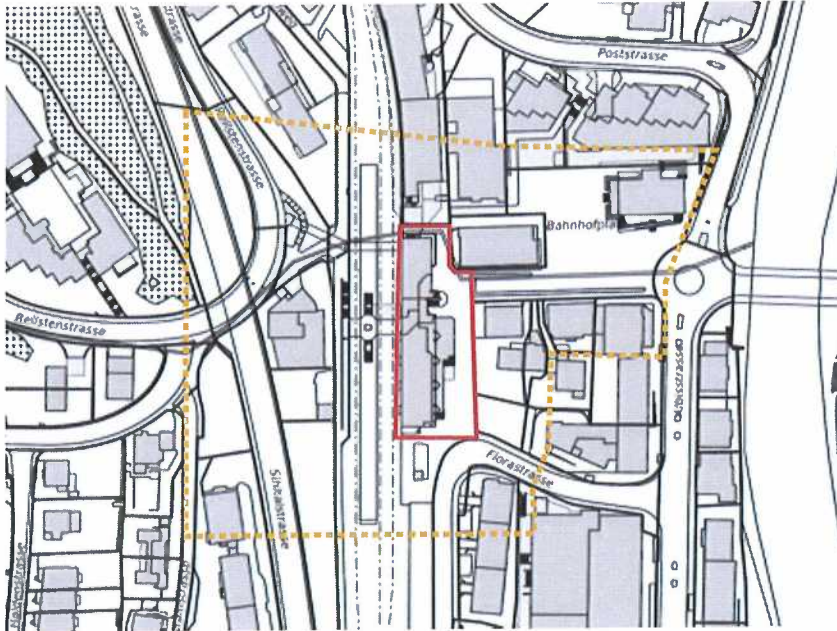
Mit dem Verfahren beabsichtigte die Ausloberschaft im Rahmen der Neupositionierung des Gebäudes, insbesondere unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit, folgende Fragestellungen zu klären:

- Vision/Marktpositionierung des künftigen Bahnhofsgebäudes
- Grundrissoptimierung innerhalb des bestehenden Gebäudes
- Erweiterung (Aufstockung) des Gebäudes
- Schaffung von privaten Aussenräumen der Wohnungen
- Fassadengestaltung
- Umgebungsgestaltung unter Berücksichtigung der Fussgängerströme

## 1.3 Bearbeitungs- und Betrachtungsperimeter

Kanton:	Zürich
Politische Gemeinde:	8134 Adliswil
Perimeter (Grundstück Nrn.):	8195

Der Bearbeitungsperimeter umfasste das bestehende Bahnhofsgebäude Adliswil und die direkt angrenzende Umgebung (vgl. nachfolgende Abbildung). Der Bearbeitungsperimeter ist Teil des Grundstücks Nr. 8195 im Besitz der SZU. Der Betrachtungsperimeter umfasste das Bahnhofsareal mit der umliegenden Gebäudestruktur und den Verbindungswegen sowie öffentliche Plätze, welche das Bahnhofsareal erschliessen.



Situationsplan mit eingezeichnetem Bearbeitungsperimeter (rot) und Betrachtungsperimeter (gelb) des Projektwettbewerbs

Quelle: GIS Kanton Zürich / Wüest Partner

## 2 Durchführung

### 2.1 Ausloberin (Auftraggeberin)

Sihltal Zürich Uetliberg Bahn SZU AG  
Wolframplatz 21  
8045 Zürich

### 2.2 Verfahrensbegleitung

Für die Organisation und die Administration des Projektwettbewerbs wurde die Wüest Partner AG beauftragt.

Wüest Partner AG  
Alte Börse  
Bleicherweg 5  
8001 Zürich  
Tel. 044 289 90 00  
www.wuestpartner.com

### 2.3 Verfahren

Das Wettbewerbsverfahren unterstand dem GATT/WTO-Übereinkommen über das öffentliche Beschaffungswesen und dem Binnenmarktgesetz. Es wurde ein selektiver, anonymer, einstufiger Projektwettbewerb gemäss Art. 12 Abs. 3 der interkantonalen Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen (IVöB) durchgeführt. Die Präqualifikation für die Teilnahme am Wettbewerb wurde öffentlich ausgeschrieben. Mit dem Verfahren wurde ein Generalplaner (inkl. Fachplaner:innen und Spezialisten:innen) für die Gesamtleitung, Generalplanung und Bauleitung SIA Phasen 31-53 für das geplante Bauvorhaben gesucht.

Im Rahmen der Präqualifikationsphase konnten interessierte und teilnahmeberechtigte Architekten:innen einen Antrag auf Teilnahme am Wettbewerb mit den geforderten Qualifikationsunterlagen einreichen. Durch ein Qualifikationsverfahren wurden anschliessend diejenigen Bewerber:innen selektioniert, welche sich auf Grund Ihres Leistungs-, Fähigkeits- und Motivationsnachweises für die Lösung der gestellten Aufgabe am besten eigneten. Insgesamt wurden durch das Preisgericht sieben Teilnehmer:innen bestimmt, welche zum anonymen, einstufigen Projektwettbewerb zugelassen wurden (vgl. Kapitel 2.8). Nach dem Zulassungsentscheid waren innerhalb von 10 Arbeitstagen die weiteren Fachplaner:innen des Generalplanerteams (ggf. Baumanagement, Landschaftsarchitekt:in, Bauingenieur:in und Gebäudetechniker:in) sowie die Federführung des Generalplanerteams der Auftraggeberin bekannt zu geben und bestätigen zu lassen.

Die im Rahmen des Wettbewerbs anonym und in Deutsch eingereichten Beiträge haben die Zulassungskriterien erfüllt und wurden durch das Preisgericht an der Jurierung beurteilt und rangiert. Das Preisgericht sprach eine Empfehlung für die Weiterbearbeitung zuhanden der Ausloberin aus.

Die SIA-Ordnung 142 für Architektur- und Ingenieurwettbewerbe, Ausgabe 2009, galt subsidiär zum Wettbewerbsprogramm.



## **2.4 Preise, Ankäufe und Entschädigung**

Für die Teilnahme an der Präqualifikation und am Wettbewerb wurde keine Entschädigung ausbezahlt.

Dem Preisgericht stand für die Prämierung der Wettbewerbsbeiträge sowie Ankäufe (max. 40% der Gesamtpreissumme) eine Gesamtpreissumme von CHF 110'000.- (exkl. MwSt.) zur Verfügung, welche voll ausbezahlt wird.

## **2.5 Nachfolgeauftrag**

Die Ausloberin beabsichtigt alles zu unternehmen, damit der aus dem Wettbewerb siegreich hervorgegangene Lösungsvorschlag durch die Verfasser:innen im Generalplanermodell umgesetzt werden kann. Es ist vorgesehen, unmittelbar nach Abschluss des Verfahrens mit den Projektierungsarbeiten zu beginnen. Die Fertigstellung ist im Jahr 2025 geplant.

## **2.6 Urheberrecht**

Das Urheberrecht der Wettbewerbsbeiträge verbleibt bei den Verfassern. Die eingereichten Unterlagen der mit Preisen und Ankäufen ausgezeichneten Wettbewerbsbeiträge (gemäss SIA 142i) gehen ins Eigentum des Auftraggebers bzw. deren Rechtsnachfolger über.

## **2.7 Preisgericht**

Das Preisgericht setzte sich wie folgt zusammen:

### **2.7.1 Mitglieder mit Stimmrecht**

#### **Fachpreisrichter:innen**

- Silva Ruoss, Guagliardi Ruoss dipl. arch. eth swb, Zürich\*
- Jonas Wüest, Jonas Wüest Architekten GmbH, Zürich
- Monika Schenk, Hager Partner AG, Zürich

\* Vorsitz

#### **Sachpreisrichter**

- Mischa Nugent, Direktor SZU
- Marcel Geser, Bereichsleiter Markt SZU

#### **Ersatzpreisrichter**

- Mark van Kleef, Fischer Architekten AG, Zürich, Ersatz-Fachpreisrichter
- Marco Graf, Leiter Marketing-Kommunikation SZU, Ersatz-Sachpreisrichter

### **2.7.2 Mitglieder in beratender Funktion**

- Thomas Hempel, Programmleiter Arealentwicklung SZU
- Carmen Marty Fässler, Stadträtin Stadt Adliswil (2.Jurytag)
- Patrik Schmid, Wüest Partner AG, Berater
- Roger Zeier, Roger Zeier Bauökonomie AG, Ennetbaden, Baukostenplaner

## **2.8 Teilnehmer:innen**

Im Rahmen des Qualifikationsverfahren selektionierte das Preisgericht sieben Architekt:innen, welche als Generalplanerteams zur Teilnahme am Projektwettbewerb eingeladen wurden. Sämtliche nahmen am Wettbewerb teil und haben einen Beitrag eingereicht (in alphabetischer Reihenfolge).

Team 1:

Architektur: Armon Semadeni Architekten GmbH, Zürich  
Gesamtleitung GP: Armon Semadeni Architekten GmbH, Zürich  
Baumanagement: Armon Semadeni Architekten GmbH, Zürich  
Landschaftsarchitektur: Mettler Landschaftsarchitektur AG  
Bauingenieur: Synaxis AG  
HLKS: Haerter Partner AG  
Elektro: Walter Salm, Meier & Partner AG

Team 2:

Architektur: Dürig AG, Zürich  
Gesamtleitung GP: uas ag – unternehmen für architektur und städtebau ag  
Baumanagement: Demmel & Partner Baumanagement AG  
Landschaftsarchitektur: Vetschpartner Landschaftsarchitekten AG  
Bauingenieur: Dr. Deuring + Oehninger AG  
HLKS: Amstein + Walthert AG Zürich  
Elektro: Amstein + Walthert AG Zürich

Team 3:

Architektur: GFA Gruppe für Architektur GmbH, Zürich  
Gesamtleitung GP: ARGE GFA I BGS  
Baumanagement: BGS & Partner Architekten AG  
Landschaftsarchitektur: Andreas Geser Landschaftsarchitekten AG  
Bauingenieur: dsp Ingenieure + Planer AG  
HLKS: RMB Engineering AG  
Elektro: IBG Engineering AG

Team 4:

Architektur: Müller Sigrüst Architekten AG, Zürich  
Gesamtleitung GP: ARGE MS - JBM  
Baumanagement: Jaeger Baumanagement AG  
Landschaftsarchitektur: Westpol Landschaftsarchitekten  
Bauingenieur: Dr. Lüchinger Meyer  
HLKS: Neukom Engineering AG  
Elektro: Gode AG

Team 5:

Architektur: Pfister Schiess Tropeano & Partner Architekten AG  
Gesamtleitung GP: Pfister Schiess Tropeano & Partner Architekten AG  
Baumanagement: Thommen Katic AG  
Landschaftsarchitektur: ARGE planivers & rosenmayr  
Bauingenieur: Federer & Partner Bauingenieure AG  
HLKS: Amstein + Walthert St. Gallen AG  
Elektro: Amstein + Walthert St. Gallen AG

Team 6:

Architektur: Theo Hotz Partner AG, Zürich  
Gesamtleitung GP: Theo Hotz Partner AG  
Baumanagement: Takt Baumanagement AG  
Landschaftsarchitektur: Umland GmbH  
Bauingenieur: Basler Hofmann AG  
HLKS: Eberle Engineering  
Elektro: Eberle Engineering

Team 7:

Architektur: 8000.agency KIG, Zürich (Nachwuchsbüro)  
Gesamtleitung GP: ARGE 8000.agency KIG und PBM AG  
Baumanagement: PBM AG  
Landschaftsarchitektur: ryffel + ryffel AG  
Bauingenieur: Büeler Fischli Bauingenieure GmbH  
HLKS: Wirkungsgrad Ingenieure AG  
Elektro: Wirkungsgrad Ingenieure AG

Sämtliche Teams reichten einen Projektvorschlag ein.

## 3 Vorprüfung

### 3.1 Grundlage

Die Vorprüfung umfasste unter der Federführung der Verfahrensbegleitung eine wertungsfreie technische Überprüfung auf die Erfüllung der Programmbedingungen und der gestellten Anforderungen. Als Grundlage der Vorprüfung dienten folgende Dokumente:

- Wettbewerbsprogramme vom 09. Mai 2022
- Fragenbeantwortungen vom 03. Juni 2022 (rev. 07. Juni 2022)

Die Ergebnisse der Vorprüfung diente dem Preisgericht zur Bestimmung allfälliger Ausschlüsse von der Beurteilung und Einschränkungen bei der Preisverleihung.

### 3.2 Umfang Vorprüfung

Im Rahmen der Vorprüfung wurden die eingegangenen Beiträge auf folgende Punkte geprüft:

- Vollständigkeit und Einhaltung der formalen Vorgaben
  - Umsetzung der Aufgabenstellung
  - Einhaltung der rechtlichen Rahmenbedingungen
  - Kontrolle und Plausibilisierung der Mengenangaben\*
  - Ermittlung und Gegenüberstellung der Kosten nach eBKP-H im Vergleich\*
- \* durch Kostenplaner

Von der Vorprüfung wurde zuhanden des Preisgerichts eine Zusammenfassung erstellt. Das Dokument wurde zu Beginn des ersten Jurytages dem Preisgericht abgegeben und vorgestellt. Auf Wunsch des Preisgerichts wurde zwischen dem ersten und zweiten Jurytag bei den Beiträgen in der engeren Wahl zudem eine Qualitäts- und Wirtschaftlichkeitsanalyse durchgeführt.

### 3.3 Zusammenfassung der Vorprüfungsergebnisse

#### **Vollständigkeit und Einhaltung der formalen Vorgaben**

Sämtliche Beiträge wurden fristgerecht und vollständig am vorgegeben Eingabeort abgegeben. Ebenso waren sämtliche Unterlagen anonymisiert und mit einem Kennwort versehen, wodurch keine Rückschlüsse auf die Verfasser möglich waren.

#### **Umsetzung der Aufgabenstellung**

Bei sämtlichen Beiträgen wurden geringfügige bis mittlere Abweichungen gegenüber den Vorgaben im Wettbewerbsprogramm mit Raumprogramm und Baubeschrieb festgestellt. Möglicherweise aufgrund der sehr anspruchsvollen Aufgabenstellung konnten die Vorgaben von keinem Teilnehmer vollumfänglich eingehalten werden. Alle Beiträge erfüllten jedoch, trotz den Abweichungen, die relevanten Programmbestimmungen. Die Aufgabe des Preisgerichts war es, die Abweichung im Rahmen der Jurierung im Gesamtkontext zu beurteilen und die Korrigierbarkeit einzuschätzen.



#### **Einhaltung der rechtlichen Rahmenbedingungen**

Die zulässigen Gebäudehöhen wurden bei sämtlichen Beiträgen, soweit dies aus den Unterlagen geprüft werden konnte, eingehalten.

Der Grenz- und Gebäudeabstand gemäss Regelbauweise wurde von sämtlichen Projekten in Teilbereichen unterschritten. Ein Aufstocken im Umfang des Bestandsgebäudes wurde im Rahmen der Machbarkeitsstudie jedoch von der Stadt Adliswil bestätigt. Einzelne Beiträge reduzierten jedoch den Gebäudeabstand zwischen dem Bahnhofsgebäude und dem Gebäude Bahnhofplatz Nr. 4 noch zusätzlich.

Zudem wurden die erforderlichen Abstellflächen für Fahrräder mit einer Ausnahme nicht im erforderlichen Ausmass vorgesehen. Der Bedarf bzw. das Angebot wurde bei keinem Projekt nachgewiesen.

#### **Kontrolle und Plausibilisierung der Mengenangaben**

Die Mengenangaben waren grundsätzlich vorhanden, jedoch teilweise nicht abschliessend nachvollziehbar (u.a. Flächenschemas unvollständig). Im Vorfeld der Jurierung wurden die Mengenangaben durch den Kostenplaner plausibilisiert und, sofern erforderlich, korrigiert.

#### **Ermittlung und Gegenüberstellung der Kosten nach eBKP-H im Vergleich**

Im Rahmen der Vorprüfung wurde durch den Kostenplaner eine Kostenprüfung durchgeführt. Dafür wurde für alle zugelassenen Wettbewerbsbeiträge eine Kostenschätzung (+/- 20%) erstellt, welche für die Jurierung zur Verfügung gestellt wurde.

## 4 Zulassung

Zu Beginn der Jurierung holte die Vorsitzende des Preisgerichts die Unbefangenheit der Mitglieder ab. Da sämtliche Mitglieder des Preisgerichts ihre Unbefangenheit bestätigten, konnte die Jurierung der Wettbewerbsbeiträge wie vorgesehen durchgeführt werden.

Die festgestellten Abweichungen der Vorprüfung wurden durch das Preisgericht projektweise betrachtet. Die Abweichungen wurden für die Weiterentwicklung der Projekte als grundsätzlich korrigierbar beurteilt. Die Projekte liessen sich beurteilen und vergleichen. Das Preisgericht beschloss, dass alle Beiträge zugelassen werden und rangierbar sind, zumal darin keine unzulässigen Absichten zu erkennen sind.

Das Preisgericht traf zu Beginn der Jurierungstage folgende Entscheide:

– Abnahme Vorprüfung:

Das Preisgericht nahm das Ergebnis der Vorprüfung zur Kenntnis und entlastete damit die Vorprüfungsinstanz.

– Zulassung zur Beurteilung:

Das Preisgericht entschied einstimmig die vorliegenden Beiträge zur Beurteilung zuzulassen.

## 5 Jurierung

### 5.1 Ablauf und Umfang

Das Preisgericht sichtete, diskutierte, beschrieb, beurteilte, und rangierte die zugelassenen Beiträge gemäss den festgelegten Kriterien während zwei Jurierungstagen.

### 5.2 Beurteilungskriterien

Die Beurteilung erfolgte nach den nachfolgend genannten Kriterien. Die Reihenfolge entspricht keiner Gewichtung. Sie wurden im Verbund angewendet.

#### **Städtebau und Architektur**

- Beurteilung der stadträumlichen und architektonischen Qualitäten mit Bezug zum Platz, Ort und zur Topografie
- Ausdruck und Erkennbarkeit der Funktion, Materialisierung, Beständigkeit mit öffentlicher Ausstrahlung im Bereich des Bahnhofareals
- Architektur mit identitätsstiftendem Charakter und Adressbildung

#### **Aussenraum und Erschliessung**

- Differenzierte Anordnung und Hierarchisierung der öffentlichen, halbprivaten und privaten Aussenräume
- Qualität bezüglich Anordnung, Gestaltung und Nutzung (u.a. Aufenthaltsqualität)
- Führung der Passanten mit attraktiver und behindertengerechter Erschliessung des Bahnhofsgebäudes/-areals.
- Bezug/Einfügung zu den bestehenden Freiräumen und zur Landschaft im Umfeld

#### **Nutzungskonzeption und Positionierung**

- Vision/Marktpositionierung für das künftige Bahnhofsgebäude
- Wohnungen mit hohem Nutzwert, hoher räumlicher Qualität, guter Belichtung, hoher Flächeneffizienz und vielfältiger Möblierbarkeit
- Büro- /Dienstleistungsflächen mit attraktiver Zugänglichkeit und Flexibilität bezüglich Grösse/Einteilung in Bezug auf allfällige künftige Bedürfnisse/Alternativnutzungen
- Verkaufsflächen mit hoher Flexibilität bezüglich Grösse/Einteilung in Bezug auf allfällige künftige Bedürfnisse/Alternativnutzungen, Positionierung im Gebäude unter Berücksichtigung der Passantenströme mit attraktiver Zugänglichkeit

#### **Nachhaltigkeit**

- Orientierung an Zielen des «Standard Nachhaltigkeit Hochbau des Kanton Zürich»
- Fokus auf gesellschaftliche, wirtschaftliche sowie ökologische Nachhaltigkeit
- Minergie-ECO Zertifizierung

#### **Wirtschaftlichkeit**

- Volumen- und Flächeneffizienz
- Anlagekosten pro Hauptnutzfläche, resp. vermietbare Fläche
- Geringe Betriebs- und Unterhaltskosten

- Einhaltung der Zielkosten (rund CHF 14 Mio. | eBKP-H A-Z)

### 5.3 Beurteilung

#### Erster Beurteilungsrundgang

Die eingereichten Projekte wurden am ersten Jurierungstag durch das Preisgericht gesichtet und im Plenum durch die Fachpreisrichter vorgestellt. Die Projekte wurden hinsichtlich der Beurteilungskriterien diskutiert und beurteilt. Anschliessend führte das Preisgericht einen ersten vergleichenden Beurteilungsrundgang durch. Das Preisgericht beschloss folgende Projekte nach dem ersten Beurteilungsrundgang auszuschneiden, da sie hinsichtlich der im Programm formulierten Kriterien nicht vollständig überzeugen konnten (alphabetische Reihenfolge):

- DAS ROTE HAUS
- FITZCARRALDO
- Moritz
- <tinto>

#### Zweiter Beurteilungsrundgang

Zu Beginn des zweiten Jurierungstages wurde ein Rückkommensantrag für das Projekt <tinto> gestellt und angenommen. Die verbleibenden Projekte wurden erneut eingehend diskutiert und querverglichen. Das Preisgericht beschloss folgende Projekte nach dem zweiten Beurteilungsrundgang auszuschneiden, da sie hinsichtlich der im Programm formulierten Kriterien zwar in einzelnen Punkten, jedoch nicht vollständig überzeugen konnten (alphabetische Reihenfolge):

- <tinto>
- Zentrum

#### Finale Beurteilung

Die verbleibenden Projekte «OLAF» und «stoa» wurden erneut diskutiert und die Lösungsvorschläge hinsichtlich der verschiedenen Beurteilungskriterien vertieft analysiert und beurteilt. Abschliessend beschloss das Preisgericht einstimmig das Projekt «OLAF» auf dem zweiten Platz und das Projekt «stoa» auf dem ersten Platz zu rangieren.

### 5.4 Rangierung

#### Rangfolge

Das Preisgericht legte einstimmig die folgende Rangfolge der Beiträge fest. Es wurden zwei der sieben Beiträge rangiert:

Rang	Kennwort
1. Rang	stoa
2. Rang	OLAF

#### Zuteilung der Gesamtpreisumme

Im Anschluss an die Rangierung wurden die Preise zugeteilt. Dafür stand dem Preisgericht eine Summe von CHF 110'000 exkl. Mehrwertsteuer zur Verfügung. Das Preisgericht entschied einstimmig, für sämtliche eingereichten Beiträge ein Preisgeld bzw. eine feste Entschädigung auszusprechen. Die zur Verfügung stehende Preisumme wird voll ausbezahlt. Es werden 2 Preise vergeben.



Die Preissumme wurde einstimmig wie folgt zugeteilt:

<b>Rang</b>	<b>Preis</b>	<b>Kennwort</b>	<b>Preissumme in CHF exkl. MwSt</b>
1. Rang	1. Preis	stoa	35'000
2. Rang	2. Preis	OLAF	25'000

Folgende Beiträge werden mit je CHF 10'000 exkl. MwSt. honoriert (alphabetische Reihenfolge):

- DAS ROTE HAUS
- FITZCARRALDO
- Moritz
- <tinto>
- Zentrum

#### 5.5 Projektverfasser

Nach Abschluss der Beurteilung, Rangierung und Zuteilung der Gesamtpreissumme erfolgte die Öffnung der Verfassercouverts. Daraus ergaben sich in alphabetischer Reihenfolge die folgenden Verbindungen zwischen den Wettbewerbsbeiträgen und den Generalplanerteams:

<b>Kennwort</b>	<b>Generalplanerteam</b>
DAS ROTE HAUS	Theo Hotz Partner AG
FITZCARRALDO	ARGE 8000.agency KIG und PBM AG
Moritz	ARGE MS - JBM
OLAF	Pfister Schiess Tropeano & Partner Architekten AG
stoa	ARGE GFA I BGS
<tinto>	Armon Semadeni Architekten GmbH, Zürich
Zentrum	uas ag – unternehmen für architektur und städtebau ag

## 6 Würdigung und Empfehlung des Preisgerichtes zur Weiterbearbeitung

### 6.1 Würdigung

Das Preisgericht stellte mit Zufriedenheit fest, dass sich die Wettbewerbsteilnehmer:innen intensiv mit der sehr anspruchsvollen Aufgabenstellung sowie den örtlichen Gegebenheiten auseinandergesetzt haben. Die eingereichten Lösungsvorschläge zeugen davon, dass jede:r Teilnehmer:in versuchte, ein möglichst gutes Gesamtprodukt einzureichen. Die Beiträge waren allgemein von hoher Qualität. Die eingereichten Projekte weisen eine hohe Bandbreite an Lösungsvarianten auf, was aufgrund der beschränkenden Rahmenbedingungen beim Start des Verfahrens nicht selbstverständlich schien.

Das Preisgericht ist davon überzeugt, dass durch den durchgeführten Projektwettbewerb ein gutes Ergebnis erzielt werden konnte. Das Preisgericht war und ist sich durchaus bewusst, dass die Aufgabenstellung mitsamt den rechtlichen, qualitativen und quantitativen, funktionalen und topografischen Rahmenbedingungen äusserst anspruchsvoll und komplex war. Insbesondere war es sehr schwierig, allen geforderten Aspekten gleichwertig Rechnung zu tragen. Es zeigte sich jedoch, dass sich der enorme Aufwand der Teilnehmenden gelohnt hat. Den teilnehmenden Teams gebührt dafür ein grosses Lob. Dank den vielfältigen Projekten war im Preisgericht die intensive Auseinandersetzung mit verschiedenen Aspekten hinsichtlich der Neupositionierung des Bahnhofgebäudes möglich. So konnte ein für den Ort überzeugendes Projekt zur Weiterbearbeitung und Realisierung zu Handen der Ausloberin empfohlen werden.

### 6.2 Empfehlung zur Weiterbearbeitung

Das Preisgericht empfiehlt der Ausloberin einstimmig den erstrangierten Beitrag «stoa» zur Weiterbearbeitung und Umsetzung. Neben den im Projektbeschrieb enthaltenen Empfehlungen sind bei der weiteren Bearbeitung insbesondere folgende Aspekte zu beachten:

- Überprüfung der Ausgestaltung des Übergangs vom Vorplatz zur Kolonnade im Hinblick auf Präsenz der Verkaufsflächen.
- Fokus auf hindernisfreie bzw. behindertenfreundliche Gestaltung des Übergangs zur Personenunterführung, des Vorplatzes (Gefälle, Belag usw.) sowie im Bereich der Geschäfte. Ein direkter und schwellenloser Zugang vom Vorplatz zum Erdgeschoss wäre auch im nördlichen Bereich wünschenswert.
- Optimierung der räumlichen Ausgestaltung der Wegführung innerhalb des Gebäudes von der Passerelle zum Vorplatz.
- Minimierung der versiegelten Fläche im Aussenraum und Erhöhung Grünanteil in Umgebungsgestaltung.
- Weiterentwicklung der Wohnungsgrundrisse

## 7 Genehmigung

Das Preisgericht erklärt sich mit dem vorliegenden Schlussbericht einverstanden und hat diesen auf dem Korrespondenzweg nach der Jurierung genehmigt.

Zürich, 07. November 2022



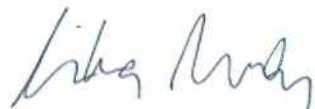
Mischa Nugent  
Sachpreisrichter



Marcel Geser  
Sachpreisrichter



Marco Graf  
Sachpreisrichter (Ersatz)



Silva Ruoss  
Fachpreisrichterin



Monika Schenk  
Fachpreisrichterin



Jonas Wüest  
Fachpreisrichter



Mark van Kleef  
Fachpreisrichter (Ersatz)

## 8 Dank des Auslobers

Die Sihltal Zürich Uetliberg Bahn SZU AG ist sehr erfreut über das vorliegende Wettbewerbsergebnis und dankt allen Teilnehmenden, den Mitgliedern des Preisgerichtes, der Vertreterin der Stadt Adliswil, den beigezogenen Fachleuten und internen Mitarbeitenden für die geleistete Arbeit und das grosse Engagement.

Die Ausloberin ist bestrebt, dass der vom Preisgericht zur Weiterbearbeitung empfohlene Beitrag in den kommenden Jahren in Adliswil zusammen mit den Verfassern realisiert werden kann. Die Beteiligten freuen sich bereits auf das neue attraktive Bahnhofsgebäude, welches für die Kunden der SZU, die zukünftigen Mieter wie auch für die Stadt Adliswil einen Mehrwert darstellen wird.



## Projektbeschriebe der rangierten Projekte

### Projekt «sto»

#### 1. Rang | 1. Preis | ARGE GFA | BGS



Visualisierung

#### Verfasser / Projektteam

Gesamtleitung GP:	ARGE GFA   BGS
Architektur:	GFA Gruppe für Architektur GmbH, Zürich
Baumanagement:	BGS & Partner Architekten AG
Landschaftsarchitektur:	Andreas Geser Landschaftsarchitekten AG
Bauingenieur:	dsp Ingenieure + Planer AG
HLKS:	RMB Engineering AG
Elektro:	IBG Engineering AG
Bauphysik/Akustik	BAKUS Bauphysik und Akustik GmbH
Brandschutz	Zostera Brandschutzplanung GmbH

#### Verantwortliche Personen

Gesamtleitung GP:	Detlef Schulz
Architektur:	Detlef Schulz, Barbara Burren, Ilinca Manaila, Jure Korošec
Baumanagement:	Fritz Schiess, Andreas Fritschi
Landschaftsarchitektur:	Andreas Geser
Bauingenieur:	Bruno Patt
HLKS:	Michael Schmid
Elektro:	Daniel Städeli
Bauphysik/Akustik	Michael Hermann
Brandschutzplanung	Lukas Stiefel

### **Projektbeschreibung des Preisgerichts**

Das Projekt «stoa» präsentiert sich selbstbewusst und städtisch. Markantes Merkmal ist eine zweigeschossige Kolonnade, welche in der Mitte des Gebäudes in eine hohe Stützenhalle mündet und den neuen Bahnhof Adliswil kennzeichnet. Der bestehende Baukörper aus Sichtmauerwerk wird einerseits mit der vorgelagerten Kolonnade ergänzt und andererseits mit einem sorgfältigen, farblich abgestimmten Holzbau aufgestockt. Der Kopf des Baukörpers bleibt am nördlichen Ende schlank. Die Zwischenräume verbinden sich städtebaulich und räumlich auf selbstverständliche Art und Weise mit der gebauten Umgebung.

Kern der Anlage bildet die überhohe Stützenhalle als starkes, identitätsstiftendes Merkmal. Der Bahnhof wird damit deutlich erkennbar und erhält seine markante Adresse im Kreuzpunkt der Fussgängerachsen und des unterirdischen Zugangs zu den Geleisen. Die überhohe Halle katalysiert sowohl die horizontalen als auch die vertikalen Personenströme, zusätzlich schafft sie mit ihrer Überhöhe Transparenz und ermöglicht den Durchblick in Richtung der Fussgängerüberführung und der Albiskette.

Die Verfasser unterscheiden in der Fassadengestaltung des neuen Holzbaus zwischen einer Wohnfassade mit hohen, vertikalen Fenstern und einer Bürofassade mit fast quadratischen Öffnungen im schmaleren Nordteil. Das Projekt bietet im 3. Obergeschoss die Flexibilität, Wohnfläche oder Büronutzung zu etablieren.

Der Zugang zu den Wohnungen erfolgt jeweils über einen bahnseitigen Laubengang. Die privaten Aussenräume orientieren sich östlich und lärmabgewandt zum Stadtzentrum von Adliswil. Hier wurde darauf geachtet, dass die Balance zwischen nutzbarer privater Aussenwohnfläche und repräsentativem Charakter mit städtischem Ausdruck gefunden wird, was gut gelungen ist.

Die innere Einteilung des Holzbaus erweist sich als recht variabel, insbesondere bezüglich Wohnungsmix erlaubt die Flexibilität verschiedene Möglichkeiten. Die aktuellen Grundrisse sind noch recht schematisch und müssen das vorhandene Potenzial unter Beachtung der äusseren und inneren Anforderungen noch einlösen. Im Projekt werden sowohl Kleinwohnungen wie grössere Maisonettewohnungen nachgewiesen.

Der ergänzende Holzbau ist atmosphärisch, farblich und konstruktiv auf den Backsteinbau der 80er-Jahre abgestimmt, wodurch ein neues, harmonisches Ganzes entsteht.

Der als offene Säulenhalle ausgebildete Hauptzugang zum Bahnhof wirkt markant und ist von allen Seiten gut erkennbar. Durchblicke über die Geleise verweisen auf den ebenfalls vom Hauptzugang ausgehenden Weg zur Passerelle und zur Felsenegg-Seilbahn. Der Übergang zur bestehenden Bahnüberführung ist unnötig eng und soll geräumiger gestaltet werden.

Über eine grosszügige Treppen-Rampen-Anlage wird der Bushof hindernisfrei mit dem prägnanten Bahnhofzugang verbunden. Die Treppenstufen bilden gleichsam eine Bühne auf die Vorzone und lassen sich als Aufenthaltsort nutzen. Analog zum Haupteingang akzentuiert eine Kolonnade die gedeckte Verbindung, die so für Fussgänger komfortabel und sichtbar wird und den Läden

Laufkundschaft zuspielt. Für den Weg von der Bahn zum Bus kann die Sichtbarkeit und Zugänglichkeit noch verbessert werden, indem u.a. die Treppenrampe stärker von der Säulenreihe abgerückt wird. Der Vorplatz fasst mit einem nicht näher definierten Platten- oder Pflasterbelag die gesamte Vorzone vor dem Bahnhofsgebäude zusammen. Hier ist in der weiteren Bearbeitung auf die Bedürfnisse von Rollstuhlfahrer:innen zu achten. Die Gestaltung bleibt platzartig, offen und unpräzise. Versetzt angeordnete Bäume bilden ein lockeres Baumdach, das von den streng in Reihe gesetzten Bäumen entlang des Bahnhofplatzes in den Vorbereich überleitet. Im Schatten der Bäume finden sich einige Sitzbänke. Der Freiraum ist nicht zu überladen, nachvollziehbar und grundsätzlich zu begrüßen. Allerdings wünscht man sich noch zusätzliche Massnahmen zugunsten eines angenehmen Stadtklimas. So können z.B. ein Brunnen und begrünbare oder mindestens gut wasserdurchlässige Bereiche viel zu einer weniger harten Atmosphäre beitragen.

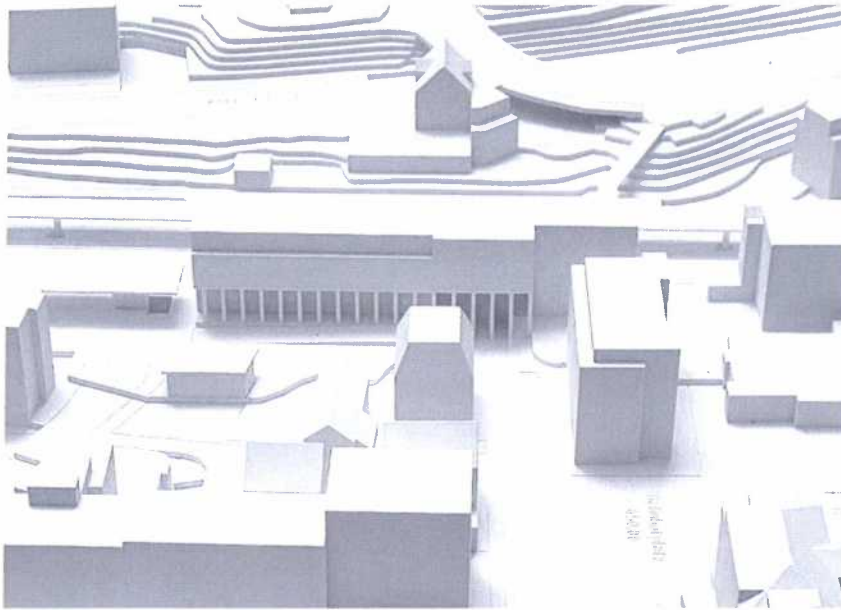
Die Nutzungen Wohnen/Büro/Ladenflächen sind gut verortet. Die Konzeption ermöglicht nicht nur bezüglich des Wohnungsmix, sondern auch zwischen den Nutzungsarten eine gewisse Flexibilität.

Das Reisezentrum der SZU muss an einer neuen Stelle installiert werden, kann dadurch aber den Auftritt des Bahnhofs von Adliswil und seiner angegliederten Dienstleistungen stärken. Der SZU und der Stadt Adliswil wird mit dem Projekt ein grosses Identifikationspotenzial geboten.

Die Ergänzung durch einen Holzbau erscheint sinnhaft und massvoll. Das grosse repetitive Moment der Aufstockung und deren Masse sind prädestiniert für einen effizienten, vorgefertigten Holzbau. Die durchgehenden Vorsprünge der Laubengänge und privaten Aussenräume sind nicht nur holzbautechnisch willkommen, sondern ermöglichen zusätzlich einen problemlosen, materialgerechten Fassadenunterhalt. Die Gebäudetechnik ist zeitgemäss und technisch adäquat.

Das Projekt weist das höchste Nutzflächenangebot aller eingereichten Vorschläge auf. Die eher hohen Investitionskosten sind annehmbar, weil das Projekt eine hohe Effizienz – im Sinne des Verhältnisses zwischen Erstellungskosten und Nutzfläche – aufweist.

Das Projekt «stoa» überzeugt städtebaulich und architektonisch. Durch geschickte Addition wird der Bestand in ein elegantes, zeitgemässes Bahnhofsgebäude überführt. Die Kolonnade, die Säulenhalle und die Rampen-Treppen-Anlage ermöglichen zusammen mit dem Holzbau eine selbstbewusste Transformation und führen das Bauwerk aus den 80er-Jahren gekonnt in die Gegenwart.

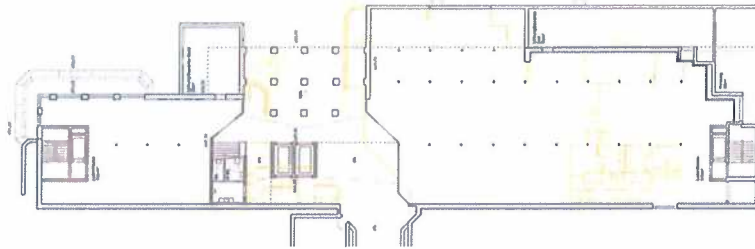


Modellfoto

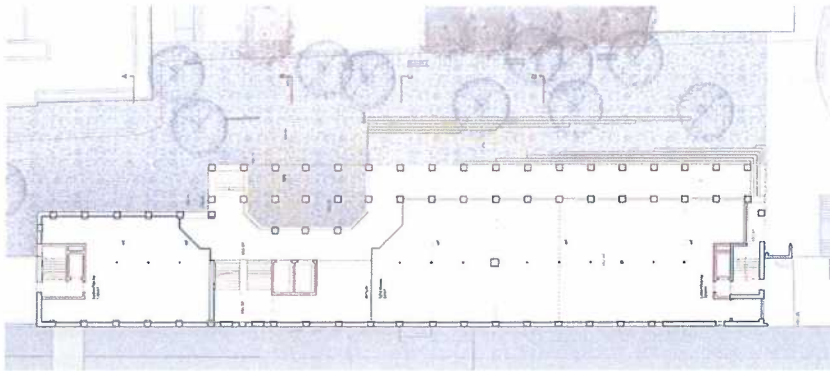


Situation

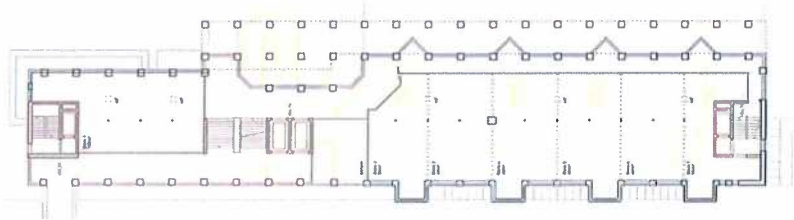




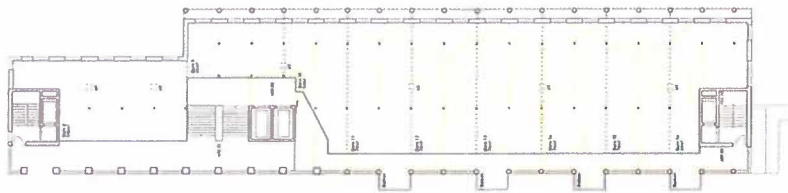
Grundriss 1. Untergeschoss



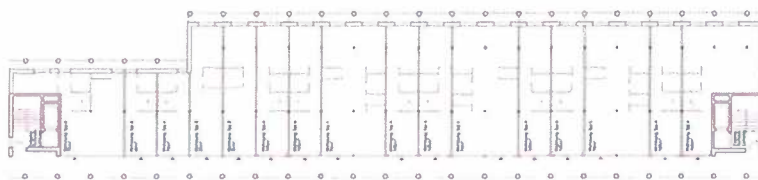
Grundriss Erdgeschoss



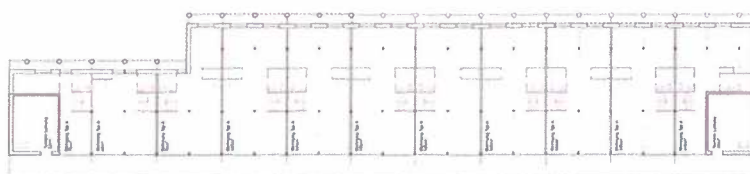
Grundriss 1. Obergeschoss



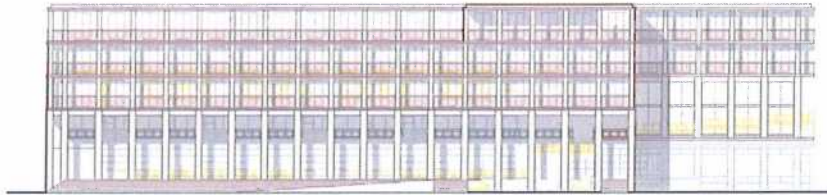
Grundriss 2. Obergeschoss



Grundriss 3. Obergeschoss



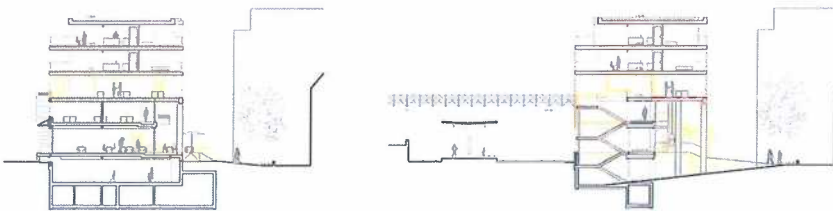
Grundriss Dachgeschoss



Ansicht Ost



Ansicht West



Querschnitte



Detailschnitt/-ansicht



## Projekt «OLAF»

### 2. Rang | 2. Preis | Pfister Schiess Tropeano & Partner Architekten AG



Visualisierung

#### Verfasser / Projektteam

Gesamtleitung GP:	Pfister Schiess Tropeano & Partner Architekten AG
Architektur:	Pfister Schiess Tropeano & Partner Architekten AG
Baumanagement:	Thommen Katic AG
Landschaftsarchitektur:	ARGE planivers & rosenmayr
Bauingenieur:	Federer & Partner Bauingenieure AG
HLKS:	Amstein + Walthert St. Gallen AG
Elektro:	Amstein + Walthert St. Gallen AG
Mobilität & Aussenräume	Rombo GmbH
Brandschutzplanung	mühlebach partner ag

#### Verantwortliche Personen

Gesamtleitung GP:	Hauke Möller, Rita Schiess, Philip Bräm
Architektur:	Hauke Möller, Rita Schiess, Philip Bräm
Baumanagement:	Christoph Thommen
Landschaftsarchitektur:	Fredy Ungricht
Bauingenieur:	Andreas Federer
HLKSE:	Nadir Mandioni
Bauphysik:	Denis N. Kopitsis
Mobilität & Aussenräume	Jordi Riegg
Brandschutzplanung	Gabriel Stocker

#### Projektbeschreibung des Preisgerichts

Im Projekt OLAF werden die prägenden Elemente und Ordnungsprinzipien des bestehenden Gebäudes auch für die Erweiterung übernommen. Sowohl auf der Stadtseite wie auch auf der Geleiseseite rhythmisieren die markanten Gebäudevorsprünge die gleichmässig und elegant wirkenden Längsfassaden. Im Bereich der Hauptunterführung wird die regelmässige Struktur von einem

zweigeschossigen und mehrfach verzweigten Raum unterbrochen, welcher Orientierung schafft und die Passantenströme aus allen Richtungen bündelt und weiterführt. Dieser durchaus einladende Raum bietet Blickbezüge durch das Gebäude hindurch bis zu den Perrons, wirkt jedoch räumlich etwas unpräzise. So zeigt insbesondere die Einmündung der Unterführung eine ungünstige Geometrie.

Ein dem Gebäude vorgelagertes Treppen-Rampenbauwerk verknüpft den Stadtboden mit dem erhöht liegenden Erdgeschoss, wo Läden, Reisezentrum und Hauseingänge rasch erreicht werden können. Der Zugang zur Passerelle befindet sich auf der Nordseite des Gebäudes: die attraktiv platzierte Wendeltreppe ist auch vom Bahnhofplatz gut sichtbar und schafft zusammen mit den beiden öffentlichen Aussenliften die Anbindung über die Geleise und zur Felseneggbahn. Die separaten Zugänge zu Passerelle und Unterführung könnten bezüglich der Frequentierung in Randstunden nachteilig sein.

Mit einem grünen „Boulevard“ als Ankunftsort und Verteiler im Raum zielt das Projekt auf eine „neue Konfiguration des zersiedelten Raums“. Eine ausladende Sitztreppe überwindet den Terrainsprung zwischen Vorplatz und Läden und wird mit Bäumen und Holzrosten zu einem Aufenthaltsort. Die Sitzstufen wirken zu schmal, um Baumgruben und Menschen komfortabel aufzunehmen. Eine breitere Gesamtanlage wäre zu begrüssen und hätte auch Platz. Drei unterschiedliche Baumarten mit auffälliger Herbstfärbung setzen unterschiedliche Akzente. Eine auffällige Wendeltreppe führt gleichsam als Wahrzeichen hoch zur Passerelle. Das Gebäude reizt nicht die ganze mögliche Länge aus, so dass die Sichtbeziehung zur gegenüber liegenden Seite bzw. vom Bahnhofplatz zur Albiskette bewahrt bleibt.

Im Inneren wird das Gebäude komplett neu strukturiert. Zwei Treppenkerne mit angrenzenden Haustechnikschächten stellen die Vertikalbeziehungen wie auch die Erdbebenertüchtigung über alle Geschosse her. Die Geschäftsräume im 1. Obergeschoss können dank dem geleiseseitigen Verbindungsgang flexibel unterteilt und genutzt werden. In den obersten drei Geschossen sind attraktiv geschnittene Wohnungen angeordnet. Am Laubengang befinden sich Zugänge, Wohnküchen und Nebenräume, auf der Stadtseite Wohn- und Schlafzimmer. Die eingezogenen Loggien bieten Privatheit wie auch Lärmschutz, führen jedoch auch zu einer reduzierten Kompaktheit sowie zu einem Verlust an Nutzflächen. Die bestehenden und neuen Mauerwerkstützen der Fassaden schaffen zusammen mit den horizontalen Betonelementen und den Metallbauteilen der Fenster und Geländer ein neues Erscheinungsbild, in welchem Alt und Neu ablesbar bleiben, das jedoch allzu stark in Richtung Wohngebäude kippt.

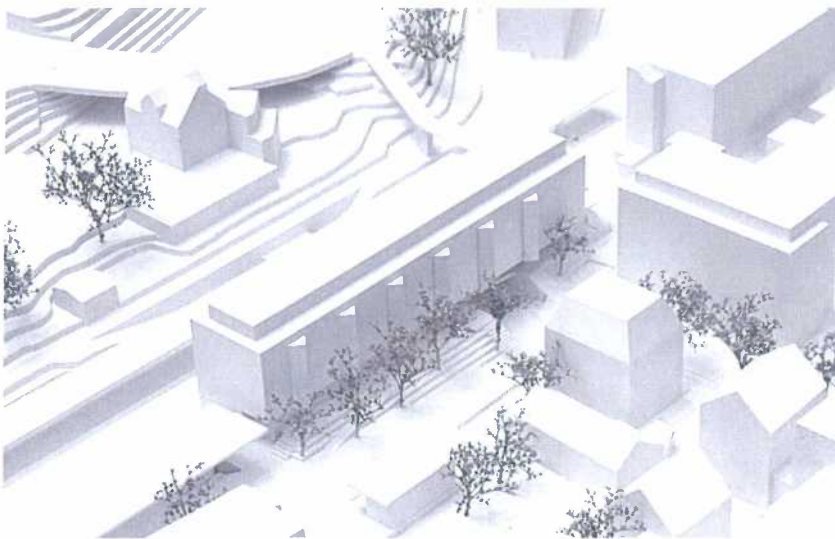
Das Projekt OLAF weist das kleinste Volumen aller eingereichten Arbeiten auf. Das Gebäude kommt ohne zusätzliche Raum- oder Balkonschichten aus, und es bleibt kürzer als die anderen eingereichten Projekte. In der städtebaulichen Situation wird dies als stimmig erachtet. Die angebotenen Nutzflächen weisen eine hohe Qualität auf und die gewünschte Flexibilität ist vorhanden. Mit rund 3'400m<sup>2</sup> vermietbarer Fläche liegt das Projekt OLAF am untersten Bereich des Spektrums und damit deutlich unter den Erwartungen der Ausloberin.

Es handelt sich um ein insgesamt sorgfältig und intelligent entwickeltes Projekt, welches die architektonischen Prinzipien des Bestandes auf geschickte Weise

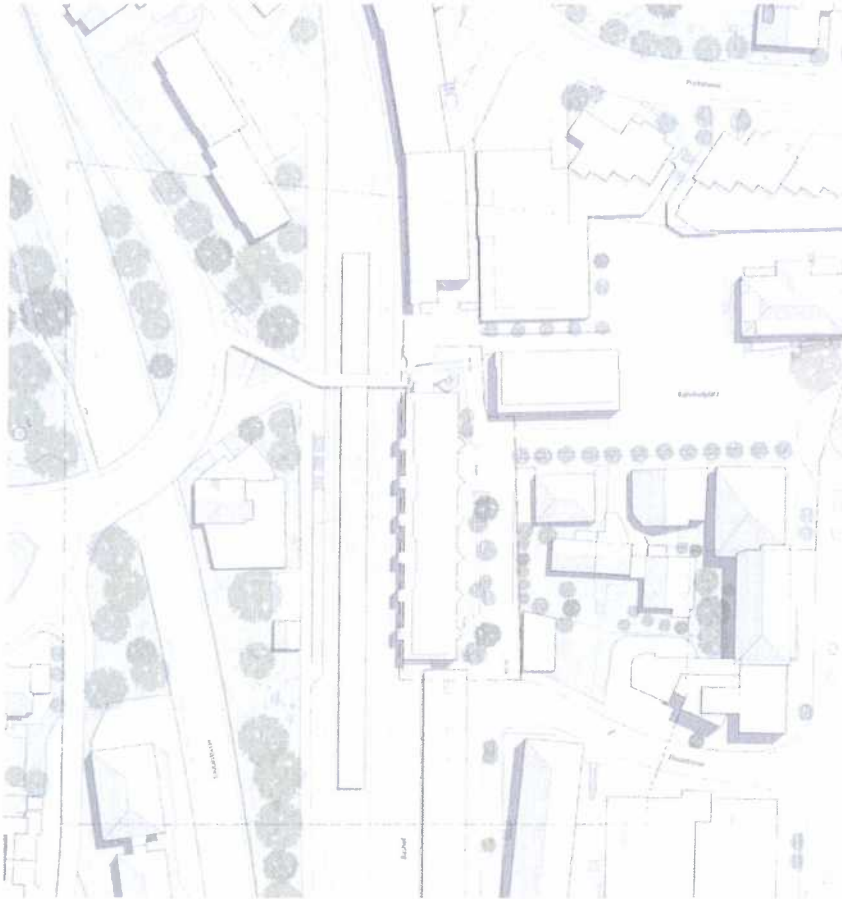
interpretiert. Der architektonische Ausdruck wird allerdings allzu stark mit einem Wohnhaus in Verbindung gebracht und vermittelt die öffentliche Funktion als Bahnhofgebäude zu wenig. Die in das Gebäude integrierte komplexe Erschließungsfigur verknüpft zwar die verschiedenen Stadtebenen, nimmt jedoch im Sockelgeschoss zu viel Raum ein und bleibt im für den Bahnhof zentralen Bereich ungenau.



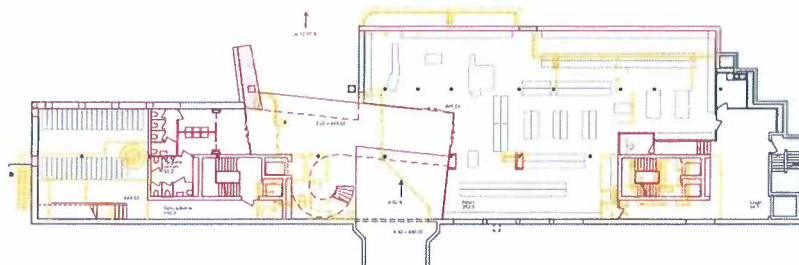
Visualisierung



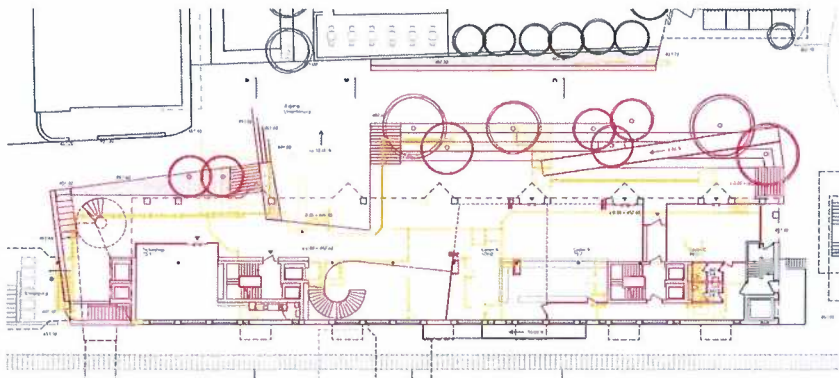
Modellfoto



Situation



Grundriss 1. Untergeschoss



Grundriss Erdgeschoss





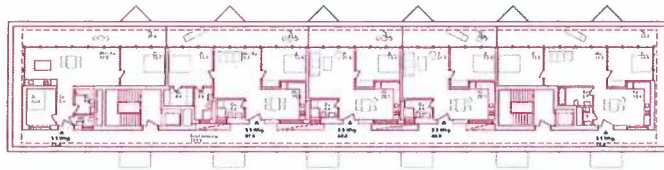
Grundriss 1. Obergeschoss



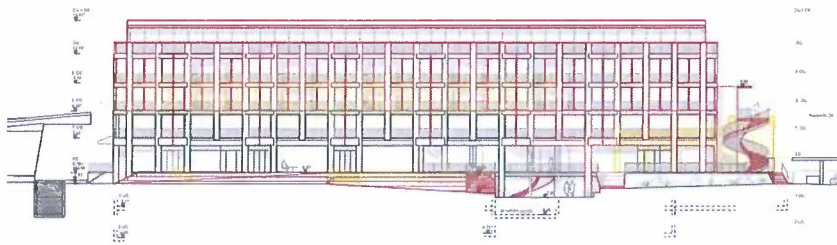
Grundriss 2. Obergeschoss



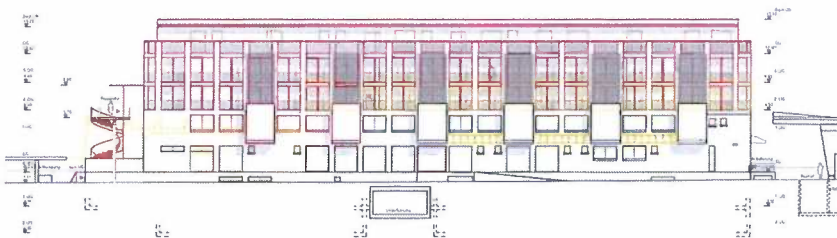
Grundriss 3. Obergeschoss



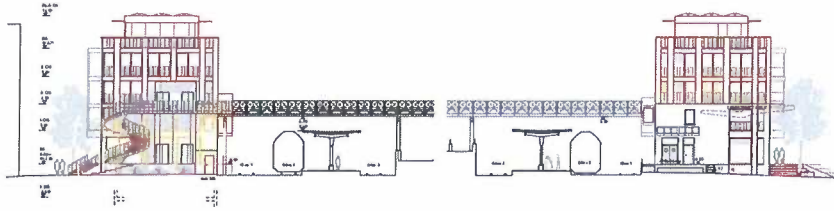
Grundriss Dachgeschoss



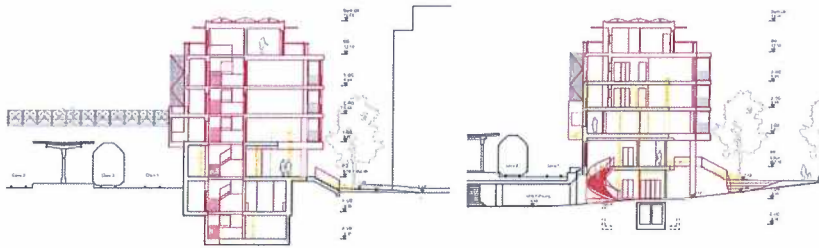
Ansicht Ost



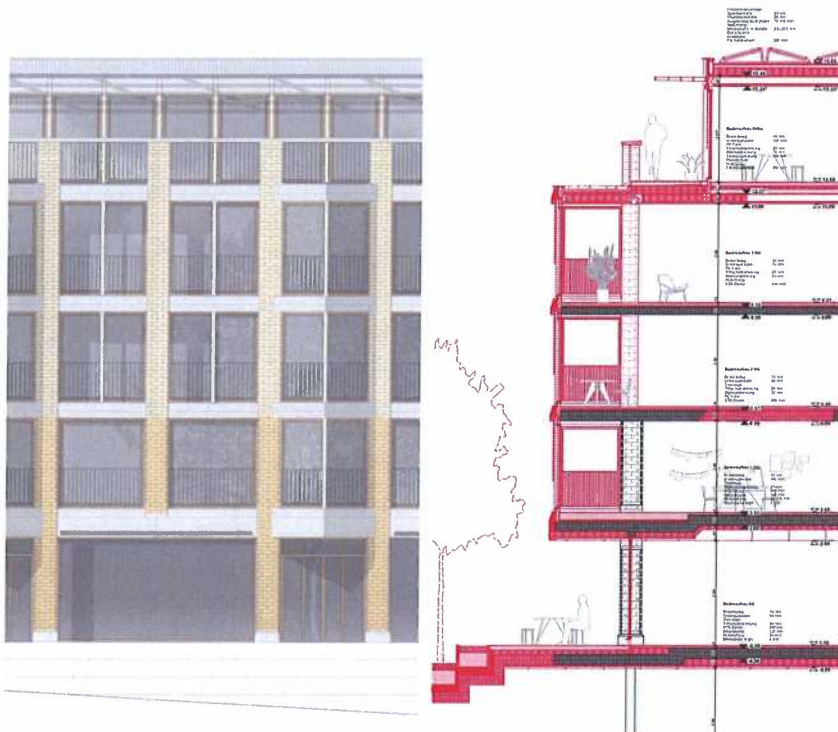
Ansicht West



Ansicht Süd und Nord



Querschnitte



Detailschnitt/-ansicht



## Projektbeschriebe der engeren Wahl

### Projekt «Zentrum»



Visualisierung

#### Verfasser / Projektteam

Gesamtleitung GP:	uas ag – unternehmen für architektur und städtebau ag
Architektur:	Dürig AG, Zürich
Baumanagement:	Demmel & Partner Baumanagement AG
Landschaftsarchitektur:	Vetschpartner Landschaftsarchitekten AG
Bauingenieur:	Dr. Deuring + Oehninger AG
HLKS:	Amstein + Walthert AG Zürich
Elektro:	Amstein + Walthert AG Zürich

#### Verantwortliche Personen

Gesamtleitung GP:	Jean-Pierre Dürig
Architektur:	Jean-Pierre Dürig, Tommaso Giovannoli, Paul Kuhn
Baumanagement:	Reinhold Stukator
Landschaftsarchitektur:	Jürg Zollinger, Andreas Blättler
Bauingenieur:	Dr. Martin Deuring, Simon Braun
HLKS:	Patrik Stierli
Elektro:	Adrian Pfister

#### Projektbeschreibung des Preisgerichts

Die Verfasser schlagen einen städtebaulichen und architektonischen Neuauftritt des Bahnhofgebäudes vor. Die Kubatur wird vereinfacht und zu einem scharfkantigen, schlanken Volumen geglättet. Balkonschichten, Rampen und Laubengänge sollen dem Bau einen dynamischen und eigenständigen Ausdruck verleihen. Mit geschosshohen Verglasungen und gläsernen Brüstungen vermittelt sich der Projektvorschlag unspezifisch. Es ist fraglich, ob diese Architektur die öffentliche Bedeutung des Bahnhofgebäudes angemessen darstellen kann.

Der Zugang zur Unterführung wird im Entwurf hoch gewichtet. Das Team schlägt einen grosszügigen, parallel zum Gebäude über die gesamte Länge laufenden Abgang zur Unterführung Richtung Geleise vor. Diese wird gleichsam zu einem Teil der Strasse. Die Rampe wirkt sehr offen, hell und einladend. Kontrovers diskutiert wurde, inwieweit sie auch zu einer räumlichen Zäsur wird. Die in den

Abbildungen suggerierte Grosszügigkeit des Strassenraumes bestätigt sich nicht im Grundriss. Die Rampe schmälert die knapp bemessene Vorzone empfindlich. Das erste Obergeschoss öffnet sich zwar über die breite Terrasse zur Florastrasse hin, gleichzeitig schwächt der Bahnzugang als Fuge im Aussenraum das städtebauliche Gleichgewicht zwischen Bushof, Florastrasse und Bahnhofplatz.

Vom südlich gelegenen Bushof führt die Rampe direkt zur Unterführung, von Norden bzw. vom Bahnhofplatz her eine Treppe. Zum Hochparterre verläuft analog eine Rampe zur Terrasse, während von Norden her ein paar Treppenstufen zur gedeckten und von den Läden beispielbaren Vorzone führen. Die Verbindung zum Bushof ist sehr gut hindernisfrei ausgebaut. Rampennutzer:innen müssen jedoch vom Bahnhofplatz her einen massgeblichen Umweg auf sich nehmen. Mit dem erwarteten Bau des zweiten Gleiszugangs werden sich die Passantenströme noch stärker in Richtung Bushof verlagern, was den Bahnhofvorplatz zusätzlich abhängt. Nicht sehr offensichtlich auffindbar ist zudem der Zugang zur Passerelle und zum Lift.

Der Vorplatz ist mit grossformatigen Betonplatten ausgestattet. Gegen Westen zur Unterführung hin nehmen bepflanzte Lücken zu und schaffen ein grünes Band mit einer Baumreihe aus unterschiedlich grossen Bäumen. Hier wünschte man sich Sitzmöglichkeiten, welche attraktive Nischen im Schatten bieten könnten.

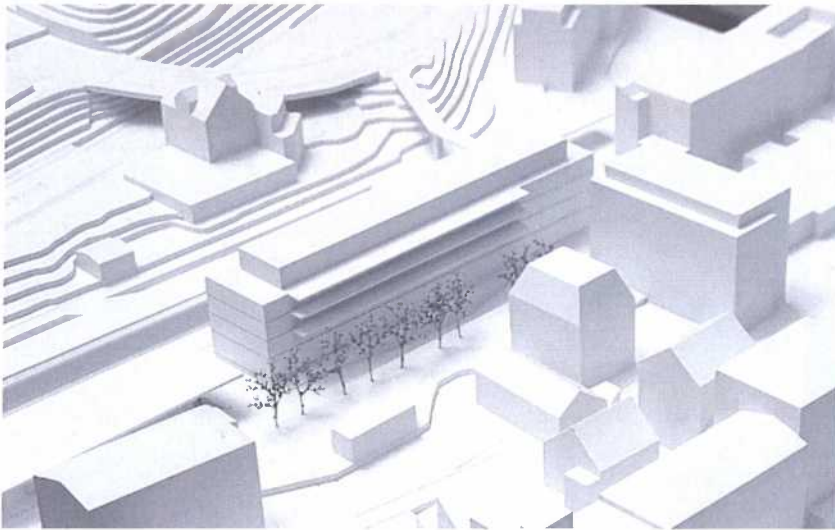
Im vertikalen Aufbau wird die bisherige räumliche und strukturelle Ordnung übernommen. Das gewählte Tragwerk- und Schachtkonzept ermöglicht grosse räumliche Flexibilität. Im Grundausbau unterscheiden sich die Bürobereiche kaum von den Wohnungsgeschossen. Die Wohnungsgrundrisse sind um einen mittigen Sanitär- und Küchenkern angelegt. Die mehrheitlich kleineren Wohnungen sind offen und durchlässig gestaltet. Entgegen dem knapp bemessenen Eingangsraum sind die ostseitigen Raumschichten gut dimensioniert. Einsicht und Lärmemissionen von der Geleise-seite her schränken die angedeutete Möblierung und Wohnqualität ein. Die Wohnungsgrundrisse wirken etwas schematisch und gleichförmig, sie lassen eine eher einseitige Bewohnerstruktur erwarten.

Mit der materiellen Umsetzung wird ein transparenter, technisch kühl anmutender Ausdruck vorgeschlagen. Die Fassaden sind in einer mit Faserzementplatten und Metallpaneelen verkleideten Holzkonstruktion angedacht. Das bestehende Tragwerk bildet die Grundlage für die bauliche Transformation. Das Stützenraster wird übernommen und ergänzt. Die Fassaden weisen einen sehr hohen Glasanteil auf. Es ist fraglich, ob die helle und glatte Materialisierung der bahnexponierten Lage die notwendige Robustheit entgegensetzt.

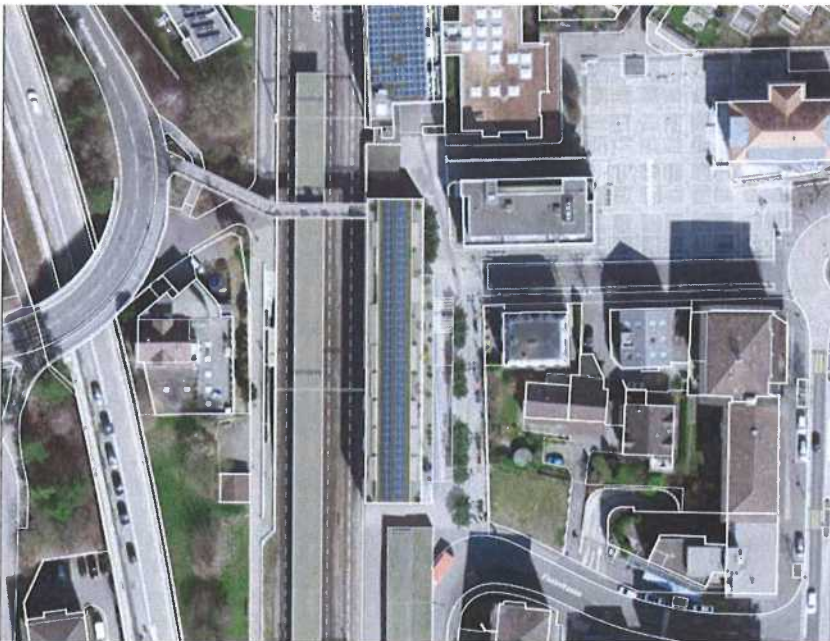
Das Projekt präsentiert mit seiner unsentimentalen und direkten Antwort auf die gestellte Aufgabe einen eigenständigen Beitrag. Die eingesetzten Mittel werden vom Beurteilungsgremium teilweise als zu forciert und unverhältnismässig befunden. In seinem unspezifischen architektonischen Ausdruck lässt der Projektvorschlag seine öffentliche Bedeutung als Bahnhof vermissen.



Visualisierung



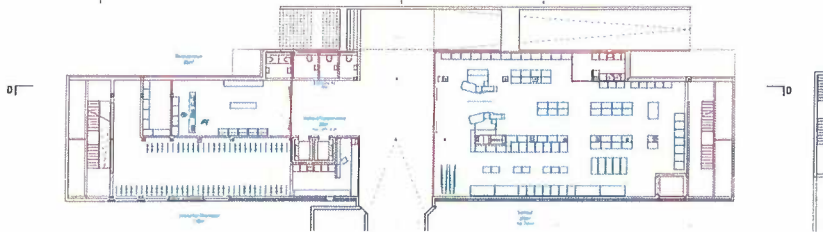
Modellfoto



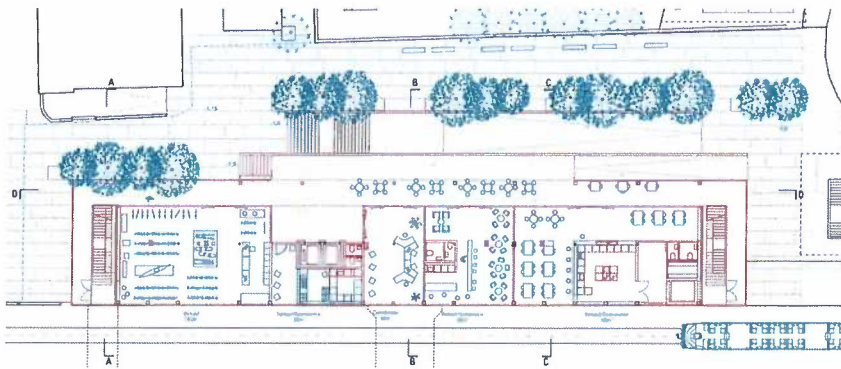
Situation



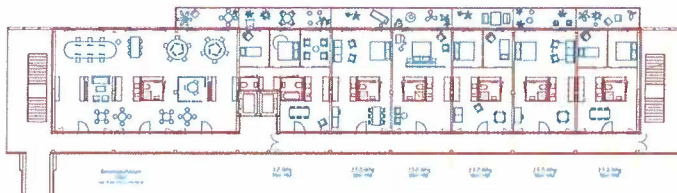
2. Untergeschoss



Erdgeschoss



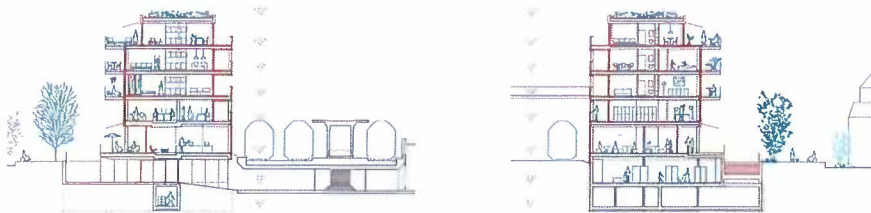
2.Obergeschoss



Dachgeschoss



Querschnitte



## Projekt <tinto>

Visualisierung



### Verfasser / Projektteam

Gesamtleitung GP:	Armon Semadeni Architekten GmbH, Zürich
Architektur:	Armon Semadeni Architekten GmbH, Zürich
Landschaftsarchitektur:	Mettler Landschaftsarchitektur AG
Bauingenieur:	Synaxis AG
HLKS:	Haerter Partner AG
Elektro	Walter Salm, Meier & Partner AG
Bauphysik/Nachhaltigkeit	Gartenmann Engineering AG
Brandschutz	Gartenmann Engineering AG

### Verantwortliche Personen

Gesamtleitung GP:	Armon Semadeni
Architektur:	Armon Semadeni
Landschaftsarchitektur:	Marek Langer
Bauingenieur:	Carlo Bianchi, Andreas Scheiwiller
HLKS:	Stephan Schläppi
Elektro	Matthias Meier
Bauphysik/Nachhaltigkeit	Ueli Berger, Emanuele Chollet
Brandschutz	Chris Olma

### Projektbeschreibung des Preisgerichts

Der Projektvorschlag erweitert den Bestand auf komplementäre Weise. Der Backsteinbau aus den 1980-er Jahren bildet den Sockel für die räumliche Erweiterung mit einem Ober- und einem Dachgeschoss. Alt und Neu fügen sich zu einem hybriden Ganzen. Eine regelmässig gegliederte Balkon- und Laubengangschicht begleitet die Längsfassaden. Diese vereinheitlicht die äussere Erscheinung der Obergeschosse und verleiht der Fassade räumliche Tiefe.

Die Haupteinschlüsse für Gebäude und Personenunterführung verbleiben an bestehender Stelle am Bahnhofplatz. Ein zylinderförmiger Schaft trennt hier die

Wege zur Unterführung sowie ins Hochparterre. Darüber bildet eine markante Wendeltreppe den öffentlichen Zugang zur Passerelle ins erste Obergeschoss. Leider ist die Treppe weder gedeckt noch führt sie direkt auf das Niveau der Unterführung und mag so ihrer auffallenden Zeichenhaftigkeit nicht wirklich gerecht zu werden. Zudem wird die von den Verfassern formulierte Absicht einer Stärkung der Identität und Hierarchisierung der Bereiche nicht sichtbar umgesetzt. Die collagenartige Überlagerung verschiedener Nutzungen im Aufriss ist unklar und schwächt die Wahrnehmung des Bahnhofs als öffentlichen Bau. Mit der Unterscheidung zwischen Bestand und Erweiterung geht die Prägnanz des Baus in seiner Ganzheit verloren. Die Erscheinung des Gebäudes verschiebt sich nachteilig weg vom Bahnhof hin zum Wohnungsbau.

Aus der übergeordneten Lesart verbindet das Team in schlüssiger Art und Weise Bushof und Bahnzugang mit einem hellen Ortbetontepich, gleichsam als Pendant zum Natursteinplatz vor der Bibliothek. Eine Baumreihe, allerdings mit sehr wenigen Bäumen, begleitet das Bahnhofsgebäude. Mit einer erhöhten Passage, welche zum Vorplatz hin als Sitztreppe ausgebildet ist, werden die Läden im Hochparterre erschlossen. Sowohl Sitztreppe wie Vorzone sind räumlich zu eng für die vorgesehene Nutzung konzipiert. Sie liessen sich wohl nicht ohne Absturzsicherung realisieren, womit die erwünschte offene Wirkung fraglich wird. Der hindernisfreie Zugang führt über eine Rampe im Norden, für die Nutzer\*innen resultiert ein langer Weg zwischen Bushof und Bahnzugang.

Die bestehende Verteilung der Nutzungen mit Publikumsverkehr wird beibehalten. Die Zugänglichkeit der Retailflächen im Untergeschoss ist übersichtlich gestaltet. Die Erschliessung der Büroflächen und Wohnungen erfolgt getrennt von öffentlichen Wegen. Zwei Treppenanlagen erschliessen die geleiseseitigen Laubgänge. Innerhalb des gut bemessenen Achsrasters werden ein vielfältiges Angebot von Wohnungen und eine schlüssige Verteilung der Wohnungstypen aufgezeigt. Sie sind durchdacht und sorgfältig angelegt. Auf vielfältige Weise nutzen die unterschiedlichen Wohnungen die gegensätzliche, zweiseitige Ausrichtung. Der hohe Glasanteil der Wohnungen in Bezug auf die Laubgangerschliessung sowie der direkte Bezug der offenen Balkone zum Bahnhofareal hin sind zu hinterfragen.

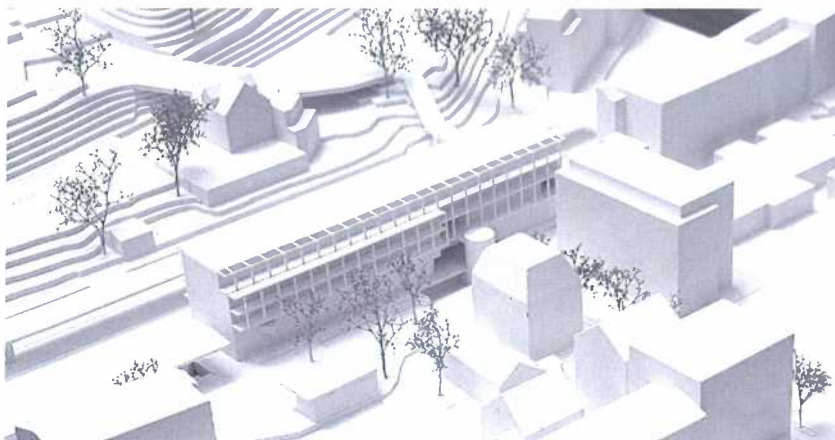
Das Projekt verfolgt mit dem Konzept von Erhalt und Weiterbauen grundsätzlich einen nachhaltigen Ansatz. Die energetischen Schwächen des Bestandes werden nur durch den Fenstersatz kaum verbessert. Das angedachte Schachtkonzept führt effizient durch die verschiedenen Nutzungen und das regelmässige Grundraster erlaubt eine gute Flexibilität im Grundriss. Bei der baulichen Umsetzung der Aufstockung kommen eine Vielzahl von Materialien (Holz, Beton, Stahl etc.) in konstruktiv sinnvoller Weise zur Anwendung.

Mit der aufgezeigten Aufstockung wird eine ablesbare Form der baulichen Erweiterung vorgeschlagen. Der Vorschlag ist in sich konsequent und eigenständig. Positiv zu bewerten sind besonders die Vielfalt und die gute Qualität der Wohnungen. Gleichzeitig wird der vorgeschlagene Ausdruck der Wohnungen über dem Bahnhofsgebäude als zu dominant befunden.

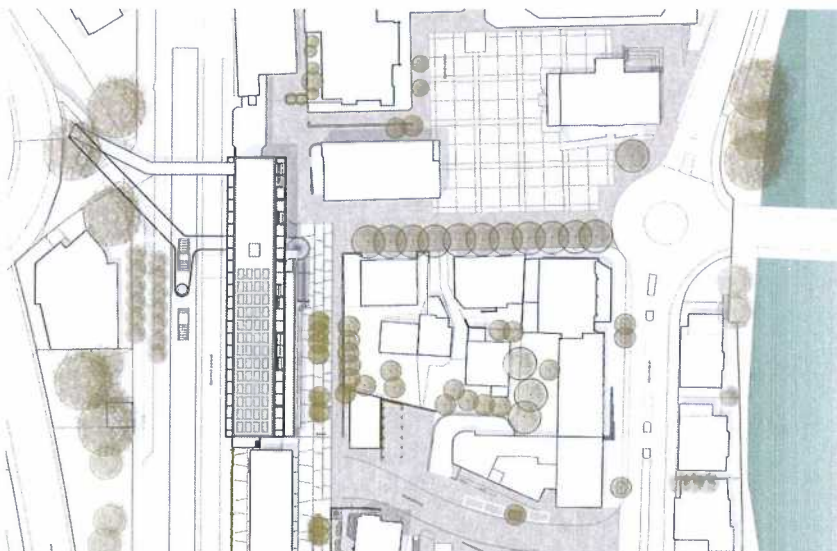




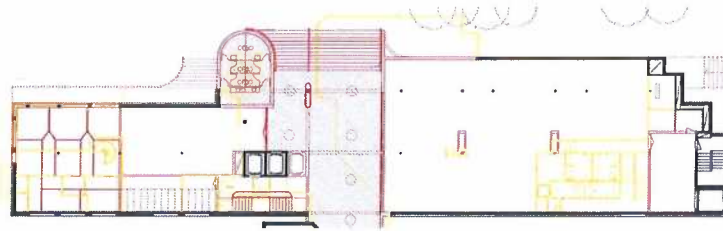
Visualisierung



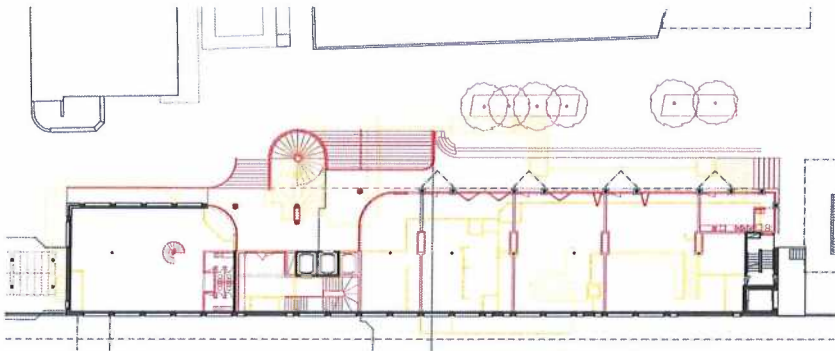
Modellfoto



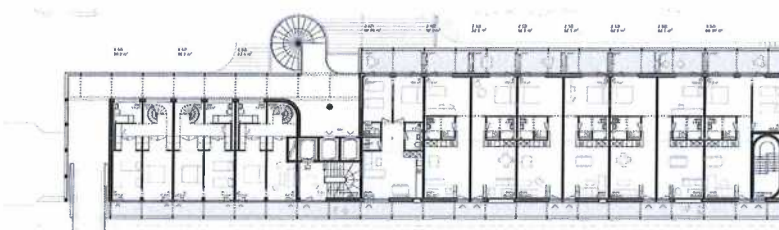
Situation



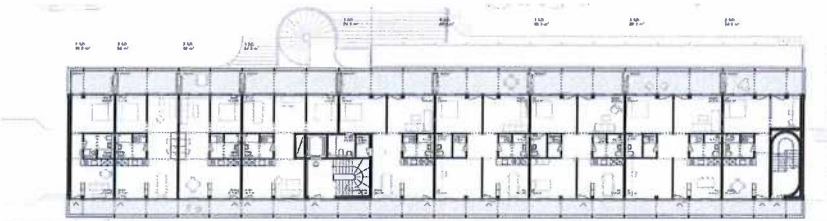
Grundriss 1.Untergeschoss



Grundriss Erdgeschoss



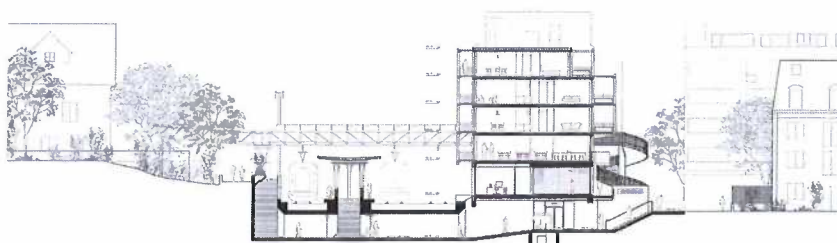
Grundriss 2.Obergeschoss  
(Neubau)



Grundriss Dachgeschoss  
(Neubau)



Ansicht Ost



Querschnitt

## Projektbeschriebe weitere Projekte

### Projekt «DAS ROTE HAUS»



Visualisierung

#### Verfasser / Projektteam

Gesamtleitung GP:	Theo Hotz Partner AG
Architektur:	Theo Hotz Partner AG, Zürich
Baumanagement:	Takt Baumanagement AG
Landschaftsarchitektur:	Umland GmbH
Bauingenieur:	Basler Hofmann AG
Brandschutz:	Hautle Anderegg + Partner AG
Bauphysik	Lemon Consult AG

#### Verantwortliche Personen

Gesamtleitung GP:	Peter Berger, Peter Racheter
Architektur:	Peter Berger, Peter Racheter
Baumanagement:	Mauro Ceratto
Landschaftsarchitektur:	Nicole Wiedersheim
Bauingenieur:	Daniel Graf
Brandschutz:	Dirk Boldt
Bauphysik:	Neruvasan Gunasegaram

#### Projektbeschreibung des Preisgerichts

Die Projektverfasser des Projekts DAS ROTE HAUS wollen die prägenden formalen Elemente und Materialien des Bestandes erhalten, erweitern und zu einem neuen Ganzen führen. Ihr Ziel ist es, die vorhandene Trag- und Erschliessungsstruktur so weit wie möglich zu erhalten, weshalb die vorgeschlagenen Eingriffe sorgfältig abgewogen wurden. Dieser pragmatische Entwurfsansatz wird sehr geschätzt. Leider führt er bezüglich der neuen Nutzungskonzeption und dem architektonischen Ausdruck nicht zu den angestrebten Qualitäten.

Der Zugang zum Bahnhof und zur Passarelle wird als überdeckter Vorplatz mit Rampen, Treppen und Liften neu organisiert: der komplexe urbane Erschliessungsraum entwickelt sich über mehrere Geschosse und stellt das Herzstück des



Entwurfs dar. Sämtliche Gewerbeflächen und Ateliers sind auf unterschiedliche Weisen an diesen Raum angeschlossen, wobei die Zugangssituationen teilweise beengt wirken. Die Anbindung zur Passerelle wird mittels Treppen und eher steilen Rampen bewerkstelligt und wirkt ebenfalls eher eng und umständlich.

Ein weiterer wichtiger Bestandteil des Projekts stellt der neue Sockelbau dar, welcher die Florastrasse zwischen Bushof und Bahnhofplatz neu fasst, aber auch einengt. Die Läden an vorderster Passantenlage sind bestens adressiert und als Split-Level räumlich interessant. In der etwas überdehnten Visualisierung wirkt der Aussenraum sehr offen und grosszügig, tatsächlich wird durch das neu angebaute Ladengeschoss im südlichen Bereich die Verbindung zum Bushof zur eher engen Gasse. Entsprechend wird der ganze verbleibende Platzbereich mit einem Hartbelag ausgestattet, damit dieser auch durch die angrenzenden Gewerbe und allfälligen Gastrobetriebe mitgenutzt werden kann. Eine Baumreihe sorgt für Schatten auch für die darunter angeordneten Sitzmöglichkeiten, der Brunnen auf dem Knotenpunkt zum Bahnhofplatz für Atmosphäre und etwas Kühlung. Ein Pluspunkt sind die auf dem Sockelgeschoss liegenden attraktiven Terrassen für die Maisonettewohnungen.

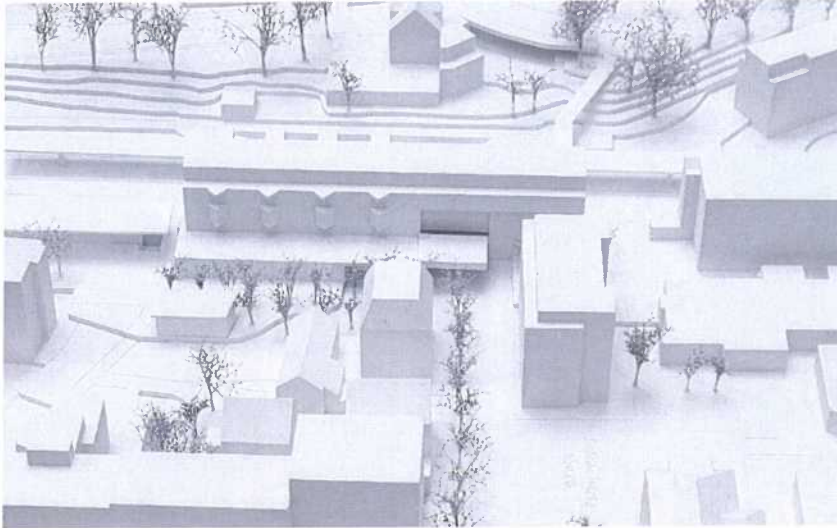
Die Gesamtkonzeption des sehr tiefen Sockelgeschosses führt jedoch auch zu vielen innen liegenden Verkehrsflächen. Überhaupt erscheint das öffentliche Erschliessungskonzept insgesamt eher kompliziert und unübersichtlich, trotz gegenteiliger Absicht.

Von diesem Erschliessungssystem klar getrennt sind alle Wohnungen zum Bushof adressiert und über das bestehende und erweiterte Süd-Treppenhaus erschlossen. Dass die neuen Wohnungen, insbesondere die Kleinwohnungen in der Aufstockung mit einer sehr funktional anmutenden Erschliessung, langen Gängen und einer unattraktiven Fluchttreppe auf der Nordseite auskommen müssen, muss dabei in Kauf genommen werden. Eine Spezialität weisen die Zugänge zu den Duplex-Wohnungen im 1./2. Obergeschoss auf, welche über ihre vorgelagerten Terrassen erreicht werden.

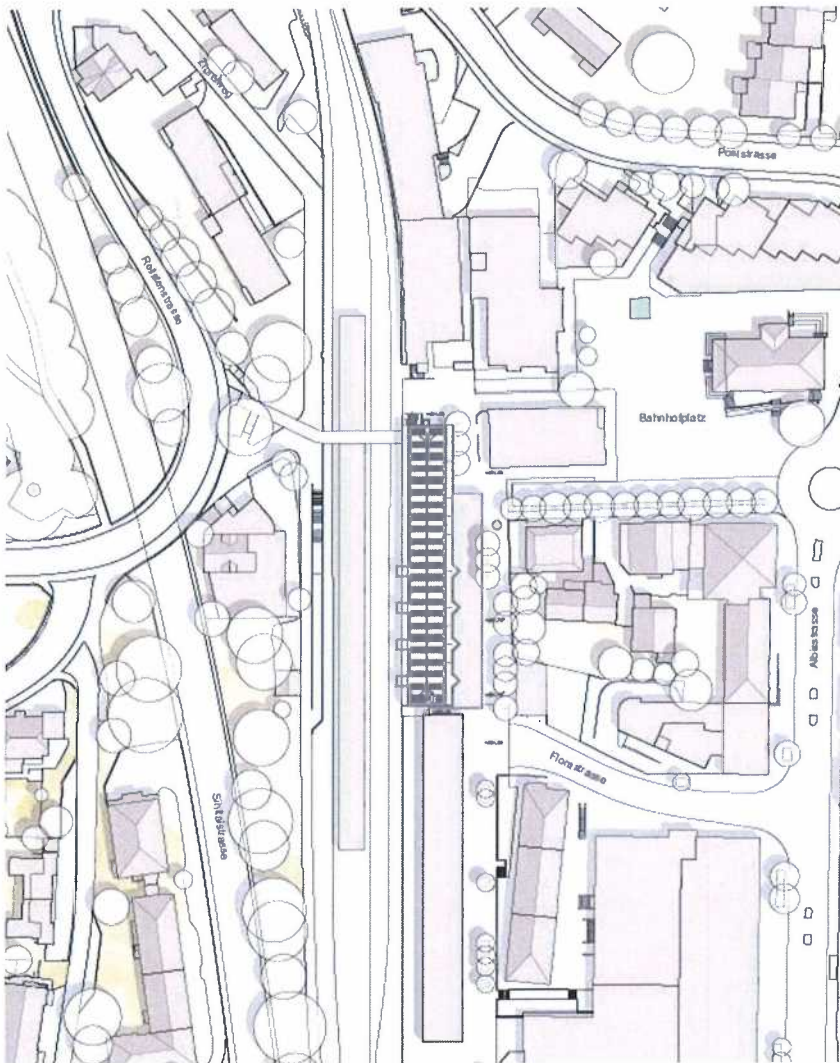
Die Projektverfasser haben den Bestand sorgfältig studiert und versucht, möglichst viel der Struktur zu erhalten und auch die vielen verschiedenen Niveaus des bestehenden Gebäudes als Teil ihres neuen Konzepts zu übernehmen. Auch das Farb- und Materialkonzept orientiert sich am Bestand: die Faserbetonplatten übernehmen den rötlichen Ton des Backsteins, Fensterrahmen und Geländer sind weiterhin dunkel gehalten.

Dieser Ansatz wird sehr geschätzt. Leider wirkt das Projekt insgesamt etwas unübersichtlich. Die Längsteilung des südlichen Gebäudeteils scheint der Struktur zu widersprechen und wird nicht als zielführende Strategie erachtet, um das Gebäude zukunftstauglich zu machen. Die zweigeschossige Aufstockung in Holzelementbauweise zeigt eine ausgeprägte Horizontalität und erscheint damit zu dominant.

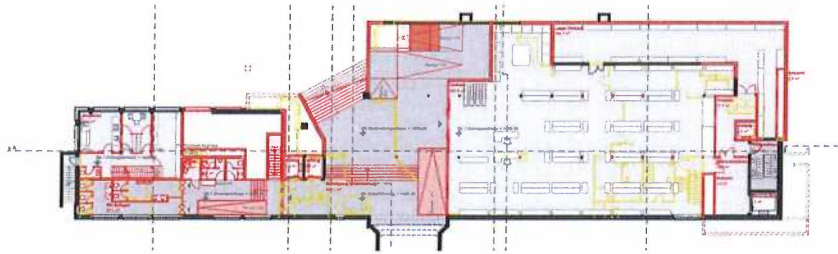
Es handelt sich um ein sorgfältig erarbeitetes, ideenreiches Projekt. Trotz vielen formalen und funktionellen Massnahmen, Alt und Neu zusammenzubinden, überzeugt der architektonische Ausdruck insgesamt nicht. Die Erschliessungsfiguren von öffentlichen, gewerblichen und privaten Nutzungen wirken beengt und teilweise allzu funktional.



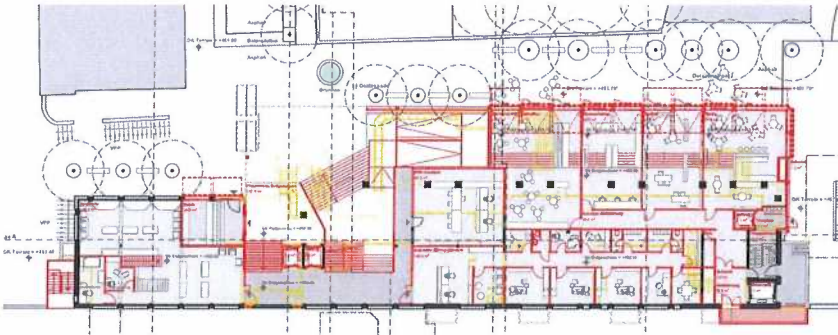
Modellfoto



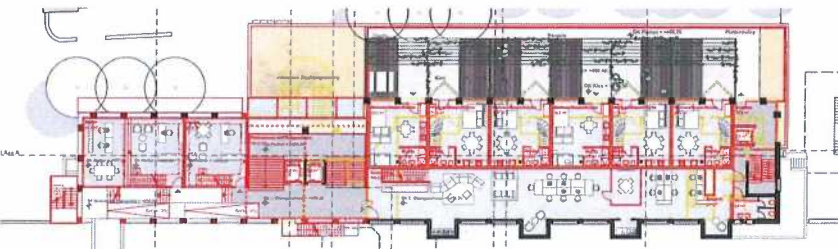
Situationsplan



Grundriss 1.Untergeschoss



Grundriss Erdgeschoss



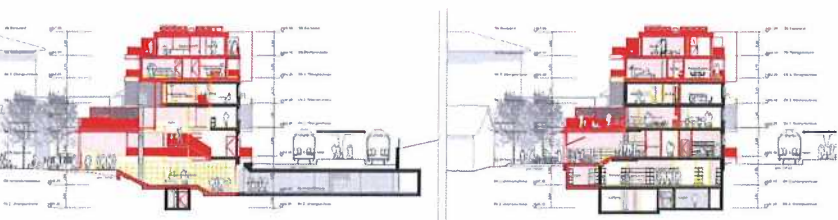
Grundriss 1.Obergeschoss



Grundriss 3.Obergeschoss



Grundriss Dachgeschoss



Querschnitte



### Projekt «FITZCARRALDO»



Visualisierung

#### Verfasser / Projektteam

Gesamtleitung GP:	ARGE 8000.agency KIG und PBM AG
Architektur:	8000.agency KIG, Zürich
Baumanagement:	PBM AG
Landschaftsarchitektur:	ryffel + ryffel AG
Bauingenieur:	Büeler Fischli Bauingenieure GmbH
HLKSE:	Wirkungsgrad Ingenieure AG
Bauphysik:	MEP Akustik & Bauphysik AG

#### Verantwortliche Personen

Gesamtleitung GP:	Lukas Ryffel, Jakob Junghanss, Oliver Burch, Clemens Stauffer, Philipp Hesselmann
Architektur:	Lukas Ryffel, Jakob Junghanss, Oliver Burch
Baumanagement:	Clemens Stauffer, Philipp Hesselmann
Landschaftsarchitektur:	Sandra Ryffel-Künzler, Thomas Ryffel
Bauingenieur:	Patric Fischli-Boson
HLKSE:	Nicolas Bless
Bauphysik:	Markus Ettl

#### Projektbeschreibung des Preisgerichts

Die Verfasser des Projektes «FITZCARRALDO» schlagen einen Bau aus zwei Teilen vor. In der Nahtstelle – der Fuge – wird eine Treppenschliessung platziert, welche nach oben zur Passerelle und nach unten zu den Geleisen führt. Die Verfasser verzichten bewusst auf das Angebot einer Büronutzung und verteilen Verkauf und unterschiedliche Wohnformen auf zwei Baukörper. Städtebaulich wird der Fussgängerachse zum Bahnhofplatz und zur Bahnhofsbrücke höhere Priorität beigemessen als der Verbindung zum Bushof.

Die Auffindbarkeit und Erkennbarkeit des Bahnhofs wird durch ein markantes vorgelagertes Treppenbauwerk stark eingeschränkt. Es ist anzunehmen, dass die Mehrzahl der Reisenden vom Bushof her kommend zum Bahnhof gelangen.

Die Wohnungen im sogenannten Laubenganggebäude werden allesamt stadtsseitig erschlossen, die privaten Aussenräume sind zur Albiskette orientiert. Die 2.5-Zimmer-Wohnungen sind adäquat ausgestattet und entworfen. In der Anordnung und Verteilung der Funktionen ist der Grundriss recht flexibel. Im Gebäudeteil des sogenannten Turmhauses befindet sich eine weitläufige Clusterwohnung mit einem alternativen Wohnangebot für 10 Parteien, ein durchaus interessantes Angebot.

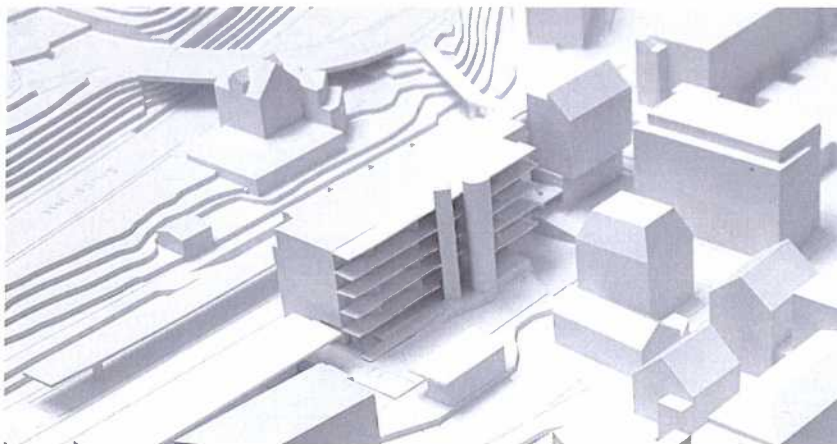
Um die beiden Baukörper mit dem Sockel des Bestandes zu verbinden, soll das bestehende Mauerwerk geschlämmt und durch einen hellen Holzbau mit weissgrauer Eternitverkleidung ergänzt werden. Die Absicht ist nachvollziehbar, jedoch in der Umsetzung und im Ausdruck recht dispers und uneinheitlich. Gelbe Stützen, gelbe Tragwerkkonstruktionen und grosse visible PV-Flächen wirken einem harmonischen Gesamteindruck entgegen und entsprechen nicht dem gesuchten urbanen Ausdruck eines neuen Bahnhofsgebäudes für Adliswil.

Das Team trennt das Bahnhofsgebäude in zwei Häuser auf einem Sockel. Damit kann die Sichtachse aus der Bahnhofstrasse aufgenommen werden, was grundsätzlich zu einer guten Orientierung beitragen könnte. In der optisch erkennbaren Hierarchie spielt aber die auffallende Wendeltreppe, welche den privaten Wohnungszugängen dient, eine wesentlich stärkere Rolle und stellt den öffentlichen Zugang buchstäblich in den Schatten, was die Zugangssituation unnötig verunklärt.

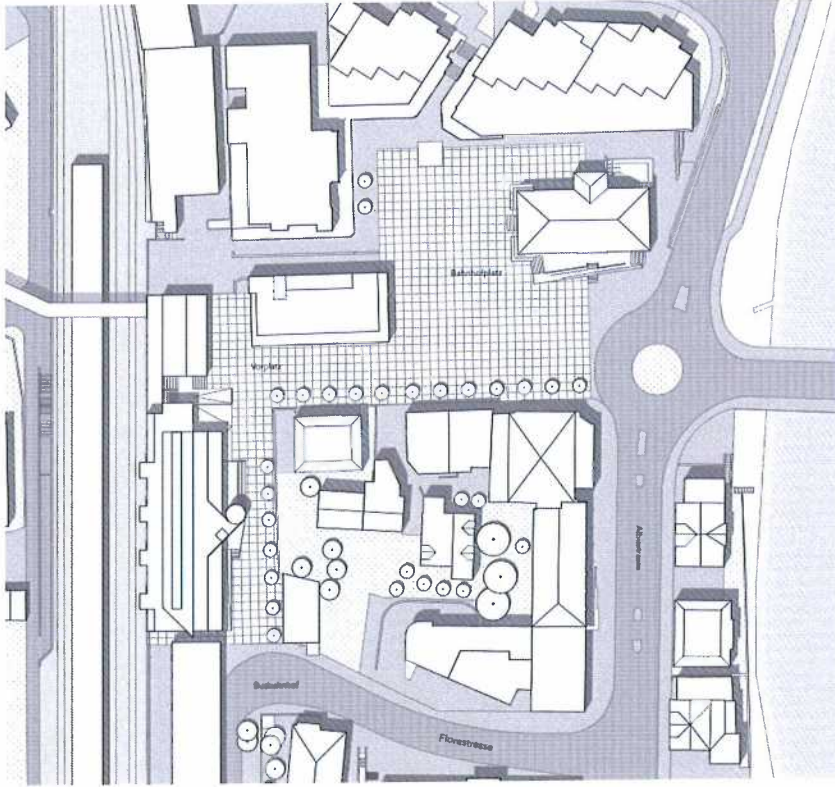
Der Bahnhofsvorplatz wird über den Belag und eine Baumreihe mit dem Bahnhofplatz vor der Bibliothek verbunden, der Bushof wird dem Strassenraum zugeordnet. Atmosphärisch bereichernde oder hitzemildernde Massnahmen sind nicht erkennbar. Als fast stärkstes Aussenraumelement steht den Wohnungen eine üppig begrünte Dachterrasse zur Verfügung.

Das Projekt ist bezüglich der Erstellungskosten das günstigste und auch im Hinblick auf Kosteneffizienz auf den vorderen Plätzen.

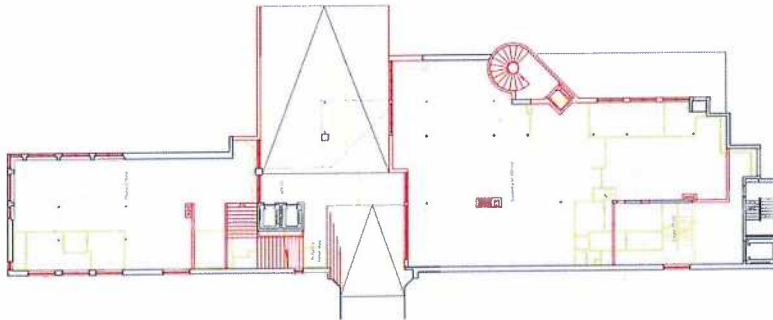
Das Projekt «FITZCARRALDO» vermag architektonisch und bezüglich Materialisierung und Ausdruck nicht zu überzeugen. Die mangelnde Auffindbarkeit des Bahnhofs und das Erscheinungsbild im Stile einer Bricolage wiegen schwerer als die nachweislich recht wirtschaftlichen Erstellungskosten.



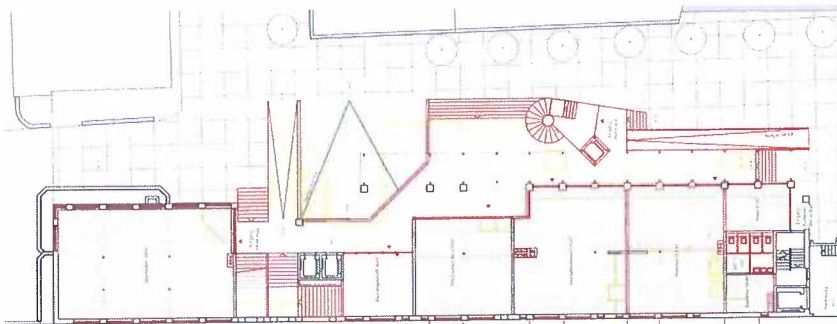
Modellfoto



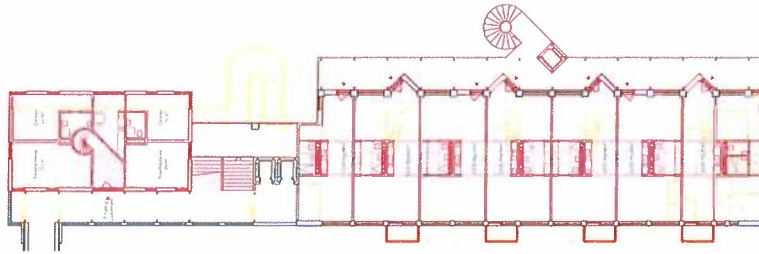
Situation



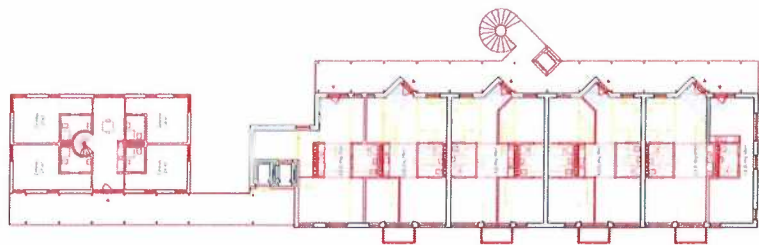
Grundriss 1.Untergeschoss



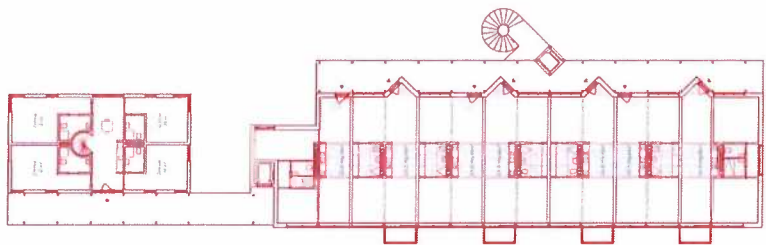
Grundriss Erdgeschoss



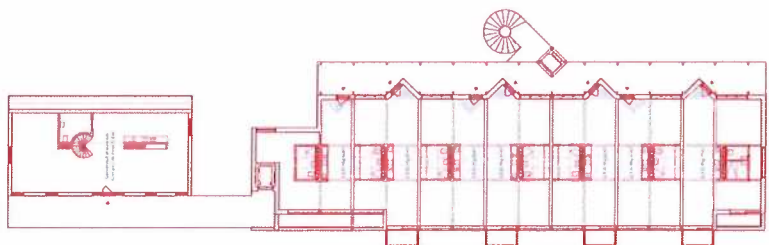
Grundriss 1.Obergeschoss



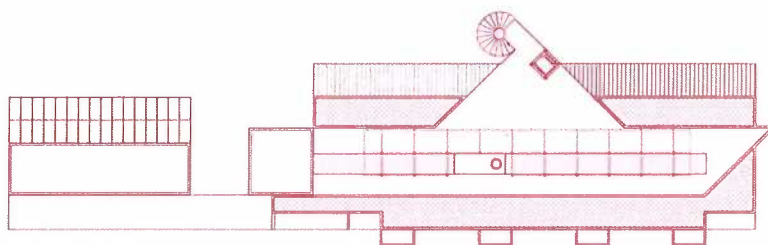
Grundriss 2.Obergeschoss



Grundriss 3.Obergeschoss



Grundriss 4.Obergeschoss



Dachaufsicht



## Projekt «Moritz»



Visualisierung

### Verfasser / Projektteam

Gesamtleitung GP:	ARGE MS - JBM
Architektur:	Müller Sigrist Architekten AG, Zürich
Baumanagement:	Jaeger Baumanagement AG
Landschaftsarchitektur:	Westpol Landschaftsarchitekten
Bauingenieur:	Dr. Lüchinger Meyer
HLKS:	Neukom Engineering AG
Elektro:	Gode AG
Bauphysik, Akustik	Durable Planung und Beratung GmbH

### Verantwortliche Personen

Gesamtleitung GP:	Pascal Müller
Architektur:	Pascal Müller, Goncalo Duarte, Karina Breeuwer, Matthias Bietenhard
Baumanagement:	Maurus Jaeger
Landschaftsarchitektur:	Jan Schmid, Anna Müller, Andy Schönholzer
Bauingenieur:	Andreas Gianoli
HLKS:	Darwin Felix
Elektro:	Petar Radujko
Bauphysik, Akustik	Thomas Wüthrich

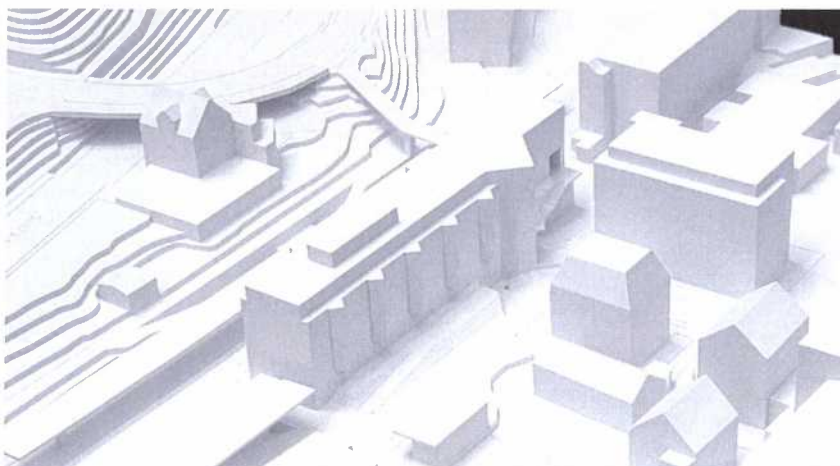
### Projektbeschreibung des Preisgerichts

Mit dem Ziel, das Bahnhofsgebäude als kräftiges Zeichen im Stadtgefüge zu etablieren, werden im Projekt MORITZ die formalen Merkmale des Bestandes, wie auch dessen Materialisierung für die Erweiterung übernommen. Durch die grössere Anzahl und Repetition von architektonischen bzw. baulichen Motiven wird deren serielle Wirkung gestärkt. Damit einher geht eine möglicherweise ungewollte Veränderung des Ausdrucks: das heute etwas eigenartig anmutende, leicht verschoben wirkende Bahnhofsgebäude wirkt neu fast wie ein normales Wohnhaus. Diese Zuordnung ist aus Sicht des Beurteilungsgremiums und der SZU nicht erwünscht.

In die Verlängerung der Bahnhofstrasse gesetzt, markiert und organisiert ein neuer Vorbau die Wegführung zur Bahnstrossenunterführung, zur Passarelle oder ins Gebäude hinein. Eine grosszügige Treppenrampe führt auf das erhöhte Erdgeschoss, eine breite Treppe hinunter zur Unterführung. Die Platzierung der öffentlichen Lifte, welche um 45° abgedreht vor das Gebäude gestellt werden, bildet die Hauptmassnahme. Hier werden nun alle Wege gesammelt und neu verteilt. Trotz dieser Geste gelingt die Passantenführung nicht, die fehlende Ausrichtung und Sichtbarkeit zum Bushof wird kritisiert. Der Ausgang zur Felsenegg wird erst auf den zweiten Blick erkennbar, die Liftanlagen sind zu opak für einen öffentlichen Bahnzugang. Das neue Treppen-Rampen-Bauwerk entlang der Florastrasse verbindet zwar die verschiedenen Stadtebenen, nimmt jedoch zu viel Raum ein. Die im Hochparterre liegenden Gewerbe- und Ladenflächen scheinen weit entfernt und zu wenig sichtbar. Sehr schöne Überlegungen werden hingegen zum Freiraum, zur Ökologie und Hitzeminderung präsentiert. Mit der Ausbildung eines 4m breiten Grünstreifens entlang der privaten Parzellen im Osten mit Bäumen, wasserdurchlässigem Belag, Sitzmöglichkeiten im Schatten und einer offenen Entwässerungsschale als Abgrenzung zum asphaltierten Durchgang wird der heute sehr karge Vorbereich massgeblich aufgewertet.

Im Projekt MORITZ wird die Erschliessungslösung mit Laubengängen aufgehoben. Stattdessen strukturieren und organisieren zwei neue mehrspännige Treppenhäuser über alle Geschosse Bestand und Aufstockung komplett neu. Die beiden Vertikalverbindungen erschliessen sowohl die Gewerbeflächen in den unteren Geschossen wie auch die Wohnungen in den oberen Stockwerken, womit aus Sicht der Projektverfasser eine Klärung der Personenflüsse und eine bessere Auffindbarkeit und Orientierung erreicht wird. Gleichzeitig kann damit die horizontale Gebäudeaussteifung erfolgen. Leider wirken die Treppenhäuser sehr funktional und wenig repräsentativ.

Die zweigeschossige Aufstockung ist in Holz-Beton-Verbundbauweise konzipiert, hinterlüftete Fassadenziegel werden als Material für die neuen Bauvolumen eingesetzt, was als sinnvoll und stimmig erachtet wird. Die grösstenteils durchgesteckten Wohnungen sind sorgfältig erarbeitet und bieten eine hohe Wohnqualität. Die Wohnnutzung dominiert jedoch den Ausdruck des Bahnhofsgebäudes zu stark. Der in die Florastrasse hineinragende Vorbau mit Liften wird eher als Hindernis empfunden denn als klärende Geste.



Modellfoto

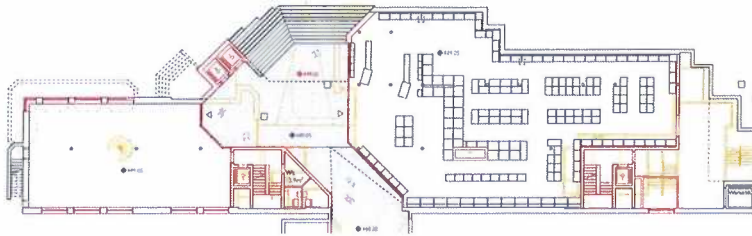


Visualisierung

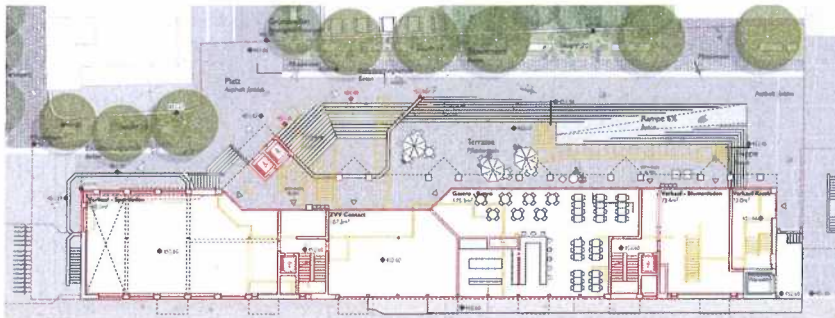


Situation

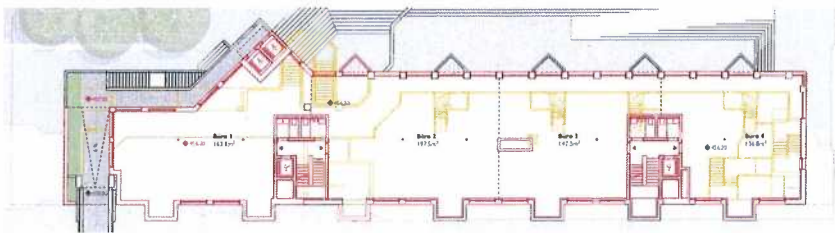




Grundriss 1.Untergeschoss



Grundriss Erdgeschoss



Grundriss 1.Obergeschoss



Grundriss 3.Obergeschoss



Grundriss Dachgeschoss



Ansicht Ost