



Projektwettbewerb «Bahnhofplatz – Bushof», Stadt Dietikon

Bericht des Preisgerichts

21. August 2023



Veranstalterin Projektwettbewerb

Stadt Dietikon

Stadtplanungsamt

Bremgartnerstrasse 22

8953 Dietikon

Verfahrensbegleitung

Eckhaus AG

Städtebau Raumplanung

Rousseastrasse 10

8037 Zürich

+41 44 545 30 10

www.eckhaus.ch

Claudio Grünenfelder, Timo Setz

Titelbild: Siegerprojekt «ARCHIPEL»
(Hosoya Schaefer Architects, Bryum, IBV Hüsler)

Inhalt

1	Einleitung	4
	Ausgangslage	4
2	Aufgabenstellung (Auszug Programm)	6
	Ziele	6
	Perimeter	6
	Anforderungen Bahnhofplatz	8
	Anforderungen Bushof als Teil des Mobilitätshub	8
	Anforderungen weiterer Mobilitätsträger im Sinne Mobilitätshub.....	9
	Bauen unter Betrieb / Etappierung	9
	Umgang mit Bestand	9
3	Verfahren	10
	Verfahren	10
	Verfahrensbegleitung.....	10
	Beurteilungskriterien	10
	Preisgericht.....	11
	Planungsteams / Teilnahmeberechtigung.....	12
4	Vorprüfung	13
5	Beurteilung	14
6	Rangierung / Preiserteilung	15
7	Schlussfolgerungen und Empfehlungen	16
	Schlussfolgerungen.....	16
	Empfehlungen	17
8	Genehmigung	18
9	Projekte und Würdigungen	20
9.1	Projekt Nr. 5 «ARCHIPEL»	22
9.2	Projekt Nr. 6 «OASIS»	28
9.3	Projekt Nr. 4 «FORUM DIETIKON»	34
9.4	Projekt Nr. 7 «KLEINER FUCHS»	40
9.5	Projekt Nr. 2 «GENIUS ARBORIS»	46
9.6	Projekt Nr. 3 «ANDERE UMWELTEN».....	52
9.7	Projekt Nr. 1 «TABULA SCRIPTA»	58

1 Einleitung

Ausgangslage

Stadt Dietikon

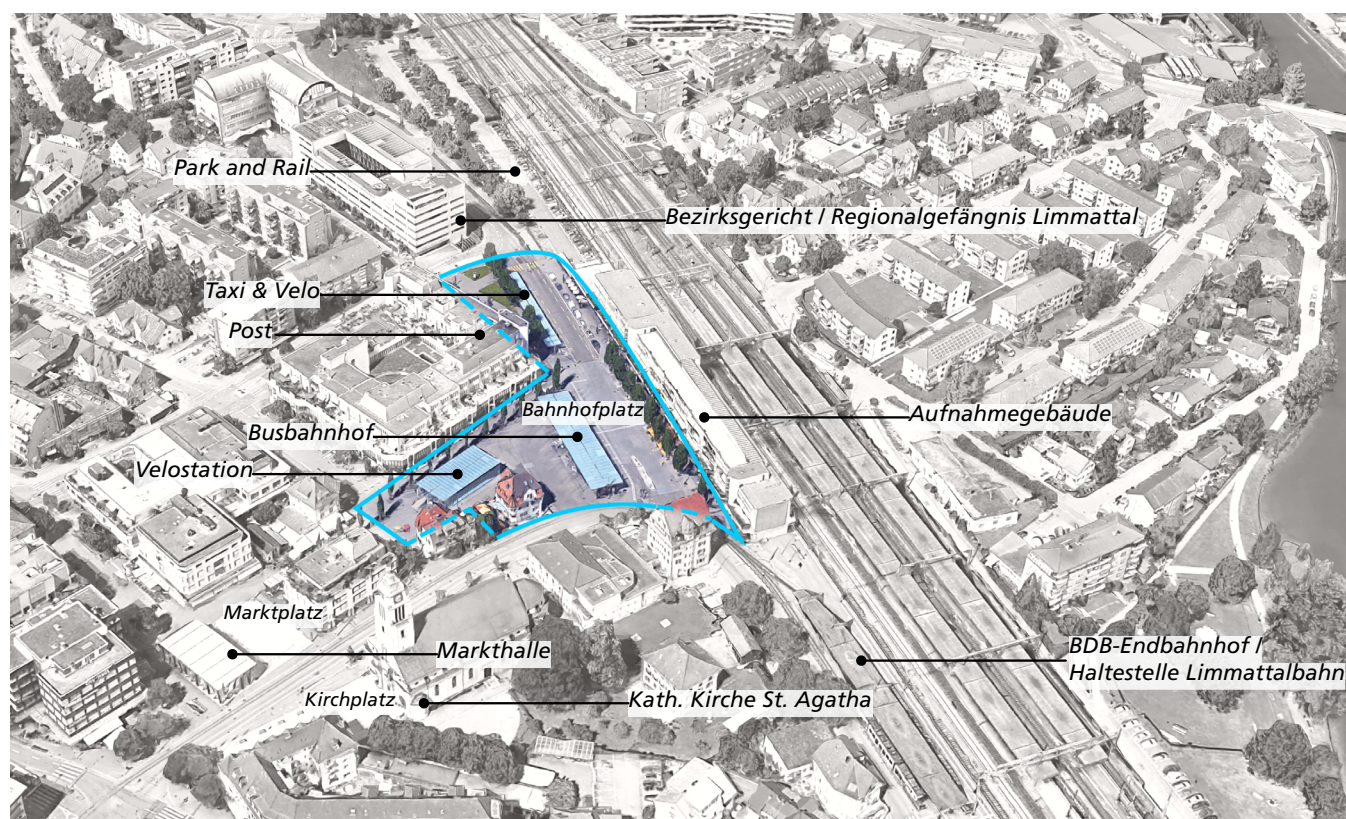
Die Stadt Dietikon ist Bezirkshauptort und Regionalzentrum im Westen des Kantons Zürich in Mitten der dynamischen Stadtlandschaft des Limmattals. Nach dem Wandel des Bauerndorfs zum Industriestandort und letztlich zur Stadt stagnierte die Bevölkerungszahl zwischen den 80er Jahren und 2003. In den letzten 15 Jahren hat die Bevölkerung um mehr als 20% zugenommen. Die Stadt zählt heute rund 28'000 Einwohner*innen und bietet Arbeitsplätze für rund 19'000 Beschäftigte. Der regionale Richtplan Limmattal prognostiziert für die Stadt Dietikon ein Wachstum auf rund 31'000 Einwohner*innen und 20'000 Beschäftigte bis 2030.

Entwicklungsziel Stadtzentrum – Bahnhofgebiet

Im Zuge dieser Entwicklung kommt dem Stadtzentrum eine hohe Bedeutung zu. Das Stadtzentrum soll als wirtschaftliches und kulturelles Regionalzentrum mit öffentlichen Einrichtungen und als Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs weiterentwickelt werden. Ein Schlüsselement stellt dabei die Entwicklung des Bahnhofgebiets dar. Das Bahnhofgebiet umfasst das Bahnhofareal der SBB sowie den Bahnhofplatz mit dem heutigen Bushof, der Velostation und dem Vorplatz der Post.

Für die Stadt Dietikon besteht dringender Handlungsbedarf bei der Optimierung des Bushofs. Der heutige Bushof erfüllt die Anforderungen an behindertengerechte Haltekanten nicht und die Anordnung der Haltekanten behindern den Betriebsablauf des Busverkehrs. Zur Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) muss der Bushof erneuert werden. In diesem Zusammenhang werden die Freiräume im Bahnhofgebiet aufgewertet sowie die Angebote und Wegbeziehungen für die verschiedenen Verkehrsarten verbessert.

Schema Übersicht Projektwettbewerb «Bahnhofplatz - Bushof»



Auf dem Bahnhofareal der SBB besteht Sanierungsbedarf beim bestehenden Aufnahmegebäude, zudem soll der P&R Parkplatz am Bahnhof aufgehoben werden, da er nicht mehr der räumlichen Entwicklungsabsicht der Stadt Dietikon entspricht. Die SBB plant daher, das Bahnhofareal in unterschiedlichen Zeithorizonten zu einem qualitativ hochstehenden, lebendigen und nachhaltigen Teil des Zentrumquartiers zu entwickeln. In den oberen Geschossen sind Wohnungen vorgesehen und im Erdgeschoss wohnergänzende sowie publikumsorientierte Nutzungen, wie Gewerbe-, Retail- und Gastronomieflächen.

Planungsprozess Entwicklung Bahnhofgebiet

Die Stadt Dietikon und die SBB haben bereits im Jahr 2017 einen gemeinsamen Planungsprozess zur baulichen Entwicklung des Bahnhofsbereichs gestartet. Für die gesamtheitliche Betrachtung des Bahnhofsbereichs Dietikon führte die Stadt Dietikon gemeinsam mit der SBB AG, zwischen April 2019 und November 2019, einen städtebaulichen Studienauftrag mit vier interdisziplinären Planungsteams durch.

Die Erkenntnisse aus dem Studienauftrag wurden daraufhin, im Rahmen der Vertiefungsstudien, mit zwei Planungsteams weiterbearbeitet. Anschliessend wurde entschieden, das Konzept des Planungsteams Hososya Schaefer / Bryum / IBV Hüsler zur Weiterbearbeitung zu empfehlen. Die Ergebnisse dieses Prozesses bilden die Grundlagen für die beiden Teilprojekte «Bahnhofplatz-Bushof» und «Bahnhofareal». Die beiden Teilprojekte werden in unabhängigen Planungsprozessen im engen Austausch weiterentwickelt. Einerseits wird für das Bahnhofareal der private Gestaltungsplan «Bahnhofareal Dietikon» erarbeitet, andererseits wird mit dem Projektwettbewerb «Bahnhofplatz - Bushof» ein Projektvorschlag für die Neugestaltung des Bushofs und des Freiraums gesucht.

«Bahnhofplatz - Bushof» heute (Aufnahme: April 2019)



2 Aufgabenstellung (Auszug Programm)

Ziele

In Abstimmung mit der baulichen Entwicklung des Bahnhofareals und unter Berücksichtigung der langfristig erwarteten Fahrgast- und Umsteigefrequenzen soll eine optimale Lösung für Bushof und Bahnhofplatz aufgezeigt werden. In Dietikon zählt alleine die SBB heute an Werktagen rund 25'000 Ein- und Aussteigende. In ihrer Prognose rechnet die SBB mit einem Wachstum der Zahl von Ein- und Aussteigenden von rund 60 Prozent bis 2046.

Die Züge aus Zürich und Baden kommen gegenwärtig zur selben Zeit in Dietikon an, was insbesondere zu Pendlerzeiten zu einer sehr hohen Belastung der Fussgängerunterführung führt. Die Beziehung zwischen der bestehenden Fussgängerunterführung und dem Bahnhofplatz soll daher aufgewertet werden. Dafür wird bei der bestehenden Personenunterführung ein direkter Zugang mittels neuer Treppenanlage erstellt.

Bei der Gestaltung von Bushof und Bahnhofplatz ist die Funktionalität des gesamten Bahnhofgebiets zu betrachten, dazu gehören unter anderem attraktive Umsteigebeziehungen für alle Mobilitätssträger, eine hohe Aufenthaltsqualität für Ein- und Aus- bzw. Umsteigende (Verweilzonen, Atmosphäre, Aussensitzplätze Gastronomie, etc.) und die Gewährleistung der funktionalen Anlieferung und Entsorgung der angrenzenden Häuser.

Mit der Neugestaltung verfolgt die Stadt Dietikon das Ziel der Aufwertung des Bahnhofgebiets zum attraktiven Stadt- und Verkehrsraum, als Bindeglied der Entwicklungsareale und als Visitenkarte der Stadt. Für den Projektwettbewerb gelten folgende eng verknüpfte Ziele:

- Gesamtheitliches Konzept für die Neugestaltung des Bahnhofplatzes und Bushofs unter Berücksichtigung der Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes sowie Optimierung der gesamten Mobilitätsabwicklung;
- Schaffung eines attraktiven Bahnhofplatzes mit hoher Aufenthaltsqualität sowie überdurchschnittlichen landschaftsarchitektonischen und lokalklimatischen Qualitäten;
- Neugestaltung des Bushofs an den beiden Standorten «Bushof Nord» und «Bushof Süd», als Teil des regionalen Mobilitätshubs.

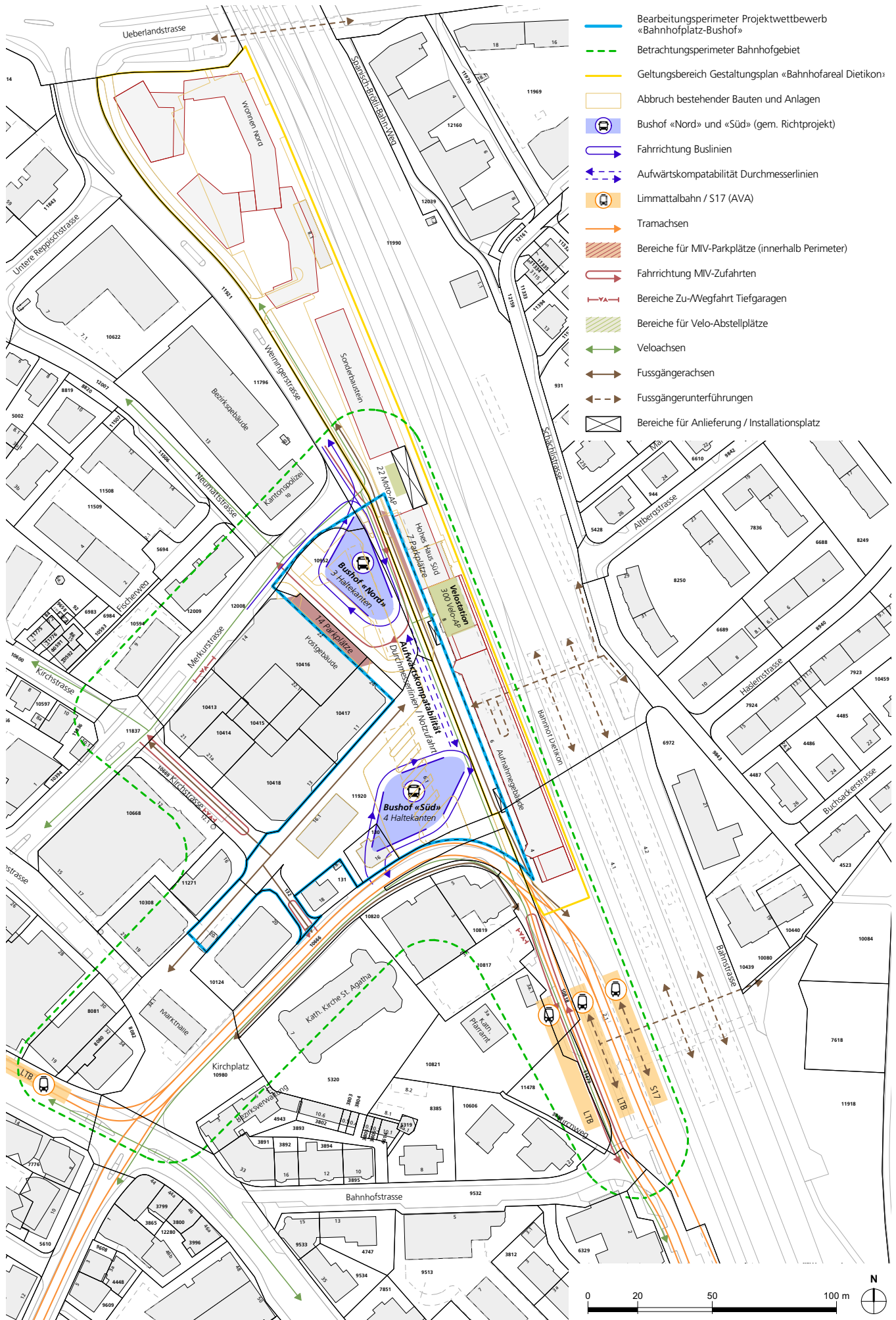
Perimeter

Bearbeitungsperimeter Projektwettbewerb (blau)

Der Bearbeitungsperimeter umfasst mit rund 8'500 m² den heutigen Bahnhofplatz mit dem heutigen Bushof sowie das städtische Velohaus und nördöstlich der Post der Bereich mit Kurzzeitpark- sowie Taxistandplätzen. Im Perimeter liegen auch private Teilflächen (vor Post und Aufnahmegebäude SBB) bei welchem die Schnittstellen funktional und gestalterisch geklärt werden müssen.

Betrachtungsperimeter Bahnhofgebiet (grün)

Als Betrachtungsperimeter gilt der unmittelbare städtische Kontext mit den wichtigen öffentlichen Strassen-, Platz- und Freiräumen. Diesen Räumen kommen direkte Erschliessungs- und Vernetzungsfunktionen mit dem Bahnhof zu.



Anforderungen Bahnhofplatz

Der Bahnhofplatz soll, abgestimmt auf die Bushöfe, als möglichst "verkehrsfreier" (vom MIV befreiter) Platz gestaltet werden und eine hohe Aufenthaltsqualität bieten. Dabei werden überdurchschnittliche landschaftsarchitektonische und lokalklimatische Qualitäten erwartet. Weiter ist der Orientierung im Stadtraum grosse Beachtung zu schenken. Die Freiräume sind in ihrer Funktion, Dimensionierung und Gestaltung zu definieren und die Schnittstellen zu den angrenzenden Bauten (bspw. Arkade ostseitig, Gebäude Bahnhofplatz 18 sowie Aufnahmegebäude) sind zu klären.

Der Bahnhofplatz soll künftig als Visitenkarte der Stadt wahrgenommen werden. Er dient als attraktiver durchgrünter Bewegungs- und Aufenthaltsraum für die Bevölkerung und die Besucher*innen und gilt mit seiner Umgebung (Bushof, Bahnhof) als Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs (Mobilitätshub). Darüber hinaus ist der Bahnhofplatz auch als Sozialraum zu verstehen, der von unterschiedlichen Anspruchsgruppen mit unterschiedlichen Bedürfnissen genutzt wird, und somit ein gutes Sicherheitsgefühl vermitteln und eine ausgewogene, vielseitige Nutzung ermöglichen soll.

Anforderungen Bushof als Teil des Mobilitätshub

Der Bushof Dietikon wird auf die zwei Bushöfe «Nord» und «Süd» aufgeteilt. An den beiden Standorten wird eine betrieblich optimale Anordnung der sieben Bushaltekanten gesucht, welche sich optimal in den Stadtraum einfügen. Die Anordnung der Haltekanten ist konzeptabhängig aufzuzeigen.

Es sind sieben behindertengerechte Haltekanten (durchgehend 22cm hoch) für Gelenkbusse mit einer Mindestlänge von jeweils 20 Metern, aufgeteilt auf die zwei Bushöfe «Nord» (3 Haltekanten) und «Süd» (4 Haltekanten) zu erstellen. Abweichungen von den Anforderungen (Haltekantenhöhe) sind aus technischer und funktionaler Sicht zu begründen. Für die Schleppkurven gilt die Gefässgrösse eines Gelenkbus mit der Länge 18.75 Meter bei Befahrbarkeit von mindestens 12 km/h und 25 cm Sicherheitszuschlag. Gefordert wird eine gerade und überwischbare Anfahrt vor Beginn der 22 cm Kante von 16 Metern und eine gerade und überwischbare Wegfahrt vor einer Rechtskurve von 15 Metern. Abweichungen von den Anforderungen sind aus technischer und funktionaler Sicht zu begründen. Die Schleppkurvennachweise werden durch die VBZ geprüft.

Zusätzlich sind Haltemöglichkeiten für Ersatzbusse im Falle eines Bahnersatzbetriebs (SBB und S17) vorzusehen. Mindestens eine behindertengerechte Haltekante (durchgehend 22cm hoch) für Gelenkbusse mit einer Mindestlänge von 20 Metern. Abweichungen von den Anforderungen sind aus technischer, funktionaler und stadträumlicher Sicht zu begründen. Eine Doppelnutzung mit den sieben Abstellplätzen vor dem «Hohen Haus Süd» ist denkbar.

Mit dem Nachtbus N34 und Bahnersatzbussen verkehren bereits heute Durchmesserlinien. Bei der Projektierung des Bushofs muss die Befahrbarkeit für Durchmesserlinien im Sinne der Aufwärtskompatibilität berücksichtigt werden.

Es sind gedeckte Wartebereiche bei den Haltekanten mit Beleuchtungskonzept und entsprechender Ausstattung zu erstellen. Bei der Überdachung der Wartebereiche ist neben einer architektonisch hochwertigen Gestaltung und der Verwendung von nachhaltigen Materialien auch Rücksicht auf die Lebenszykluskosten nehmen. Insbesondere der Wirtschaftlichkeit, der Gebrauchstauglichkeit aber auch dem Unterhalt soll Rechnung getragen werden.

Anforderungen weiterer Mobilitätsträger im Sinne Mobilitätshub

Es sind attraktive Wegeverbindungen für die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden (Passanten, Velo) im Bahnhofgebiet und zum umliegenden Stadtraum (Vernetzung) aufzuzeigen. Dabei soll auch das Verkehrsregime innerhalb des Bearbeitungsperimeters geklärt werden. Die 14 Parkplätze vor der Post sind am gleichen Standort zu erhalten. Weiter soll die Anlieferung sowie die Notzufahrten zu den umliegenden Bauten aufzuzeigen.

Die Hauptveloverbindungen, insbesondere die geplante Verbindung vor dem Aufnahmegebäude sind zu berücksichtigen, respektive im Projektvorschlag aufzuzeigen. Die geplante Velostation im Erdgeschoss des Aufnahmegebäudes ist dabei zu berücksichtigen. Es sind keine weiteren öffentlichen Veloabstellplätze im Bearbeitungsperimeter geplant.

Für Fussgänger*innen ist insbesondere die Achse vom nördlichen Altbergquartier via Bahnhof (PU mit neuer Treppe) zu Bahnhofplatz und Stadtzentrum zu stärken. Diese soll i.S. des verkehrsfreien Bahnhofplatzes attraktive, sichere und direkte Wegbeziehungen ermöglichen. Der öffentliche Raum innerhalb des Bearbeitungsperimeters ist barrierefrei zu gestalten. Neben der schwellenlosen Zugänglichkeit sind auch taktile Führungen, Trennelemente zu Fahrbereichen, allfällige Sicherheits-Abschränkungen sowie eine leichte Orientierung sicherzustellen.

Bauen unter Betrieb / Etappierung

Für die bauliche Umsetzung ist dem Erhalt der Funktionsfähigkeit des Bahnbetriebs, des Busbetriebs, der Zu- /Wegfahrt zu den Abstellplätzen sowie der Gewährleistung der Personenströme zwischen den unterschiedlichen Verkehrsträgern hohe Beachtung zu schenken. Der Bahnbetrieb darf durch die Entwicklung nicht beeinträchtigt werden und der Bahnzugang muss auch während der Bauphasen jederzeit zugänglich sein. Im Rahmen des Wettbewerbs ist ein mögliches Umsetzungsszenario aufzuzeigen.

Umgang mit Bestand

Im Bearbeitungsperimeter stehen sämtliche bestehende Anlagen und Bauten zur Disposition. Dies umfasst die Oberflächengestaltung, den heutigen Bushof, das bestehende Velohaus sowie die Beleuchtung und Ausstattung. Das Gebäude Bahnhofplatz 16 (Eigentum der Stadt Dietikon) ist zum Abbruch vorgesehen. Die private Liegenschaft Bahnhofplatz 18 muss erhalten werden. Der Umgang mit dieser Liegenschaft im Sinne der Adressierung am öffentlichen Raum soll geklärt werden. Die Liegenschaft des heutigen "Restaurant Tomate" wird neu gebaut und muss entsprechend berücksichtigt werden.

Im Betrachtungsperimeter sind aus denkmalpflegerischer Sicht das Ensemble der katholischen Kirche St. Agatha von kantonalen Bedeutung zu berücksichtigen. Der Schutz der Umgebung von Denkmälern ist zu beachten. Die zusammenhängende Gestaltung von Ueli Zbinden, wird durch die Neukonzeption des Bushofs und des Bahnhofplatzes stark geschmälert. Der gestalterische Umgang mit den verbleibenden Elementen (Möblierung, Bäume etc.) soll aufgezeigt werden.

3 Verfahren

Verfahren

Das Verfahren Projektwettbewerb «Bahnhofplatz-Bushof» wurde als anonymer einstufiger Projektwettbewerb im offenen Verfahren durchgeführt.

Der Projektwettbewerb unterstand der Interkantonalen Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen (IVöB) sowie der Submissionsverordnung (SVO) des Kantons Zürich. Subsidiär dazu galt die Ordnung SIA 142 für Architektur- und Ingenieurwettbewerbe.

Verfahrensbegleitung

Die Organisation und Begleitung des Projektwettbewerbs erfolgte durch:

ECKHAUS

Städtebau Raumplanung

Rousseaustrasse 10, 8037 Zürich

Claudio Grünenfelder, Timo Setz

Beurteilungskriterien

Die eingereichten Projekte wurden vom Preisgericht nach folgenden Kriterien beurteilt (die Reihenfolge stellt keine Gewichtung der Kriterien dar):

- **Städtebau:** Gesamteindruck, städtebauliche Einbettung und Aufwertung öffentlicher Raum, Klärung Schnittstellen.
- **Freiraum:** Gestalterische Qualität und Nutzbarkeit der Freiräume.
- **Mobilität:** Optimale verkehrliche Betriebsabläufe für die verschiedenen Verkehrsarten des öffentlichen Verkehrs (Bahn, Tram, Bus), Fuss- und Veloverkehr (optimaler konfliktarmer Personenfluss) sowie motorisierter Individualverkehr / Nachweis Abstellplätze.
- **Konzept Bushof:** Nachweis Machbarkeit, Erfüllung betriebliche Anforderungen und Umsteigebeziehungen und Verflüssigung Personenströme.
- **Architektur:** Gestalterische Qualität und Gebrauchswert der architektonischen Elemente (Witterungsschutz Haltestellen etc.)
- **Ökologie und Klima:** Qualitäten und Potenziale.
- **Wirtschaftlichkeit:** Erstellungskosten sowie Betriebs- und Unterhaltskosten.
- **Etappen:** Etappierbarkeit und Qualität der Zwischenzustände.
- **Hindernisfreie Gestaltung:** Hindernisfreie Umsteigebeziehungen und Gestaltung des öffentlichen Raumes für die Nutzenden aller Mobilitätsträger (auch für Personen mit Seh-, Hör- und Mobilitätsbehinderung).

Preisgericht

Für die Beurteilung der eingereichten Arbeiten wurde ein Preisgericht aus Vertreter*innen der Stadt Dietikon und externen Fachpreisrichter*innen eingesetzt.

Für die fachspezifische Prüfung der thematischen Beiträge zum Programm wurden weitere Fachexpert*innen (ohne Stimmrecht) beigezogen.

Sachpreisrichter*innen (3)

Roger Bachmann	Stadt Dietikon, Stadtpräsident
Anton Kiwic	Stadt Dietikon, Vorsteher Hochbauabteilung
Severin Lüthy	Stadt Dietikon, Leiter Stadtplanungsamt

Fachpreisrichter*innen (4)

Jürg Senn	Architekt (Vorsitz)
Beat Nipkow	Landschaftsarchitekt
Oscar Merlo	Verkehrsplaner
Bruno Patt	Bauingenieur

Fachexpert*innen ohne Stimmrecht

Peter Baumgartner	Stadt Dietikon, Leiter Hochbauamt
Andreas Petermann	Stadt Dietikon, Leiter Tiefbau
Stephan Kündig	Stadt Dietikon, Leiter Infrastrukturabteilung
Markus Zannantonio	Stadt Dietikon, Stadtplanungsamt
Jasmin Wiederkehr	Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ), Gebietsmanagerin
Marco Rothenfluh	Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ), Projektleiter Infrastruktur
Walter Pasquale	Pasquale Baurealisation, Prüfung Wirtschaftlichkeit
Roland Bick	Behindertenkonferenz Kanton Zürich (BKZ), Bauberater
Andrea Hagn-Ziegert	SBB Immobilien, Gesamtprojektleiterin «Bahnhofareal Dietikon»
Peter Moser	SBB Infrastruktur, Projektleiter Netzentwicklung
Christoph Most	Swiss Prime Site (SPS) / Wincasa

Planungsteams / Teilnahmeberechtigung

Die Teilnahmeberechtigung richtete sich nach Art. 9 der Interkantonalen Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen (IVöB). Teilnehmen konnten demnach Anbietende mit Wohn- oder Geschäftssitz in der Schweiz oder einem Vertragsstaat des GATT/WTO-Übereinkommens über das öffentliche Beschaffungswesen, soweit dieser Staat Gegenrecht gewährt.

Gesucht wurden Generalplanerteams, welche sich mindestens aus folgenden Fachdisziplinen zusammensetzten: Die Federführung lag bei der Fachdisziplin Architektur / Baumanagement.

Fachdisziplinen Generalplanerteam:

- Architektur / Baumanagement
- Landschaftsarchitektur
- Verkehrsplanung
- Bauingenieurwesen
- Fachingenieure für die Gewerke (Gebäudetechnik, Lichtplanung)

Mehrfachbeteiligungen in der Sparte Architektur und Landschaftsarchitektur waren nicht zulässig. Bei den übrigen Teammitgliedern waren Mehrfachbeteiligungen erlaubt.

Ausgeschlossen von der Teilnahme waren Fachleute, die mit einem Mitglied des Preisgerichts, Experten oder der Wettbewerbsbegleitung nahe verwandt sind oder in einem beruflichen Abhängigkeits- bzw. Zusammengehörigkeitsverhältnis stehen. Die Verantwortung dafür, beim Vorliegen besonderer Beziehungen nicht teilzunehmen, lag bei den Teilnehmenden.

Die Verfassenden der Studien aus den vorangegangenen Verfahren im Rahmen der Entwicklungsplanung Bahnhofgebiet (namentlich: Städtebaulicher Studienauftrag «Bahnhofgebiet Dietikon», Vertiefungsstudien «Bahnhofgebiet Dietikon», Richtprojekt «Bahnhofareal Dietikon») waren zum Verfahren zugelassen. Der Bericht des Beurteilungsgremiums zum städtebaulichen Studienauftrag, der Ergebnisbericht zu den Vertiefungsstudien sowie das Richtprojekt «Bahnhofareal Dietikon» wurden als Grundlagen abgegeben.

4 Vorprüfung

Es wurden sieben Projekte eingereicht. Diese Projekte wurden nach den Anforderungen des Programms geprüft.

Für die Zulassung zur Beurteilung wurden folgende Punkte geprüft:

- Termingerechtigkeit
- Einhaltung Anonymität
- Vollständigkeit der Unterlagen

Alle Projekte und Modelle wurden fristgerecht anonym und vollständig eingereicht. Die Vorprüfung beantragte dem Preisgericht alle Projekte zur Beurteilung zuzulassen.

Für die Zulassung zur Preiserteilung wurden folgende Punkte geprüft:

- Einhaltung Perimeter
- Anforderungen Bahnhofplatz und Mobilitätshub
- Grobprüfung Befahrbarkeit und Betrieb Bushof
- Hindernisfreie Gestaltung
- Wirtschaftlichkeit

Das Projekt Nr. 3 «ANDERE UMWELTEN» wurde in Bezug auf dessen Machbarkeit (Perimeterüberschreitungen, Etappierung, Wirtschaftlichkeit) kritisch beurteilt.

Die Vorprüfungen der Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) und der Behindertenkonferenz Zürich (BKZ) haben gezeigt, dass keines der eingereichten Projekte die anspruchsvollen Anforderungen vollständig erfüllen konnte. Keines der Projekte konnte an den zwei Bushofstandorten sieben reguläre Haltekanten sowie eine zusätzliche Ersatzbushaltekante mit einer durchgehenden Höhe von 22 cm anbieten und den geforderten Nachweis zu den Schleppkurven erbringen. Der Schleppkurvennachweis fordert vor Beginn der 22 cm hohen Haltekante eine gerade Anfahrt von 16 Metern und nach der Haltekante eine Wegfahrt auf einer Länge von mindestens 15 Metern in einem Kreisbogen mit Radius $\geq 40\text{m}$, damit das Heck die Haltekante nicht überwischt. Neben den Abweichungen zu den Haltekantenlängen wurden auch Abweichungen bei der Definition der Schleppkurven (bspw. Lenken im Stehen etc.) und der geforderten Fahrgeschwindigkeit (mind. 12 km/h) festgestellt.

Aus betrieblicher Sicht (VBZ) sind Abweichungen von den durchgehend 22 cm hohen Haltekanten denkbar, sofern die weiteren Anforderungen eingehalten werden. Von der BKZ werden grundsätzlich durchgehend 22 cm hohe Haltekanten gefordert. Bei allen Projekten wurde vergleichbarer Optimierungsbedarf hinsichtlich der Anforderungen der VBZ und der BKZ festgestellt, welcher in den weiteren Projektierungsphasen vertieft angeschaut werden muss.

Bezüglich Wirtschaftlichkeit wurden die Projekte 1 «TABULA SCRIPTA», Projekt Nr. 6 «OASIS» eher aufwändig und insbesondere Projekt Nr. 3 «ANDERE UMWELTEN» aussergewöhnlich aufwändig eingeschätzt.

Die Vorprüfung beantragte dem Preisgericht, trotz kleinerer Verstösse alle Projekte zur Preiserteilung zuzulassen.

5 Beurteilung

Das Preisgericht tagte am 1. und 23. Juni 2023. Am ersten Jurytag wurden die Vorprüfungsresultate präsentiert. Die Vorprüfung beantragte alle Projekte zur Beurteilung und Preiserteilung zuzulassen. Trotz einiger geringfügiger Verstösse und inhaltlicher Mängel hat das Preisgericht entschieden, alle Beiträge zur Beurteilung und Preiserteilung zuzulassen.

Für die Beurteilung wurden die Projekte zuerst in Gruppen detailliert studiert. Anschliessend wurden die Erkenntnisse aus den Gruppen im Plenum präsentiert und diskutiert. Die Entscheidungsfindung erfolgte anhand von mehreren Diskussions-, Wertungs- und Kontrolldurchgängen.

Ergebnis Tag 1:

1. Rundgang:

- Projekt Nr. 1 «TABULA SCRIPTA»
- Projekt Nr. 3 «ANDERE UMWELTEN»

2. Rundgang:

- Projekt Nr. 2 «GENIUS ARBORIS»
- Projekt Nr. 4 «FORUM DIETIKON»

Engere Wahl: In der engeren Wahl blieben die Projekte:

- Projekt Nr. 5 «ARCHIPEL»
- Projekt Nr. 6 «OASIS»
- Projekt Nr. 7 «KLEINER FUCHS»

Ergebnis Tag 2:

Auf den zweiten Jurytag wurden verschiedene Aspekte durch die Vorprüfung nochmals vertieft angeschaut. Die Fachpreisrichter*innen verfassten Projektbeschriebe zu sämtlichen sieben Projekten.

Zu Beginn des zweiten Jurytages nahm das Preisgericht von der vertieften Vorprüfung Kenntnis. Danach wurden die Projektbeschriebe vorgelesen und ein Kontrollrundgang zu den Ergebnissen des ersten Jurytages durchgeführt. Ein Rückkommensantrag zum Projekt Nr. 4 «FORUM DIETIKON» für die Projekte der engere Wahl wurde angenommen.

In der anschliessenden Diskussion wurde Projekt Nr. 7 «KLEINER FUCHS» ausgeschieden. Anschliessend fand eine vertiefte Diskussion zu den verbleibenden drei Projekten (Projekte Nr. 4 «FORUM DIETIKON», Nr. 5 «ARCHIPEL» und Nr. 6 «OASIS») statt.

Nach intensiven Diskussionen und einem letzten Kontrolldurchgang wurde einstimmig die nachfolgende Rangierung und Preiszuteilung festgelegt.

6 Rangierung / Preiszuteilung

Das Preisgericht beschloss einstimmig folgende Rangierung und Preiszuteilung:

1. Rang	Projekt Nr. 5	«ARCHIPEL»	1. Preis	55'000.-
2. Rang	Projekt Nr. 6	«OASIS»	2. Preis	40'000.-
3. Rang	Projekt Nr. 4	«FORUM DIETIKON»	3. Preis	25'000.-

Ohne Rang:

Projekt Nr. 7	«KLEINER FUCHS»
Projekt Nr. 2	«GENIUS ARBORIS»
Projekt Nr. 3	«ANDERE UMWELTEN»
Projekt Nr. 1	«TABULA SCRIPTA»

Bei der im Programm festgelegten Preissumme von CHF 200'000.– wurden neben den zu erbringenden Leistungen auch die im offenen Verfahren unbegrenzte Anzahl an Projektbeiträgen berücksichtigt. Das Preisgericht ist wegen des offenen Verfahrens von einer deutlich höheren Anzahl an Projektbeiträgen und der Vergabe von rund sechs Preisen ausgegangen.

Aufgrund der unerwartet geringen Anzahl an eingereichten Projektbeiträgen sowie der im Vergleich zu den vorangegangenen Studien teilweise vermissten Konkretisierungen der relevanten Themen (insb. Befahrbarkeit Bushof, hindernisfreie Gestaltung) respektive deren nachvollziehbaren Erläuterungen, hat das Preisgericht entschieden, die Anzahl Preise und die Gesamtpreissumme zu reduzieren.

7 Schlussfolgerungen und Empfehlungen

Schlussfolgerungen

Die Entwurfsarbeit für den «Bahnhofplatz und Bushof» war geprägt von zwei Fragestellungen:

- Welcher Ausdruck soll der neue Bahnhofplatz im Zusammenspiel mit der Gestaltung der Bushöfe Nord und Süd erhalten, um als attraktiver, durchgrünter Stadtraum die Visitenkarte der Stadt darzustellen?
- Wie können die vielfältigen Mobilitätsbedürfnisse des Mobilitätshubs Dietikon störungsfrei, attraktiv und sicher abgewickelt werden?

Dem Projektwettbewerb vorausgegangen ist ein umfangreicher Planungsprozess, welcher sich bereits mit diesen Fragestellungen beschäftigt hat. Aus den vier Projektvorschlägen des städtebaulichen Studienauftrags wurden zwei Beiträge für Vertiefungsstudien ausgewählt, um die betrieblichen Anforderungen des Bushofs weiter zu untersuchen. Die beiden Ansätze aus den Vertiefungsstudien haben gezeigt, dass eine kompromisslose Umsetzung der Anforderungen hinsichtlich Betrieb und Hindernisfreiheit inklusive durchgehend hohen Haltekanten aufgrund der stadträumlichen Gegebenheiten nicht möglich ist.

Unter Abwägung der unterschiedlichen Interessen wurde dem Ansatz mit der Aufteilung des Bushofs auf die beiden Standorte Nord und Süd den Vorzug gegeben. Der alternative Ansatz hätte grossräumige Blockumfahrungen sowie die Beanspruchung von Strassenräumen und Landflächen erfordert, auf welchen heute kein Busbetrieb vorgesehen / möglich ist. Der gewählte Ansatz mit den beiden Bushöfen Nord und Süd ermöglicht es, die unterschiedlichen Anforderungen innerhalb des dafür vorgesehenen Perimeters abzustimmen, ohne das weitere Stadträume einbezogen werden müssen.

Den teilnehmenden Planungsteams ist es gelungen, trotz den anspruchsvollen Vorgaben, sehr spannende Lösungsvorschläge zu entwickeln, welche innerhalb des Preisgerichts zu einer angeregten und intensiven Diskussion geführt haben.

Das Ergebnis des Projektwettbewerbs hat aber bestätigt, dass die Erfüllung aller Anforderungen der Mobilitätsbedürfnisse, in einem räumlich begrenzten Stadtraum nicht kompromisslos umsetzbar ist. Keinem der Projekte ist es gelungen die Anforderungen an die sieben regulären Haltekanten und der zusätzlichen Ersatzhaltekante mit durchgängig hohen Haltekanten (22cm) inklusive der benötigten Längen für die An- und Wegfahrt der Busse zu erfüllen. Der dafür notwendige Platzbedarf ist im verfügbaren Stadtraum nicht vorhanden. Die Diskussionen im Rahmen der Beurteilung haben aber gezeigt, dass hinsichtlich Erfüllung der Anforderungen für den Busbetrieb (VBZ) und Behindertengleichstellung (BKZ) Optimierungspotenzial besteht. Dieses gilt es unter Abwägung der vorhandenen Rahmenbedingungen und weiteren Interessen in den nachfolgenden Projektphasen bestmöglich zu nutzen.

Das Preisgericht würdigt die unterschiedlichen Ansätze im Umgang mit der Wiederverwendung der Bauteile (Re-Use). Es stellte im Rahmen der Beurteilung jedoch fest, dass weder die Umnutzung des Velohauses noch die Weiterverwendung der heutigen Busdachkonstruktionen den gewünschten Mehrwert bringen. Eine weitere wichtige Erkenntnis war, dass der zurückhaltende Einsatz von Gestaltungs- und Möblierungselementen den unterschiedlichen Anforderungen an den Stadtraum besser zu entsprechen vermögen.

Für das grosse Engagement aller Planungsteams und ihre fundierten und sorgfältig ausgearbeiteten Beiträge, welche schliesslich gemeinsam zur Lösungsfindung der Aufgabenstellung beigetragen haben, bedankt sich das Preisgericht auch im Namen der Stadt Dietikon ganz herzlich.

Empfehlungen

Das Preisgericht empfiehlt der Stadt Dietikon einstimmig das Projekt Nr. 5 mit dem Kennwort «ARCHIPEL» zur Weiterbearbeitung und Ausführung.

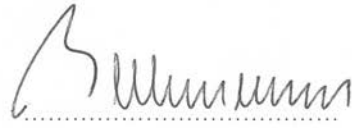
Das Projekt bietet eine vielversprechende Grundlage für die Projektentwicklung. Im Rahmen der nachfolgenden Projektierungsphasen sind folgende Aspekte zu beachten und zu überprüfen:

- Zugänglichkeit: Optimierung der Hindernisfreiheit und der Personenflüsse im öffentlichen Raum (Schwellen, Rampen, Führung Sehbehinderte, etc.)
- Busbetrieb: Optimierung der Bushaltekanten hinsichtlich Betrieb (An- und Wegfahrt) und Hindernisfreiheit.
- Bäume: Anordnung und Dichte der Bäume unter Berücksichtigung der Bus-Schleppkurven, Veranstaltungsflächen, Anlieferungsflächen, Feuerwehr-Stellflächen, Notzufahrten und Werkleitungen sowie Verzicht auf Bodenverdichtungen im Bereich der Bäume.
- Busdächer: Plausibilisierung des Korrosionsschutzes der Stützenfüsse im Bereich der Busdachkonstruktion.

8 Genehmigung

21. August 2023, das Preisgericht:

Roger Bachmann



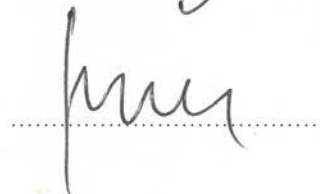
Anton Kiwic



Severin Lüthy



Jürg Senn (Vorsitz)



Beat Nipkow



Oscar Merlo



Bruno Patt



9 Projekte und Würdigungen

Mit der Unterzeichnung der Genehmigung wurden die beschlossene Rangfolge, die Festsetzung der Preissummen sowie die Schlussfolgerungen und Empfehlungen durch das Preisgericht gutgeheissen. Bei der anschliessenden Öffnung der verschlossenen und anonymisierten Verfassercurverts wurden die Projektverfasser*innen ermittelt. Auf den nachfolgenden Seiten sind die Beiträge der Planungsteams und deren Würdigungen durch das Preisgericht dokumentiert.

1. Rang & 1. Preis, Projekt Nr. 5 «ARCHIPEL»



2. Rang & 2. Preis, Projekt Nr. 6 «OASIS»



3. Rang & 3. Preis, Projekt Nr. 4 «FORUM DIETIKON»



ohne Rang, Projekt Nr. 7 «KLEINER FUCHS»



ohne Rang, Projekt Nr. 2 «GENIUS ARBORIS»



ohne Rang, Projekt Nr. 3 «ANDERE UMWELTEN»



ohne Rang, Projekt Nr. 1 «TABULA SCRIPTA»



9.1 Projekt Nr. 5 «ARCHIPEL»

1. Rang / 1. Preis

Architektur

Hosoya Schaefer Architects AG
Flüelastrasse 10
8048 Zürich

Markus Schaefer, Mélanie Jeannet, Valentin Ott, Martin Glen,
Madelaine Debaere, Emils Garancs, Pierre-Jean Holl, Juris Strangots

Verkehrsplanung

IBV Hüsler AG
Olgastrasse 4
8001 Zürich

Luca Urbani, Daniel Stäubli

Bauingenieurwesen - Tiefbau

Ingenieurbüro Heierli AG
Culmannstrasse 56
8006 Zürich

Gregor Tschirky

Baumanagement

Arcanus AG
Sonnenhof 3
8808 Pfäffikon

Reto von Allmen

Lichtgestaltung

LLAL AG
Am Wasser 55
8049 Zürich

Tobias Gsell, Marc Dietrich

Landschaftsarchitektur

BRYUM GmbH
Breisacherstrasse 89
4057 Basel

Michael Oser, Vera Steiner, Thierry Sebele, Daniel Wolf

Bauingenieurwesen

Conzett Bronzini Partner AG
Bahnhofstrasse 3
7000 Chur

Jürg Conzett, Josef Dora

Gebäudetechnik

Amstein + Walthert AG
Andreasstrasse 5
8050 Zürich

Patrik Schmid, Thomas Zbinden, Stephan Diethelm

Nachhaltigkeit

iccon AG
Andreasstrasse 5
8050 Zürich

Flavio Bearth, Vanessa Mantei

Modellfoto



Architektur & Freiraum

Das Projektteam sieht die Reichhaltigkeit der ortsbaulichen Situation als Chance für eine gestalterische Klärung, um den Bahnhofplatz in eine raumbildende, erfassbare Ordnung zu überführen, die das Areal als Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs und gleichzeitig als attraktiven Ort des Aufenthalts und der Begegnung aufwertet. Die bestehenden Bauten von Ueli Zbinden und das Platzmobiliar werden entfernt – eine neue Geschichte wird erzählt.

Das tragende Element bildet ein markantes, gestrecktes und in der Dichte variierendes Baumdach, das vom Zentrum zum Bahnhof reicht. Dieses Baumdach trennt die Businseln Nord und Süd räumlich klar und bindet das Bahnhofsgebäude unmittelbar an die fussläufige Beziehung von Osten nach Westen zum Marktplatz und dem Stadtzentrum an. Insgesamt entsteht über die räumlich wirksame Vegetationsstruktur und die Materialisierung allseitig eine gute Orientierung für die Reisenden zu den Businseln und in das Stadtzentrum. Auf Höhe der Kirchstrasse erfolgt eine angemessene Zäsur mit einer Querverbindung zur Kirche. In diesem Bereich bietet die befreite Platzfläche unter Bäumen Raum für multifunktionale Nutzungen. Die freie Form der Vegetationsallokation ermöglicht eine maximale Expansion des Bepflanzungsthemas in die Raumtiefe und kann sich den einschränkenden Bedingungen der Verkehrsflächen und unterirdischen Einbauten flexibel anpassen, ohne die Gesamtwirkung eines baumbestandenen Stadtplatzes zu beeinträchtigen. Der grosszügig wirkende Raum soll mit Stühlen parkartig belebt werden. Die Anordnung möglicher Nutzungen wird durch die Baumdichte gesteuert werden, wobei dichter bepflanzte Bereiche eher der Entschleunigung dienen. Unter dem Baumdach liegt ein durchgehend chaussierter Bereich, der sowohl als Bewegungs- wie auch als Aufenthaltsraum gedacht ist. Fixe Möblierungselemente sind nur auf den Businseln und beim Bahnhof in Form eines grösseren Trinkbrunnens vorgesehen.

Das Pendant zum Baumdach mit hochstämmigen Bäumen bilden die beiden mit Strauchvegetation begrünten Aufenthaltsflächen in den von einem umlaufenden Witterungsschutz begleiteten Businseln. Diese werden von eleganten, ringförmigen Dächern gefasst. Sie liegen auf einem Cortenstahlring und sind mit sich nach unten verjüngenden, schrägen Stützen abgestellt. Mit der nach aussen leicht aufgeklappten Untersicht entsteht eine einladende Geste nach aussen und eine klare räumliche Situation auf den Inseln selbst. Das Stadtklima erfährt aufgrund der Entsiegelung grosser Belagsflächen und dem hohen Anteil an langlebigen und schnellwüchsigen Bäumen eine wesentliche Verbesserung, das Meteorwasser kann grösstenteils vor Ort versickert bzw. verdunstet werden. Für die Busvorfahrten wird Betonbelag verwendet, Asphalt im Bereich der übrigen, hoch frequentierten Übergangsflächen.

Der Mut zur Reduktion überzeugt bei diesem Konzept. Der schlichte Ansatz mit einer geringen Anzahl an verschiedenen Elementen lässt im Zentrum von Dietikon einen grosszügigen und ruhigen Freiraum entstehen, der beinahe frei möbliert und bespielbar ist. Im Gegenzug markieren die Busdächer eine Inselwelt mit eigenem Charakter, welche durch die Dachform ausserordentlich einladend wirkt. Insgesamt handelt es sich um ein robustes, städtisches Gesamtkonzept, das dem Ort eine starke Identität verleiht und den Reisenden gute Orientierung ermöglicht. Der Bahnhofplatz wird zum Stadtplatz mit Aufenthaltsqualität, der auch für die lokale Bevölkerung Aneignungspotential aufweist und vergleichsweise wirtschaftlich umgesetzt werden kann. Insgesamt entsteht eine stimmige Situation, die für den Bahnhof und das Zentrum von Dietikon zweifellos eine Aufwertung bedeutet.

Mobilität

Die Gestaltung der Businseln hinsichtlich Anordnung der Haltekanten referenziert auf das Richtprojekt. Aufgrund der Haltestellenanordnung und der Platzverhältnisse ist die Machbarkeit von durchgehend hohen Haltekanten (22cm) nicht an allen Haltekantenstandorten möglich.

Der Standort für den Bahnersatzbus ist unmittelbar gegenüber dem Aufnahmegebäude vorgesehen. Die hohe Anlegekante mit 22cm Höhe könnte eine Stolperfalle sein. Das Risiko wird jedoch durch die geschickte Anordnung des Trinkbrunnens und die mittige Lage zwischen Perronaufgang und nördlichen Durchgang bei der Velostation, so dass die Fussverkehrsströme um die Anlegekante fließen, minimiert. Mit der Beschaffenheit der Oberflächen (Asphalt und chaussiert) wird der Fussverkehr zusätzlich geführt. Der markante Unterschied der Textur hilft auch der Führung von Sehbehinderten. Die geschickte Führung des Veloverkehrs über die Merkurstrasse zur Velostation und ergänzenden VAP im Süden und Osten entlastet den Bahnhofplatz von durchfahrendem Veloverkehr. Die beschriebenen Texturen veranlassen den trotzdem noch durchfahrenden Veloverkehr zu langsamer und rücksichtsvoller Fahrweise.

Tragwerk

Das Tragwerk der Bushofüberdachungen ist in statischer und ästhetischer Hinsicht sorgfältig gearbeitet worden. Die Anordnung und Formgebung der einzelnen, sich bedingenden Tragwerkselemente - kastenförmiger Ring und sich zum Fussende hin verjüngende Stützen in Stahl sowie gevoutete, strahlenförmig angeordnete Dachsparren in Holz - resultiert aus den statischen Begebenheiten. Da die Tragkonstruktion in sich schon stabil ist, müssen die Stützen nicht über breite Fundamente oder auf Pfähle abgestellte Bankette in den Untergrund eingespannt werden. Der wetterfeste Bau Stahl des Unter- sowie das Massivholz des Oberbaus schafft eine optimale Voraussetzung für eine entsprechend schöne Alterung mit Patina.

Situationsplan 1:500 (verkleinerte Darstellung)



Aufgrund der Exposition der Stahlkonstruktion in wetterfestem Stahl (Cortenstahl) ist dem Korrosionsschutz höchste Beachtung zu schenken: Stahlsorte, Deckschichtbildung bei den direkt und indirekt benetzten Stahloberflächen, Chloridbelastung infolge Einsatz von Streusalzen, Blechdickenzuschläge, Kontaktkorrosion mit andern Metallen. Insbesondere der Einsatz des wetterfesten Stahl bei den Stützenfüssen ist aufgrund der Verwendung von Streusalzen sehr kritisch zu hinterfragen.

Ob bei den Dachsparren aufgrund der Formbeständigkeit Massivholz eingesetzt werden soll, ist zu überprüfen. Allenfalls könnten auch blockverleimte ein- oder zweifachverleimte Massivhölzer (Kreuzholzträger) zur Anwendung kommen.

Situationsplan 1:250 (verkleinerte Darstellung | gedreht)

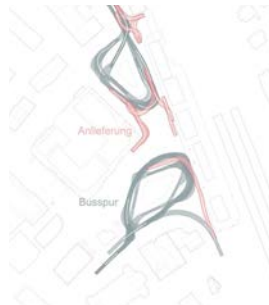




Visualisierung Bahnhofplatz



Retentionskonzept



Verkehrskonzept



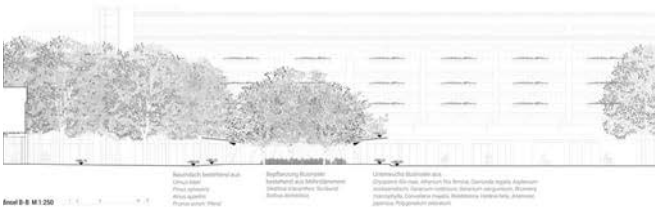
Fussverkehr



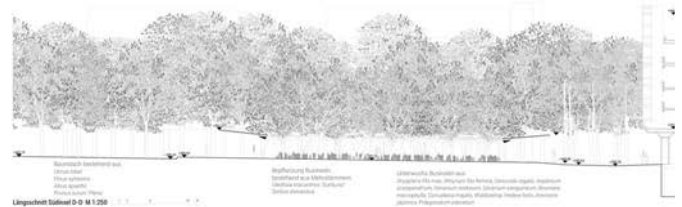
Ettappierung Phase 1



Ettappierung Phase 2



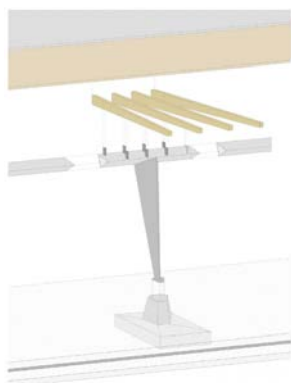
Schnitte Businseln Nord und Süd 1:250 (verkleinerte Darstellung)



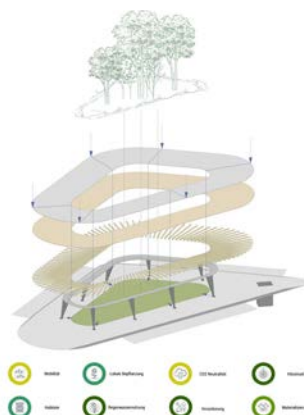
Längsschnitt Bahnhofplatz 1:250 (verkleinerte Darstellung)



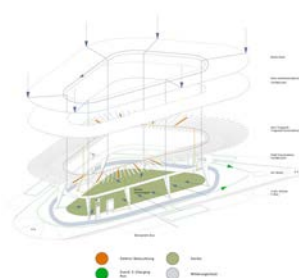
Visualisierung Businsel Süd



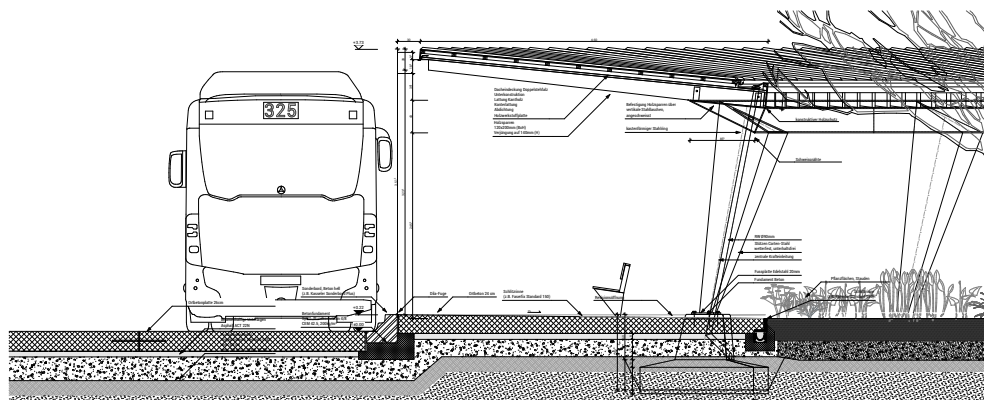
Konzept Tragwerk und Konstruktion



Nachhaltigkeitskonzept



Konzept Gebäudetechnik



Detaillschnitt 1:20 (verkleinerte Darstellung)

9.2 Projekt Nr. 6 «OASIS»

2. Rang / 2. Preis

Architektur

Gruppe für Architektur GmbH
Ankerstrasse 3
8004 Zürich

Detlef Schulz, Barbara Burren, Ilinca Manaila, Céline Berberat

Verkehrsplanung

Emch + Berger Verkehrsplanung AG
Schlösslistrasse 19
3008 Bern

Pietro Costanza, Guido Rindsfuser

Elektroplanung

IBG Engineering AG
Hintermühlenstrasse 4
8409 Winterthur
Mauro Canzian

Landschaftsarchitektur

Umland GmbH
Feldstrasse 133
8004 Zürich

Nicole Wiedersheim, Brigitte Nyffenegger, Tamaro Macedo

Bauingenieurwesen

Dr. Lüchinger + Meyer Bauingenieure AG
Limmatstrasse 275
8005 Zürich

Andreas Gianoli

Lichtplanung

fokusform GmbH
Grubenstrasse 19 / 207
8045 Zürich
David Weisser

Modellfoto



Architektur & Freiraum

Der Projektvorschlag «Oasis» knüpft an die bestehende Gestaltung an und interpretiert den Zentrums- und Bahnhofsbereich als urbanen Freiraum. Die Baumrabbatten verbinden eine Abfolge von drei mit Steinplatten ausgezeichneten Plätze: Den zum Aufnahmegebäude hin abgedrehten Bahnhofplatz, den neuen Zentrumsplatz auf Höhe Kirchstrasse sowie den bestehenden Marktplatz. Das Projektteam strukturiert den Raum mit gestalterischen Interventionen auf verschiedenen Ebenen. Dabei spielen die vorgefundenen Spuren von Ueli Zbinden eine tragende Rolle. Entsprechend finden einzelne Bauteile wieder eine Verwendung. Räumlich verbinden hochstämmige Baumpflanzungen unterschiedlicher Dichte den Bahnhof bis zum Marktplatz. Die beiden Businseln werden durch stark aufgefaltete, in der Untersicht verspiegelte Dächer gefasst. Deren Geometrie orientiert sich an der städtebaulichen Situation und schafft so eine klare räumliche Zuordnung. Die Businseln weisen im Innern begrünte Versickerungszonen mit dichten Baumbepflanzungen auf, die nicht für den Aufenthalt gedacht sind. Durch diese Insel- und Dachdisposition entsteht eine Einschnürung der Zugangssituation zum Bahnhof, auf die mit einer (gegenüber dem Richtprojekt) verschobenen Haupttreppe im Aufnahmegebäude reagiert werden muss.

Die Verkehrsflächen für den ÖV werden in Beton ausgeführt. Das übrige Bahnhofplatzareal wird mehrheitlich mit Asphalt versiegelt und verschiedenerorts mit darin eingelegten Platzfeldern als Intarsien versehen. Das auf das Bahnhofsgebäude ausgerichtete Belagsfeld trägt den Titel Bahnhofplatz, in der Verlängerung der Kirchstrasse entsteht der Zentrumsplatz mit einem Wasserbecken. Es folgt der bestehende Marktplatz, der mit dem gegenüberliegenden Kirchplatz in Beziehung steht. Die verwendeten Natursteinplatten in Granit setzen eine Materialverwendung fort, die teilweise im Bestand vorhanden ist. Aufgrund der Orientierung an den bestehenden Gestaltungselementen erfahren diese Plätze und die Anordnung der Bäume eine geometrisch-lineare Ausrichtung in Längsrichtung zwischen Bahnhof und Stadtzentrum. Diese strenge Ordnung wird durch das Einfügen von tiefer liegenden, parallel verlaufenden, bewachsenen und baumbestandenen Versickerungsbändern betont. Sie erschweren allerdings die Querbeziehungen und die Nutzungsmöglichkeiten. Die Ausrichtung der Geometrien sowie deren Abweichungen resp. Überlagerungen von Elementen führen zu einem gestalterisch etwas überladenen Ausdruck, der aufgrund des begrenzten Platzraumes nur eine bescheidene Qualitätssteigerung erzeugt. Kritisch beurteilt wird die Ausformulierung der beiden Busdächer. Die Jury sieht in der Verspiegelung der Untersicht kaum räumliche Qualitäten. Vielmehr wird befürchtet, dass dies zusammen mit den Busbewegungen zu Irritationen führen könnte. Die doppelte Stützenreihe schränkt den Raum für Möblierung und Bewegung deutlich ein. Die nicht-betretbare Inselmitte enthält eine poetische Komponente, wird jedoch aufgrund der eingeschränkten Freiflächen eher bedauert.

Insgesamt handelt es sich um einen sorgfältig ausgearbeiteten Vorschlag, der gestalterisch an der heutigen Situation anknüpft und somit die Geschichte des Ortes nachvollziehbar weiterschreibt. Er überzeugt in seinen Einzelteilen, zeigt interessante Ansätze zum Thema Schwammstadt und gleichzeitig eine klare urbane Haltung (ein Begriff, der während der Jurybesprechungen intensiv diskutiert wurde). Die dabei entstehenden Qualitäten liessen im Schlussvergleich hinsichtlich seiner etwas eingeschränkten Nutzungsflexibilität und der Ausgestaltung der Busdächer letztendlich doch einige Fragen offen.

Mobilität

Die Projektverfassenden haben die beiden Businseln des Richtprojekts konsequent weiterentwickelt. Trotz der Weiterentwicklung ist aufgrund der Haltestellenanordnung und der Platzverhältnisse die Machbarkeit von durchgehend hohen Haltekanten (22cm) nicht an allen Haltekantenstandorten möglich.

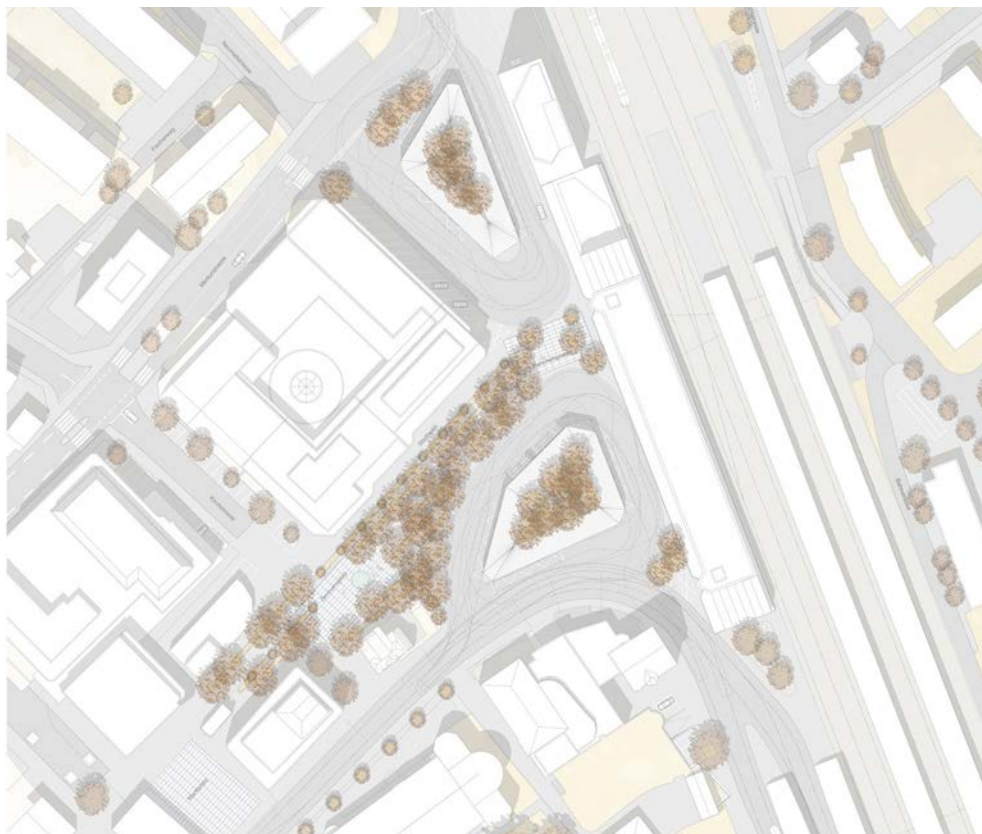
Für den Bahnersatzbus ist bei der «Haltestelleninsel Nord» an der Haltekante parallel zum Aufnahmegebäude eine zusätzliche Haltemöglichkeit im Sinne einer Fliessekante vorgesehen. Die Führung des Veloverkehrs, gemeinsam mit dem Fussverkehr, in Nord-Süd-Richtung entlang dem Aufnahmegebäude ist eng und könnte Konflikte schaffen.

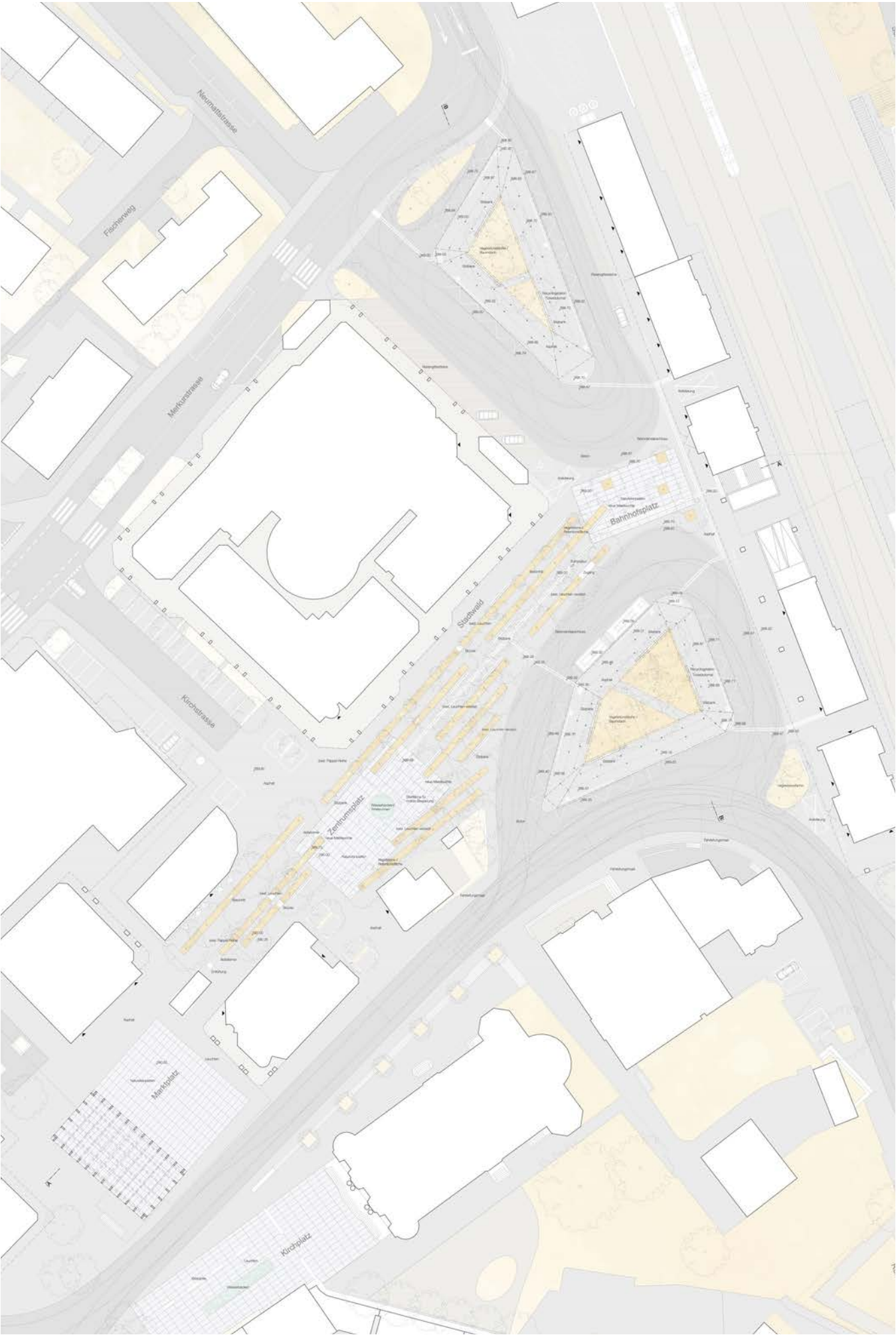
Tragwerk

Das allseitig verkleidete, mehrschichtig verkleidete Tragwerk mit seinen umlaufenden Längs- und in der gleichen Ebene eingefügten Querträgern in Stahl ist klar gefügt und in seiner Funktion beschrieben. Das Tragwerk manifestiert sich dabei nicht in seiner äusseren Form und ist «nur» Mittel zum Zweck. Die unter den beiden Längsträgern im regelmässigen Abstand gesetzten Stützen bewirken, dass diese, in Querrichtung gesehen, zueinander unregelmässig versetzt sind. Ob dies im alltäglichen Gebrauch des Busbetriebs tauglich ist, ist zu hinterfragen.

Die Dachknicke bei den Eckpunkten hätten vielleicht mit darunter gestellten, in Richtung der Knicke ausgerichteten Stützen das Potential gehabt, die Dachplatte als Faltwerk auszubilden, um das Tragwerk sichtbar machen zu können.

Situationsplan 1:500 (verkleinerte Darstellung)







Visualisierung Zentrumsplatz mit Blick zum Aufnahmegebäude



Oberflächen und Retention



Fussgänger und Velo



MIV / Anlieferung und Notzufahrt



Etapppierung Phase 1 - 3



Querschnitt Bahnhofplatz und Ansicht Bushöfe Nord und Süd 1:250 (verkleinerte Darstellung)



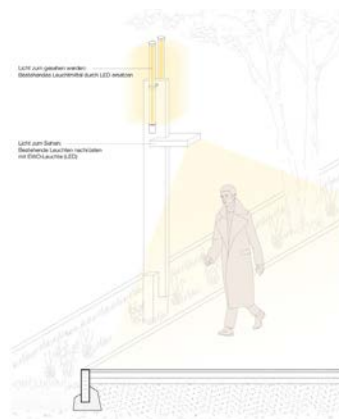
Längsschnitt Bahnhofplatz und Ansicht Bushof Süd 1:250 (verkleinerte Darstellung)



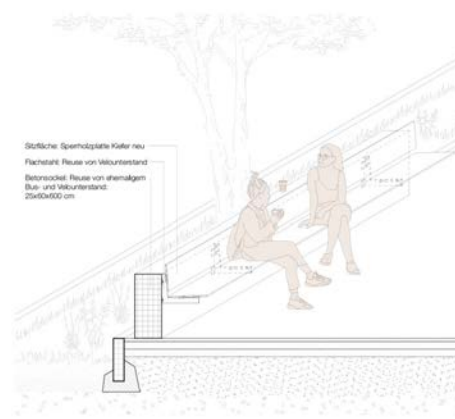
Visualisierung Businsel Süd



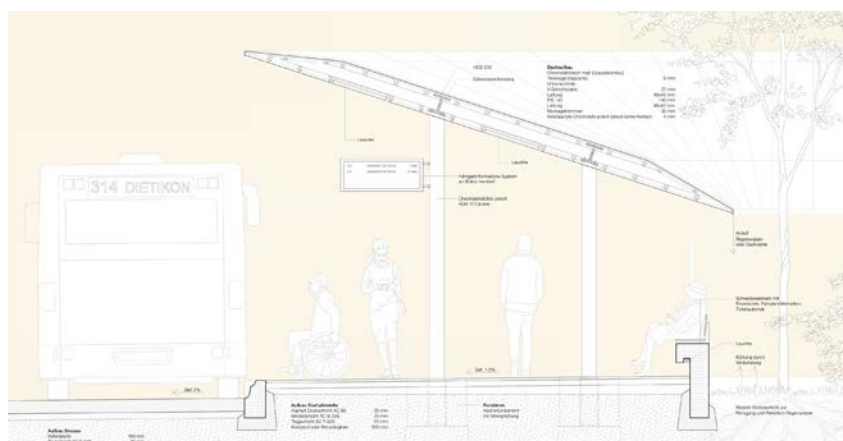
Betrieb und Unterhalt



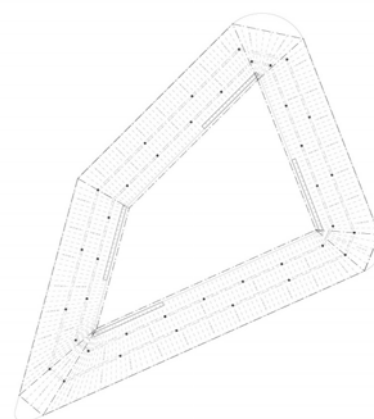
Beleuchtung



Möblierung / Wiederverwendung von Bauteilen



Detailschnitt 1:20 (verkleinerte Darstellung)



Konstruktion Dach Bushof Süd

9.3 Projekt Nr. 4 «FORUM DIETIKON»

3. Rang / 3. Preis

Architektur

ARGE Jann Erhard und Philipp Frisch
Eichbühlstrasse 12
8004 Zürich

Jann Erhard, Philipp Frisch

Verkehrsplanung

Guillaume Privat Ingénieur Mobilité

-

1007 Lausanne

Guillaume Privat

Lichtplanung

Lightsphere GmbH
Limmatstrasse 291
8005 Zürich

Melanie Heilgeist, Julia Hartmann

Landschaftsarchitektur

Bergland GmbH
Alte Landstrasse 17
8802 Zürich

Janina Berger

Bauingenieurwesen

co-struct AG
Förrlibuckstrasse 225
8005 Zürich

Fabrice Meylan, Sam Bouten, Enrico Pontello

Baumanagement

Hochbaumanagement RS2 AG
Hardturmstrasse 175
8005 Zürich

Ricardo Schmid, Thomas Heule

Modellfoto



Architektur & Freiraum

Im Projekt «Forum Dietikon» steht der Aspekt der Begegnung im Vordergrund. Die umgenutzte Velostation sowie der Sprechplatz in der Achse Kirchstrasse widerspiegeln den Wunsch, aus dem Zentrum mehr zu machen als bloss ein Durchgangs- oder ein einfacher Aufenthaltsort. Das Projektteam verfolgt über den Bahnhofplatz ein Gestaltungskonzept mit räumlich wirksamer, hochstämmiger, artenreicher Baumstruktur und einem prägenden Hartbelag aus Natursteinplatten. Partiiell sind die Baumpflanzungen in chaussierten Belagsbereichen angeordnet. Ausgehend vom Bahnhofsgebäude, eröffnet sich den Passanten eine grosszügige, linear auf das Gebäude ausgerichtete und baumbestandene Platzsituation. Ein grosser Natursteinbrunnen besetzt die Mitte und vermittelt zwischen den beiden Businseln. Diese sind im Innern der ringförmigen Busdächern mit Bäumen und Stauden üppig bepflanzt, dienen mit Sitzgelegenheiten als Warteorte und nehmen die Funktion als Versickerungsbereiche das Thema "Schwammstadt" wahr.

Die beiden in der Ansicht minimierten Dachringe umfassen auf niedriger Höhe die Bepflanzung der Businseln. Sie treten optisch zugunsten eines zusammenhängenden Stadtraums in den Hintergrund. Die Verkehrsbereiche des ÖV sind in Ortsbeton vorgesehen, wobei die Übergänge zu den Natursteinbelägen fließend und teils überlappend sind. Diese gestalterische Intervention zur Auflösung klarer Grenzen und formaler Fragestellungen, die visuell auch die fussläufigen Verbindungen etwas betont, hat seinen Reiz, wird aber in der technischen Umsetzung kritisch beurteilt. Der Wunsch nach einer materiell aufgelösten Trennung zwischen Aufenthaltsbereichen und Zirkulationsflächen für die Busse ist nachvollziehbar, stellt jedoch ein Sicherheits- und Unterhaltsrisiko dar. Auf dem Weg zum Stadtzentrum wird das bestehende Velohaus auf ideenreiche Art umstrukturiert und als lebendiges und durchwachsenes Forum der lokalen Bevölkerung zur Verfügung gestellt. Der relativ hohe Grad an Versiegelung wird hier mit der Wiederverwendung einer Natursteinpflasterung fortgesetzt. In der Verlängerung der Kirchstrasse wird der Platzbereich attraktiv in den Strassenbereich ausgeweitet und ein geometrisch gestaltetes Baumfeld in einer Chaussierung eingefügt. Diese Zone mit Forum und dem sogenannten "Sprechplatz" lässt am richtigen Ort eine aneigenbare Situation für die Stadtbevölkerung entstehen, wobei die räumliche Dichte aufgrund der beengten Gesamtsituation etwas hoch erscheint. Sitzgelegenheiten für Treffpunkte und Aufenthalt sind sinnvoll angeordnet.

Insgesamt handelt es sich um ein sorgfältig durchgearbeitetes Projekt, das in Bezug auf die tragenden Ideen überzeugt, hinsichtlich der Belagstrennungen und -überlagerungen, dem relativ hohen Anteil an versiegelten und aufwendigen Platzflächen jedoch eher kritisch beurteilt wird. In der Gesamtheit vermag es nicht vollends zu überzeugen.

Mobilität

Die Gestaltung der Businseln hinsichtlich Anordnung der Haltekanten referenziert auf das Richtprojekt. Aufgrund der Haltestellenanordnung und der Platzverhältnisse ist die Machbarkeit von durchgehend hohen Haltekanten (22cm) nicht an allen Haltekantenstandorten möglich.

Im Verkehrsschema sind an zwei Standorten, beim Aufnahmegebäude und beim «Hohes Haus Süd», die Anlegekanten für den Bahnersatzbus angegeben. In den Situationsplänen sind sie nicht dargestellt. Die Veloführung entlang den Bahnhofsgebäude verläuft durch den Fahrbereich der Busse, speziell in den Kurvenbereichen, was bei gegenseitiger Unachtsamkeit zu Behinderungen und Konflikten führen kann. Eine mögliche künftige Durchmesserlinie des Busses nutzt beim Bahnhofsvorplatz auch den Fahrstreifen für Velos. Mit der entsprechenden räumlichen Gestaltung und Anordnung der Bepflanzung wird der Fussverkehr geführt.

Tragwerk

Das mit zusammengeschweissten Stahlblechen gefügte als Hohlkastenträger wirkende Dach ist sorgfältig entworfen worden. Sämtliche aus den Einwirkungen resultierenden Biege-, Schub- und Torsionsbeanspruchungen können integral von diesem Element aufgenommen und weiter auf die entsprechend gesetzten und ausgerichteten Stützen abgetragen werden.

Durch grössere Auskragungen hätte dieses Tragwerksprinzip sicherlich noch mehr aufgeladen werden können. Die an der Dachunterseite abgehängten, polierten Edelstahlplatten verunklären die radikal einfache Dachkonstruktion.

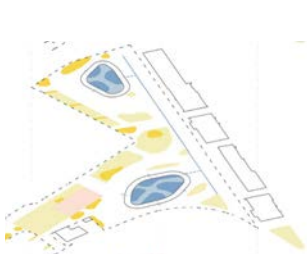
Situationsplan 1:500 (verkleinerte Darstellung)



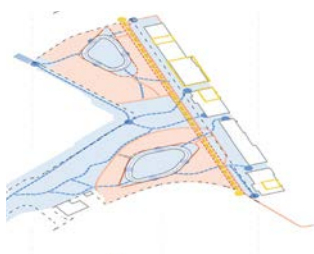




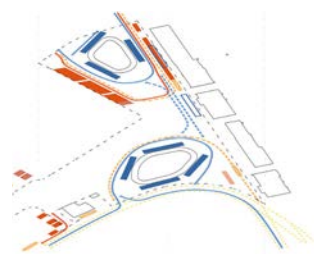
Visualisierung Grünachse mit ungenutztem Veloparkhaus zum Forum Dietikon



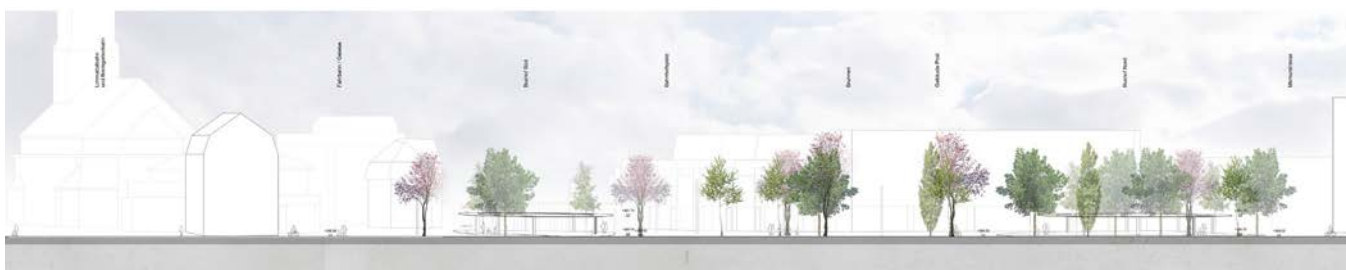
Retentionskonzept



Konzept Fuss und Velo



Konzept MIV und ÖV



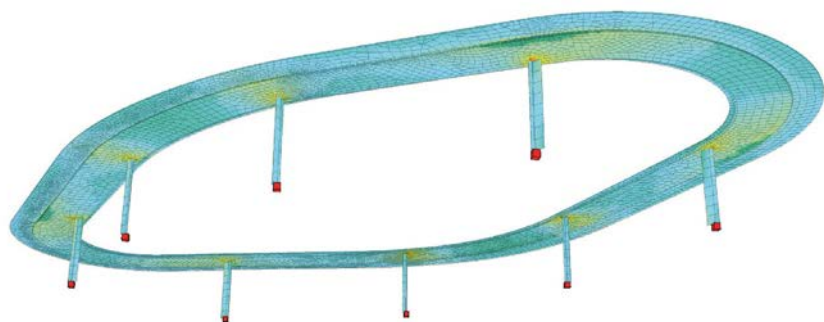
Querschnitt Bahnhofplatz und Ansicht Bushöfe Süd und Nord 1:250 (verkleinerte Darstellung)



Längsschnitt Bahnhofplatz und Ansicht Bushof Süd 1:250 (verkleinerte Darstellung)



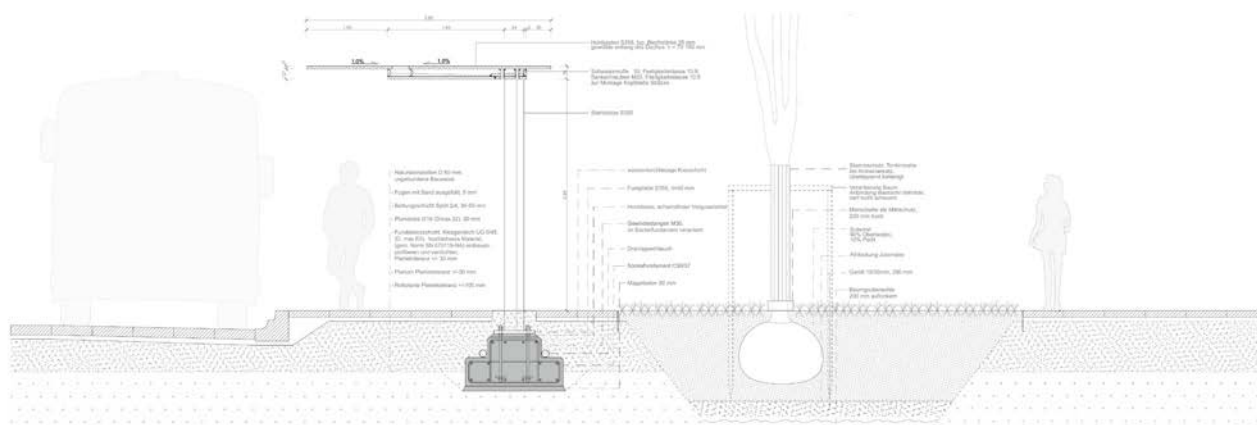
Visualisierung Bahnhofplatz mit schwebendem Dach der Businsel Süd



Konzept Tragwerk / Spannungsanalyse



Das auskragende Dach schwebt durch das Baumdach



9.4 Projekt Nr. 7 «KLEINER FUCHS»

ohne Rang

Architektur

Cometti Truffer Hodel Architekten
Rosenberghöhe 4a
6004 Luzern

Lukas Hodel, Stefan Bucher

Verkehrsplanung

Metron Verkehrsplanung AG
Stahlain 2
5201 Brugg

Lukas Fischer, Roman Schaffner

Landschaftsarchitektur

Uniola AG
Bergstrasse 50
8032 Zürich

Karol Kruk, Monika Schenk, Tim Hegewald

Bauingenieurwesen

Blessesh AG
Steghofweg 2
6005 Luzern

Philipp Hess

Modellfoto



Architektur & Freiraum

Das Projekt «Kleiner Fuchs» schlägt eine Raumabfolge mit drei Plätzen zwischen Zentrum und Bahnhof vor. Nach dem bestehenden Marktplatz ist auf Höhe Kirchgasse ein weiterer Platz mit Pavillon vorgesehen, während zwischen den beiden Businseln der eigentliche Bahnhofplatz aufgespannt wird. Der Vorschlag beabsichtigt, mit der Einführung einer parallel zu den Arkaden verlaufenden Lindenallee die Beziehung zwischen Bahnhofsgelände und Stadtzentrum zu stärken. Dieses Konzept der klaren Linienführung setzt sich im axialen Wegsystem fort und trennt die anderen Bereiche des Bahnhofplatzes in unterschiedlich geformte, baumbestandene Teilorte. Diese räumliche Aufteilung wird durch die unterschiedlichen Materialisierungen verstärkt. Vom Bahnhof her kommend, werden die Passanten von einem offenen Platz mit Plattenbelag und Wasserspiel empfangen. Er eröffnet den Blick auf die beiden Businseln, die mit amorph geformten Busdächern und üppigen Vegetationsstrukturen mit Versickerungsfunktion Aufenthaltsmöglichkeiten mit Sitzgelegenheiten bieten.

Die begrünten Dachformen sind ansprechend. Sie verleihen den Businseln zusammen mit der jeweiligen Grüngestaltung einen spielerischen Charme. Die Funktionalität der Dächer wird jedoch insbesondere hinsichtlich der Einstiegssituationen und dem geforderten Witterungsschutz kritisch beurteilt. Die hinterleuchtete Stützenverkleidungen aus Naturstein erscheinen insbesondere tagsüber überaus massiv und stehen im Widerspruch zur spielerischen Dachform. Der grosse konstruktive und materielle Aufwand mag nachts atmosphärisch wirksam sein, wird jedoch durch die zusätzlich notwendige funktionale Beleuchtung relativiert und erscheint damit unverhältnismässig.

Die Belagsflächen der Busbereiche sind in Beton vorgesehen. Diese visuelle Offenheit kontrastiert mit der Kleinteiligkeit der angedachten Platzabfolgen in Richtung Stadtzentrum. Neben dem asphaltierten Hauptweg unter den Linden finden sich beidseits chaussierte Platzflächen mit Vegetationsinseln und Sitzgelegenheiten. Ein Brunnen ziert diese Zone, bevor in der Verlängerung der Kirchstrasse ein weiterer Platz mit Plattenbelag folgt. Ein Pavillondach spendet zusätzlichen Schatten, ein Buvette könnte dort positioniert werden. Die weiterführende Verbindung zum Marktplatz setzt das Thema der Allee und freistehenden Bäumen fort. Die Massnahmen für die Hitzeminderung und das Meteorwassermanagement sind in weiten Teilen nachvollziehbar umgesetzt, erleiden aber vor dem Bahnhofgebäude durch die grosse, harte Freifläche eine widersprüchliche Bedeutung. Die unterschiedliche Gewichtung der Freiraumbereiche ist zwar nachvollziehbar, führt aber zu einer fragmentierten Gesamtwirkung, die mit den architektonischen Elementen allein nicht zusammengehalten werden kann. Das Freihalten des Bahnhofplatzes von Baumpflanzungen schafft Übersicht, aber auch eine Leere, in der das Wasserbecken etwas verloren und übermässig exponiert wirkt.

Das Projekt «Kleiner Fuchs» zeigt insbesondere bezüglich der raumorientierten Architektursprache interessante Möglichkeiten auf. Insgesamt ist der Entwurf mit den ikonischen, aber wenig funktionalen Busdächern, dem kleinteiligen Puzzle der gestalteten Freiräume mit freien Formen und der gewählten Materialvielfalt im Zusammenspiel mit der linearen Lindenallee jedoch zu wenig konsistent und vermittelt nicht den gewünschten Ausdruck des Bahnhofplatzes als klar fassbare Visitenkarte von Dietikon.

Mobilität

Die Gestaltung der Businseln hinsichtlich Anordnung der Haltekanten referenziert auf das Richtprojekt. Aufgrund der Haltestellenanordnung und der Platzverhältnisse ist die Machbarkeit von durchgehend hohen Haltekanten (22cm) nicht an allen Haltekantenstandorten möglich.

Die Lage der Bahnersatzhaltestelle ist nicht ersichtlich. Die Form der Haltestellenüberdachung ist unverständlich. Jeweils beim Ein- und Ausstieg ist sie eingezogen. Es besteht kein Witterungsschutz für ein- und aussteigende Fahrgäste. Die Führung des Veloverkehrs entlang dem Aufnahmegebäude und über den Fahrbereich der Busse kann zu Konflikten führen. Mit der Gestaltung und Anordnung der Bepflanzung wird die Führung des Fussverkehrs von Zentrum Dietikon zum Bahnhofplatz betont. Die Durchfahrt für eine künftige Durchmesserlinie über den Bahnhofplatz ist räumlich zwar gegeben, aber ohne eine klare Trennung zwischen Fahr- und Gehbereich.

Tragwerk

Die Bushofüberdachung, bei welcher das organisch frei geformte Tragwerk in Ortbeton errichtet wird, stellt ein einfach und kostengünstig zu erstellendes Objekt dar. Das Tragwerk mit seinem vorgespannten Dach und den Stützen, welche durch ihre spezifische Ausrichtung Zwängungen im Dach reduzieren, ist klar erläutert worden.

Das Negativ von Betonbauteilen stellt die Schalung dar, in welche der Beton gegossen wird. Die Schalung kann mit den heutigen, digitalen Fertigungsprozessen in unzählige Formen gebracht werden, was dem Betonbau zu vielfältigen Formgebungsmöglichkeiten verhilft, was aber nicht immer zu einem unbedingten Erfolg führen muss.

Situationsplan 1:500 (verkleinerte Darstellung)







Visualisierung Bahnhofplatz mit Businsel Süd



Konzept Regenwassermanagement / Hitzeminderung



Konzept Langsamverkehr



Nutzungskonzept



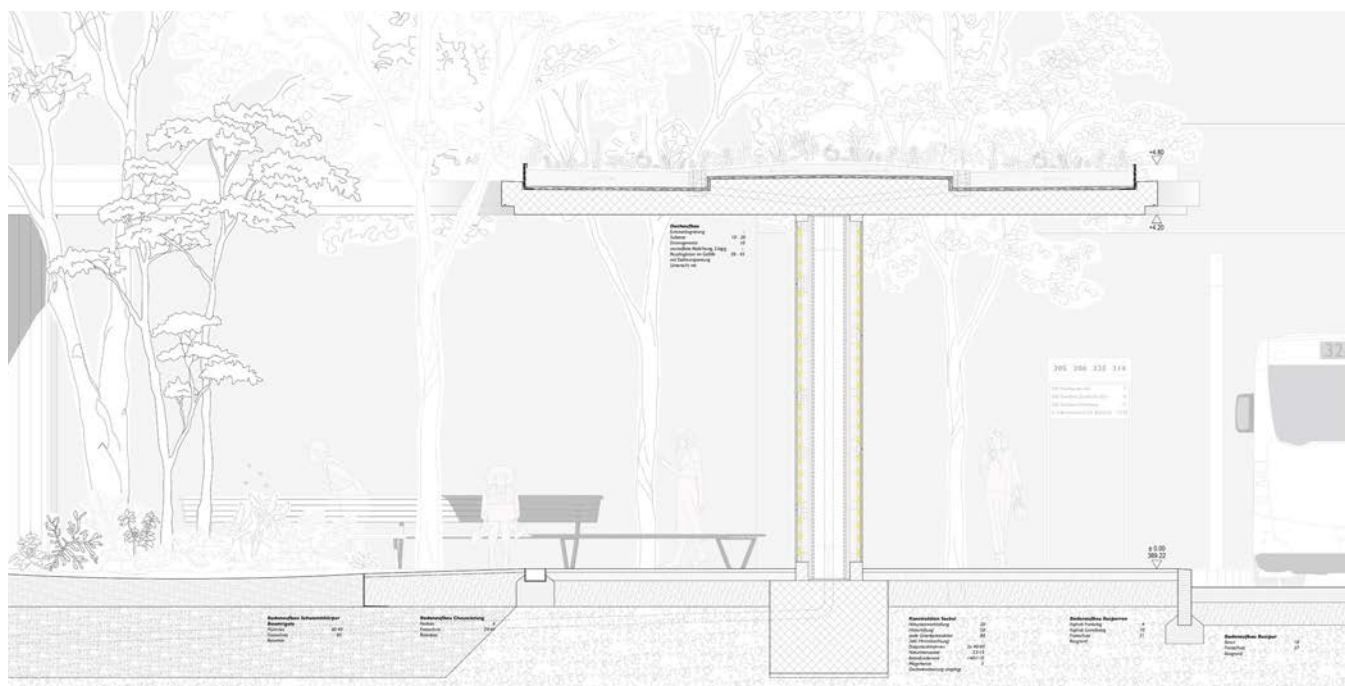
Querschnitt Bahnhofplatz und Businsel Süd 1:250 (verkleinerte Darstellung)



Längsschnitt Bahnhofplatz mit Ansicht Bushof Süd 1:250 (verkleinerte Darstellung)



Visualisierung Businsel Süd mit Blick Richtung Aufnahmegebäude



Detailschnitt 1:20 (verkleinerte Darstellung)

9.5 Projekt Nr. 2 «GENIUS ARBORIS»

ohne Rang

Architektur

Schmid Schärer Architekten ETH SIA
Sihlfeldstrasse 10
8003 Zürich
Patrik Schmid

Verkehrsplanung

Rombo GmbH
Geroldstrasse 31
8005 Zürich
Jordi Riegg, Sandro Gähler

Landschaftsarchitektur

Skala Landschaft Stadt Raum GmbH
Zentralstrasse 37
8003 Zürich
Samuel Eberli, Julie Holmok

Bauingenieurwesen

SEFORB s.à.r.l.
Florastrasse 42
8610 Uster
Alexandre Fauchère

Modellfoto



Architektur & Freiraum

Der Projektvorschlag «genius arboris» schlägt vor, den Gesamttraum des Zentrums mit wenigen Gestaltungsmaßnahmen neu zu definieren. Das Konzept orientiert sich an der landschaftlichen Umgebung von Dietikon: Waldinseln bilden räumliche Einheiten an der Peripherie. Im übertragenen Sinne werden diese Waldinseln nun mit ortstypischen Baumarten auf den Bahnhofplatz transferiert. Die Anordnung der chaussierten und partiell mit Strauchvegetation versehenen Inseln erfolgt so, dass die Passantenströme klar geleitet werden und gute Aufenthaltsmöglichkeiten mit Sitzgelegenheiten und Beleuchtungskandelabern entstehen. Die Vegetationsthematik mit den Inseln thematisch zugeordneten Baumarten, die den umgebenden Wald von Dietikon symbolisieren, ist ein interessanter Ansatz und trägt zusammen mit der Versickerungsfunktion der Inseln zu einer Verbesserung des Stadtklimas bei.

Alle Bereiche ausserhalb der Pflanzeninseln werden von Fassade zu Fassade und bis an den Perron der SBB mit einem fließenden Asphaltbelag versehen. Vom Bahnhofsgebäude herkommend, werden die Bahnreisenden von mehreren, etwas fragmentarisch verteilten Bauminselformen empfangen, die sich auch in die beiden Businseln hinein fortsetzen. Dort finden sich in der chaussierten Fläche mit Sitzgelegenheiten Versickerungsbereiche Meteorwasser. Die Verkehrsflächen für den ÖV sind in Beton vorgesehen. Richtung Stadtzentrum verdichten sich die in freier Anordnung positionierten Baumpflanzungen in der Verlängerung der Kirchstrasse auf dem so genannten Stadtplatz mit Brunnen. Weiterführend leitet die bestehende Pappelreihe zum Marktplatz.

Das stadträumliche Konzept mit den "Waldinseln" und den grossen, chaussierten und möblierten Flächen ist nachvollziehbar. Allerdings fragt sich, ob diese Inseln – die teilweise nur aus drei Bäumen bestehen – als solche tatsächlich wahrnehmbar sind, auch wenn sie mit breiten Stahlbändern eingefasst werden. Das Fehlen einer Hierarchie der Bewegungsräume und der Blickachsen hat Vor- und Nachteile. Der Gedanke der Entschleunigung konkurriert dabei mit der räumlichen Orientierung. Diesem Konzept beinahe etwas untergeordnet erscheinen die sieben identischen Wartehallen, die aus dem bestehenden Bushof rezipiert und jeder Haltekante zugeordnet sind. Die Wiederverwendung von Bauteilen des bestehenden Bushof wird sorgfältig dargelegt. Es entstehen gestalterisch ansprechende Wartehallen, die jedoch in ihrer geometrischen Anordnung auf den polygonalen Businseln etwas sperrig wirken und in ihrer Vielzahl ein wenig kohärentes Gesamtbild ergeben.

Insgesamt vermittelt der Vorschlag ortsbaulich ein etwas unklares Bild. Die städtebaulich heterogene Situation und die räumlich beschränkte Ausgangslage werden durch die punktuelle Anordnung der Inseln in ihrer Art weitergeschrieben. Wünschenswert wäre eine klarere Adressierung des Bahnhofplatzes als Visitenkarte von Dietikon mit einer stärkeren Priorisierung der Elemente. Zudem scheint der Versiegelungsanteil relativ hoch; die uniforme Weiterführung des städtischen Asphaltbelages trägt nicht zur Schärfung der Wahrnehmbarkeit des Ortes bei.

Mobilität

Die Gestaltung der Businseln hinsichtlich Anordnung der Haltekanten referenziert auf das Richtprojekt. Aufgrund der Haltestellenanordnung und der Platzverhältnisse ist die Machbarkeit von durchgehend hohen Haltekanten (22cm) nicht an allen Haltekantenstandorten möglich.

Die Anordnung der Bauminselformen im Bereich des Bahnhofplatzes ermöglicht die Verbindung für eine Durchmesserlinie, aber mit einem genügenden Abstand zum Aufnahmegebäude. Eine eigene Buskante für den Bahnersatz neben der «Haltestelleninsel Nord» ermöglicht einen schnellen Einsatz, blockiert jedoch den MIV sowie die Notzufahrt. Die Velorouten werden um den Bahnhof geführt. Beim Bahnhof teilen sich Fuss- und Veloverkehr die Flächen, welche durch die Gestaltung ein langsames Miteinander unterstützen.

Tragwerk

Die Wiederverwendung der Tragwerkelemente des Velohauses und des Busbahnhofs stellt bezüglich der Minimierung der grauen Energie und der damit verbundenen Treibhausgasemissionen einen wertvollen Beitrag dar.

Das Tragwerk des bestehenden Velohauses und Busbahnhofs ist einfach und klar gefügt. Beim Busbahnhof kräftigt das Dach symmetrisch auf zwei Seiten aus, wodurch nur aus exzentrisch auftretenden Einwirkungen, wie beispielsweise Schneesverwehungen, Einspannkräfte an den Stützenköpfen auftreten. Wie der Lastabtrag der in Längsrichtung zwei- und in Querrichtung einseitig auskragenden Dächer bewerkstelligt werden kann, wird nicht aufgezeigt. Ist der rückwärtige, an den beiden Stützen angefügte Längsträger genügend biege- und insbesondere torsionssteif? Wie erfolgt speziell bei der rechteckförmigen Stütze (Element E) die Einspannung des Längsträgers in diese?

Situationsplan 1:500 (verkleinerte Darstellung)







Visualisierung Stadtplatz



Vegetationskonzept



Waldinseln des Bahnhofplatzes



Etappierung Phase 1 - 3



Querschnitte Businseln Nord und Süd 1:250 (verkleinerte Darstellung)

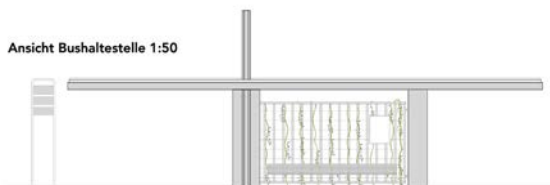


Querschnitt Waldinsel und Stadtplatz sowie Längsschnitt Stadt- bis Bahnhofplatz 1:250 (verkleinerte Darstellung)



Visualisierung Bahnhofplatz mit Businsel Süd

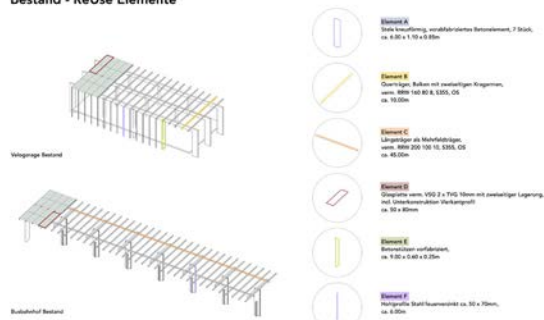
Ansicht Bushaltestelle 1:50



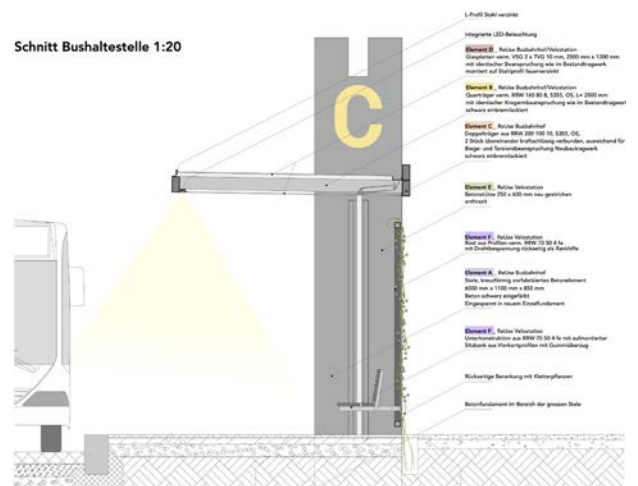
Grundriss Bushaltestelle 1:50



Bestand - ReUse Elemente



Schnitt Bushaltestelle 1:20



Axonomie Bushaltestelle



Detailschnitte 1:50 / 1:20 (verkleinerte Darstellung)

9.6 Projekt Nr. 3 «ANDERE UMWELTEN»

ohne Rang

Architektur

Stiefel & Compani Architects
Haidgasse 4/7 + 11
1200 Wien - AT

Hannes Stiefel, Manuel Gruber, Armin Maierhofer, Anna-Elina Pieber

Verkehrsplanung

con.sens Verkehrsplanung ZT GmbH
Kaiserstrasse 37/15
1070 Wien - AT

Michael Szeiler

Lichtgestaltung

Lichtfabrik HALOTECH
Ferdinand-Weyrer-Strasse 5
6020 Innsbruck - AT

Ernst Mitterndorfer

Brunnenplanung

Ortner Anlagen
Milchgasse 15
6075 Tulfes - AT

Harald Erhart

Landschaftsarchitektur

Land in Sicht
Engelsberggasse 4
1030 Wien - AT

Thomas Proksch

Bauingenieurwesen

Bollinger + Grohmann ZT GmbH
Franz-Josefs-Kai 31/1/4
1010 Wien - AT

Arne Hofmann, Nicolà Magrini, Anja Reiter

Kreislaufwirtschaft

romm forschen planen bauen
Löwengasse 47a/7
1030 Wien - AT

Thomas Romm

Weitere Spezialist*innen

Wien - AT

Christina Ehrmann, Cristopher Gruber, Franz Sam

Modellfoto



Architektur & Freiraum

Das Projekt «ANDERE UMWELTEN» sucht den radikalen Bruch mit der heutigen Situation im Zentrum Dietikon und schlägt eine raumgreifende, dreidimensionale Betonstruktur vor, die sich über den gesamten Perimeter und darüber hinaus ausdehnt. Wie der Titel verspricht, handelt es sich bei diesem Vorschlag um einen äusserst phantasievollen, ortsbaulich unüblich visionären Beitrag, der bei genauer Betrachtung viel Spannendes und Ideenreiches enthält, in seiner gedanklichen Tiefe und Frische anregt, letztendlich aber – im Licht der kritischen Beurteilung – dem hohen Anspruch entsprechend viele Widersprüche in sich trägt. Die Komplexität einer systemischen Betrachtungsweise von zukünftigem Stadtraum, landschaftlich-klimatischen Vernetzungsthemen und infrastrukturellen Anforderungen zeigt sich hier in einer Überlagerung der urbanen Platzebene mit einem darüber schwebenden Landschaftsgarten. Durch das ansatzweise Freispielen der urban ausgestalteten Platzebene und die Verlagerung des Stadtgartens mit einer Stützenkonstruktion und vorfabrizierten Betontrögen auf eine städtische Referenzhöhe, entsteht für die Passanten vom Bahnhofsgebäude herkommend eine spezifische Grosszügigkeit, jedoch auch eine eingeschränkte Orientierung, da die Gesamtheit der Konstruktionsteile und dazwischen gepflanzte Bäume eine entsprechende Dichte erzielen, die erst einmal entziffert werden muss.

Die teilweise begehbare Raumstruktur orientiert sich geometrisch grundsätzlich an den umliegenden Gebäuden, entfaltet jedoch insbesondere in der dritten Dimension eine starke Eigendynamik. Der überwiegende Teil der Struktur besteht aus U-förmigen Pflanztrögen, die mit schrägen Stützen abgestellt sind. Die beiden Businseln werden mit von der Primärstruktur abgehängten, umlaufenden Dächern signalisiert und sind innen chaussiert und mit Bäumen bestückt. Der Platzbelag fliesst mehrheitlich als Pflasterung mit offenen Fugen über die Stadtebene. Chaussierte Teilflächen werden darin integriert. Die Verkehrsflächen sind in Ortbeton ausgeführt. Unterirdisch sorgen Versickerungsanlagen für das Meteorwassermanagement. Die Platzfolgen bieten gut beschattete Aufenthaltsqualität verbunden mit einer verführerischen Raumatmosphäre.

Das sorgfältig ausgearbeitete Projekt polarisiert durch seinen radikalen Ansatz. Die Bilddarstellungen und die Vorstellung von einem Platz als dreidimensionalen Raum haben durchaus ihren Reiz und sind ein interessanter Beitrag zur Diskussion darüber, was öffentlicher Raum leisten soll und kann. Der ökologische Aspekt des Vorschlags wirkt vor dem Hintergrund des Erstellungsaufwandes und des Unterhalts für Struktur und Bepflanzung jedoch wenig plausibel. Die vielen Abstützungen zusammen mit den bestehenden und neu gepflanzten Bäumen stehen räumlicher Klarheit und damit auch der Orientierung im Wege. Ebenso wirkt sich die grossflächig harte Oberfläche kaum positiv auf die Ökobilanz des Projektes aus. Die abgehängten Busdächer wirken hinsichtlich des Aufwandes für die Betonstruktur formal und materiell fremd.

Insgesamt handelt es sich um ein urbanistisches Denk- und Gestaltungskonzept, das für Dietikon zweifellos eine prägende Visitenkarte darstellen würde. Das spezifische Raumgefühl kontrastiert mit der wenig nachhaltigen Idee, das Grün der Stadtebene zu entheben und dafür mit allem Aufwand eine künstliche Gartenebene in luftiger Höhe zu kreieren. Diese zweite Stadtebene sucht ortsbaulich einen bestimmten Vernetzungssinn als Anker. Dieser fehlt hier jedoch, weshalb das Projekt zum Objekt wird. Was bleibt ist mehr ein Bild, eine Vorstellung was sein könnte. Dieses Projekt wird als Manifest gewürdigt, dürfte aber mit der Realität kollidieren. Die Wirtschaftlichkeit und Unterhalt stehen, gemessen am ökologischen und politischen Gewinn für die Stadt, in einem sehr ungünstigen Verhältnis zueinander. Die Jury sieht für die Umsetzung einer solchen Idee im Zentrum von Dietikon keine Möglichkeit.

Mobilität

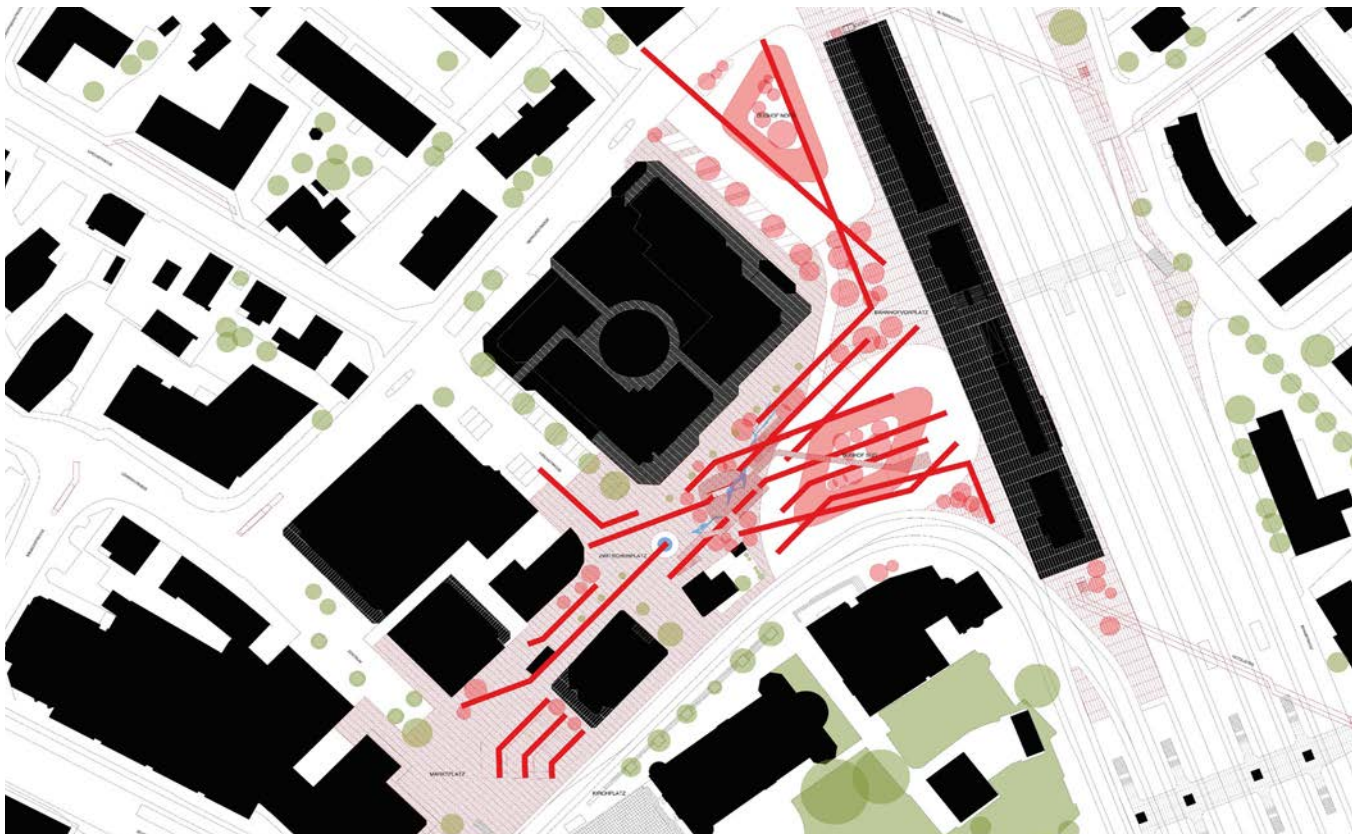
Die Gestaltung der Businseln hinsichtlich Anordnung der Haltekanten referenziert auf das Richtprojekt. Aufgrund der Haltestellenanordnung und der Platzverhältnisse ist die Machbarkeit von durchgehend hohen Haltekanten (22cm) nicht an allen Haltekantenstandorten möglich.

Beim «Hohen Haus Süd» sind sieben Parkplätze angeordnet, welche von Taxis, RBL-Shuttle und bei Bedarf von Bahnersatzbussen genutzt werden können. Für eine künftige mögliche Durchmesserlinie sind zwei getrennte einstreifige Fahrräume am Rand des Bahnhofvorplatzes ausgeschieden. Fuss- und Veloverkehr teilen sich gemeinsam den Bahnhofplatz. Die geschickte Anordnung der unterschiedlichen Beläge und Bepflanzung führt den Fussverkehr von Zentrum zum Bahnhofplatz.

Tragwerk

Inwieweit sich die weit gespannten, trogförmigen Träger wirtschaftlich vorfabrizieren, liefern und montieren lassen, ist fraglich. Wie soll die zumeist biegesteif erforderliche Fügung an den Stellen, wo diese sich kreuzen oder wo diese abknicken, in statischer und ästhetischer Hinsicht erfolgen? Wahrscheinlicher wäre eine aufwändig vor Ort geschalte und gegossene Struktur angezeigt. Die beiden Bushofdächer werden mit einem weiteren Tragwerkssystem von dem primären Trägersystem abgehängt, was unverständlich ist. Muss die Bushofüberdachung nicht aus dem präsenten Hauptsystem herausentwickelt werden? Der Einsatz von Recyclingbetongranulat und energiereduziertem Zement im Beton sowie die Wiederverwendung des in Relation zur vorgeschlagenen Konstruktion sicherlich nur marginal anfallenden Stahl- und Betonvolumens ist sicherlich löblich, wiegt aber den erforderlichen Ressourcenbedarf für die Erstellung des vorgeschlagenen Tragsystems bei weitem nicht auf. Der künftige Unterhalt der Konstruktion, dies auch unter Betrieb, stellt eine grosse Herausforderung beziehungsweise Hypothek dar.

Situationsplan 1:500 (verkleinerte Darstellung)



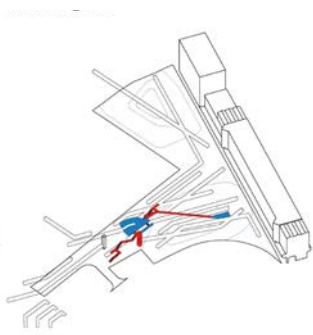




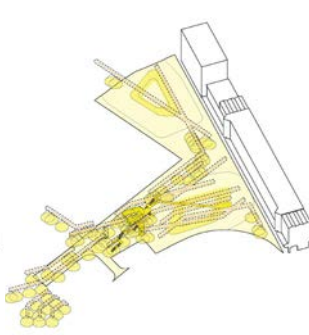
Visualisierung Bahnhofplatz mit Businsel Süd



Verkehrskonzept



Durchwegung Vegetationszone



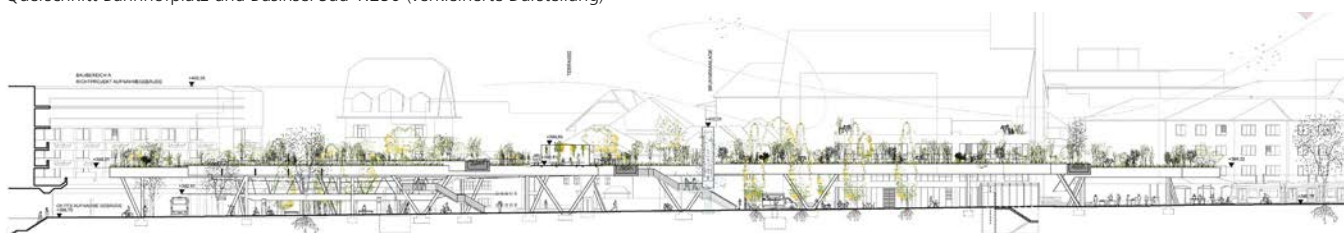
Beleuchtungskonzept



Platzsequenzen



Querschnitt Bahnhofplatz und Businsel Süd 1:250 (verkleinerte Darstellung)



Längsschnitt Bahnhofplatz 1:250 (verkleinerte Darstellung)



Visualisierung Zwitscherplatz mit Blick Richtung Businsel Süd



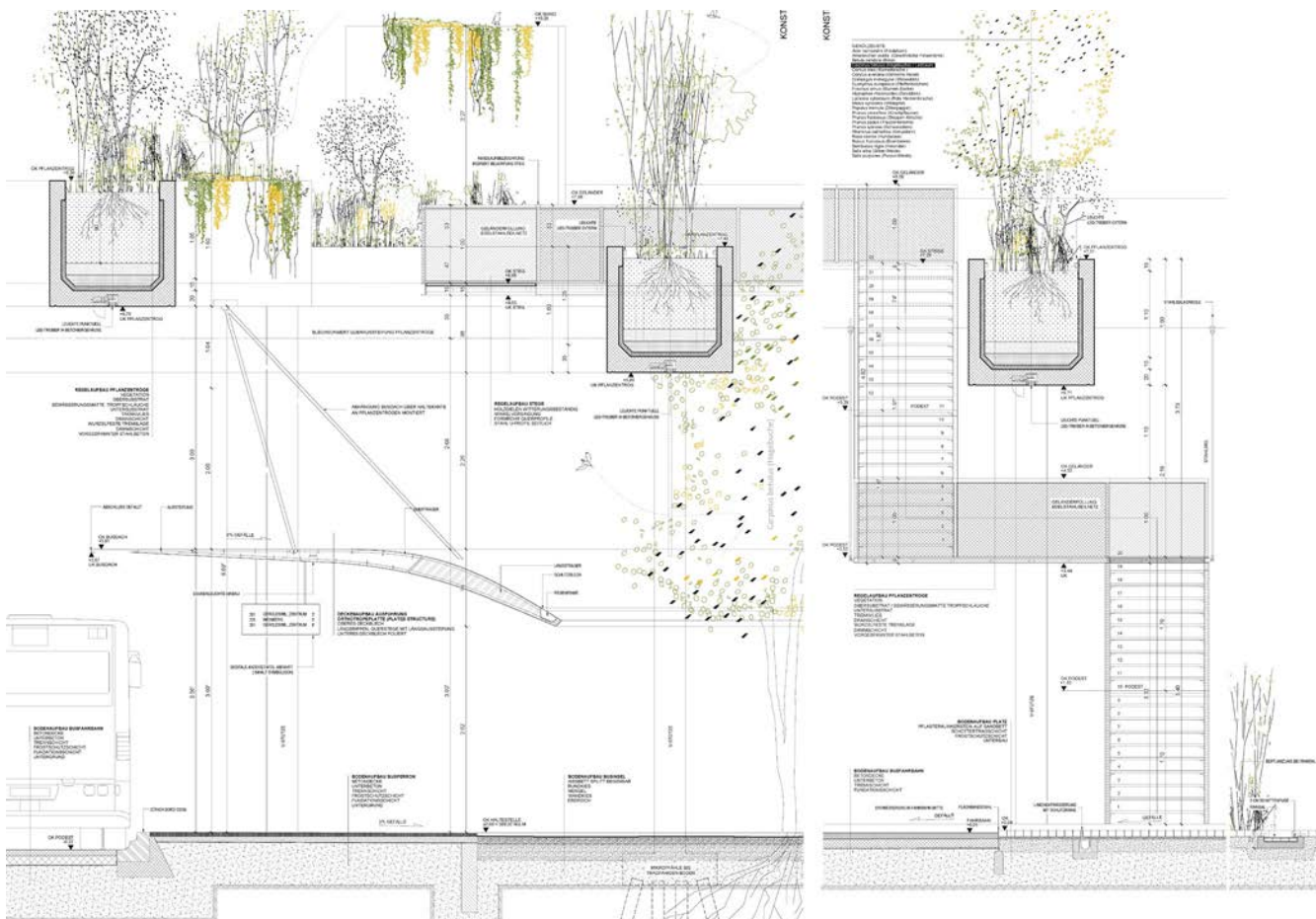
Visualisierung Terrasse und Zwitscherplatz



Visualisierung Weiningerstrasse Richtung Businsel Nord



Visualisierung Businsel Süd in Richtung Zwitscherplatz



Detaillschnitt 1:20 (verkleinerte Darstellung)

9.7 Projekt Nr. 1 «TABULA SCRIPTA»

ohne Rang

Architektur

ANA - Mitglied der Architekturgewerkschaft C/O
Seebahnstrasse 155
8003 Zürich

Lukas Fink, Tobias Fink

Verkehrsplanung

tribus Verkehrsplanung AG
Neugutstrasse 89
8600 Dübendorf

Ruedi Bütler, Stefan Oess, Marco Ammann

Lichtplanung

Reflexion AG
Hardturmstrasse 123
8005 Zürich

Martina Lehr, Thomas Mika

Landschaftsarchitektur

KLA Studio | KollektiveLand
Oldhill Street 2
N16 6LB London - UK

Martin Koenig

Bauingenieurwesen

PIRMIN JUNG Schweiz AG
Bahnhofstrasse 86
8500 Frauenfeld

Andreas Zweifel

Gebäudetechnik

Amstein + Walthert AG
Andreasstrasse 5
8050 Zürich

Patrik Schmid

Modellfoto



Architektur & Freiraum

Der Beitrag zeichnet sich durch die Haltung aus, die bestehende Geschichte des Bahnhofplatzes weiterzuschreiben und nutzbare Teile der heutigen Infrastruktur und bestehende Baumsubstanz für die Wiederverwendung aufzubereiten und teilweise in anderer Form in die Platzgestaltung zu integrieren. Ortsbaulich wird die Situation detailliert untersucht. Wesentlicher Grundzug des Ansatzes ist ein patchworkartiges Vorgehen, das sich auf den Inhalt und die gestalterische Umsetzung bezieht. Das vierteilige Konglomerat der Teile fügt sich zu einer komplexen und zusammenhängenden Raumstruktur, die in ihrer Expressivität Fragen zur Typologie des Bahnhofplatzes an sich, zur Orientierung, Adressbildung und Identität aufwirft. Der Bahnhofplatz als Visitenkarte von Dietikon scheint in der vorgeschlagenen Vielfalt seiner Teile wenig fassbar zu sein.

Vom Aufnahmegebäude herkommend, bildet ein Platzfeld einen Aufenthaltsbereich mit Baumgruppen und Sitzgelegenheiten, der die beiden Businseln voneinander trennt. Die Übergänge zwischen Bahn und Bus werden mit längsseitig auskragenden, begrünten Dächern und Bodenmarkierungen gekennzeichnet. Die offenen, polygonalen Dachformen auf den Businseln sind auf Grund der Busanordnungen funktional nachvollziehbar, in ihrer Ausformulierung jedoch wenig verständlich. Einerseits verweigert die massiv wirkende Konstruktion den Dialog zu den sehr konstruktiv gedachten Gestaltungselementen des Bestandes, andererseits sind die Bereiche der Auskragung mit dem Materialwechsel der Stütze und den partiellen Abspannungen konstruktiv wie auch stadträumlich irritierend.

Zum Stadtzentrum hin finden sich entsiegelte, chaussierte und von Bäumen bestandene Platzflächen, die von geometrischen Plattenbelägen durchsetzt sind. Das Velohaus von Ueli Zbinden wird in seiner Grundstruktur erhalten und zu einer Stadtpergola mit chaussiertem Belag umfunktioniert. Der erweiterte Platzbelag bildet in der Verlängerung der Kirchstrasse einen offenen Bereich mit Wasserspiel. Sitzgelegenheiten sind längs und quer in der Anlage verteilt. Verschiedene Vegetationsfelder mit Bäumen sind in die chaussierten Übergangsflächen eingefügt. Massnahmen für die Hitzeminderung sind gut umgesetzt.

Die Disposition der verschiedenen Elemente ist nachvollziehbar und der Gedanke des Rezyklierens von Bauten und Bauteilen grundsätzlich interessant. Im vorliegenden Fall können die wiederverwendeten Elemente jedoch zu wenig Kraft entfalten, um einer adäquaten Ankunftssituation am Bahnhof Dietikon gerecht zu werden. Die gleichzeitig angestrebte Kleinteiligkeit steht teilweise im Widerspruch zu den wichtigsten Bewegungsräumen. So behindert etwa der Baumhain und die Möblierung auf dem Vorplatz die zentrale Fussverbindung zwischen Zentrum und Bahnhof.

Insgesamt beinhaltet Konzept «Tabula Scripta» viele interessante Ideenansätze, die jedoch in ihrer Gesamtheit zu wenig schlüssig sind. Der Bahnhofplatz wird mit den unterschiedlichen, kleinteiligen Gestaltungselementen zu stark in Anspruch genommen und fragmentiert; der Ort als Drehscheibe des ÖV und Stadtplatz für die zirkulierenden Passanten und Treffpunkt für den Aufenthalt zu stark orchestriert. Der im Ansatz lobenswerte Gedanke der Wiederverwendung von Elementen kann in dieser Form nicht restlos überzeugen.

Mobilität

Die Gestaltung der Businseln hinsichtlich Anordnung der Haltekanten referenziert auf das Richtprojekt. Aufgrund der Haltestellenanordnung und der Platzverhältnisse ist die Machbarkeit von durchgehend hohen Haltekanten (22cm) nicht an allen Haltekantenstandorten möglich.

Die Verbindung der Nordinsel mit der Südinsel für eine allfällige Durchmesserlinie wird nahe an der Kante zum Aufnahmegebäude geführt, was eine beengte Situation schafft. Die Haltekante für den Bahnersatzbus sind gegenüber der «Haltestelleninsel Nord» mit den Kiss+Ride-Parkplätzen beim «Hohen Haus Süd» kombiniert. Bei Bedarf werden diese Parkplätze gesperrt. Die Fussverkehrsströme vom Zentrum her zum Aufnahmegebäude werden klar zum Vorplatz entlang von Aufenthaltsflächen geführt und über den Vorplatz zu den Perronzugängen gelenkt. Die Platzverhältnisse für den zwar auf einer eigenen Velospur geführten Veloverkehr entlang dem Aufnahmegebäude sind eng und können zu Konflikten mit dem Fussverkehr führen.

Tragwerk

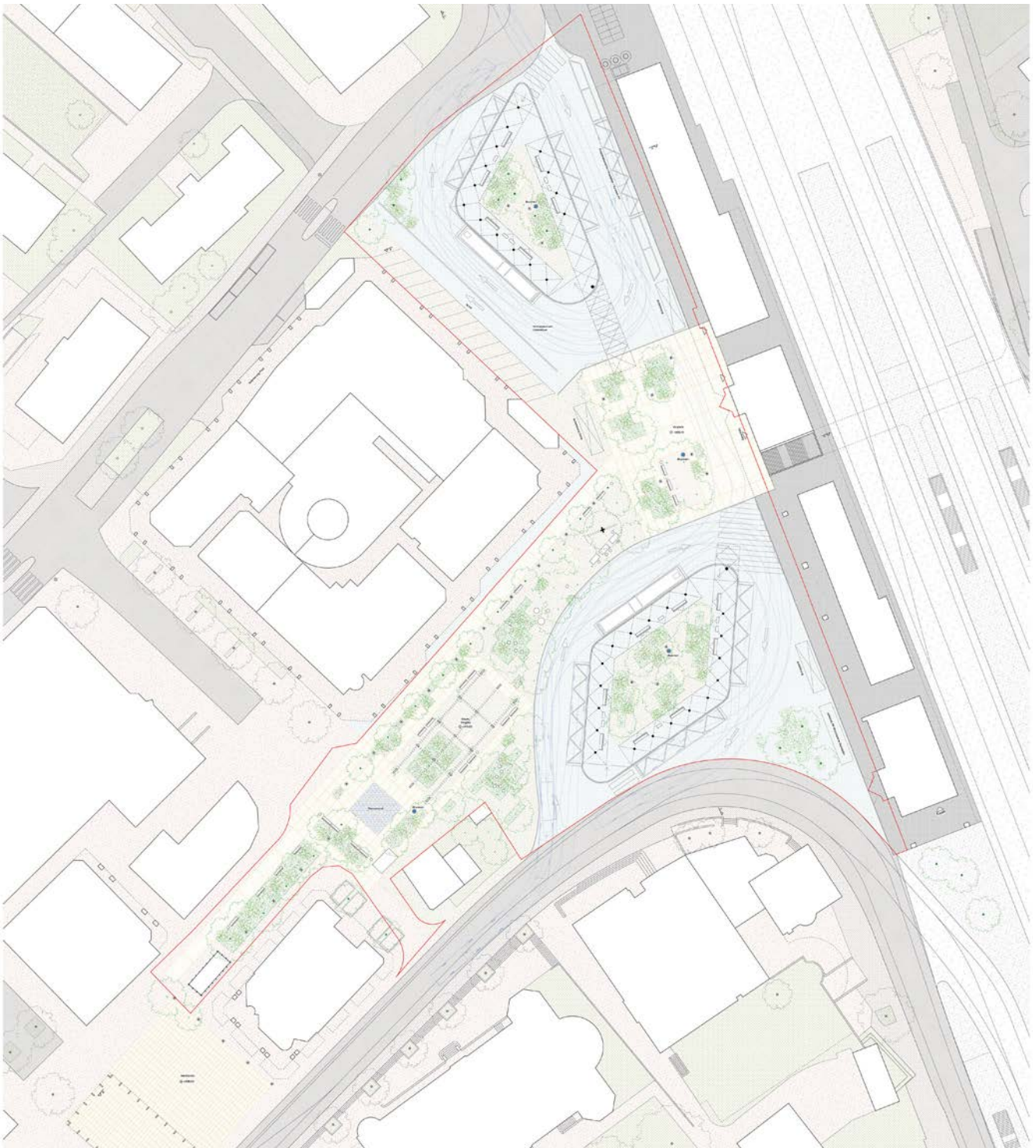
Das Tragwerk besteht laut Beschrieb aus einem Trägerrost in Brettschichtholz, welcher auf Stützen aufgelagert bzw. über Zugstangen abgehängt wird. Trägerroste stellen ein räumliches Stabtragwerk dar, welche die Lasten zweiachsig über grössere Spannweiten abzutragen vermögen. Ein flächiger Lastabtrag stellt sich nur bei annähernd quadratischem Grundraster ein. Sollen die Trägerscharen in einer Ebene verlaufen und aufwändige, also kostenintensive Stahlverbindungen für biegesteife Kreuzungspunkte vermieden werden, sind an den Kreuzungsstellen der Träger Ausklinkungen bis jeweils zur Querschnittsschwerachse vorzunehmen. Das bedeutet aber, dass die zur Bemessung der Tragfähig- und Gebrauchstauglichkeit erforderliche Querschnittshöhe bei Trägerrosten aus Holz verdoppelt werden muss, was wiederum zu einem unnötig hohen Holzverbrauch führt.

Situationsplan 1:500 (verkleinerte Darstellung)



Beim vorliegenden Tragwerk handelt es sich eher um additiv aneinandergereihte, stabförmig aufgelöste Pilzstützen, da jeder Kreuzungspunkt der diagonalen Rippen gestützt wird. Wie die Fügung an den besagten Kreuzungspunkten aber auch beim Stützenkopf und -fuss auf eine dem Holzbau adäquate Weise funktioniert, wird nicht aufgezeigt. Die Mischung der zwei Tragsysteme - massiver Trägerrost und partielle Aufhängung an Pylonen - wirkt befremdlich, zumal bei Hängesystemen das Dach das Potential besitzt, entsprechend schlank ausgebildet werden zu können. Zudem wirkt die stählerne, durch das dicke Dach durchgesteckte Stütze etwas karikiert.

Situationsplan 1:250 (verkleinerte Darstellung)





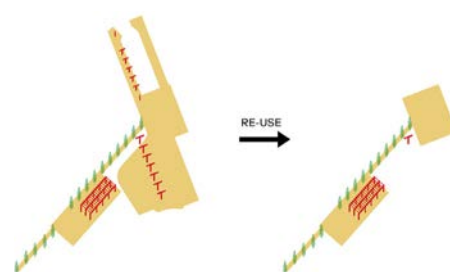
Visualisierung Pergola in Richtung Aufnahmegebäude mit ungenutztem Velohaus



Konzept Oberflächen



Verkehrskonzept



Konzept Re-Use



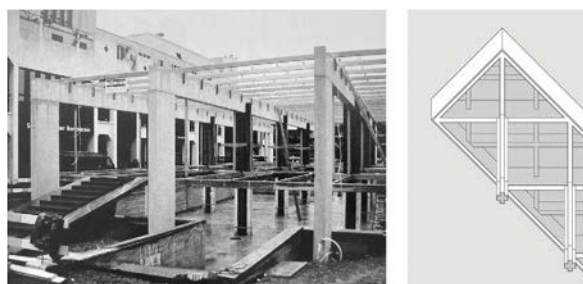
Querschnitt Bahnhofplatz mit Ansicht Businsel Nord und Süd 1:250 (verkleinerte Darstellung)



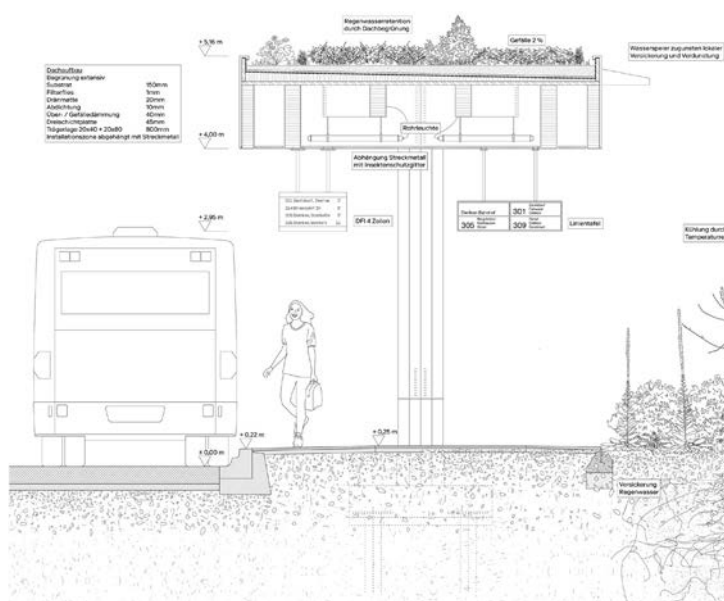
Längsschnitt Bahnhofplatz mit Ansicht Businsel Süd 1:250 (verkleinerte Darstellung)



Visualisierung Businsel Nord



Wiederverwendung Velohaus von Ueli Zbinden / Architektursprache



Detailschnitt 1:20 (verkleinerte Darstellung)



Visualisierung Bahnhofvorplatz zu Businsel Süd mit auskragendem Dach

