Grün Stadt Zürich

PROJEKTPERIMETER

Escher Wyss Gebiet, Zürich West:
zwischen Escher Wyss Platz, Hardturmstrasse, Förrlibuckstrasse, Duttweilerstrasse, Gleisanlagen und Hardbrücke.

PROJEKT – und IDEENPERIMETER

Escher Wyss Gebiet, Zürich West:
zwischen Escher Wyss Platz, Hardturmstrasse, Förrlibuckstrasse, Duttweilerstrasse, Gleisanlagen und Hardbrücke

PROJEKT- und IDEENPERIMATER sowie ERWEITERTE UMGEBUNG

Escher Wyss Gebiet, Zürich West:
zwischen Escher Wyss Platz, Hardturmstrasse, Förrlibuckstrasse, Duttweilerstrasse, Gleisanlagen und Hardbrücke

Gleisbogen Zürich West

Studienauftrag
Bericht des Preisgerichtes Januar 2003

Grün Stadt Zürich • Amt für Städtebau • Tiefbauamt der Stadt Zürich • Grundeigentümer/innen

Tiefbau- und Entsorgungsdepartement

Studienauftrag Gleisbogen Zürich West | Bericht des Preisgerichtes

Inhaltsverzeichnis

1 Information zum Verfahren 3
2 Studienauftrag/Aufgabe 6
3 Ablauf der Jurierung 12
4 Rangierung und Preiserteilung 14
5 Empfehlungen 15
6 Würdigung 16
7 Genehmigung Preisgericht 17
8 Projektverfasserinnen und –verfasser 2. Stufe 18
9 Projekte 22

Dank

Die Veranstalterin bedankt sich bei folgenden Grundeigentümern/-innen

für die Kostenbeteiligung am Studienauftrag:

Mutschler Immobilien AG

Grundeigentümer Planungsgebiet Maag-Areal Plus:

- **Coop Immobilien AG**
- **Maag Holding AG**
- **Welti Furrer Immobilien AG**

Sulzer Immobilien AG

Intershop Holding AG

Immobilien Bewirtschaftung der Stadt Zürich

Swisscom Immobilien AG

ewz Elektrizitätswerk der Stadt Zürich

Impressum

Herausgeber:
Grün Stadt Zürich

Inhalt und Redaktion:
Marcel Frey, Paul Bauer,
Regula Lüscher Gmür,
Manuel Peer, Mike Guyer,
André Schmid, Fritz Römer,
Reto Wild, Rainer Zulauf

Layout:
blink design Zürich,
Hanspeter Müller
GeoPrint-Shop Zürich

DTP und Druck:
GeoPrint-Shop
Geomatik + Vermessung
Stadt Zürich

Bezugsquelle:
Grün Stadt Zürich
Amtshaus II
Beatenplatz 1
8023 Zürich
info@gsz.stzh.ch
www.gruenstadtzuerich.ch

Auflage:
500

1 Information zum Verfahren

Veranstalterin

Die Stadt Zürich, vertreten durch Grün Stadt Zürich, unter Mitwirkung von Amt für Städtebau, Immobilien-Bewirtschaftung der Stadt Zürich, Tiefbauamt der Stadt Zürich sowie den Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern.

Anlass des Studienauftrages

Das Entwicklungskonzept Zürich West sieht die Schaffung von neuen, übergeordneten Freiräumen vor. Einer davon ist der so genannte Gleisbogen. Aktuelle Bauprojekte im Nahbereich des Gleisbogens und der Wunsch nach konkreten Aufwertungen seitens der Grundeigentümer/innen in Zürich West lösten die Durchführung eines qualitativen Verfahrens rund um das bogenförmige Industriegeleise aus. Die Stadt und die Grundeigentümer/innen haben nun im Rahmen des Studienauftrags mit Präqualifikation Lösungsvorschläge für die Gestaltung des Gleisbogens in Zürich West erhalten.

Grundlagen der Ausschreibung

Der Studienauftrag untersteht dem Gesetz über den Beitritt des Kantons Zürich zur Interkantonalen Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen und der Submissionsverordnung des Kantons Zürich.

Die SIA-Ordnung 142 (Ausgabe 1998) ist für den Studienauftrag verbindlich und gilt subsidiär zu den Vorschriften des öffentlichen Beschaffungswesens. Der Aufgabenbeschrieb wurde vom SIA geprüft.

Verfahrensablauf

Es wurde ein selektives Verfahren in zwei Stufen durchgeführt. Nach einem durchgeführten öffentlichen Präqualifikationsverfahren wurden 7 Fachpersonen bzw. Fachteams für die Weiterbearbeitung der 2. Stufe ausgewählt. Die federführenden Teilnehmer/innen sind:

- Mettler + Schmidt Landschaftsarchitektur, D-10999 Berlin
- Raderschall Landschaftsarchitekten AG, CH-8706 Meilen
- Rotzler Krebs Partner GmbH Landschaftsarchitekten BSLA, CH-8400 Winterthur
- Studio Paolo Bürgi, CH-6528 Camorino
- André Rey, Landschaftsarchitekt Ing.FH/SVU, CH-8004 Zürich
- Hager, Landschaftsarchitektur AG, CH-8032 Zürich
- Kuhn Truninger, Landschaftsarchitekten GmbH, CH-8004 Zürich

Termine

28.6.2002	Ausschreibung Präqualifikation
22.8.2002	Auswahl Fachpersonen bzw. Teams
12.11.2002	Zwischenbesprechung
20.12.2002	Abgabe der Projekte
30./31.1.2003	Jurierung
11.–21.3.2003	Ausstellung

Teilnahmeberechtigung

Zugelassen für die Präselektion waren Bewerbungen von Teams aus den Fachbereichen Landschaftsarchitektur, Ökologie/Biologie, Architektur/Städtebau, Ingenieurwesen, Verkehr sowie Kunst. Die Federführung hatte durch den Fachbereich Landschaftsarchitektur zu erfolgen.

Bewerber/innen von interdisziplinären Teams durften nur in einem Team teilnehmen.

Teilnahmeberechtigt aus dem Bereich Landschaftsarchitektur waren Fachpersonen, die eine abgeschlossene Ausbildung im Fach Landschaftsarchitektur nachweisen konnten oder als Autodidakten den Anforderungen des Berufsverbandes (Bund Schweizerischer Landschaftsarchitekten BSLA) entsprachen.

Alle Teilnehmenden müssen Wohn- oder Geschäftssitz in der Schweiz oder einem Vertragsstaat des GATT/WTO-Übereinkommens über das öffentliche Beschaffungswesen haben, soweit dieser Staat Gegenrecht gewährt.

Preissumme/Entschädigungen

Die 1. Stufe, Präqualifikation, wurde nicht entschädigt.

Für die 2. Stufe, Studienauftrag, stehen für feste Entschädigungen, Preise und Ankäufe insgesamt Fr. 80 000.– (inkl. MwSt) zur Verfügung. Jedes der 7 Teams erhält eine feste Entschädigung von 5000.– (inkl. MwSt).

Preisgericht/Jury

Preisrichterinnen und Preisrichter mit Stimmrecht

Martin Waser	Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements, Vorsitz
Paul Bauer	Leiter Planung und Bau, Grün Stadt Zürich
Regula Lüscher Gmür	Vizedirektorin Amt für Städtebau Zürich
Fritz Römer	Leiter Verkehrsbauten, Tiefbauamt der Stadt Zürich
Rolf Emmenegger	Intershop Holding AG, Grundeigentümer
Samuel Gartmann	Maag Holding AG, Grundeigentümer
Sylvie Mutschler	Mutschler Immobilien AG, Grundeigentümerin
Mike Guyer	Architekt, Zürich
Manuel Peer	Landschaftsarchitekt, Brugg
André Schmid	Landschaftsarchitekt, Zürich
Rainer Zulauf	Landschaftsarchitekt, Baden

Expertinnen und Experten ohne Stimmrecht

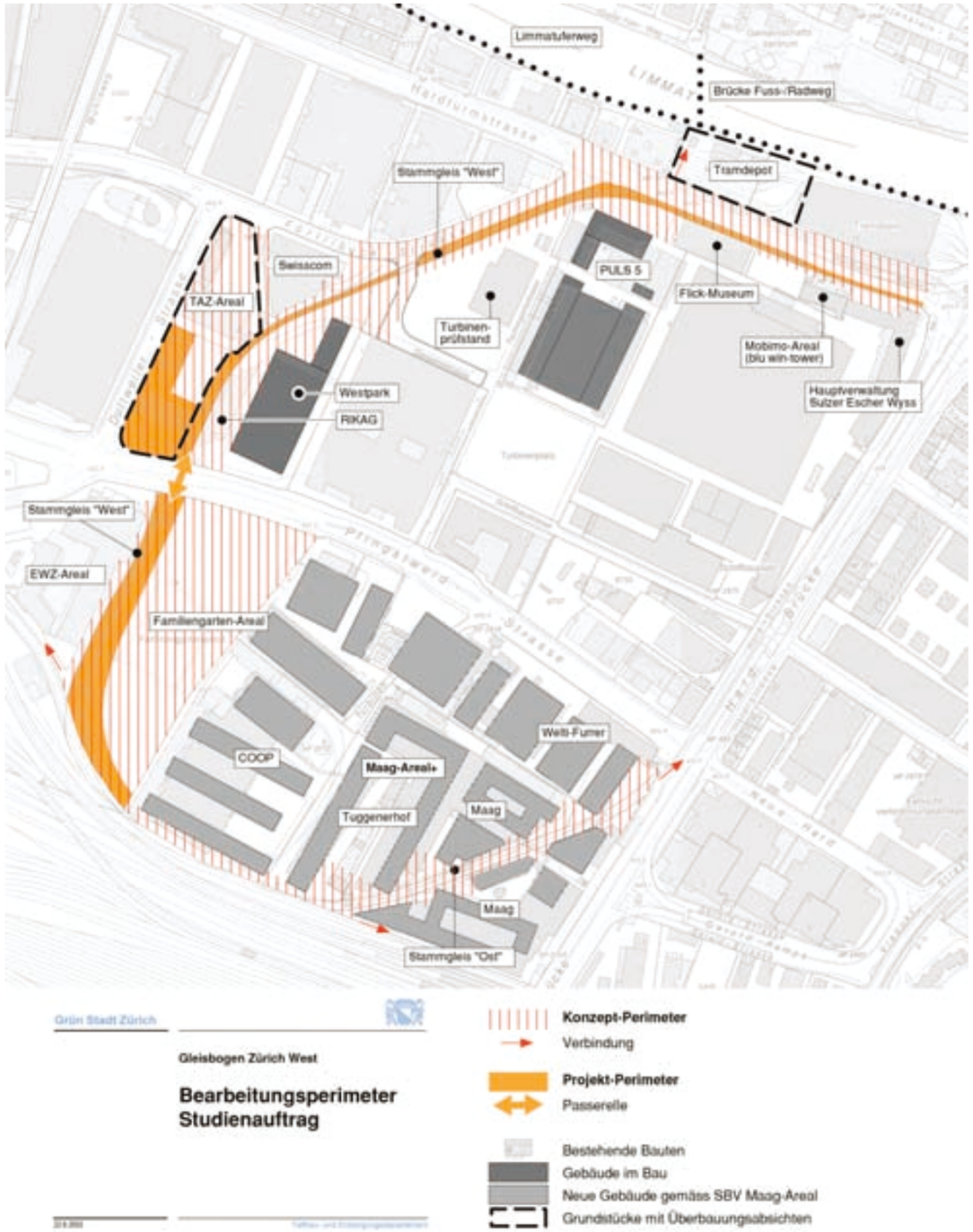
Nica Pola	Amt für Städtebau
Marcel Rüegg	SBB AG
Brigit Wehrli-Schindler	Fachstelle für Stadtentwicklung Zürich
Renato Weilenmann	Sulzer Immobilien AG, Grundeigentümer
Reto Wild	Suter von Känel Wild AG

Projektleitung, Organisation Vorprüfung und Sekretariat:

Marcel Frey	Grün Stadt Zürich
Reto Wild	Suter von Känel Wild AG

2 Studienauftrag/Aufgabe

Auszug aus dem Programm



Konzeptperimeter

Der Konzeptperimeter umfasst die an die Gleisparzelle angrenzenden Flächen auf den Baugrundstücken sowie die Förrlibuckstrasse und Hardturmstrasse mit Korridor zur Limmat sowie die Verbindungen beim EWZ-Areal und entlang dem SBB-Gleisfeld Richtung Bahnhof Hardbrücke. Für diesen Perimeter wurden ein Gestaltungskonzept und/oder Gestaltungsregeln erwartet.

Projektperimeter

Der Projektperimeter umfasst die Gleis-Grundstücke der Stadt sowie die angrenzenden Fuss- und Radwegflächen entlang der Förrlibuckstrasse und Hardturmstrasse und den Bereich des Überganges Pfingstweidstrasse. Ebenfalls dem Projektperimeter zugerechnet werden die ans Anschlussgleis angrenzenden Flächen entlang dem Familiengartenareal sowie für eine Zwischennutzung der südliche Teil des TAZ-Areals.

Innerhalb des Projektperimeters wurden Lösungen auf Stufe Vorprojekt erwartet.

Allgemeine Ziele

Zürich West ist eines der grossen Entwicklungsgebiete der Stadt Zürich. Es soll schrittweise aus dem Bestehenden heraus zu einem attraktiven Stadtteil umgeformt werden in einem gezielten und kontrollierten Transformationsprozess.

In der von der Stadt Zürich mit den Grundeigentümern/-innen durchgeführten kooperativen Planung wurden die Rahmenbedingungen für diesen Entwicklungsprozess definiert.

Ein wesentliches Element der Rahmenbedingungen bildet das Freiraumkonzept, in welchem neben anderen wichtigen Freiräumen ein bestehender Industriegleisverlauf als zukünftiger öffentlicher Freiraum definiert wurde. Die Erhaltung dieses speziellen Raumes und dessen Transformation infolge neuer Nutzungsansprüche entsprechen den städtebaulichen Prinzipien, welche für die gesamte Gebietsentwicklung definiert wurden.

Quer durch den rechtwinkligen Raster des Industriegebietes verlaufen die Spuren der früheren Industriegleise. Diese markante Störung der Orthogonalität ist an den angeschnittenen Baukörpern in Zürich West auffällig spürbar. Der bogenförmige Freiraum der ehemaligen Gleisanlagen soll als charakteristisches räumliches Element des Quartiers als Ganzes erhalten bleiben und – zu einem «identitätsstiftenden Raum» umgestaltet – die einzelnen Areale miteinander verbinden. Dabei soll sich die Gestaltung des Raumes am Prinzip «von Fassade zu Fassade» orientieren.

Der Gleisbogen ist so zu gestalten, dass er zu einem unverwechselbaren Ort im Quartier wird. Er soll sowohl den Bewohnern/-innen und Beschäftigten als auch den Besuchern/-innen des Quartiers als Aufenthaltsort, Verbindungsweg, etc. dienen. Weiter muss er die ökologische Vernetzung ermöglichen und ist wichtiger Teil des städtebaulichen Grundgerüstes.

Nutzungen

Die Nutzungen des Gleisbogens sind auf ein heterogenes Publikum und unterschiedliche Anspruchsgruppen auszurichten. Der hohe Anteil an Arbeitsplätzen und die Ansprüche der Anwohnerinnen und Anwohner sowie der öffentlichen Nutzungen sind zu gewichten und entsprechend zu berücksichtigen. Die sich mit der Zeit ändernden Nutzungsbedürfnisse erfordern eine angemessene Flexibilität der Freiraumgestaltung. Der Gleisbogen soll ein einmaliger Freiraum für das Quartier Zürich West werden.

Bezüglich der übergeordneten Quartierbedürfnisse sind die bestehenden Freiräume – wie der Limmatraum – und die geplanten Freiräume – wie der Turbinenplatz – zu berücksichtigen. Die allgemeine Benutzbarkeit des Freiraumes darf nicht durch spezielle, auf einzelne Gruppen oder Anlässe ausgerichtete Nutzungen eingeschränkt werden.

Ökologische Vernetzung

Der Gleisbogen zwischen Limmat und SBB-Gleisfeld ist im Richtplan als ökologische Vernetzung festgelegt. Die Durchgängigkeit (unter anderem auch die Querungen Hardturmstrasse und Pfingstweidstrasse) ist mit geeigneten Massnahmen zu erhöhen.

Fauna und Flora

Der Gleisbogen ist als wichtiger Vernetzungs- und Ausbreitungsraum für Tier- und Pflanzenarten zu verstehen. Die heutigen Gleisflächen und einige angrenzende Flächen sind im Inventar der Natur- und Landschaftsschutzobjekte enthalten. Es handelt sich um Pionierflächen und Lebensräume für Reptilien. Die inventarisierten Flächen sind entweder zu erhalten, wiederherzustellen oder es ist ein angemessener Ersatz zu schaffen.

Die Bepflanzung soll als Einheit für den Gleisbogen gedacht werden. Aus ökologischen Gründen ist höchstens ein lockerer Baumbestand erwünscht. Zumindest dürfen die trockenen, lichthungrigen Gleislebensräume nicht übermässig beschattet werden.

Fuss- und Radweg

Es ist eine übergeordnete Fuss- und Radwegverbindung (Mindestbreite 3.50 m) entlang dem Anschlussgleis zwischen der Hardturmstrasse und dem Gleisareal SBB vorzusehen. Zur Querung der Pfingstweidstrasse ist ein Vorschlag für eine Passerelle zu machen. Weiter sind die Verbindungen zum geplanten Limmatuferweg, entlang dem EWZ-Areal sowie dem SBB-Gleisfeld zum Bahnhof Hardbrücke aufzuzeigen. Es ist davon auszugehen, dass nur die heutigen, indirekten Fussgängerübergänge in der Hardturmstrasse vorhanden sind. Langfristig – nach dem Rückbau der Hardturmstrasse und der Abfahrtsrampen von der Hardbrücke – können allenfalls direkte Übergänge zwischen Gleisbogen und Limmat realisiert werden. Die Fussgängerverbindungen entlang des Gleisbogens sind auf das übergeordnete, bestehende resp. geplante Fusswegnetz auszurichten.

Sicherheitsanforderungen Gleisanlage

Der Freiraum Gleisbogen hat den Sicherheitsanforderungen an einen öffentlichen Freiraum zu genügen. Im Speziellen sei darauf hingewiesen, dass es sich beim Gleisbogen um eine Anlage im Nahbereich einer Eisenbahnanlage, teilweise sogar darauf, handelt. Es sind die folgenden sicherheitstechnischen Auflagen zu berücksichtigen bzw. einzuhalten:

Aus sicherheitstechnischer Sicht ist grundsätzlich eine Funktionstrennung zwischen dem Anschlussgleis und den Fuss-/Radwegen, Spielflächen usw. notwendig – ausser beim Stammgleis «West» ab der Pfingstweidstrasse. Beim Stammgleis «West» ab der Pfingstweidstrasse können die Sicherheitsanforderungen mit betrieblichen Massnahmen erfüllt werden (kurzfristige Sperrung, Sicherung Transport durch Begleitpersonal, terminierte Transporte, etc).

Tag und Nacht Qualitäten

Für die Beleuchtung der öffentlichen Räume ist ein übergeordnetes Konzept für das Sulzer Escher-Wyss-Areal vorhanden. Für den Gleisbogen ist ein eigenes Beleuchtungskonzept vorzuschlagen resp. das bestehende Konzept des Rahmenplanes zu ergänzen.

Dem Sicherheitsaspekt einer ausreichenden Beleuchtung ist zwingend Beachtung zu schenken. Insbesondere aus Sicht der Fussgängerinnen und Fussgänger soll eine gute Lesbarkeit der Quartierstruktur auch nachts ermöglicht werden. Ein übersichtliches und beleuchtetes Wegsystem sorgt für die notwendigen und sicheren Anbindungen (öffentlicher Verkehr).

Passerelle Pfingstweidstrasse

Da die Querung über die Pfingstweidstrasse aus Gründen der Verkehrskapazität nicht ebenerdig erfolgen darf, muss eine Passerelle angeboten werden.
Die Art und Lage der Abgänge (Treppen, Rampen, Lifte) von der Passerelle sind so zu wählen, dass sie die verschiedenen Funktionen bestmöglichst erfüllen können (u.a. Gleisbogen interne «Flanierverbindung», Verbindung zur Tramhaltestelle, ökologische Vernetzung, evtl. Schulweg, direkter Schulhaus-Anschluss auf der «oberen» Ebene).

Förrlibuckstrasse/Hardturmstrasse

Innerhalb des Konzeptperimeters ist ein Vorschlag für eine kurzfristige Umgestaltung des heutigen Radweges entlang dem Escher Wyss-Gebiet – unter Miteinbezug der Blaue-Zone-Parkplätze – zu einem kombinierten Fuss- und Radweg (minimale Breite 3.50 m, ideale Breite 4.50 m) zu machen.
Ebenfalls innerhalb des Konzeptperimeters sind zudem die funktionellen und gestalterischen Ansprüche an eine abklassierte Hardturmstrasse/Förrlibuckstrasse aus Sicht des Gleisbogens zu formulieren. Dabei ist von einem Verkehrsregime von 3 Spuren (Gegenrichtungsverkehr) auszugehen, wovon die mittlere Spur als Mehrzweckstreifen ausgebildet sein kann.

Etappierung

Der Gleisbogen muss in heute noch nicht definierbaren Etappen realisierbar sein. Im Gesamtkonzept ist die Etappierbarkeit nachzuweisen.
Die 1. Etappe (Projektperimeter) ist so zu konzipieren, dass sie eigenständig funktionstüchtig ist und gestalterisch eine Einheit bildet.

Umweltverträglichkeit/Ökologie

Für den Bau dürfen ausschliesslich auch im Rückbau und bei der Wiederverwertung umweltverträgliche Baustoffe verwendet werden. Die Grün- und Freiflächen sind generell nach den Grundsätzen einer naturnahen Pflege zu bewirtschaften. Diese richtet sich nach den natürlichen Kreisläufen der Stoffe und des Wassers. Es ist auf ein gutes Verhältnis zwischen unversiegelter und versiegelter Fläche zu achten.

Kosten

Auf ein angemessenes Preis-/Leistungsverhältnis mit niedrigen Erstellungs-, Betriebs- und Unterhaltskosten ist besonders zu achten.

Sponsoring

Es ist vorgesehen, einen Teil der Baukosten mit Sponsorenbeiträgen zu finanzieren. Es sind Gestaltungsvorschläge erwünscht, wie die Sponsoren im Gleisbogen erwähnt werden bzw. auftreten können.

3 Ablauf der Jurierung

Das Preisgericht tagte am 30. und 31. Januar 2003 im Saal des Personalrestaurants des Maag-Areals in Zürich West.

Nach einer individuellen Besichtigung der 7 Projekte wurde der Bericht zur Vorprüfung vorgestellt. Anschliessend an das Studium der Projekte durch die Mitglieder des Preisgerichtes wurde jedes Projekt eingehend erläutert. Das Preisgericht beschliesst aufgrund des Vorprüfungsberichtes und der Erläuterungsrunde:
Alle Projekte sind zur Beurteilung und Preiserteilung zuzulassen. Die Abweichungen bei der Vollständigkeit der abgegebenen Projektunterlagen sind als minimal zu betrachten. Alle Projekte weichen in einzelnen Punkten der Programmbestimmungen ab. Dies ist im Wesentlichen aber auf die ausserordentlich komplexe Aufgabenstellung zurückzuführen.

Das Preisgericht legt für die Beurteilung folgende Gewichtung der im Programm des Studienauftrages festgelegten Beurteilungskriterien fest:

2fach: Vorbildlich und zukunftsweisend (schlüssiges Gesamtkonzept, das in Etappen umsetzbar ist, überzeugender Projektvorschlag 1. Etappe).

1fach: Nutzungsgerecht und sozial (vielfältige und flexibel nutzbare Flächen).

1fach: Ökologisch und umweltgerecht (wertvoller Lebensraum und gute Vernetzung).

1fach: Gutes Preis-/Leistungsverhältnis.

1. Rundgang
In einem ersten Beurteilungsrundgang wurden aufgrund der Bewertung mittels gewichteten Beurteilungskriterien die folgenden 3 Projekte ausgeschieden:

- Nr. 2, Raderschall Landschaftsarchitekten AG
- Nr. 4, Studio Paolo Bürgi
- Nr. 5, André Rey, Landschaftsarchitekt Ing. FH/SVU

2. Rundgang
Von den verbleibenden 4 Arbeiten wurden im zweiten Beurteilungsrundgang folgende Projekte ausgeschieden:

- Nr. 1, Mettler + Schmidt Landschaftsarchitektur
- Nr. 7, Kuhn Truninger, Landschaftsarchitekten GmbH

In einem Kontrollrundgang wurden sämtliche Projekte vor der endgültigen Aufstellung der Rangreihenfolge einer Durchsicht unterzogen. Dabei beschloss das Preisgericht, die Projekte Nr. 1, Mettler + Schmidt Landschaftsarchitektur und Nr. 7, Kuhn Truninger, Landschaftsarchitekten GmbH zur Rangierung wieder aufzunehmen.

4 Rangierung und Preiserteilung

Für feste Entschädigungen, Preise und Ankäufe stehen insgesamt Fr. 80000.– (inkl. MwSt) zur Verfügung. Jedem beteiligten Team der 2. Stufe wird eine Entschädigung von Fr. 5000.– ausgerichtet. Das Preisgericht beschliesst einstimmig folgende Zuteilung der Preise und Ankäufe von total Fr. 45000.– :

1. Rang	Nr. 6	Hager Landschaftsarchitektur AG	1. Preis	Fr. 18000.–
2. Rang	Nr. 3	Rotzler Krebs Partner GmbH, Landschaftsarchitekten BSLA	2. Preis	Fr. 13000.–
3. Rang	Nr. 1	Mettler + Schmidt Landschaftsarchitektur	3. Preis	Fr. 8000.–
4. Rang	Nr. 7	Kuhn Truninger, Landschaftsarchitekten GmbH	4. Preis	Fr. 6000.–

5 Empfehlungen

Das Preisgericht empfiehlt der Stadt Zürich, das erstrangierte Projekt Nr. 6 von Hager Landschaftsarchitektur AG unter Beachtung der Empfehlungen und Kritik weiterbearbeiten zu lassen sowie bei den Grundeigentümern zur Weiterentwicklung und Ausführung zu empfehlen. Eine erste grosszügige Etappe mit Wegführung und Baumreihen soll dabei als Zeichen raschmöglichst an die Hand genommen werden. Folgende Punkte sind im Rahmen der Weiterbearbeitung des Siegerprojektes zu berücksichtigen:

- Irreführend und deshalb zu überprüfen bzw. zu verbessern sind die Wegführung und Wegmarken des Gleisweges mit rotem Belag im Bereich Pfingstweidstrasse und bei den Zu- und Abgängen der Passerelle.
- Die Passerelle ist in Bezug auf ihre Lage und Konstruktion sowie konzeptionell und gestalterisch zu überarbeiten.
- Die Anbindung des Gleisbogens an den Bahnhof Hardbrücke ist zwingend erforderlich und aufzuzeigen.
- Fraglich sind die Bepflanzungen im Bereich des Maag Areals. Eine allfällige Bepflanzung ist auf das Arealkonzept abzustimmen.
- In der Projektierungsphase gilt es allgemein die bahnseitigen Sicherheitsanforderungen zu berücksichtigen.
- Die Koordination der angrenzenden Areale von der Hardturm- bis Pfingstweidstrasse (Puls 5 und Westpark) sowie des Randbereichs des Familiengartenareals ist im Sinne des Baukastens und dem Konzept entsprechend abzustimmen und zu gewährleisten.

Mit der Wahl des erstrangierten Projektes entschied sich das Preisgericht für den Gleisbogen als eigenständiges Element, welches als wichtiger Eingriff auf seiner ganzen Länge setzbar ist. Das Konzept lässt eine intelligente Etappierung insbesondere der angrenzenden Flächen zu und zeigt anhand einer «Spielanleitung» deren Transformationsprozess auf. Damit erhält die Veranstalterin für die jahrelange Umsetzungsphase ein Handbuch als Koordinationsinstrument.

6 Würdigung

Das Preisgericht ist sich bewusst, dass die Aufgabe mit den zahlreichen, komplexen und einengenden Rahmenbedingungen sehr schwierig war. Dies reduzierte den Handlungsspielraum der Teilnehmerinnen und Teilnehmer stark und scheint sich in der geringen Teilnehmerzahl der 1. Stufe zur Präqualifikation auszudrücken. Generell haben die eingereichten Projekte ihre Stärken nicht auf der Projekt-, sondern auf der Strategieebene. Das Preisgericht würdigt die hohe Qualität der Arbeiten und bedankt sich bei den Teilnehmenden für die geleistete Arbeit.

Dank der unterschiedlichen Gestaltungsansätze der eingereichten Projekte konnten intensive und aufschlussreiche Diskussionen geführt werden.

Bedauerlicherweise wurde bei zwei Projekten auf die Kritik der Zwischenbesprechung zu wenig reagiert. Sie schieden im ersten Rundgang u.a. aufgrund der hohen Kosten aus.

Das Verfahren des Studienauftrages mit Präqualifikation und Zwischenbesprechung, gewählt wegen der sehr komplexen Aufgabenstellung, hat sich bewährt. Es erwies sich als gutes und taugliches Instrument.

Die Zusammenarbeit mit den Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern war dem Entwicklungsprozess sehr förderlich. Sie ist beispielhaft zu würdigen.

7 Genehmigung Preisgericht

Für das Preisgericht
Zürich, 31. Januar 2003

Der vorliegende Bericht wird von den Mitgliedern des Preisgerichts genehmigt:

Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements, Vorsitz

Martin Waser

Paul Bauer

Regula Lüscher Gmür

Fritz Römer

Rolf Emmenegger

Samuel Gartmann

Sylvie Mutschler

Mike Guyer

Manuel Peer

André Schmid

Rainer Zulauf

8 Projektverfasserinnen und –verfasser 2. Stufe

1. Rang, 1. Preis	**Projekt Nr. 6 «LA FILA»**
Landschaftsarchitektur:	Hager Landschaftsarchitektur AG Bergstrasse 85, 8032 Zürich Guido Hager, dipl. Landschaftsarchitekt BSLA Patrick Altermatt, dipl. Landschaftsarchitekt BSLA Sandro Balliana, dipl. Landschaftsarchitekt HTL
Mitarbeitende/Teammitglieder:	Steffi Mosebach, Felicitas Ehret
Architektur:	huggen_berger Architekten ETH/SIA Kalkbreitestrasse 33, 8003 Zürich Lukas Huggenberger, Adrian Berger, Sandra Sands
Ingenieurbau:	Ingenieurbüro Heierli AG Culmannstrasse 56, 8033 Zürich Alex Temperli
Statik:	Aerni & Aerni Ingenieure ETH/SIA Rotbuchstrasse 32, 8037 Zürich Markus Aerni
Lichtplanung:	Vogt und Partner Lichttechnische Ingenieure Pionierstrasse 12, 8400 Winterthur Christian Vogt, Brigitte Furrer
Kunst:	Beat Zoderer, Bildhauer Zollhausweg 45, 5430 Wettingen
Botanik:	Kathrin Urmi-König, Botanikerin Im Mattenacher 2, 8124 Maur
Visualisierung:	raumgleiter.gmbh Rüdigerstrasse 10, 8045 Zürich Christoph Altermatt, Martin A. Meier

2. Rang, 2. Preis	**Projekt Nr. 3 Team Rotzler Krebs**
Landschaftsarchitektur:	Rotzler Krebs Partner GmbH Landschaftsarchitekten BSLA Lagerplatz 21, 8400 Winterthur Matthias Krebs, Landschaftsarchitekt BSLA Stefan Rotzler Landschaftsarchitekt BSLA
Mitarbeitende/Teammitglieder:	Alexander Heinrich, Simon Schweizer, Mats Rosenmayr
Architektur Städtebau:	EM2N Architekten ETH/SIA Selnaustrasse 52, 8001 Zürich Mathias Müller, Daniel Niggli, Bernd Druffel
Verkehrs- und Tiebauingenieure:	Ingenieurbüro Eichenberger AG Sumatrastrasse 22, 8023 Zürich Rudolf Heim, René Blättler
Lichtplanung:	Lichtkonzepte Priska Meier Hofstrasse 1, 8032 Zürich Priska Meier
Naturschutz Stadtökologie:	Stefan Ineichen, Naturschutz & Stadtökologie Hallwylstrasse 29, 8003 Zürich Stefan Ineichen

3. Rang, 3. Preis

	Projekt Nr. 1 «CE – Gleis»
Landschaftsarchitektur:	Mettler + Schmidt Landschaftsarchitektur Oberwattstrasse 7, 9200 Gossau Oranienstrasse 24, D-10999 Berlin Rita Mettler, dipl. Landschaftsarchitektin HTL Birgit Schmidt, Dipl. Ing. Landschaftsarchitektin
Mitarbeitende/Teammitglieder:	Jennifer Reifenberg, Katrin Krebs, Dan Ly
Landschaftsarchitektur:	Engeler Freiraumplanung AG Tonhallestrasse 42, 9500 Wil Walter Engeler, Jürg Turnheer, Anke Reinhardt
Ökologie/Biologie:	Barandun Ökologische Beratung Federerstrasse 28, 9008 St. Gallen Dr. Jonas Barandun
Architektur/Städtebau:	Schrölkamp Architektur Stavenhagener Str. 22, D-12 359 Berlin Michael Schrölkamp
Ingenieurwesen/Verkehr:	Moggi Ingenieure AG Birkenstrasse 12, 9101 Herisau Elias Zürcher, Urs Kast
Kunst:	Maja Weyermann Knaackstrasse 80, D-10435 Berlin Quellenrain 27, 3063 Ittingen bei Bern

4. Rang, 4. Preis

	Projekt Nr. 7 Team Kuhn Truninger
Landschaftsarchitektur:	Kuhn Truninger Landschaftsarchitekten GmbH Ankerstrasse 3, 8004 Zürich Richard Truninger, dipl. Landschaftsarchitekt HTL Stephan Kuhn, dipl. Landschaftsarchitekt HTL
Mitarbeitende/Teammitglieder:	Thomas Kolb, Martina Voser
Architektur:	blue architects Wasserwerkstrasse 129, 8037 Zürich

Teilnehmer/innen ohne Ränge und Preise

Projekt Nr. 2	**Team Raderschall**
Landschaftsarchitektur:	Raderschall Landschaftsarchitekten AG Burgstrasse 69, 8706 Meilen Roland Raderschall, Prof. Dipl. Ing. LA BSLA SIA Sibylle Aubort Raderschall, Landschaftsarchitektin HTL BSLA SWB
Mitarbeitende/Teammitglieder:	Fabian Schaerer
Konstruktiver Ingenieurbau:	Dr. Lüchinger + Meyer Bauingenieure AG Hofackerstrasse 13, 8032 Zürich Daniel Meyer, Urs Marty, Gilbert Andrey
Raum Verkehr Umwelt:	Ernst Basler und Partner Mühlebachstrasse 11, 8032 Zürich Wilhelm Natrup

Projekt Nr. 4	**Team Bürgi**
Landschaftsarchitektur:	STUDIO PAOLO BÜRGI 6528 Camorino Paolo L. Bürgi, Prof. Landschaftsarchitekt BSLA OTIA
Mitarbeitende/Teammitglieder:	Giorgio Aeberli, Sonja Dümpelmann
Künstler:	Gianfredo Camesi Menzonio
Ingenieure:	Passera & Pedretti Biasca, Lugano, Zürich Renato Guidicelli

Projekt Nr. 5	**«Mikado»**
Landschaftsarchitektur:	André Rey, Landschaftsarchitekt Ing. FH/SVU Zypressenstrasse 76, 8004 Zürich
Architektur:	Archipel, Planung und Beratung Hardturmstrasse 261, 8005 Zürich Andreas Hofer, Andreas Wirz, Monika Spring
Kunst:	atelier catcha, Objects & Settings Hardturmstrasse 68, 8005 Zürich Catcha

Projekt Nr. 6: LA FILA

1. Rang, 1. Preis

Landschaftsarchitektur:
Hager Landschaftsarchitektur AG
Bergstrasse 85, 8032 Zürich
Guido Hager,
dipl. Landschaftsarchitekt BSLA
Patrick Altermatt,
dipl. Landschaftsarchitekt BSLA
Sandro Balliana,
dipl. Landschaftsarchitekt HTL
Mitarbeitende/Teammitglieder:
Steffi Mosebach, Felicitas Ehret

Architektur:
huggen_berger Architekten ETH/SIA
Kalkbreitestrasse 33, 8003 Zürich
Lukas Huggenberger, Adrian Berger,
Sandra Sands

Ingenieurbau:
Ingenieurbüro Heierli AG
Culmannstrasse 56, 8033 Zürich
Alex Temperli

Statik:
Aerni & Aerni Ingenieure ETH/SIA
Rotbuchstrasse 32, 8037 Zürich
Markus Aerni

Lichtplanung:
Vogt und Partner Lichttechnische Ingenieure
Pionierstrasse 12, 8400 Winterthur
Christian Vogt, Brigitte Furrer

Kunst:
Beat Zoderer, Bildhauer
Zollhausweg 45, 5430 Wettingen

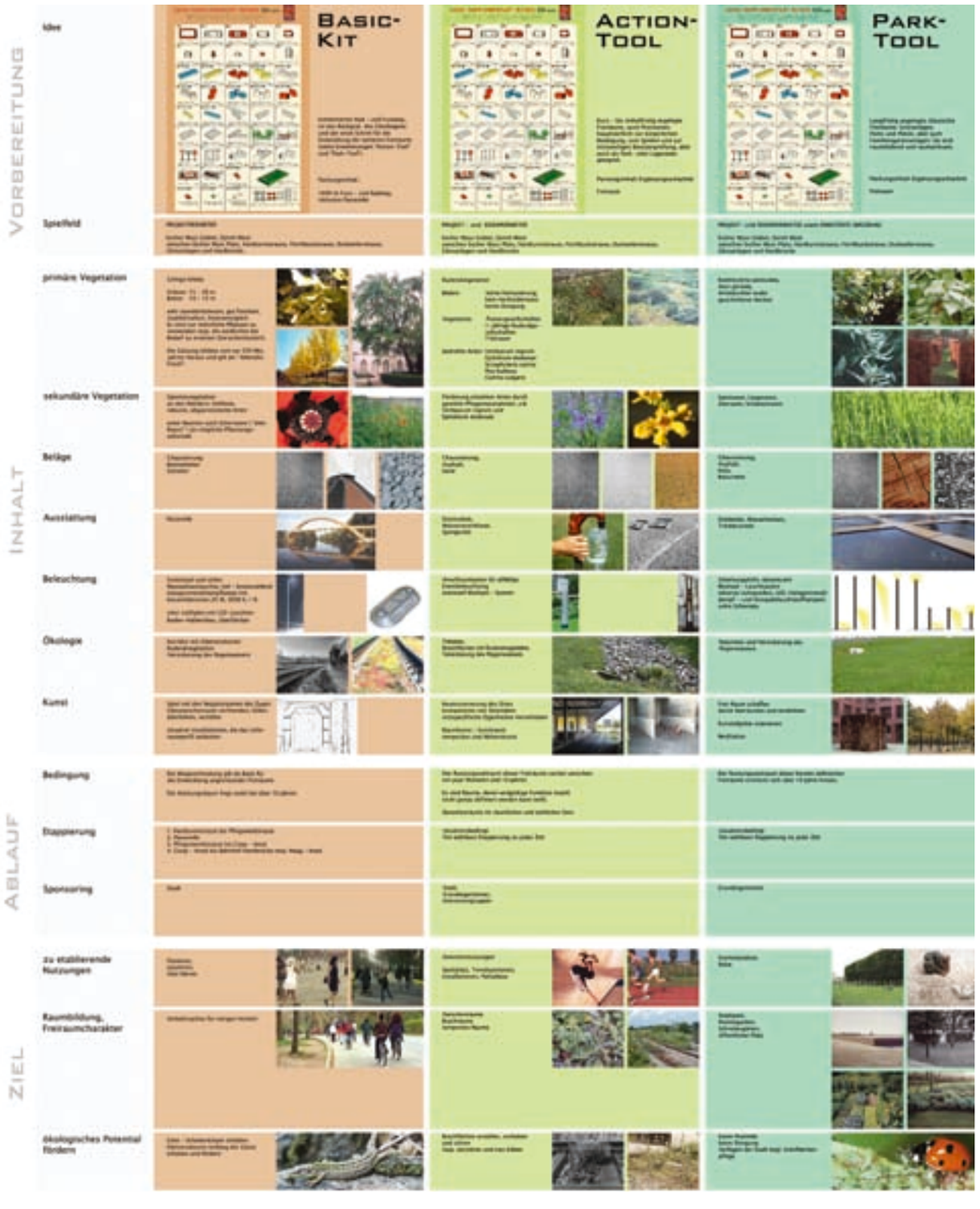
Botanik:
Kathrin Urmi-König, Botanikerin
Im Mattenacher 2, 8124 Maur

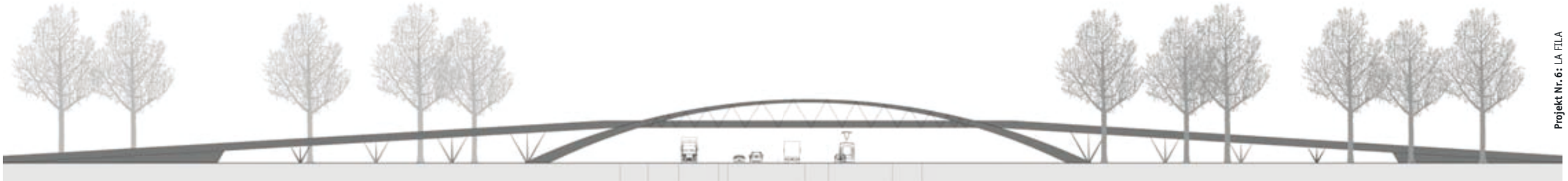
Visualisierung:
raumgleiter.gmbh
Rüdigerstrasse 10, 8045 Zürich
Christoph Altermatt, Martin A. Meier

Der Gleisbogen bildet das Rückgrat für die Freiraumentwicklung auf den angrenzenden Arealen, welche mittels einer Gestaltungsstrategie entwickelt werden sollen. Der Bogen als Bewegungsraum deklariert, erhält eine klare gestalterische Prägung mittels Ginkgo-Baumgruppen und einem Gleisband aus roten Betonplatten als Wegmarke.
Der Weg beginnt am Escher-Wyss-Platz und führt bis ins Maag-Areal. Eine Anbindung des S-Bahnhofs könnte jedoch sinnvoller sein, womit das Hereinführen der Ginkgo-Bäume ins Maag-Areal entfallen würde.
Die Bedeutung der roten Betonplatten – einmal als Füllung zwischen den Gleisen, ein anderes Mal als Wegweiser neben den Gleisen – wirkt unentschieden. Bei der Brücke an der Pfingstweidstrasse führt z.B. die Wegmarke an den Aufgängen vorbei. Das Brückenbauwerk selbst strahlt Eleganz aus, erreicht jedoch nicht die Schlichtheit der übrigen Form- und Materialsprache. Ausserdem könnte die technische Umsetzung an der nötigen Unterflurverspannung scheitern.
Als erste Etappe wird der Gleisbogen zwischen Hardturmstrasse bis Pfingstweidstrasse erstellt werden. Die Ginkgo-Bäume zusammen mit dem roten Band, den Leuchtmasten und der Chaussierung haben genügend identitätsstiftende Kraft für weitere Etappen. Die Perspektiven suggerieren Bilder, die sowohl an innerstädtische Freiräume als auch an Landschaftsräume in der Agglomeration erinnern. Es wird also nicht an Strassenbilder innerstädtischer Zentrumsgebiete angeknüpft, sondern bewusst eine Flanier- und Freizeitmeile geschaffen.
Strategischer Kernpunkt des Projektes ist jedoch die «Spielanleitung» für den Transformationsprozess der angrenzenden flächigen Areale. Bewusst wird das Nichtvorhersehbare in einem Entwicklungsszenario und nicht in einer finalen Setzung vorgeschlagen. Die Spielanleitung sieht vor, dass neben dem Gleisbogen (Basic Kit) ein Baukasten für Zwischennutzungsareale (Action Tool) und ein anderer Baukasten für final gestaltete Areale (Park Tools) zur Verfügung stehen. Die Stärke dieses Konzeptes liegt darin, dass für die jahrelange Umsetzungsphase dem Freiraummanagement ein Handbuch als Koordinationsinstrument geliefert wird. Nicht nachvollziehbar ist, dass der Baukasten der finalen Freiräume nicht aufbaut auf den Bausteinen des Zwischennutzungstools, womit eine kontinuierliche Transformation verhindert wird. Durchdacht ist jedoch die Zuweisung von spezifischen Nutzungsarten, Finanzierungsarten und Umsetzungsbedingungen, angepasst an die jeweilige Freiraumkategorie (Gleisband, temporärer Freiraum, finaler Freiraum). In sich sind die drei Tools als Prinzip stimmig, müssen aber konkretisiert werden. Materialwahl wie Schotter, Chaussierung, farbige Betonplatten, Asphalt, Ruderalflächen knüpfen an den Gebietscharakter des ehemaligen Industrieareals an. Holz, Naturstein, Ginkgo bewirken eine Veredelung, welche der gehobenen Dienstleistungsnutzung adäquat ist. Die Erweiterung der Palette mit Vegetationselementen wie Hecken, Spielrasen, Liegewiesen und Sand bindet auch die Wohnnutzung ein. Fürs Flanieren, Spazieren, Velo fahren, für Orte von Events, Trendsportarten, Parkplätze, aber auch für Ruhe und Kontemplation werden entsprechende Stilmittel und Instrumente in die

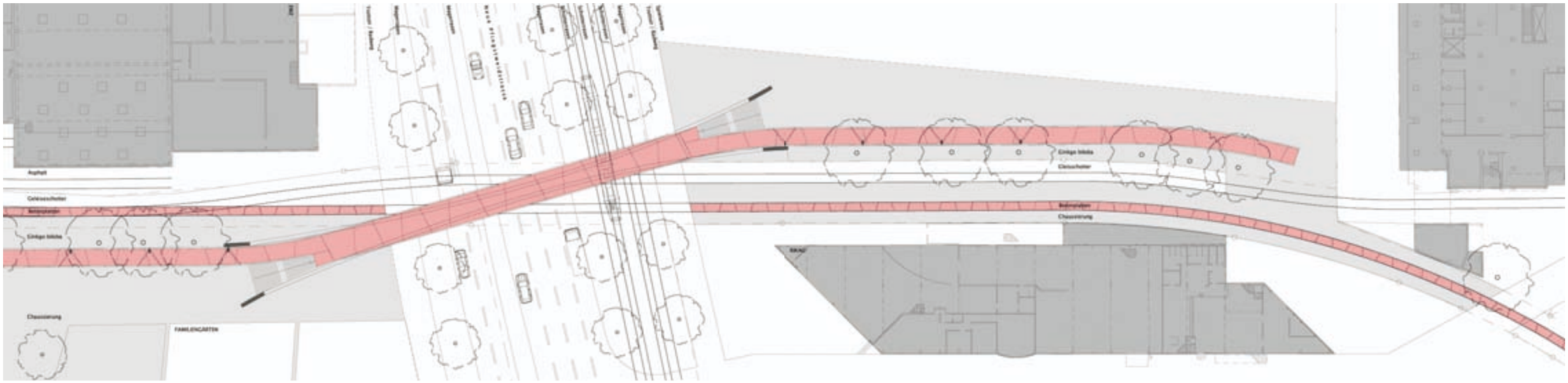
Hand gegeben.
Die Forderung der ökologischen Vernetzung ist über die Pfingstweidstrasse nicht nachgewiesen. Gesamthaft weist das Projekt jedoch ein gutes ökologisches Potential auf, das genutzt werden müsste. Bei mittleren Kosten wird das Preis-/Leistungsverhältnis als genügend eingestuft.
Bei genauerem Einlesen in die Pläne und virtueller Anwendung des Baukastensystems entstehen Bilder von unterschiedlichen Lebenswelten, welche sich in einer eher leisen beherrschten Weise an klassischen Vorbildern als an einer Alltagswelt orientieren.

Entwicklungs – Szenario in 20 Bildern





Projekt Nr. 6: LA FILA



Projekt Nr. 3: **Team Rotzler Krebs**

2. Rang, 2. Preis

Landschaftsarchitektur:
Rotzler Krebs Partner GmbH
Landschaftsarchitekten BSLA
Lagerplatz 21, 8400 Winterthur
Matthias Krebs,
Landschaftsarchitekt BSLA
Stefan Rotzler,
Landschaftsarchitekt BSLA
Mitarbeitende/Teammitglieder:
Alexander Heinrich, Simon Schweizer,
Mats Rosenmayr

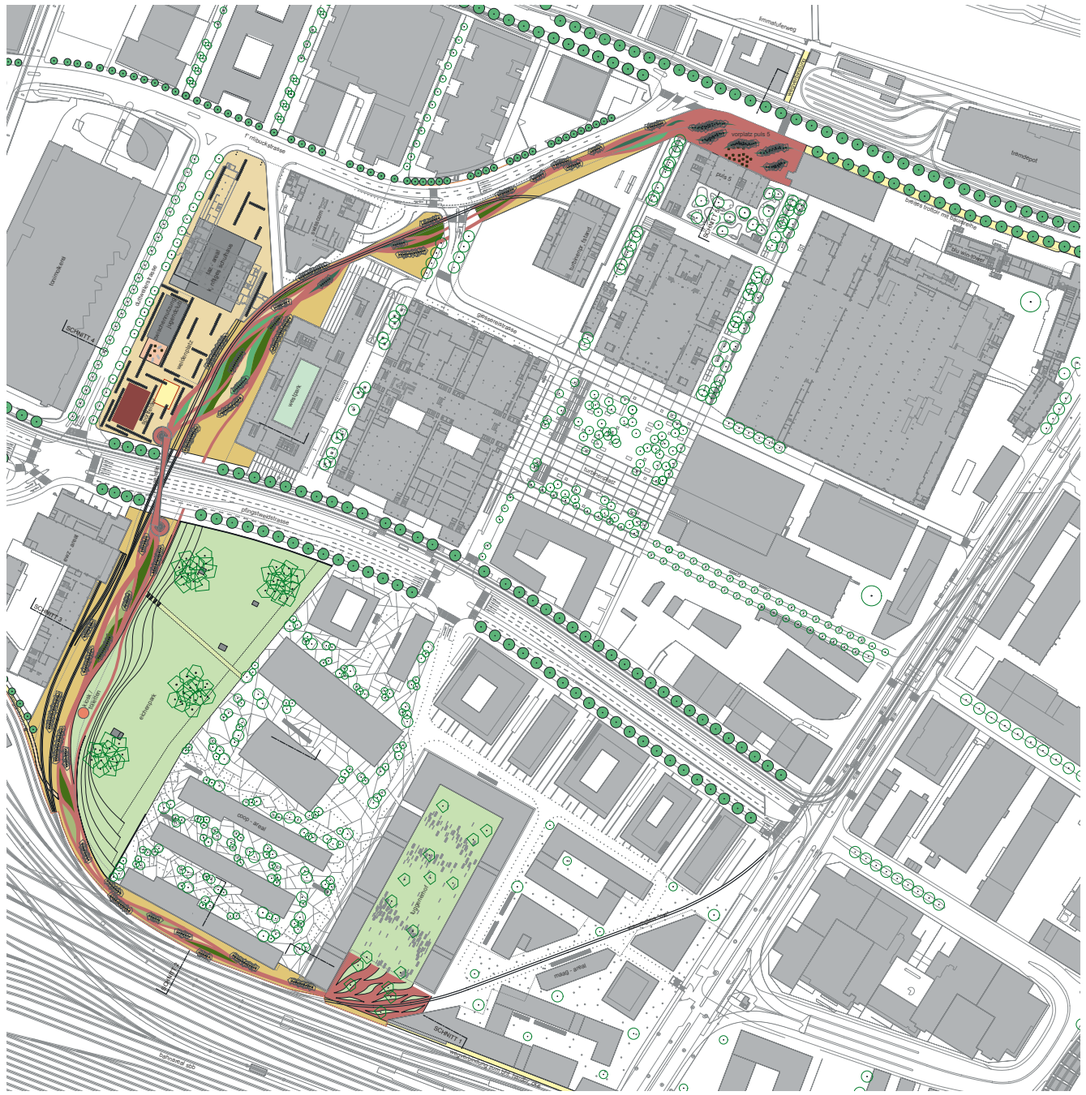
Architektur Städtebau:
EM2N Architekten ETH/SIA
Selnaustrasse 52, 8001 Zürich
Mathias Müller, Daniel Niggli, Bernd Druffel

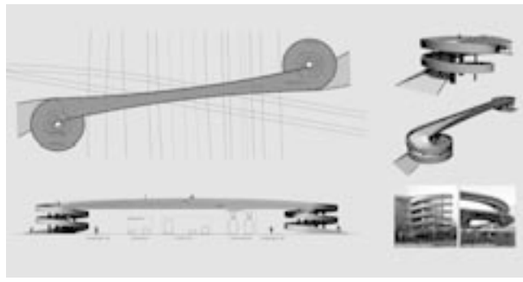
Verkehrs- und Tiebauingenieure:
Ingenieurbüro Eichenberger AG
Sumatrastrasse 22, 8023 Zürich
Rudolf Heim, René Blättler

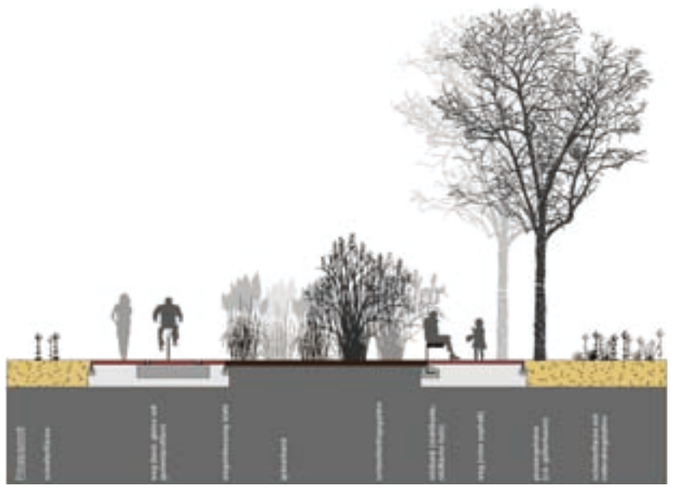
Lichtplanung:
Lichtkonzepte Priska Meier
Hofstrasse 1, 8032 Zürich
Priska Meier

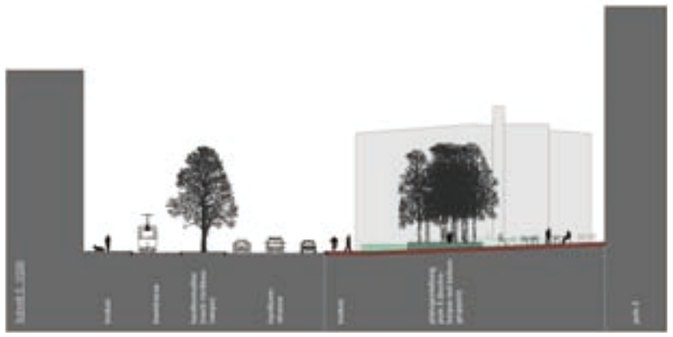
Naturschutz Stadtökologie:
Stefan Ineichen,
Naturschutz & Stadtökologie
Hallwylstrasse 29, 8003 Zürich
Stefan Ineichen

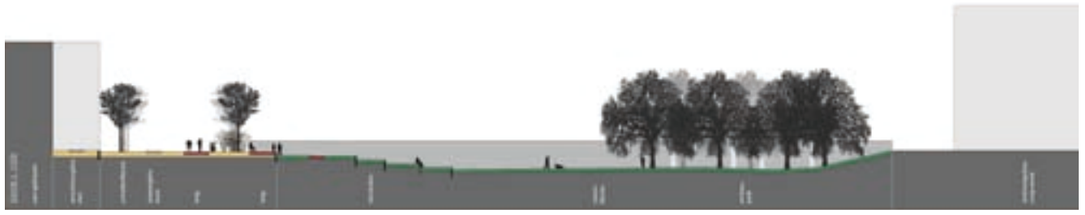
Das Team interpretiert die linearen Strukturen der Industriegleise, die «in scheinbar willkürlichen Ordnungen» das Stadtbild prägen, neu und legt ohne zwingenden Bezug zum bestehenden Gleisverlauf ein ondulierendes Wegebündel mit rotem Asphalt in den linearen, durch die Gleise freigehaltenen Stadtraum. Die zwischen den Wegen entstehenden Flächen werden mit gärtnerischen Mitteln als «Lebensräume für lichthungrige Tier- und Pflanzenarten» ausgebildet. Anfang und Ende des Strangs werden in Anlehnung an die angrenzenden Freiräume als Platz bzw. als mit dem Tuggenerpark verflochtenes Ende des Bündels gestaltet. Die Passerelle über die Pfingstweidstrasse wird, abgeleitet von den Rampen beim Migros Herdern und bei der ehemaligen Tonimolkerei, als Brücke zwischen zwei Spiraltürmen vorgeschlagen. Auf beiden Seiten des Übergangs werden je Freiräume vorgeschlagen. Einmal ein temporärer Raum für Spiel und Sport mit Weidenstecklingen als Ballfänger. Im Areal der Schrebergärten ein Eichenhain, welcher den Fortbestand des Grünraumes unterstreichen soll.
Das Konzept mit den ondulierenden Wegen überzeugt durch die flexible Anpassungsfähigkeit an die oft sehr schwierigen, engen Raumverhältnisse. Anfang und Ende sind klar definiert und in der Ausbildung nachvollziehbar. Die Sicherheitsanforderungen gegenüber den noch genutzten Industriegleisen sind jedoch noch nicht erfüllt. Die Formensprache des Pfingstweidstrassenübergangs ist im Bezug zu den Wegen nicht nachvollziehbar. Sie wirkt wie eine Prothese im Muskel. Das Projekt ist problemlos in Etappen realisierbar. Fraglich scheint, ob die Idee nicht zu aufgesetzt ist und wirklich die Kraft besitzt, um bis zur letzten Etappe weiterverfolgt zu werden. Zu klären ist auch der Umgang mit einzelnen Wegen aus dem Bündel, welche abrupt an der Pfingstweidstrasse enden. Zweideutig ist die Bepflanzung der Inseln zwischen den Wegen. Es ist nicht eindeutig, ob ein gärtnerischer oder ein naturnaher Ansatz verfolgt wird. Insgesamt erscheinen die Pflanzenvorschläge überladen und bedürfen einer Klärung.
Die Formensprache und das funktionelle Angebot bilden einen guten Kontrast zu den urbanen Räumen im Umfeld, sodass angenommen werden darf, dass die Anlage genutzt und belebt wird. Mit einem sorgfältig in die Gesamtidee eingewobenen Beleuchtungskonzept wird sichergestellt, dass die Wege auch nachts genutzt werden können. Die Verbindungen zum Bahnhof Hardbrücke und zur Limmat sind nur angedeutet und müssen noch geklärt werden.
Die Restflächen ausserhalb des Wegebündels werden als Kies- und Schotterflächen ausgebildet. Damit werden Lebensräume für die am Ort typischen Wildpflanzen angeboten.
Das Projekt reagiert etwas modisch, jedoch ohne teure Besonderheiten, welche zu hohen Kosten ohne entsprechenden Nutzen führen würden. Ein vernünftiges Preis-/Leistungsverhältnis ist gegeben.

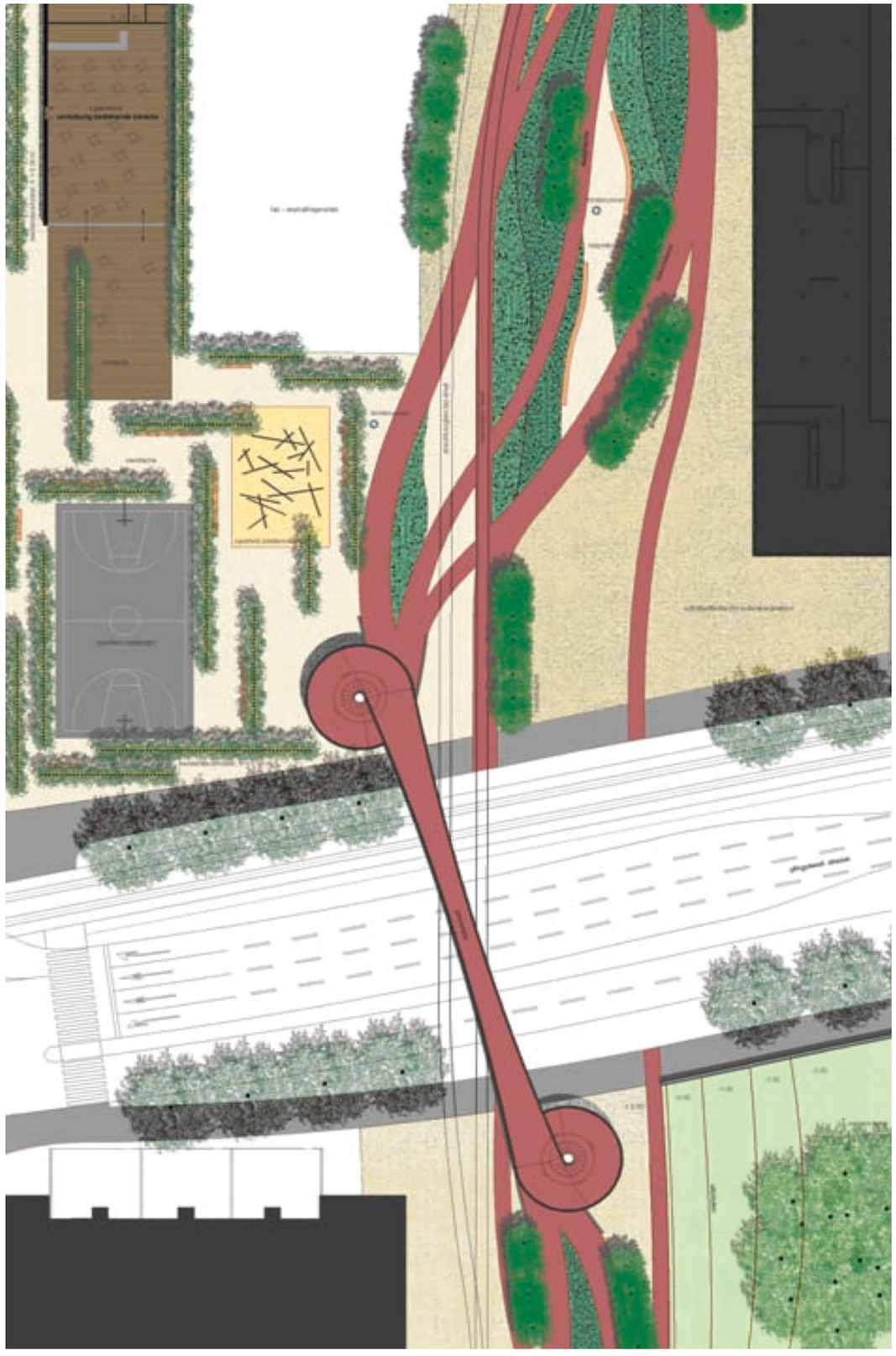












Projekt Nr. 3: Team Rotzler Krebs

Projekt Nr. 1: **CE – Gleis**

3. Rang, 3. Preis

Landschaftsarchitektur:
Mettler + Schmidt Landschaftsarchitektur
Oberwattstrasse 7, 9200 Gossau
Oranienstrasse 24, D-10999 Berlin
Rita Mettler,
dipl. Landschaftsarchitektin HTL
Birgit Schmidt,
Dipl. Ing. Landschaftsarchitektin
Mitarbeitende/Teammitglieder:
Jennifer Reifenberg, Katrin Krebs, Dan Ly

Landschaftsarchitektur:
Engeler Freiraumplanung AG
Tonhallestrasse 42, 9500 Wil
Walter Engeler, Jürg Turnheer, Anke Reinhardt

Ökologie/Biologie:
Barandun Ökologische Beratung
Federerstrasse 28, 9008 St. Gallen
Dr. Jonas Barandun

Architektur/Städtebau:
Schrölkamp Architektur
Stavenhagener Str. 22, D-12 359 Berlin
Michael Schrölkamp

Ingenieurwesen/Verkehr:
Moggi Ingenieure AG
Birkenstrasse 12, 9101 Herisau
Elias Zürcher, Urs Kast

Kunst:
Maja Weyermann
Knaackstrasse 80, D-10435 Berlin
Quellenrain 27, 3063 Ittingen bei Bern

Das Projekt konzentriert sich auf den Gleisbogen als ein einmaliges, unverwechselbares Element in diesem Stadtteil, das buchstäblich einen «Bogen» schlägt zwischen den beiden ökologischen Lebensräumen Bahnareal und Limmat. Das bestehende Gleis wird in seiner vollen Länge belassen, mit einem parallel angelegten Weg in seiner Linearität verstärkt und dadurch wie ein «archäologisches» Fundstück inszeniert. Entsprechend den jeweiligen Gegebenheiten des Ortes springt der Weg von der einen zur anderen Seite. Die Wechsel werden mit punktuell über das Gleis und die Wege gelegten Stahlplattenflächen ermöglicht und gleichzeitig als spezielle Orte markiert. Mit einem an Masten aufgehängten, durchgehenden Lichtband wird der Gleisbogen bei Tag und Nacht stimmungsvoll und räumlich zu einem markanten Zeichen, das allerdings in seinem direkten Bezug zu den elektrischen Oberleitungen etwas überzogen erscheint.

Im Bereich der Pfingstweidstrasse setzt sich der Weg als Brücke in Form eines gekrümmten, ovalen Stahl-/Glasrohres fort. Die sehr direkte Umsetzung von Bildern der Infrastrukturbauten in der Eisenbahnwelt schafft den notwendigen Massstabssprung zu einer einfachen Passerelle nicht, wodurch diese innerhalb des Gesamtkonzeptes als zu überinstrumentiert erscheint. Ohne Überdachung stellt die Passerelle in funktioneller, statischer und ästhetischer Hinsicht eine schöne und angemessene Lösung dar.

Am Südende des Gleisbogens senkt sich der Weg auf die Ebene der Kleingärten und wird von einer befestigten Böschung aus Drahtschotterkörben zum Gleis hin gefasst.

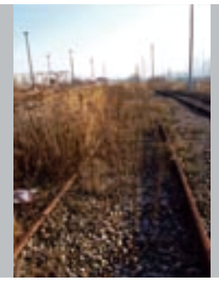
Der Gleislinie, als Stellvertreter von Bewegung, werden punktuelle Bauten in Form von Containertürmen als Orte des Verweilens beigefügt: ein städtisches Platzelement auf dem Eingangsplatz zum Gebäude Puls 5, zwei vertikale Erschliessungen bei der Brücke und ein Aussichtsturm gegen das Gleisareal. Sie sind innerhalb des Konzeptes stimmig und genügend flexibel, um verschiedensten Nutzungsvorstellungen zu entsprechen.

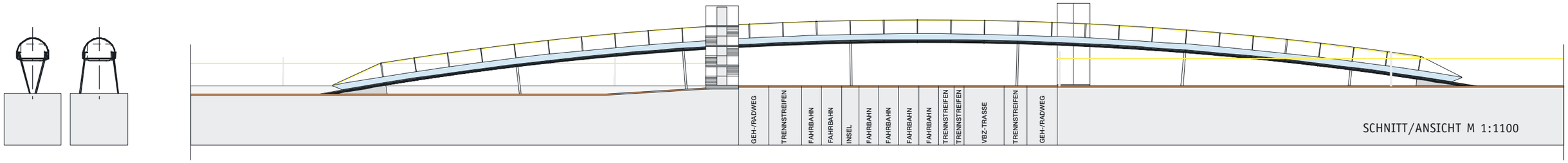
Im Bereich des Maag-Areals trennen sich die Elemente: die vorgegebene Gleislinie endet abrupt an der Kreuzung Pfinstweidstrasse/Hardbrücke, der Weg sucht die Verbindung zum Bahnhof Hardbrücke. Der mangelnde Bezug zu den Gegebenheiten vor Ort lassen diese konsequente Fortsetzung des Konzeptes an diesem Punkt ins Leere laufen.

Die Behandlung der Aussenräume vom Gleisbogen zu den Gebäudefassaden mit den bestehenden und vorgesehenen Freiraumkonzepten wird bewusst ausgeklammert. Diese ausschliessliche Fixierung auf ein System schwächt das Projekt, weil es dadurch anfällig wird auf unerwartete Störungen, die innerhalb der dynamischen Entwicklung dieses Stadtteils zu erwarten sind.

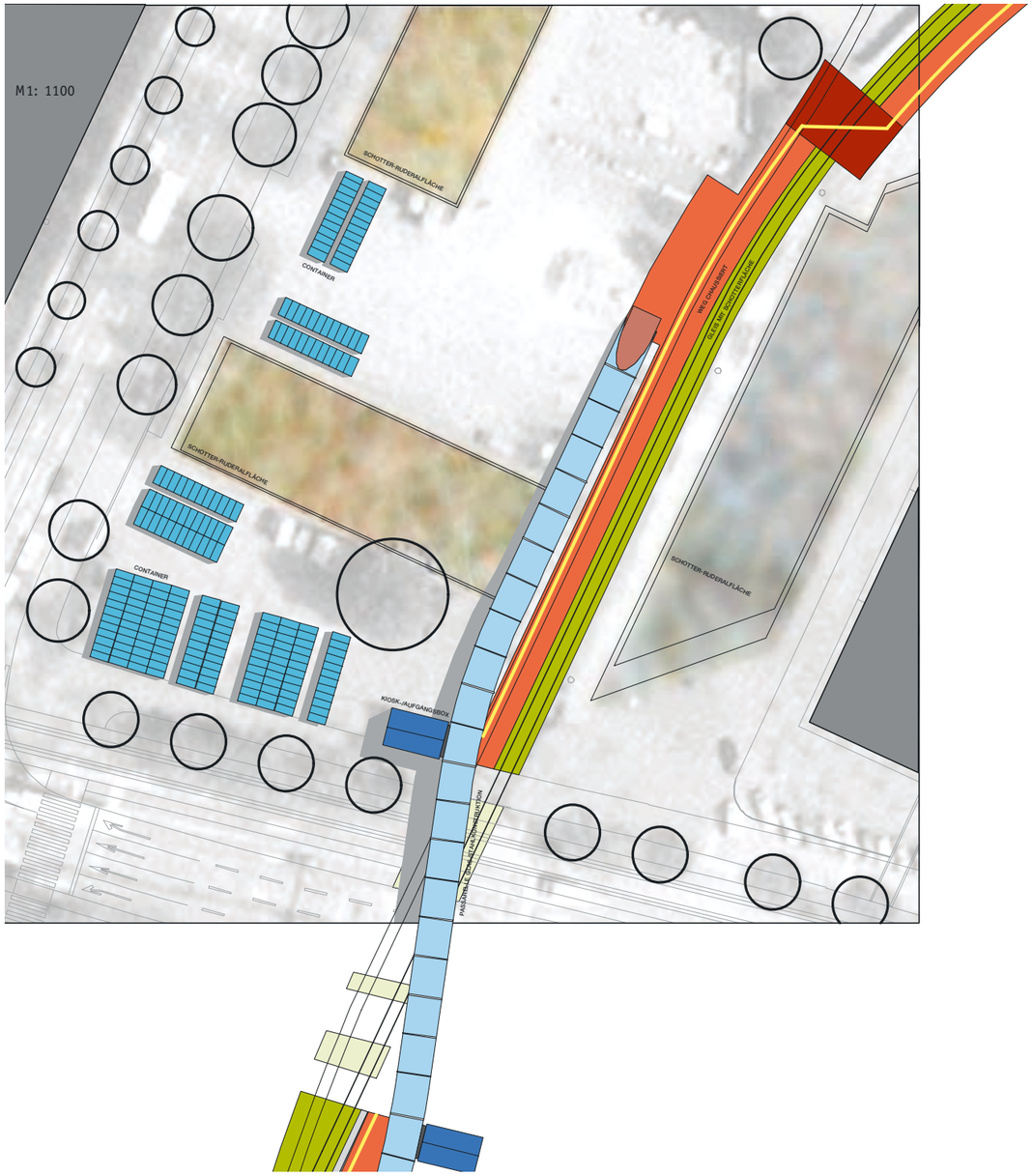
Mit dem reduzierten und präzisen Einsatz der Mittel erzielt das Projekt einen hohen Nutzwert.

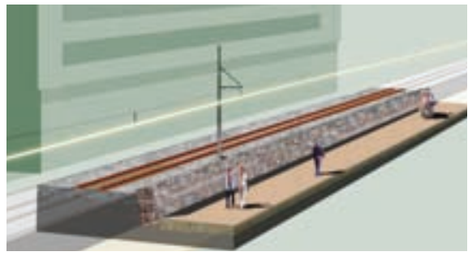
Die strenge und konsequente Umsetzung des Konzeptes ist in vielen Aspekten qualitätsvoll und nachvollziehbar, hat aber stimmungsmässig vor allem in den Visualisierungen eine gewisse Künstlichkeit zur Folge, die einem Hauptanliegen des Konzeptes, dem bewussten Bezug zum Ort, in Form und Material zuwiderläuft. Das Konzept stellt im konzeptuellen Ansatz einen wertvollen Beitrag dar, hat aber teilweise in der Umsetzung und vor allem in seinem unmittelbaren Bezug zur Umgebung seine Schwächen.

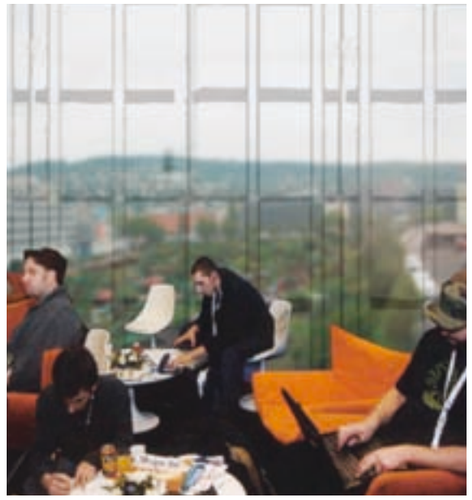


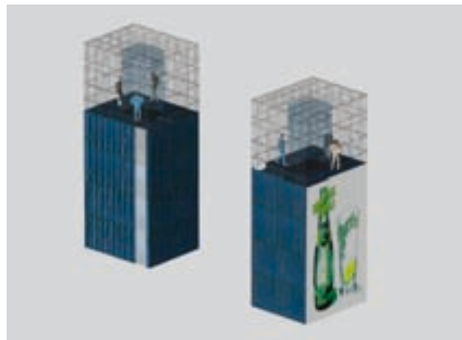


Projekt Nr. 1: CE – Gleis







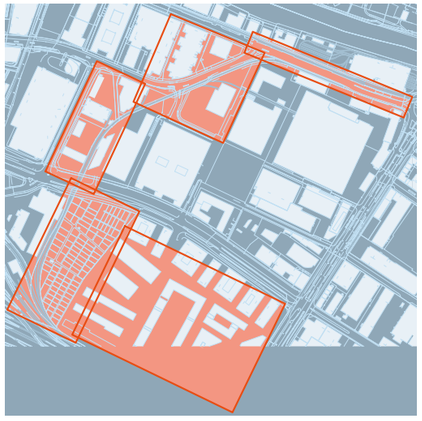


Projekt Nr. 7: **Team Kuhn Truninger**

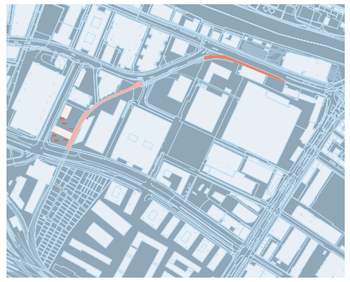
4. Rang, 4. Preis

Landschaftsarchitektur:
Kuhn Truninger Landschaftsarchitekten GmbH
Ankerstrasse 3, 8004 Zürich
Richard Truninger,
dipl. Landschaftsarchitekt HTL
Stephan Kuhn,
dipl. Landschaftsarchitekt HTL
Mitarbeitende/Teammitglieder:
Thomas Kolb, Martina Voser

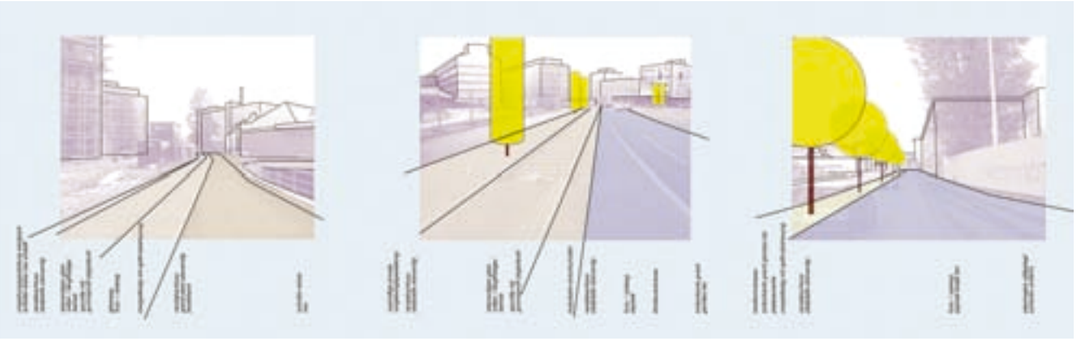
Architektur:
blue architects
Wasserwerkstrasse 129, 8037 Zürich

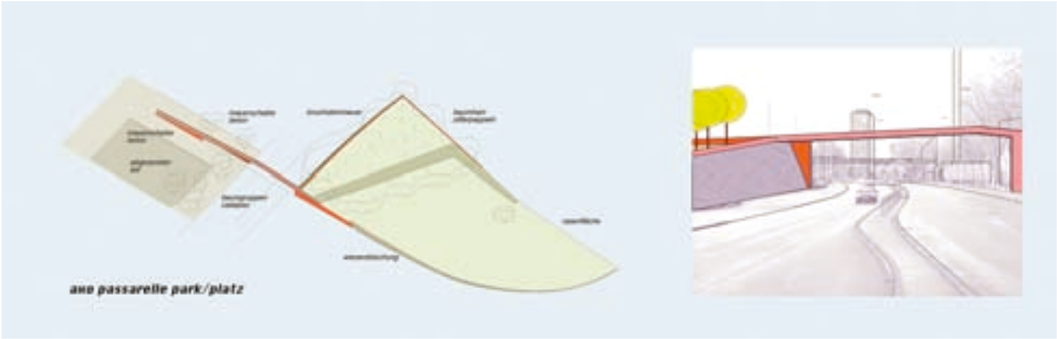


Die Verfasser schlagen vor, den Gleisbogen in unterschiedliche Raumtypen zu gliedern; Boulevard – Strasse – Platz – Park – Maag-Areal und zeigen eine klare, intelligente Etappierungsstrategie auf.
Die Räume sind mit einfachsten Mitteln gestaltet. Ihre Materialisierung und Möblierung wird aber fast bis zur Öde strapaziert.
Ein «Boulevard», der nach der Abklassierung der Hardturmstrasse mit Platanenreihen bepflanzt werden soll, fasst beim Puls 5 einen asphaltierten Platz. Von ihm führt entlang der Förrlibuckstrasse parallel zum geschotterten Gleiskörper eine Fuss-Radweglinie, in der Säulenpappeln locker eingestreut sind, zu einem Zwischenraum bei den Gebäuden von Swisscom und Westpark. Hier liegt ein Raum von einfachster Form und Materialisierung, dessen Ruhe nur durch die Gleislinie durchbrochen wird. Daran schliesst der «Platz» an, auf welchem später einmal die Schule gebaut werden soll. Er ist mit einfachen Einrichtungen für Sport und Aufenthalt möbliert. Catalpas in Gruppen bilden einen lockeren Filter zur Pfingstweidstrasse. Von der Mitte dieses Platzes steigt die Rampe zur Pfingstweidstrassenüberführung an und mündet auf der gegenüberliegenden Strassenseite auf der Krone einer schiefen 3–5 m hohen Bruchsteinmauer, welche raumbildendes Element für den nach Süden geneigten Park auf dem Familiengartenareal ist. Der Weg löst sich nun überraschend von der Grundform des Gleisbogens und führt schräg geneigt durch einen Baumhain zum Maag-Areal, um schliesslich auf breiter Front an die dort geplante Wohnbebauung anzuschliessen.
Der «Park» selbst wird durch zwei Raumelemente gebildet – den Zitterpappelhain, der auf geschüttetem Boden ab der hohen Bruchsteinmauer auf ursprüngliches Geländeniveau des ehemaligen Gartenareals abschwingt und die Wiesensenke mit Böschungskanten.
Es entsteht eine an sich schöne räumliche Form. Die Anhebung des Parkraumes im Norden wirkt in der Höhe und Darstellung an diesem städtischen Ort aber sehr eingesetzt und erinnert in ihrer Ausgestaltung an schlecht bewältigte Autobahnränder. Auch nicht einsichtig ist, warum keine Wegverbindung entlang der Parkwiese geführt wird. Gerade das Erleben dieses frei schwingenden Randes beim Durchschreiten würde von der Jury als hohe Qualität angesehen.
Der Parkraum wird lediglich an das «Maag-Areal» angedockt, da die Verfasser davon ausgehen, dass die im Gange befindliche Gestaltung dieses Raumes tragfähig genug ist, um mit dem Entwurf zum Gleisbogen verschmelzen zu können.
Die Stärke des Vorschlages liegt in der Konzeption. Er hat in der Jury eine intensive Diskussion ausgelöst, ob ein linearer bogenförmig gerichteter Raum oder das Aneinanderfügen von Einzelräumen zu tragfähigen Lösungen führen. Der Entwurf lässt der Nutzbarkeit und ökologischen Vielfalt grosszügig Raum. Die Kosten liegen im mittleren Bereich.
Aber gerade diese räumliche Grosszügigkeit und einfache Strategie der Raumfolgen wirken bei genauerem Betrachten zu leer. Leider wurde mit der Arbeit auch viel Augenmerk auf Bilder und Orte gelenkt, die bezüglich der Realisierung sehr unbestimmt sind. Diese Optik hat zu wenig zur konkreten Projektentwicklung des Gleisbogens beigetragen.
Es bleibt die Erkenntnis, dass bei der klar vorhersehbaren Etappierung mit diesem Konzept zu wenig gestalterische Kraft und Atmosphäre erzeugt werden könnte.



platanenreihe
platanenreihe
gleisanschluss
aufgehoben
schiene entfernt
agitator
buch und café
tramlinie 4
tramdepot
überbauung vorgesehen
platanenreihe
mergelbelag
mit spitt abgestreut
gleisanschluss
aufgehoben
schiene entfernt
randstreifen
steilpiste abmarkig
hardturmstrasse
abklassiert
bestehende säulen-pappeln
offene baumscheiben
mergel mit spitt abgestreut
anschluss mit pflasterstein
förrlibuckstrasse
abklassiert
master und
beleuchtung vlbr
trottoirkante grand
säulen-pappel
baumscheiben mergel
mit spitt abstreuung
abschluss schwellenholz
wurzelgrube gemäss gsz
säulen-pappeln
offene baumscheiben
mergel mit spitt abgestreut
fuss-/ radweg
zum escher-wyss-platz
asphalt
breite: 8m
randstreifen
steilpiste abmarkig
gleisanschluss
aufgehoben
schiene entfernt
säulen-pappel
baumscheiben mergel
mit spitt abstreuung
abschluss schwellenholz
wurzelgrube gemäss gsz
öffentlicher platz
vorbereich museum
asphalt / hartbelag
strassenbeleuchtung
eisenbahn-
bremsschotter
park 5
gleisanschluss escher wyss
mit zustellungen
mittel-bis langfristiger betrieb
technoparkstrasse




aus passarelle park/platz

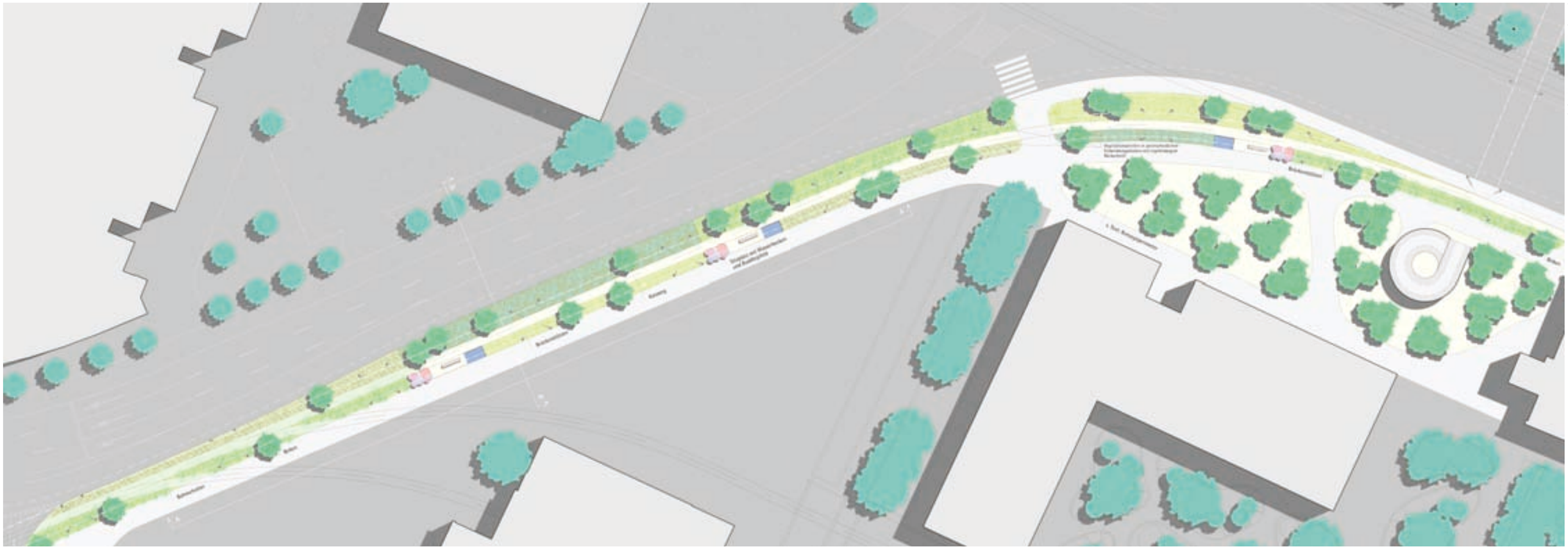
Projekt Nr. 2: **Team Raderschall**

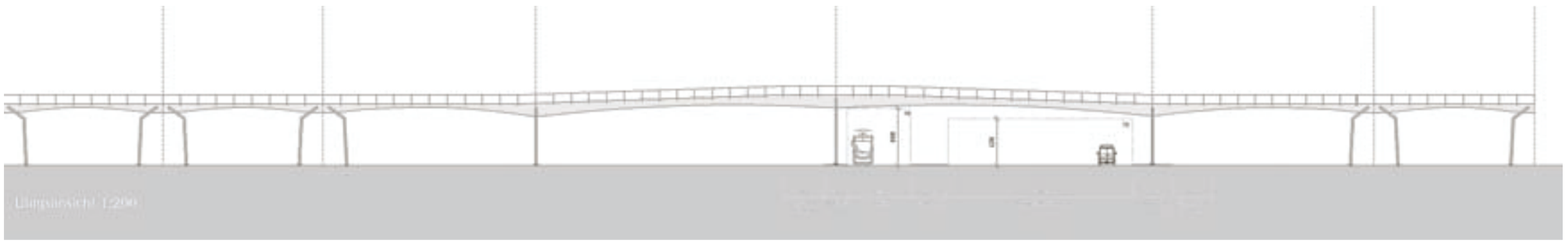
Landschaftsarchitektur:
Raderschall Landschaftsarchitekten AG
Burgstrasse 69, 8706 Meilen
Roland Raderschall,
Prof. Dipl. Ing. LA BSLA SIA
Sibylle Aubort Raderschall,
Landschaftsarchitektin HTL BSLA SWB
Mitarbeitende/Teammitglieder:
Fabian Schaerer

Konstruktiver Ingenieurbau:
Dr. Lüchinger + Meyer Bauingenieure AG
Hofackerstrasse 13, 8032 Zürich
Daniel Meyer, Urs Marty, Gilbert Andrey

Raum Verkehr Umwelt:
Ernst Basler und Partner
Mühlebachstrasse 11, 8032 Zürich
Wilhelm Natrup

Da der Stadtteil Zürich-West unzureichend ins städtische Gewebe eingebunden sei, schlagen die Projektverfasser ein Promenadensystem vor, das sich als Brücke hoch über dem gesamten Gleisbogen vom Bahnhof Hardbrücke bis Escher-Wyss-Platz spannt und idealerweise darüber hinaus über die Limmat und zum Lettenviadukt erweitert werden soll. Direkt unter der Brücke verläuft der Gleiskörper, der beidseitig mit Vegetationsstreifen flankiert wird und – falls es die Verkehrssituation erlaubt – als Parkweg mit Sitzbänken ausformuliert ist.
Für die Konzeption des Brückensystems werden Vorbilder hinzugezogen, die wenig mit dem Ort und dessen neuer Funktion gemein haben. Insbesondere die Anlehnung an die bestehenden, hoch geführten Eisenbahntrassen ist nicht stimmig, da das System vollständig neu gebaut werden muss und sich seine Logik nicht aus einer bestehenden Struktur oder Funktion heraus erklären kann. Somit eignet sich das Projekt schlecht für eine sinnvolle Etappierung, da es in grossem Umfang gebaut werden und weit verzweigt angebunden werden muss, um als neues System zu funktionieren. Es bleibt denn, wenn die Brücke mitten im Gelände bei einem Zugangsturm unvermittelt endet, nur Stückwerk.
Die Brücke als solches weist, auch wenn sie am Ort etwas prätentiös wirkt, eine hohe gestalterische und konstruktive Qualität auf, die auch den Übergang der Pfingstweidstrasse elegant zu lösen vermag. Der Gestaltungswille ist ebenfalls unten im Parkband deutlich, wobei die ruderalen Flächen etwas zwanghaft zu ästhetischen Bildern stilisiert und die Flächen im Konzeptperimeter, wie das Familiengarten- und TAZ-Areal, starr nach traditionellen Bildern formuliert werden.
Der schwebende, so genannte «Tree-Top-Walk» schafft zwar bei vollständigem Bau eine Vernetzung übergeordneter Fuss- und Radweg-Verbindungen. Die unmittelbar angrenzenden Stadträume hingegen werden zu wenig in diesen Verkehrsfluss mit einbezogen. Somit bleibt die Brücke ein Fremdkörper im sich entwickelnden neuen Stadtteil. Fraglich bliebe auch die Realisierbarkeit des Brückensystems im Bereich zwischen Maag-Areal und dem Gleisfeld aufgrund der dortigen knappen Platzverhältnisse.
Durch die Trennung Promenade auf der Brücke und durchgängigem Sukzessionsband mit integriertem Gleiskörper unten wird die Möglichkeit ökologischer Vernetzung gut gewährleistet.
Die Erstellungskosten des gesamten Projekts sind angesichts des durchgängigen Brückensystems mit den dazu gehörigen Zugangstürmen sehr hoch und sprengen den Rahmen der Finanzierbarkeit, auch wenn die Kosten auf der Grünflächenebene im Vergleich zu anderen Projekten im mittleren Bereich liegen.
Insgesamt ermöglicht das Projekt sowohl auf dem «Tree-Top-Walk» als auch entlang des Parkbandes neue Wahrnehmungen des Stadtraumes, vermag aber vor allem durch die durchgängige Funktionentrennung den neuen Stadtteil nicht im gewünschten Masse komplex zu vernetzen.





Projekt Nr. 2: Team Raderschall

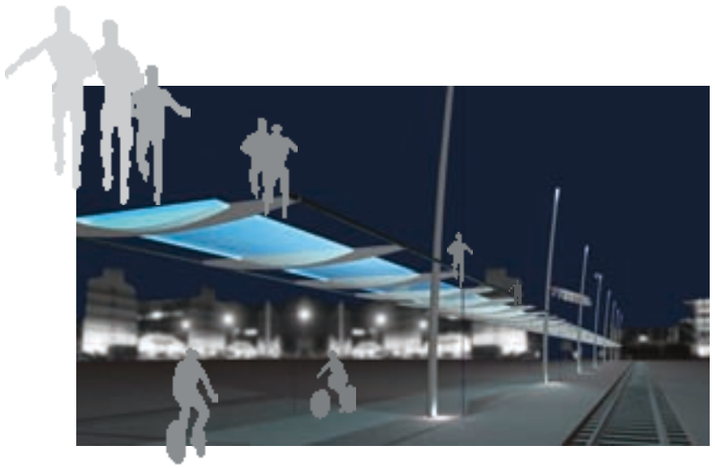
Projekt Nr. 4: **Team Bürgi**

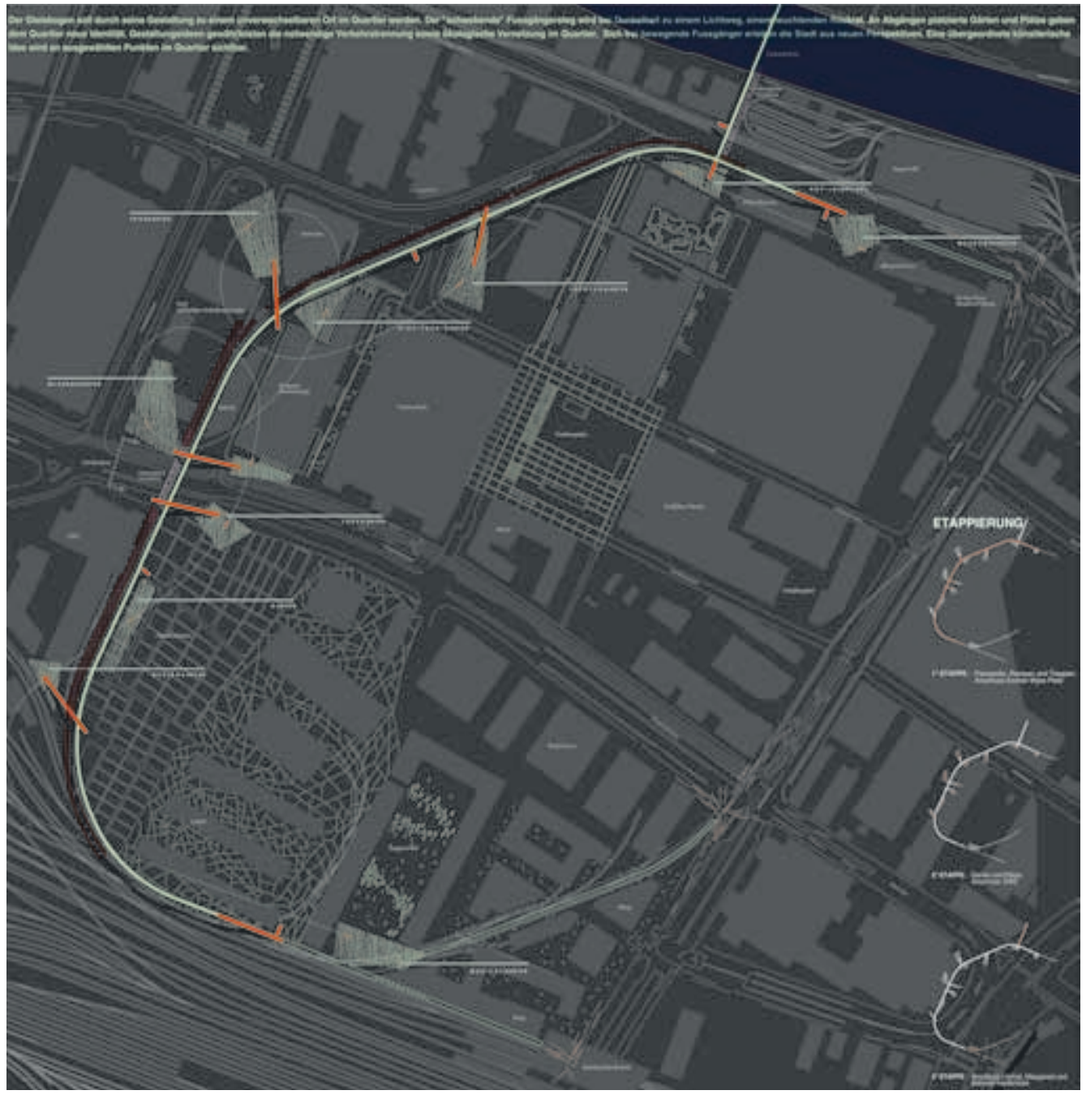
Landschaftsarchitektur:
STUDIO PAOLO BÜRGI
6528 Camorino
Paolo L. Bürgi,
Prof. Landschaftsarchitekt BSLA OTIA
Mitarbeitende/Teammitglieder:
Giorgio Aeberli, Sonja Dümpelmann

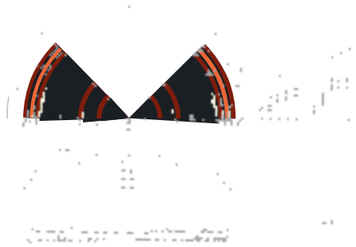
Künstler:
Gianfredo Camesi
Menzonio

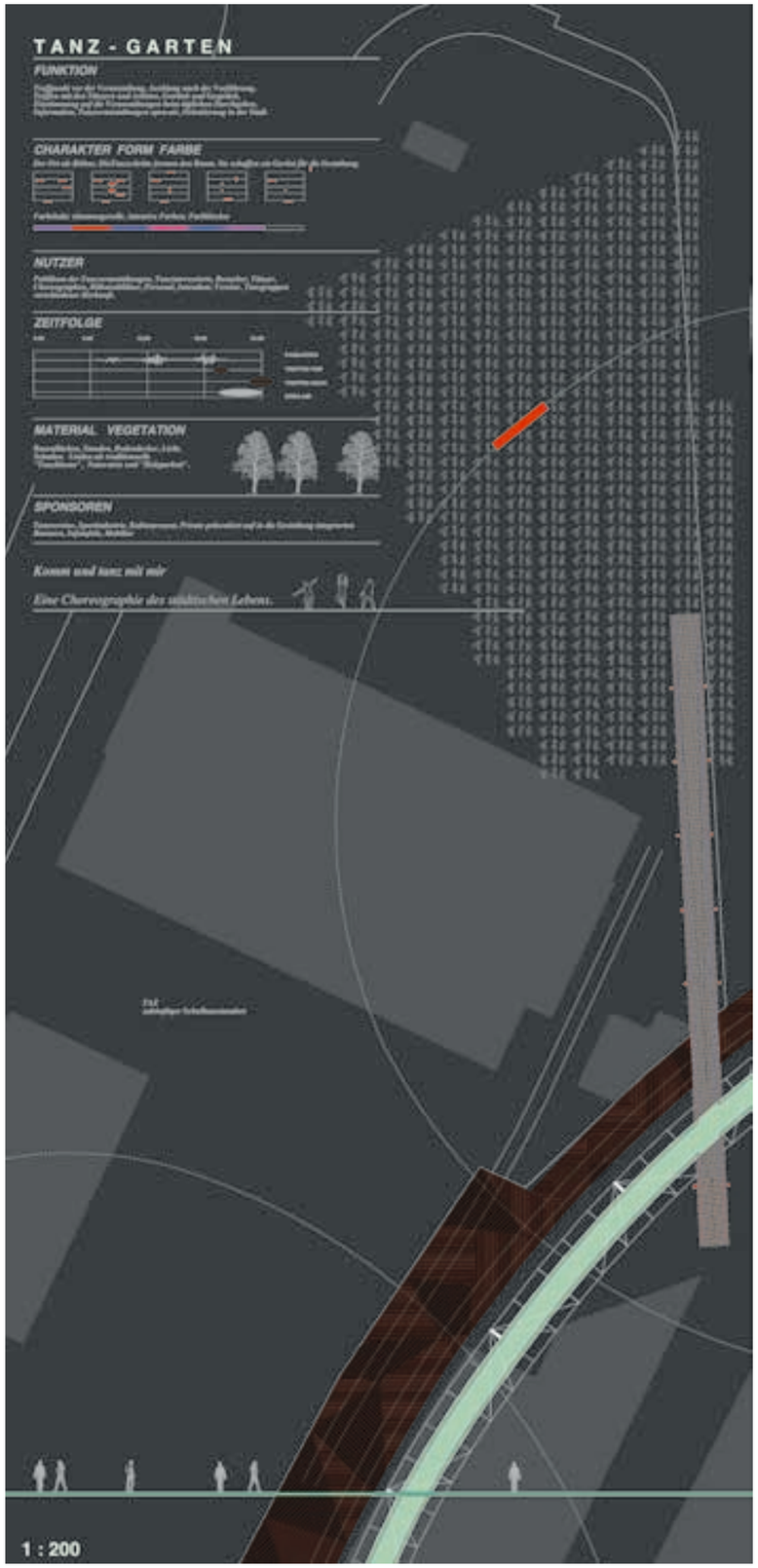
Ingenieure:
Passera & Pedretti
Biasca, Lugano, Zürich
Renato Guidicelli

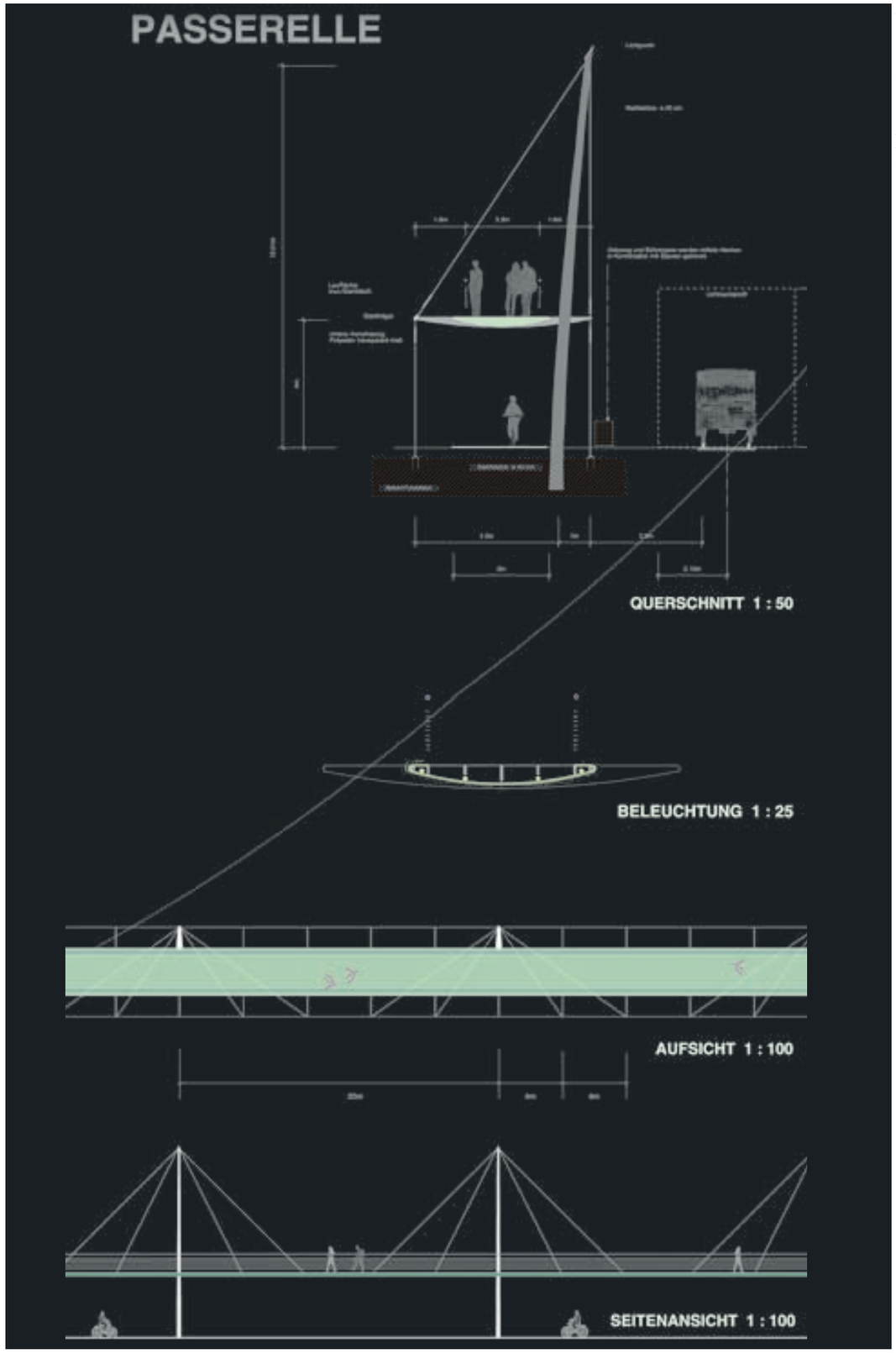
Mit dem designten Fussgängersteg wird ein starkes Zeichen gesetzt. Die Idee der Platzierung eines «Schmuckstückes» in diesem Stadtraum wird jedoch als nicht angemessen betrachtet. Die anlässlich der Zwischenbesprechung geäusserten Bedenken des Preisgerichtes wurden zu wenig berücksichtigt.
Die angestrebte Funktionstrennung in zwei Ebenen, Fussgänger oben und Radfahrer sowie Gleis mit ökologischer Vernetzung unten, ist angesichts der netzartigen Beziehungen der Fusswege kaum praktikabel, auch wenn der Steg über zahlreiche und flexibel positionierbare Zugänge verfügt. Bedauerlicherweise erfüllt die Passerelle am Querungspunkt mit der Pfingstweidstrasse die gestellten Anforderungen wegen der fehlenden Radwegüberführung und dem zu geringen Lichtraumprofil nicht. Die Beschränkung in der Ebene Null auf lineare Flächen bewirkt eine gewisse Starrheit.
Die konzeptionell angedeuteten Themengärten, welche zum Teil innerhalb von Baufeldern liegen, wirken inszeniert und der Bezug zum Ort ist zumindest fraglich.
Der «Roter Faden-Drachen» wirkt fragmentarisch und es ist zu bezweifeln, ob der theoretische Grundgedanke der imaginären Linie vor Ort spürbar würde.
Die ökologische Vernetzung in Form der linearen Harlekin-Gärten vermag nur bedingt zu überzeugen, da zum Beispiel Flächen für die spontane Entwicklung fehlen.
Die Kosten sowohl für den Bau als auch den Unterhalt sind sehr hoch. Den hohen Kosten steht kein entsprechender Mehrwert gegenüber. Die Verfasser legen selber dar, dass die Passerelle nicht etappierbar ist. Da das gewählte Konzept eine durchgehende Passerelle bedingt, könnte es kaum überzeugend umgesetzt werden.
Das aufwändige Projekt zelebriert den – nur bedingt funktionstüchtigen – Fussgängersteg und vermag auch anhand der anderen Elemente insgesamt nicht zu überzeugen.











Projekt Nr. 4: Team Bürgi

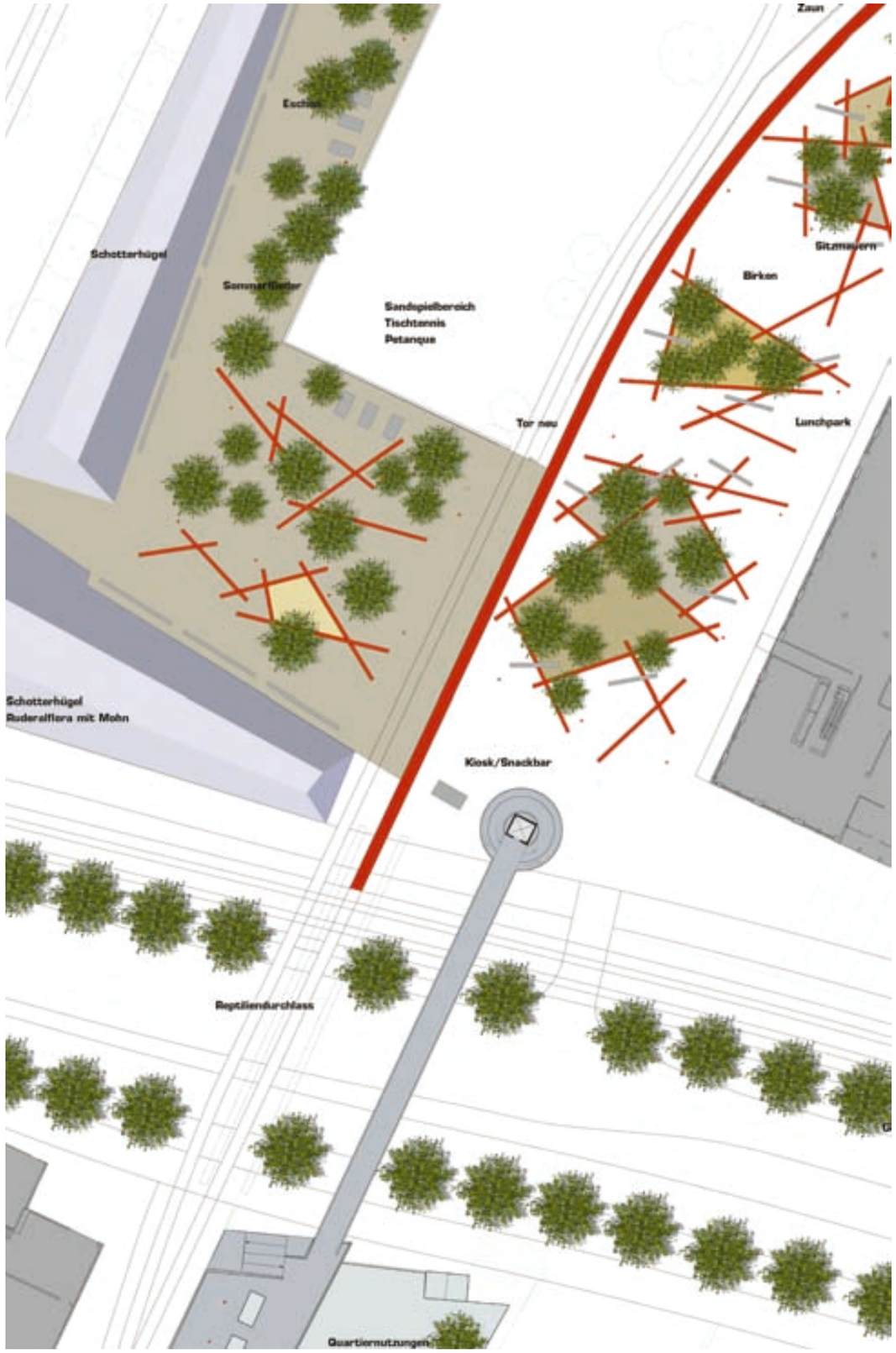
Projekt Nr. 5: **Mikado**

Landschaftsarchitektur:
André Rey,
Landschaftsarchitekt Ing. FH/SVU
Zypressenstrasse 76, 8004 Zürich

Architektur:
Archipel, Planung und Beratung
Hardturmstrasse 261, 8005 Zürich
Andreas Hofer, Andreas Wirz, Monika Spring

Kunst:
atelier catcha, Objects & Settings
Hardturmstrasse 68, 8005 Zürich
Catcha

Der Wettbewerbsbeitrag «Mikado» ist sozusagen Abbild der komplexen Programmatik der Vorgaben. Es bleibt trotz gestalterisch und konstruktiv bemerkenswerten Teillösungen fragmentarisch und vermag den Wunsch nach einem identitätsstiftenden Gesamtkonzept trotz Versprechen leider nicht einzulösen. Die «Konstante» des gusseisernen Pfads mit allen Begleitelementen ist – funktional nachvollziehbar – im Bereich der heutigen Familiengärten nicht nur unterbrochen, sondern als prägnante Sonderlösung behandelt und forciert überhöht. Das WallHausBrücken-TurmObjekt vermag städtebaulich, architektonisch und funktional nicht zu überzeugen und desavuiert den übergeortneten konzeptionellen Ansatz.
Die ökologischen Bemühungen (Vernetzung, neue Lebensräume, Barriereneliminierung etc.) sind einerseits überzeugend (und überzeichnet) konzipiert und funktionsfähig. Anderseits aber werden vorhandene potentielle Sukzessionsflächen von «Fassade zu Fassade» asphaltiert und durch aufwändig gestaltete Ökoinselversatzstücke ersetzt. Die angedachte Mikadospielanlage – labil und äusserst temporär – erweist sich umgesetzt als aufwändig konstruierte, unverrückbare Bodenintarsie.
Den Projektverfassern gelingt es leider nicht, ihren eigentlich widersprüchlichen aber interessanten Ansatz des Verbindens von unterschiedlichen Raum- und Flächenidentitäten zu einem differenzierten Ganzen zu fügen.



Projekt Nr. 5: Mikado