



NEUBAU
DEPOT HARD
TRAMDEPOT UND WOHNSEDLUNG
Zürich-West

Projektwettbewerb im selektiven Verfahren
Bericht des Preisgerichts



INHALTSVERZEICHNIS

1	Einleitung	3
2	Auftraggeberin, Wettbewerbsaufgabe und -ziele	4
3	Raumprogramm	11
4	Teilnehmende	13
5	Preisgericht	14
6	Vorprüfung	15
7	Beurteilung	16
8	Rangierung	17
9	Schlussfolgerungen.	18
10	Empfehlungen	21
11	Genehmigung.	22
12	Projektverfassende	23
	Projekte Wettbewerb.	29

Impressum

Herausgeberin:
Stadt Zürich
Hochbaudepartement
Amt für Hochbauten

Inhalt/Redaktion:
Ariane Dirlewanger
Ursula Tschirren
Britta Walti

Fotos:
Luca Zanier

Gestaltungskonzept:
blink design, Zürich

Layout:
Fabian Unold

Druck:
GeoPrint-Shop, Zürich

Bezugsquelle:
Stadt Zürich
Amt für Hochbauten
Lindenhofstrasse 21
Postfach, 8021 Zürich
ahb@zuerich.ch

Zürich, Mai 2015

1 EINLEITUNG

Zürich-West ist mit einer Fläche von rund 1.45 km² nach Zürich-Affoltern eines der grössten Entwicklungsgebiete der Stadt. Der Wandel von einem mehrheitlich durch Industrie und Gewerbe dominierten Gebiet zu einem Quartier mit einem vielfältigen Nutzungsmix von Dienstleistung und Gewerbe, Forschung, Kultur, Gastronomie und Wohnen zeigt sich besonders in den verschiedenen neuen markanten Bauten, welche die Silhouette von Zürich-West seit einigen Jahren prägen und noch prägen werden.

Für Zürich-West wird weiterhin ein starkes Bevölkerungswachstum sowie eine Zunahme an Arbeitsplätzen prognostiziert. Hochrechnungen ergaben, dass die Einwohnerzahl längerfristig auf rund 8 000 und die Anzahl Arbeitsplätze auf 40 000 steigen wird. Umso wichtiger, dass dieses Wachstum nachhaltig und qualitätsvoll stattfindet und das Quartier zu einem lebendigen und gut funktionierenden Stadtteil heranwachsen kann.

Die Stadt Zürich besitzt in Zürich-West kaum Landreserven, die sie in absehbarer Zeit für den gemeinnützigen Wohnungsbau einsetzen könnte. Auf dem Areal Depot Hard beim Escher-Wyss-Platz bietet sich eine der letzten Möglichkeiten für die Realisierung einer städtischen Wohnsiedlung. Diesem geplanten Bauvorhaben geht eine lange Planungsgeschichte voraus. Gestützt auf die gemeinderätliche Motion GR Nr. 2012/122 sollen nun die westseitigen Depot-Anbauten und die offene Tramabstellanlage rückgebaut werden, um auf diesem Arealteil über einem neuen Depotgebäude der VBZ eine kommunale Wohnsiedlung mit mindestens 185 Wohnungen zu errichten. Zur Belebung des Erdgeschosses sind entlang der Hardturmstrasse und am Limmatuferweg zudem kleine Gewerbeeinheiten geplant. Besonderer Wert gelegt wird auch auf eine qualitätsvolle Gestaltung der Aussenräume und des öffentlichen Limmatuferwegs, um so Begegnungsräume für Bewohnende und das Quartier zu schaffen und eine bessere Verbindung zwischen Quartier und Flussraum zu erzeugen. Der denkmalgeschützte östliche Tramdepottteil inklusive der bereits sanierten Wohnhäuser von Stadtbaumeister Friedrich Wilhelm Fissler aus dem Jahre 1911 bleibt erhalten und soll instandgesetzt werden.

Mit dem geplanten Neubauprojekt besteht die Chance, dem Tor zu Zürich-West einen neuen Charakter zu verleihen und in Ergänzung zu den bereits realisierten privaten Wohnbauten im Quartier einen qualitätsvollen Angebotsmix zu erzeugen. Eine Fertigstellung des neuen Depot Hard ist für 2020 geplant. Damit leistet die Stadt Zürich einen weiteren Beitrag dazu, das in der Gemeindeordnung verankerte Ziel von einem Drittel an gemeinnützigen Wohnungen in der Stadt Zürich bis ins Jahr 2050 zu erreichen.

2 AUFTRAGGEBERIN, WETTBEWERBSAUFGABE UND -ZIELE

Die Stadt Zürich, vertreten durch die Liegenschaftenverwaltung und die Verkehrsbetriebe (VBZ), beauftragte das Amt für Hochbauten (AHB) einen anonymen, einstufigen Projektwettbewerb im selektiven Verfahren durchzuführen, um Projektvorschläge für die Sanierung und Erweiterung des Tramdepots Hard und für den Neubau einer kommunalen Wohnsiedlung an der Hardturmstrasse in Zürich-West zu erhalten. Die Depotanlage ist dem Verwaltungsvermögen der Verkehrsbetriebe zugeordnet, die Wohnhäuser dagegen befinden sich im Finanzvermögen der Liegenschaftenverwaltung. Für das Wettbewerbsverfahren galt die SIA 142 Ordnung für Architektur- und Ingenieurwettbewerbe (Ausgabe 2009). Der Wettbewerb unterstand der Interkantonalen Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen (IVöB) und der Submissionsverordnung (SVO) des Kantons Zürich.

Perimeter

Das achtgleisige Tramdepot Hard mit den fünf flankierenden Wohnbauten am östlichen Depothallenteil bildet vom Escher-Wyss-Platz her betrachtet einen markanten Gebäudekomplex. Das gesamte Areal setzt sich aus den Parzellen Kat.-Nr. IQ 6 089 (3 699 m²) und IQ 7 017 (11 444 m²) zusammen. Es liegt in der Zone Z6 mit einem Wohnanteil von 16 % bzw. 33 %. Die beiden Parzellen liegen in der Hochhauszone II.

Wohnnutzung in Zürich-West

Im Verhältnis zu anderen Nutzungen (Arbeiten, Freizeit) wird die Wohnnutzung in Zürich-West eher bescheiden bleiben und sich auf räumliche Teilgebiete beschränken. Diese konzentrieren sich mehrheitlich entlang der Harturmstrasse, auf dem Hardturm-Areal, um den Pfingstweidpark und zwischen der Josef- und der Heinrichstrasse. Die Transformation von Strukturen und Orten erfordert bei der vorliegenden Dichte und Geschwindigkeit einen besonders hohen Anspruch an die Qualität von Neubauten, um die Vielzahl der Projekte zu einem funktionierenden und akzeptierten Stadtteil zu formen. Die Stadt Zürich setzt sich für eine qualitätsvolle Entwicklung ein und hat die folgenden Ziele für Zürich-West festgelegt:

- Ein vielfältiger Nutzungsmix (z. B. Forschung, Design, Unterhaltung und Kultur, Gastronomie, urbanes Wohnen, Gewerbebetriebe, Stadion) soll ermöglicht und gefördert werden.
- Die notwendige Infrastruktur ist zu erstellen: Schulen und andere wichtige Quartiereinrichtungen, Ausbau des öffentlichen Verkehrs, Ergänzungen und Anpassungen des Strassennetzes, öffentliche Räume, Ver- und Entsorgungsanlagen.
- Die Planung soll sich an realistische Etappierungsziele halten. Bauten und Anlagen sind so zu erstellen, dass sie mit hoher Flexibilität über lange Zeit genutzt werden können.
- Die Entwicklung ist dem Dreieck der Nachhaltigkeit (Wirtschafts-, Sozial- und Umweltverträglichkeit) unterstellt.

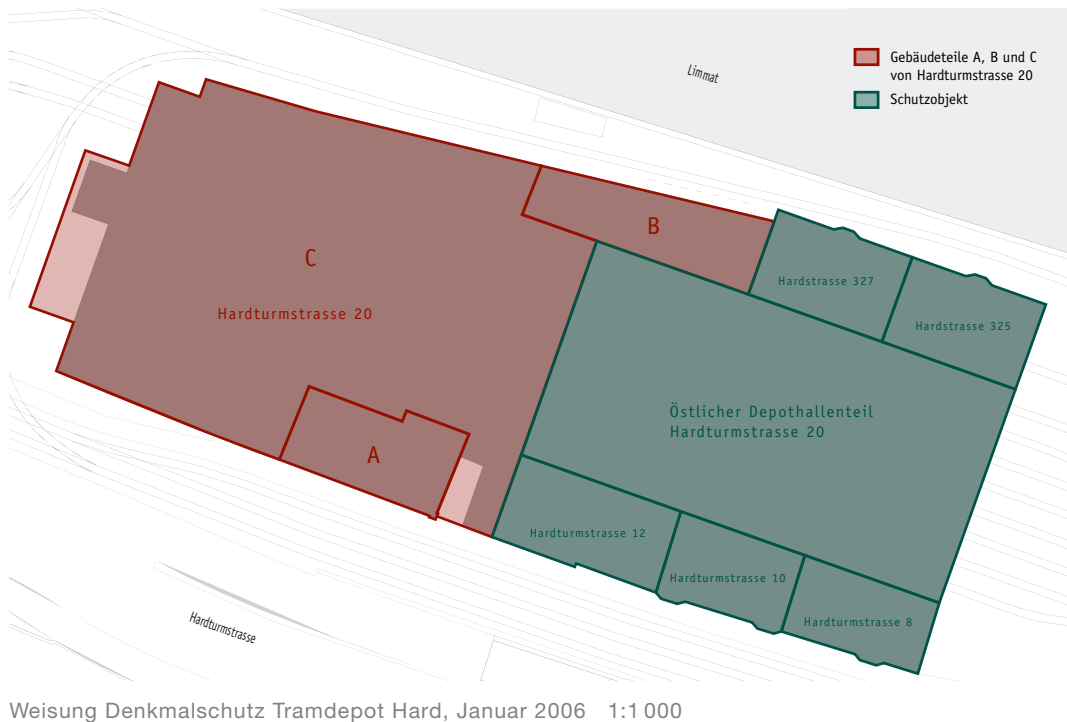
- Städtische Identität: Das Vorhandene bildet den Ausgangspunkt für die städtebauliche Umwandlung. Angestrebt wird eine hohe städtebauliche Dichte (200 – 300 %) mit einem substanziellen Wohnanteil (mind. 20 – 30 %). Neue öffentliche Räume tragen zur Vernetzung bei und schaffen ein städtebauliches Grundgerüst. Richtwerte für Freiraumflächen sind 5 m² pro Arbeitsplatz und 8 m² pro EinwohnerIn. Die maximale Quartierdurchlässigkeit für FussgängerInnen und VelofahrerInnen soll gewährleistet sein.
- Es ist eine hohe städtebauliche und architektonische Qualität sowohl im öffentlichen Raum als auch bei den Bauten und Anlagen gefordert.
- Die Entwicklung soll in kooperativen Verfahren realisiert werden.

Tramdepot Hard – Heimatstil im Industriequartier

Friedrich Wilhelm Fissler, der von 1906 bis 1920 Stadtbaumeister in Zürich war, zählt zusammen mit den Gebrüdern Pfister, den Firmen Streiff & Schindler sowie Bischoff & Weideli zu den bedeutendsten Zürcher Vertretern des Heimatstils. Von seinem Schaffen als Stadtbaumeister seien die Wohnsiedlung Limmatstrasse als erste kommunale Siedlung Zürichs (1907 bis 1909) und die städtische Wohnkolonie Riedtli (1911 bis 1917) besonders erwähnt. Fissler schafft beim 1911 errichteten Tramdepot Hard die Synthese zwischen dem funktional-zweckmässigen Verkehrs- und Industriebau und der repräsentativ-monumentalen Heimatstilarchitektur. Damit wird die damalige Idealvorstellung der Heimatschutz-Bewegung zum Ausdruck gebracht. Bis Ende des 19. Jahrhunderts wurden die Tramdepots vorwiegend als Sichtbacksteinbauten in historistischem Stil erstellt. Beim Tramdepot Hard und beim Tramdepot Elisabethenstrasse von 1915 – bei letzterem allerdings in geglätteter Form – kam der Heimatstil zum Zuge. Das Tramdepot Hard ist in der Stadt Zürich der einzige noch weitgehend erhaltene Zeuge dieser Kategorie aus der Zeit des Heimatstils. Die späteren Depots sind der Neuen Sachlichkeit verpflichtet.

Typologisch nimmt das Tramdepot Hard eine Sonderstellung ein. Denn bei keinem anderen Depot in der Stadt Zürich wurde dem Wohnen der Strassenbahner so viel Platz eingeräumt (gegen 30 Wohnungen) und dieses mit dem Arbeitsplatz (Tramdepot) architektonisch-räumlich so eng zu einer Einheit verknüpft.

Der Fisslerkomplex von 1911 wurde mit Stadtratsbeschluss vom 8. Februar 2006 unter Schutz gestellt. Die westlichen Erweiterungsbauten von 1927 wurden aus dem Inventar der kunst- und kulturhistorischen Schutzobjekte entlassen.



Weisung Denkmalschutz Tramdepot Hard, Januar 2006 1:1 000

Ausgangslage

Nach einer langen Planungsgeschichte (vgl. Weisung Zürcher Gemeinderat GR Nr. 2013/161) hat das Amt für Hochbauten 2010/2011 eine Machbarkeitsstudie ausgearbeitet und dem Zürcher Gemeinderat u.a. eine Lösung mit einer Gleisüberdeckung – «Variante Platte» – vorgeschlagen. Bei der Überarbeitung der Studie 2013 verzichteten die VBZ auf das limmatseitige Umfahrgleis, was eine vollständige Überbauung der «Platte» auch über diesem Depotbereich ermöglicht. Ausserdem schuf die im Jahr 2011 eingeführte Beurteilungspraxis der kantonalen Fachstelle Lärmschutz eine neue Ausgangslage betreffend Lärmvorschriften. Gegenüber der alten Machbarkeitsstudie konnte so die Anzahl Wohnungen auf 185 Einheiten erhöht werden. Dies hatte eine massgebliche Kostenreduktion pro kalkulierte Wohneinheit zur Folge.

Den teilnehmenden Teams wurde das Testprojekt des Amts für Hochbauten zur Orientierung abgegeben, ohne dass dies als gestalterische Vorgabe zu verstehen war. Das im Testprojekt erkennbare statische Grundprinzip (Stützenraster und eine lastverteilende Platte) ermöglicht eine vertikale

Stapelung von Tramdepot und Wohnsiedlung. Flankierend zu den Gleisen sind gemäss diesem Testprojekt sowohl limmatseitig als auch strassenseitig Bereiche für die Erschliessung der Wohnungen, für kleinräumige gewerbliche Nutzungen, für Nebennutzflächen der Wohnsiedlung und für zusätzliche Betriebs- und Diensträume der VBZ vorgesehen.

Wettbewerbsaufgabe

Tramdepot

Das Tramdepot Hard ist mit einer nutzbaren Abstellgleislänge von 1 580 Metern das drittgrösste Depot der VBZ und liegt betrieblich gesehen ausserordentlich günstig. Als Folge der langen Planungsgeschichte sind die Abstellanlagen – insbesondere der westliche Depottrakt – heute stark baufällig. Mit der neu realisierbaren Abstellfläche lassen sich die Bedürfnisse der Verkehrsbetriebe mittelfristig abdecken. Den VBZ soll ein funktionales und zentrales Tramdepot am Escher-Wyss-Platz für die wichtigen bestehenden und künftigen Tramlinien zur Verfügung stehen. Dabei standen folgende Ziele im Vordergrund:

- Bau eines funktionalen, betrieblich optimierten Tramdepots mit Durchlaufbetrieb für die reguläre Abstellung von mindestens 24 Tramfahrzeugen der neuen Tramgeneration mit 43 Metern Länge unter Einbezug der Gleise im denkmalgeschützten östlichen Depottrakt.
- Erfüllung der teilweise veränderten Unterhaltsanforderungen an die neuen, längeren Niederflurfahrzeuge (neue Tramgeneration mit 43 Metern Länge), die ab ca. 2016 auf dem Streckennetz verkehren.
- Einbezug der denkmalgeschützten Erdgeschossräume zur Schaffung von modernen, funktionalen Betriebsräumen sowie Einrichtungen für das Unterhalts-, Netzdienst-, Fahr- und Reinigungspersonal.
- Es soll eine neue Gleichrichterstation für die VBZ kombiniert mit einer neuen Trafostation für die Wohnsiedlung im Untergeschoss vorgesehen werden.
- Bedarfsgerechtes Parkierungskonzept für Personenwagen, Dienstfahrzeuge, Motor- und Fahrräder.
- Wirtschaftlichkeit und Energieeffizienz beim Bau und Betrieb der Bahn- und Gebäudetechnik.

Wohnen

Das Areal beim Escher-Wyss-Platz ist mit dem öffentlichen Verkehr sehr gut erschlossen und bietet durch seine zentrale Lage eine gute Versorgung mit Dienstleistungen. Der direkte Anstoss an die Limmat bzw. die Nähe zum Flusserholungsraum tragen zur Attraktivität des Standorts bei. Das Grundstück ist aber auch einer erheblichen Lärmbelastung ausgesetzt, der mit einem guten Überbauungskonzept zu begegnen war. Ziel war die Entwicklung von urbanen Wohnungstypen, die diese Rahmenbedingungen berücksichti-

gen und – trotz der komplexen Ausgangslage – Mietzinse ergeben, die im gemeinnützigen Wohnungsbau vertretbar sind.

Freiraum

Die Gestaltung des knappen Freiraums hatte hohen gestalterischen Anforderungen gerecht zu werden. Die Aufgabenstellung beinhaltete einerseits die Gestaltung des öffentlichen Limmatuferwegs im Norden der Parzelle, andererseits die Projektierung des Aussenraums für die Wohnsiedlung auf dem Dach des Tramdepots. Übergeordnet standen folgende Ziele im Vordergrund:

- Der Zugang zum Limmatraum als ortsspezifische Qualität muss erhalten werden und für die Bevölkerung nutzbar sein. Die Nähe zur Limmat soll gut spürbar werden, der Sichtbezug zum Fluss von den benutzbaren Dachflächen aus ist partiell zu gewährleisten.
- Es soll ein Beitrag zur Vernetzung der städtischen Aussenräume sowie eine Aufwertung des Limmatuferbereichs durch die Verlängerung des Limmatuferwegs geleistet werden. Es ist auf eine Einbindung in das bestehende Fuss- und Velonetz zu achten.
- Die «Eckpunkte» des Areals sind prominent und sollen entsprechend gut gestaltet und bepflanzt werden und zur Orientierung und Adressbildung beitragen. Beim Ampèresteg und auf der Seite Wipkingerbrücke sollen dem Limmatufer entlang angemessene Aufenthaltsorte für Passantinnen und Passanten angeboten werden.

Zielkosten

Für das Gesamtprojekt (Basis Testprojekt) waren Zielerstellungskosten in der Grössenordnung von rund 150 Millionen Franken (BKP 1–9, inkl. 8 % MWST, exkl. Kreditreserven) vorgegeben (rund 59 Millionen Franken Teil Tramdepot, rund 89 Millionen Franken Teil Wohnen). Für den Bau des Limmatuferwegs und für weitere öffentliche Umgebungsarbeiten sind 2 Millionen Franken vorgesehen. Der erwartete zu bewilligende Objektkredit inkl. Kreditreserven beläuft sich auf rund 165 Millionen Franken.

Für das Testprojekt mit rund 185 Wohnungen und dem vorgegebenen Wohnungsschlüssel hat das Amt für Hochbauten effektive Erstellungskosten von rund 89 Millionen Franken ermittelt. Die maximal zulässigen Erstellungskosten gemäss Wohnbauförderungsverordnung (WBFV) betrugen jedoch nur rund 70.5 Millionen Franken (= 84 % der Anlagekosten). Daraus resultierte eine überschüssende Investition in der Grössenordnung von 18.5 Millionen Franken. Grund dafür sind bauliche Mehraufwendungen, die wegen der Plattenkonstruktion, wegen der Erschliessung und wegen der ungewohnten Anordnung der Nebenräume zwingend anfallen. Demgegenüber kann für die Wohnsiedlung ein Landaufwertungsgewinn von 13.5 Millionen Franken (= 16 % der Anlagekosten) geltend gemacht werden.

In der Beratung der Weisung zum Projektierungskredit hat der Zürcher Gemeinderat daher einen maximalen Abschreibungsbeitrag von 13.9 Millionen Franken definiert. Falls mehr Wohnungen realisiert werden können, erhöhen sich die gemäss WBFV maximal zulässigen Erstellungskosten sowie auch der Landaufwertungsgewinn überproportional zu den effektiven Erstellungskosten. Damit wird das Einhalten, respektive sogar ein Unterschreiten des maximalen Abschreibungsbetrags von 13.9 Millionen Franken tendenziell einfacher. Bei weniger Wohnungen wird das Einhalten dieser Rahmenbedingung entsprechend schwieriger.

Für den Neubauteil «Wohnen» wurden die Energiewerte des Minergie-P-ECO-Standards angestrebt.

Wettbewerbsziele

Im vorliegenden Wettbewerb wurden – im Sinne einer umfassenden Nachhaltigkeit – Projekte mit den folgenden Eigenschaften gesucht:

Gesellschaft

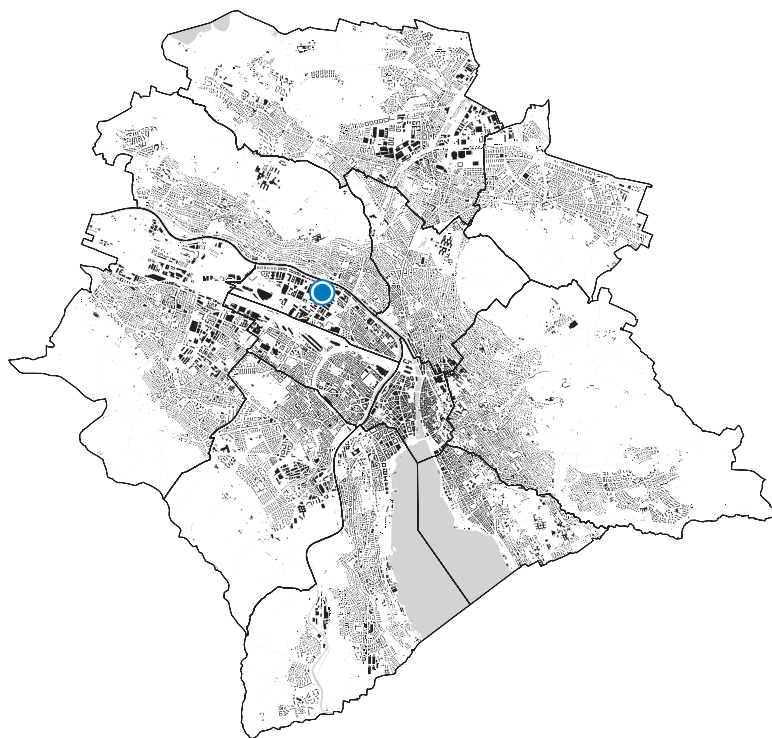
- Gesellschaftlich vorbildliche Projekte, die städtebaulich angemessen auf die bestehende Stadtstruktur reagieren, die mit ihrem architektonischen Ausdruck und mit ihrer Materialisierung, guten Nutzbarkeit, Zugänglichkeit und Belebung einen Beitrag zur Quartieraufwertung leisten und die eine aussenräumlich hochwertige und identitätsstiftende Gestaltung vorweisen. Die Konzepte, Grundrisse und Schnitte sollen das vorgeschriebene Raumprogramm und die formulierten Anforderungen bestmöglich umsetzen, einen hohen Gebrauchswert aufweisen und allen Menschen eine hindernisfreie und sichere Nutzung ermöglichen.
- Layouts und Konzepte, die das vorgeschriebene Raumprogramm und die formulierten Anforderungen der VBZ bestmöglich umsetzen.
- Optimale und innovative Familienwohnungen, die den spezifischen Wohnbedürfnissen von Familien oder anderen Haushaltsformen mit Kindern gerecht werden und die einen hohen Gebrauchswert besitzen. Attraktive Kleinwohnungen für Ein- und Mehrpersonenhaushalte ohne Kinder, die von allen Generationen genutzt werden können.

Wirtschaft

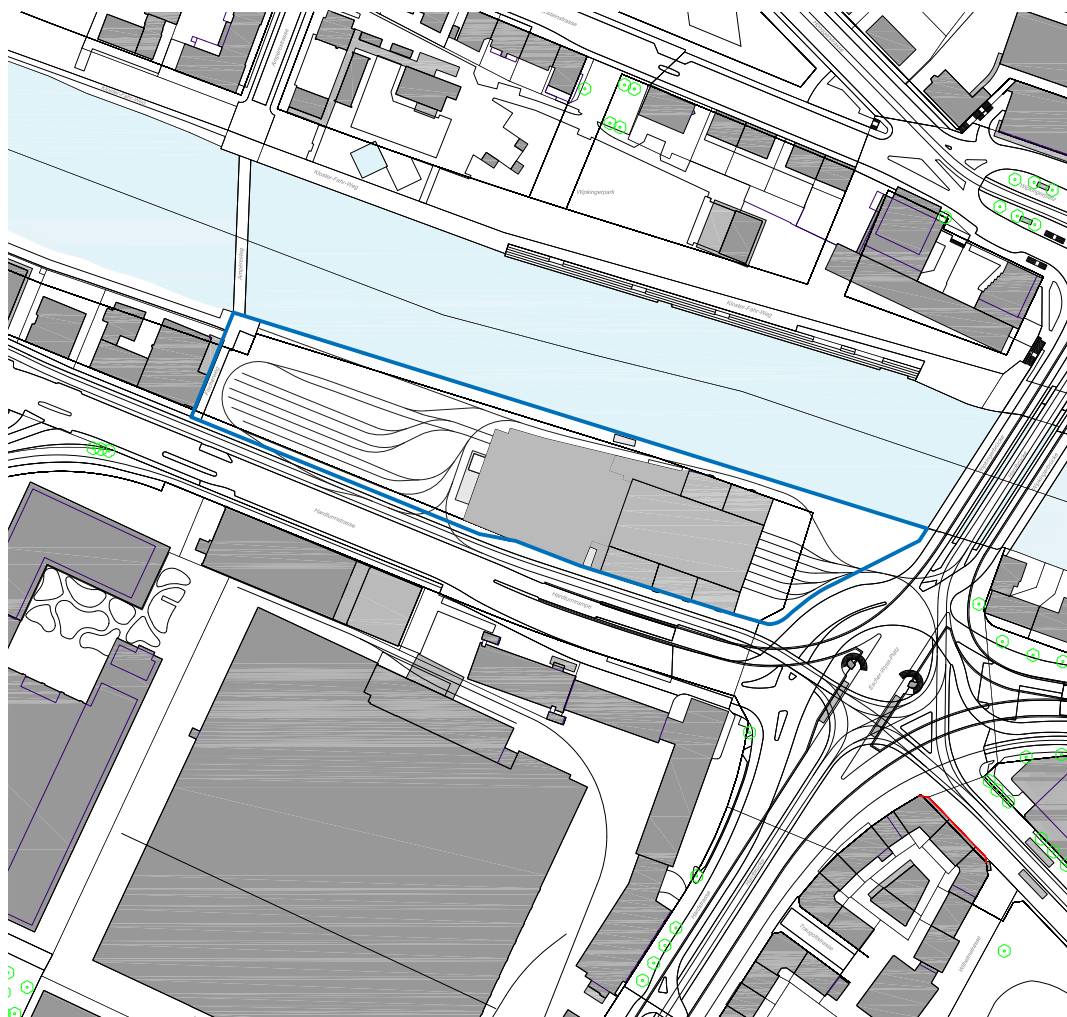
- Wirtschaftlich vorbildliche Projekte, die niedrige Erstellungskosten sowie einen kostengünstigen Betrieb und Unterhalt erwarten lassen.

Umwelt

- Ökologisch nachhaltige Projekte, die einen niedrigen Energiebedarf in der Erstellung sowie im Betrieb und Unterhalt aufweisen, einen erneuerbaren Energieträger verwenden und die bauökologisch einwandfreie Konstruktionssysteme und Materialien einsetzen.



Übersichtsplan Stadt Zürich



Situation 1:3 000

3 RAUMPROGRAMM

Tramdepot

Im neuen Tramdepot Hard war eine Depotfläche von 6 560 m² (inkl. Waschanlage) mit einer Abstellkapazität für mindestens 24 Tramzüge einzuplanen. Die alte östliche Abstellhalle wird instand gesetzt und den neuen Bedürfnissen angepasst werden. Zusammen mit der Hallenerweiterung entsteht so eine Depotfläche inkl. Waschanlage von insgesamt 6 560 m², davon 1 670 m² im Altbau und 4 890 m² im Neubau. Die Teilnehmenden hatten sich an das vorgegebene Layout der Geleise inkl. Lichtraumprofil, Linienführung, Weichen, Gleisabschlüssen, Fahrleitungen, Kontroll- und Inspektionsstandplatz, Waschstrasse und Besandungsanlage zu halten. Die fünf denkmalgeschützten Wohnhäuser über dem östlichen Depottteil waren ab dem 1. Obergeschoss nicht mehr Teil der Wettbewerbsaufgabe.

Betriebs- und Diensträume

Total 1 790 m²

Die von den VBZ genutzten Räume im Erdgeschoss des denkmalgeschützten Kopfteils Ost (Seite Limmat und Seite Hardturmstrasse) – flankierend zur Tramhalle – waren in die Planung miteinzubeziehen. Sie sollen sowohl instand gesetzt als auch teilweise neu als Betriebs- und Diensträume genutzt werden. Die restlichen Betriebs- und Diensträume waren im Neubauteil anzusiedeln.

Wohnen

Bei der Grösse der Wohnungen war die untere Limite der WBFV anzustreben. Bei den Standardwohnungen war folgender Wohnungsschlüssel vorgegeben, wobei möglichst wenige Wohnungen mit halben Zimmern einzuplanen waren:

<i>Wohnungsschlüssel</i>	<i>Anteil ca. in %</i>	<i>m²</i>
2-Zimmer-Wohnungen	20 %	55 m ²
2½-Zimmer-Wohnungen		60 m ²
3-Zimmer-Wohnungen	35 %	70 m ²
3½-Zimmer-Wohnungen		80 m ²
4-Zimmer-Wohnungen	40 %	90 m ²
4½-Zimmer-Wohnungen		95 m ²
5-Zimmer-Wohnungen	5 %	100 m ²
5½-Zimmer-Wohnungen		110 m ²

Satellitenwohnungen

pro Satellitenwohnung 250 m²

Zusätzlich waren 3–4 Satellitenwohnungen einzuplanen. Die individuellen Bereiche bestehen bei diesem Typ jeweils aus 1–2 Zimmern, einem eigenen Badezimmer und einer eigenen Teeküche. Gemeinschaftsbereiche wie ein grosses Wohn- und Esszimmer mit einer geräumigen Küche für alle BewohnerInnen sowie ein Gästezimmer ohne Nasszelle ergänzen dieses Angebot. Zudem war ein gemeinsam nutzbarer Aussenraum vorzusehen.

Gemeinschaftsraum

Total 60 m²

Der Gemeinschaftsraum (inkl. Küche, Abstellraum, Garderobe und WC) mit Bezug zum Aussenraum soll allen BewohnerInnen zur Verfügung stehen. Er war für rund 50 Personen (Konzertbestuhlung) zu planen.

Gewerbe im EG

projektabhängig

Im Erdgeschoss waren zur Belebung der beiden Längsfassaden an der Hardturmstrasse und am Limmatuferweg einzelne kleine Gewerbeeinheiten einzuplanen. Die Gewerbe- und Atelierräume (inkl. Lager- und Nebenräume) hatten eine Höhe von 3–4 Metern aufzuweisen. Zulieferungsmöglichkeiten waren ebenfalls zu berücksichtigen. In allen Gewerberäumen waren Wasser- und Kanalanschlüsse sowie WC-Anlagen vorzusehen.

Aussenraum

Da aufgrund der für das Tramdepot benötigten Fläche ebenerdig keine Freiflächen angeboten werden können, erhält die Hoffläche über dem Tramdepot einen hohen Stellenwert für die künftigen BewohnerInnen. Wichtig dabei war eine einfache Erreichbarkeit dieser Fläche und ein gut gestaltetes und zoniertes Angebot für private und gemeinschaftliche Nutzungen. Auf eine raumwirksame Bepflanzung und eine gute Ausstattung und Materialisierung wurde grosser Wert gelegt, da diese Kriterien zu einer hohen Aufenthaltsqualität beitragen. Die Freifläche hatte sowohl Treffpunkte als auch Rückzugsräume aufzuweisen. Auf die Übergänge der privaten Aussenraumnutzung und der halbprivaten Nutzung auf dem Hof war zu achten. Zumindest teilweise war eine Blickbeziehung zum Flussraum zu gewährleisten.

Öffentlicher Limmatuferweg

Die Fuss- und Radwegverbindung entlang der Limmat ist im kantonalen Richtplan eingetragen, endet heute aber westlich des Tramdepots. Nachdem das vorausgegangene Projekt auf dem Areal («Kleeblatt»-Hochhaus) nicht weiterverfolgt wurde, sistierte das Tiefbauamt das Uferwegprojekt. Es soll nun im Abschnitt Ampèresteg/Dammweg wieder aufgenommen werden. Gemäss Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL) ist eine Ausnahmebewilligung für die seinerzeit vorgesehene Auskragung des Uferwegs in den Gewässerraum entlang des Depots nicht mehr möglich. Die VBZ haben sich deshalb bereit erklärt, auf das Umfahrgleis im Bereich des Limmatuferwegs zu verzichten und eine betriebliche Lösung innerhalb des Depots zu wählen, so dass der Uferweg über das Areal des Depots geführt werden kann. Der neue Weg hat eine Breite von 4.00–4.50 Metern aufzuweisen. Der bestehende Fischerweg im Westen des Wettbewerbsareals war neu ebenfalls mit einer Breite von 4.00–4.50 Metern vorzusehen und war von der restlichen Parzelle abzutrennen. Die Anschlüsse an das bestehende Wegnetz im Osten und Westen des Areals waren zu berücksichtigen.

Parkierung

Da das Areal beim Escher-Wyss-Platz optimal mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen ist und eine Tiefgarage aufgrund der hohen Kosten nicht in Frage kommt, wird auf Parkplätze für die BewohnerInnen verzichtet. Drei Parkplätze für BesucherInnen und fünf Parkplätze für Mobility waren oberirdisch am westlichen Rand der Parzelle im Bereich der Zufahrt anzuordnen. Für Fahrräder und Motorfahrräder waren genügend und gut zugängliche, gedeckte und abschliessbare Abstellplätze vorzusehen.

Heute verfügt die VBZ auf dem Areal über 88 ebenerdige Betriebs- und Dienstparkplätze. Im Interesse einer qualitätsvollen Gestaltung des öffentlichen Raums waren möglichst viele Parkplätze (mind. 50 Stück) unterirdisch in einer Tiefgarage anzuordnen. Die restlichen Parkplätze waren auf dem Vorplatz Ost vor dem «alten Tramdepot» als Aussenplätze vorzusehen. Sie waren gestalterisch gut in die Umgebung einzubinden.

4 TEILNEHMENDE

Das Preisgericht trat am 5. September 2015 zur Genehmigung des Wettbewerbsprogramms und zur Präqualifikation zusammen. Insgesamt reichten 83 Teams bestehend aus Fachleuten der Bereiche Architektur, Landschaftsarchitektur und Bauingenieurwesen rechtzeitig eine vollständige Bewerbung um die Teilnahme am Projektwettbewerb ein. Sämtliche Bewerbungen wurden auf die in den Ausschreibungsunterlagen aufgeführten Kriterien hin geprüft. In mehreren Rundgängen wurden zwölf Teams unter der Federführung der folgenden Architekturbüros (detaillierte Teamzusammensetzung unter «12 Projektverfassende») zur Teilnahme ausgewählt:

- ARGE Baumann Roserens Architekten AG ETH SIA BSA, Zürich mit Ernst & Humbel GmbH, Zürich und MMT AG, Winterthur
- Burkard Meyer Architekten BSA AG, Baden
- Caruso St John Architects, Zürich
- Xaveer De Geyter Architectenbureau BVBA, B-1000 Brüssel
- Graber Pulver ETH BSA SIA Architekten AG, Zürich
- Harry Gugger Studio, Basel
- Christian Kerez Zürich AG ETH SIA, Zürich
- Kaschka Knapkiewicz + Axel Fickert AG ETH BSA SIA, Zürich
- Morger + Dettli Architekten AG BSA SIA, Basel
- Müller Sigrist Architekten AG, Zürich
- Schneider Studer Primas GmbH, Zürich
- Von Ballmoos Krucker Architekten AG ETH BSA SIA, Zürich

5 PREISGERICHT

Sachpreisrichterinnen und Sachpreisrichter

- Stadtrat Dr. André Odermatt, Vorsteher Hochbaudepartement
- Helmuth Werner, Quartiervereinspräsident Kreis 5
- Arno Roggo, Direktor Liegenschaftenverwaltung
- Markus Feer, Bereichsleiter Wohnen, Liegenschaftenverwaltung
- Beat Wildhaber, Leiter Immobilienmanagement VBZ
- Fredy Vogler, Leiter Technik, VBZ (Ersatz)

Fachpreisrichterinnen und Fachpreisrichter

- Jeremy Hoskyn, Architekt, Amt für Hochbauten Stadt Zürich (Vorsitz)
- Patrick Gmür, Architekt, Direktor Amt für Städtebau Stadt Zürich
- Piet Eckert, Architekt, e2a-Architekten, Zürich
- Pascale Guignard, Architektin, Guignard & Saner Architekten, Zürich
- Dominique Salathé, Architektin, sabarchitekten, Basel
- Regula Harder, Architektin, harder spreycermann architekten, Zürich
- Lukas Schweingruber, Landschaftsarchitekt, Studio Vulkan, Zürich (Ersatz)

Projektleitung, Kommunikation und Sekretariat

- Ariane Dirlewanger, Architektin, Projektentwicklung, Amt für Hochbauten
- Ursula Tschirren, Projektleiterin Kommunikation, Amt für Hochbauten
- Britta Walti, Projektassistentin, Amt für Hochbauten

6 VORPRÜFUNG

Die 12 eingereichten Projekte wurden nach den Grundsätzen der SIA 142 Ordnung für Architektur- und Ingenieurwettbewerbe, den Anforderungen des Wettbewerbsprogramms und der Fragenbeantwortung auf folgende Punkte hin geprüft:

Teil 1

Für die Zulassung zur Beurteilung:

- Termingerechtigkeit der eingereichten Unterlagen
- Vollständigkeit der eingereichten Unterlagen

Antrag der Vorprüfung:

Die Vorprüfung beantragte dem Preisgericht, alle Projekte zur Beurteilung zuzulassen.

Für die Zulassung zur Preiserteilung wurden die folgenden Bereiche vorgeprüft: Projektierungssperimeter, Baurecht, Raumprogramm Wohnen, Betrieb und Technik VBZ, Tragstruktur, Brandschutz, Lärmschutz, Gebäudetechnik, Projektökonomie, Ökologische Nachhaltigkeit und Freiraumgestaltung

Die Berichte der Expertinnen und Experten sind in den Vorprüfungsbericht (Teil 1) eingeflossen. Der Bericht zur Wirtschaftlichkeit (ohne Kosten, aber mit Einschätzungen) wurde separat abgegeben, der 1. Jurierungstag wurde von einem externen Kostenexperten begleitet.

Antrag der Vorprüfung:

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

Teil 2

Die Projekte der engeren Wahl wurden zusätzlich auf die Bereiche Erschliessung/Verkehr und Beschattung geprüft sowie vertieft vorgeprüft auf Brandschutz, Lärmschutz, Projektökonomie und Ökologische Nachhaltigkeit.

Die Mengenangaben der Wettbewerbskalkulation wurden durch den externen Kostenplaner verifiziert. Die Berichte der Expertinnen und Experten sind in den Vorprüfungsbericht (Teil 2) eingeflossen.

7 BEURTEILUNG

Das Preisgericht trat am 29. Januar und 26. Februar 2015 zur Beurteilung der Wettbewerbseingaben zusammen. Nach einer freien Besichtigung sämtlicher Projekte nahm das Preisgericht am ersten Jurierungstag vom Ergebnis der Vorprüfung (Teil 1) Kenntnis. Das Preisgericht beschloss, dem Antrag der Vorprüfung stattzugeben und alle zwölf Projekte zur Beurteilung und Preiserteilung zuzulassen. Nachdem sich das Preisgericht – in Gruppen eingeteilt – eingelezen hatte, wurden sämtliche Projekte in einer ersten wertungsfreien Vorstellungsrunde im Plenum präsentiert. Anschliessend hat eine Besichtigung des Wettbewerbsareals stattgefunden. Nach einer Neuzuteilung der Projekte im Preisgericht wurden die zwölf Projekte nach den folgenden im Wettbewerbsprogramm aufgeführten Kriterien diskutiert und beurteilt:

GESELLSCHAFT

- Städtebau, Architektur, Aussenraum
- Funktionalität, Gebrauchswert, Hindernisfreiheit

WIRTSCHAFT

- Erstellungskosten
- Betriebskosten

UMWELT

- Energiebilanz
- Bauökologie

Diese Reihenfolge enthält keine Wertung. Das Preisgericht nahm basierend auf diesen Beurteilungskriterien eine Gesamtwertung vor.

In zwei Wertungsrundgängen wurden die folgenden Projekte ausgeschieden:

1. Wertungsrundgang: Projekte Nr. 4 «XYZ», Nr. 10 «MY HOME IS MY CASTLE»
2. Wertungsrundgang: Projekte Nr. 1 «Meandros», Nr. 7 «Silberne Hochzeit», Nr. 9 «Zeppelin», Nr. 11 «TOTORO», Nr. 12 «Rollercoaster»

Nach einem abschliessenden Kontrollrundgang verblieben die Projekte Nr. 2 «THYMIAN», Nr. 3 «la terrazza», Nr. 5 «Beau Rivage», Nr. 6 «COMMON GROUND», Nr. 8 «BERTA», in der engeren Wahl. Sämtliche Projekte wurden den Fachpreisrichterinnen und -richtern zum Verfassen eines schriftlichen Projektbeschriebs zugeteilt.

Zu Beginn des zweiten Jurierungstags präsentierten die Expertinnen und Experten dem Preisgericht die Ergebnisse der vertieften Vorprüfung der engeren Wahl (Teil 2). Nach eingehender Beratung der Projektbeschriebe und intensiver Diskussion der Projekte der engeren Wahl sowie einem letzten Kontrollrundgang wurde die Rangfolge festgelegt und das Projekt Nr. 8 «BERTA» einstimmig zum Sieger erkoren.

8 RANGIERUNG

Für Preise, Ankäufe und feste Entschädigungen stand eine Summe von 300 000 Franken (exkl. MWST) zur Verfügung. Für jedes zur Beurteilung zugelassene Projekt wurde den Teilnehmenden eine feste Entschädigung von 10 000 Franken (exkl. MWST) ausgerichtet. Das Preisgericht setzte die folgende Rangierung und Preiszuteilung fest:

1. Rang 1. Preis	Projekt Nr. 8	BERTA	Fr. 50 000
2. Rang 2. Preis	Projekt Nr. 3	la terrazza	Fr. 40 000
3. Rang 3. Preis	Projekt Nr. 2	THYMIAN	Fr. 30 000
4. Rang 4. Preis	Projekt Nr. 5	Beau Rivage	Fr. 25 000
5. Rang 5. Preis	Projekt Nr. 6	COMMON GROUND	Fr. 20 000
6. Rang 6. Preis	Projekt Nr. 9	Zeppelin	Fr. 15 000

9 SCHLUSSFOLGERUNGEN

Mit dem Abschluss des vorliegenden Wettbewerbs hat eine lange und bewegte Planungsgeschichte rund um das Depot Hard einen wichtigen Meilenstein erreicht. Während mehr als 25 Jahren wurden in zahlreichen Varianten Depot-erweiterungen in Kombination mit Sport-, Verwaltungs- und Wohnnutzungen geplant und wieder verworfen. Der politische Wille, das grosse städtische Areal direkt an der Limmat am Eingang zu Zürich-West nicht nur für den öffentlichen Verkehr, sondern auch für den kommunalen Wohnungsbau zu nutzen, scheiterte jedoch immer wieder an der Kostenfrage. Aufgrund der Lage der Wohnsiedlung über der Depotanlage und weiteren überaus komplexen Rahmenbedingungen war es nicht möglich, die Kostenlimiten der kantonalen Wohnbauförderungsverordnung einzuhalten. Das geprüfte Szenario einer Verlegung des Depotbetriebs kam für die VBZ wegen der zentralen Lage und der damit verbundenen strategischen Bedeutung nicht in Frage.

2010 wurde das Projekt «Depot Hard mit Zusatznutzungen» durch eine Motion des Zürcher Gemeinderats neu lanciert. Dank veränderter Rahmenbedingungen – einer leichten Reduktion der Abstellkapazitäten, dem Verzicht auf das Umfahrgleis, der Option für autoarmes Wohnen sowie der Möglichkeit einer Ausnahmegewilligung bezüglich Lärmschutz – verbesserte sich die Ausgangslage für ein wirtschaftliches Projekt. Im Rahmen einer Studie erarbeitete das Amt für Hochbauten verschiedene neue Strategievarianten: eine bebaubare Platte auf einem dichten Stützenraster, eine freistehende Wohnzeile auf der Strassen- respektive auf der Flussseite und ein separates Baufeld für ein neues, ebenfalls freistehendes Hochhausprojekt. Nach langen Beratungen entschied sich der Zürcher Gemeinderat im Jahr 2012 schliesslich unter Vorbehalt eines maximalen Abschreibungsbetrags von 13.9 Millionen Franken für die «Variante Platte» mit rund 185 Wohnungen als Zielwert, welche die Grundlage für den vorliegenden Projektwettbewerb bildete. Zeitgleich mit der Wettbewerbsausgabe hat die Gebäudeversicherung des Kantons Zürich zudem die kantonalen Brandschutzvorschriften revidiert, was zwei zusätzliche Geschosse und somit auch eine weitere Erhöhung der Anzahl Wohnungen erlaubte.

Das Preisgericht hält in seinem Fazit fest, dass die gestellte Aufgabe an Komplexität kaum zu überbieten war. Für die Teilnehmenden stellte insbesondere die Lage auf einer Plattform rund 10 Meter über dem Stadtniveau, die randlagige Erschliessung, die ausserordentlich hohe Dichte sowie die gegenseitige Überlagerung von Lärm und Besonnung respektive von Limmatbezug und Beschattung insgesamt eine grosse Herausforderung dar. Obschon keines der Projekte alle Anforderungen einwandfrei erfüllen konnte, ist die Qualität der Wettbewerbsbeiträge insgesamt trotzdem sehr beeindruckend. Es ist bemerkenswert, wie innerhalb dieser Rahmenbedingungen mit viel entwerferischem Können und Geschick Wohnsiedlungen mit einem hohen Wohnwert auf weitgehend gut funktionierenden Depotanlagen erarbeitet

worden sind. Erfreulich ist auch, dass es vielen Projekten gelungen ist, durch die Ausformulierung der Hauseingänge, durch die Anordnung von Gewerberäumen und durch vertikale Verbindungen hinauf auf die Plattform eine klare Adressbildung zu erzeugen und so die Belebung der Hardturmstrasse und des Limmatuferwegs markant zu verbessern.

Die städtebaulichen Konzepte und die architektonischen Erscheinungen sind durchwegs aus dem konkreten Standort und den vorgegebenen Rahmenbedingungen heraus entwickelt worden. Die meisten Teams haben langgezogene Hofformen vorgeschlagen, die entweder durchgehend die maximale Gebäudehöhe von 30 Metern ausschöpften oder dann – zur Verbesserung der Besonnung bzw. der Sichtbezüge – Modellierungen in der Höhenentwicklung vorschlugen. Durch gezielt platzierte, oft mehrgeschossige Öffnungen in der flussseitigen Bebauung wurde versucht, eine Beziehung der Wohnungen und des gemeinsamen Hofraums zur Limmat hin herzustellen. Trotzdem weisen viele dieser Projekte lange und verschattete Fassadenfronten auf, deren Wucht und Schattenwurf sich auch auf den gegenüberliegenden Wipkingerpark auswirken. Besonders kritisch beurteilte die Jury jene Hofprojekte, die mit einer quergestellten Wand den Neubauteil vollständig vom historischen Tramdepot abtrennen. Als gute Ansätze erwiesen sich die verschiedenen Kammlösungen, die sowohl auf den südseitigen Strassenraum, als auch auf den nordseitigen Limmatraum ausgerichtet sind. Hier ging es für die Projektverfassenden darum, für angemessene Hofgrössen und für eine ausreichende Belichtung und Besonnung der Wohnungen zu sorgen. Sowohl für die Hof-, wie auch für die Kammlösungen, die sich nach oben hin gelegentlich auch in einzelne Punkthäuser auflösen, stellte sich ein typologisches Problem: die randlagige Anordnung der Treppenhäuser, die durch das Tramdepot zwingend vorgegeben war, generiert in den Wohngeschossen oft lange und umständliche Erschliessungsflächen, welche die Flächeneffizienz und somit auch die Wirtschaftlichkeit beeinträchtigten.

Die Jury war überrascht, dass zwei der zwölf eingereichten Wettbewerbsbeiträge Hochhauslösungen vorschlugen, obwohl im Wettbewerbsprogramm explizit empfohlen wurde, sich auf Häuser mit einer Gebäudehöhe von maximal 30 Metern zu beschränken. Der Wettbewerbsperimeter ist zwar der Hochhauszone II zugeteilt, die grundsätzlich Bauten von maximal 80 Metern Höhe zulässt. Trotzdem gab es bei der Ausschreibung des Wettbewerbs Depot Hard eine Reihe von wirtschaftlichen und politischen Gründen, die gegen Hochhäuser sprachen. Einerseits war man überzeugt, dass sich Hochhäuser für den gemeinnützigen Wohnungsbau – insbesondere wegen den erhöhten feuerpolizeilichen Auflagen – aus Kostengründen grundsätzlich nicht eigenen würden. Andererseits wollte man seitens der Stadt auch vermeiden, auf dem gegenüberliegenden Limmatufer mit einer unnötigen Verschattung des beliebten Quartierparks in der Bevölkerung Widerstand gegen das neue Bauvorhaben zu erzeugen.

Beim Wettbewerbsbeitrag Nr. 8 «BERTA» wurde nach der vertieften Vorprüfung zwischen dem ersten und zweiten Jurytag jedoch klar, dass diese Befürchtungen weitgehend unbegründet waren. Dieser Vorschlag schnitt nicht nur bei der Kostenkalkulation, sondern auch bei den Zwei-Stunden-Schattendiagrammen ausserordentlich gut ab. Dank einer überdurchschnittlich guten Kompaktheit und dank einem hocheffizienten Erschliessungssystem liegt der Beitrag schlussendlich auch deutlich unter dem vom Gemeinderat definierten maximalen Abschreibungsbeitrag. Die Verfassenden haben diese Themen offenbar bewusst und konsequent optimiert und dabei auch realisiert, dass wegen den auf der Flussseite ohnehin notwendigen Brandschutztreppenhäusern die Wirtschaftlichkeit für eine Hochhauslösung grundsätzlich gegeben war.

Im Rahmen ihrer Diskussionen stellte die Jury fest, dass «BERTA» insbesondere auch hinsichtlich der städtebaulichen Disposition einem Befreiungsschlag gleichkam. Das neue Hochhauspaar des Depot Hard bildet mit den bestehenden «Escher-Terrassen» und dem bestehenden «Swisscom-Tower» ein überzeugendes, grossmassstäbliches Ensemble, das den Eingang nach Zürich-West prägnant markiert. Die lediglich zweigeschossigen Reihenhäuser über dem VBZ-Depot halten die Gebäudehöhe in den sensiblen Anschlussbereichen tief, was in ein angemessenes Gegenüber zum historischen Depotteil und zur westseitigen Bebauung schafft. Als Gegenstück zum Vorbereich beim Escher-Wyss-Platz entstehen beim Ampèresteg ebenfalls eine grosszügige Öffnung sowie ein Sichtbezug von der Hardstrasse zum Limmatraum hin. Grössere, familientaugliche Maisonettewohnungen mit einem schönen Bezug zum gemeinsamen Wohnhof und kleinere, gut besonnte Hochhauswohnungen ergeben insgesamt eine gute Mischung von über 220 verschiedenartigen, attraktiven Wohnungen, die ihrerseits über nur gerade fünf Treppenhäuser problemlos erschlossen werden können. Der beharrliche Einsatz zugunsten des gemeinnützigen Wohnungsbaus auf dem Areal Depot Hard hat sich also gelohnt.

Das Preisgericht und das Amt für Hochbauten danken allen Teilnehmenden für die hervorragenden Beiträge im Rahmen dieser ausserordentlich anspruchsvollen Aufgabe und gratulieren dem siegreichen Team von Morger Dettli Architekten aus Basel für diesen sehr schönen Wettbewerbserfolg.

10 EMPFEHLUNGEN

Das Preisgericht empfiehlt der Bauherrschaft, das Projekt Nr. 8 «BERTA» von Morger + Dettli Architekten aus Basel, unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Vorprüfung und der Projektkritik, weiter zu bearbeiten. Im Rahmen der weiteren Projektierung sollen insbesondere die nachfolgenden Punkte geklärt und weiterentwickelt werden:

1 Aussenraum West und Erschliessung Hochhäuser

Der Stadtraum zwischen dem Depot Hard und der Hardturmstrasse 66 (Haus Zürich-Paris) soll eine klarere aussenräumliche Qualität erhalten. Die Zugänge zu den Hochhäusern West und Nord sind sowohl auf der Stadt- als auch auf der Hofebene repräsentativer und grosszügiger zu gestalten.

2 Fassade

Der Anschluss an das denkmalgeschützte historische Depot muss überarbeitet werden. Die Townhouses resp. Satellitenwohnungen rücken zu nah an den Bestand. Die Längsfassaden Süd und Nord im Sockelbereich (EG/1. OG) sind zu geschlossen gestaltet. Für einen lebendigen Bezug zum Quartier auf Stadtebene ist weniger Wandwirkung erwünscht.

3 Gemeinschaftsnutzungen Hofebene

Die Lage der Gemeinschaftsnutzungen auf der Hofebene soll überprüft werden. Insbesondere der Veloraum in der nordwestlichen Ecke direkt an der Limmat ist zu prominent platziert. Der Gemeinschaftsraum hat keinen direkten Bezug zum Aussenraum und erscheint zu dezentral.

4 Wohnungen

Die Wohnungsgrundrisse müssen sowohl qualitativ (z.B. Lage der Küchen als auch quantitativ (Einhaltung der Flächenvorgaben und des Wohnungsschlüssels) überarbeitet werden.

5 Untergeschoss/Zwischengeschoss

Das Layout des Untergeschosses inkl. Tiefgarage muss überarbeitet werden. Die Raumhöhe im Zwischengeschoss ist für nicht repräsentative Nutzungen zu hoch. Hier ist die Einführung eines weiteren Zwischengeschosses zu prüfen.

6 VBZ – Tramdepot

Drei Stützen weichen von der Vorgabe der VBZ betreffend Gleislayout ab und stehen im Gleisbereich. Es muss statisch eine andere Lösung gefunden werden. Eine Haus-in-Haus-Konstruktion des Arbeitsbereichs in der Mitte der Halle ist nicht erwünscht.

7 Bewilligungsfähigkeit

Das Projekt muss betreffend den Vorgaben Lärm und Brandschutz überarbeitet werden.

11 GENEHMIGUNG

Zürich, den 26. Februar 2015, das Preisgericht:

Dr. André Odermatt

Helmuth Werner

Arno Roggo

Markus Feer

Beat Wildhaber

Fredy Vogler (Ersatz)

Jeremy Hoskyn (Vorsitz)

Patrick Gmür

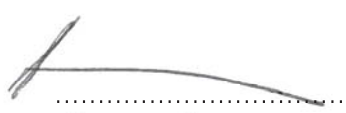
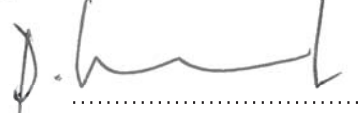
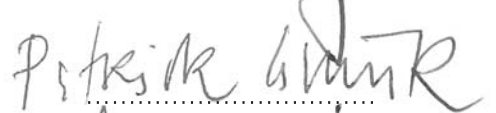
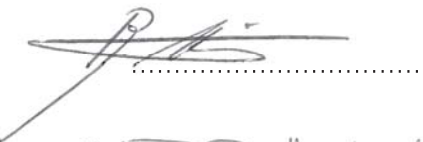
Piet Eckert

Pascale Guignard

Dominique Salathé

Regula Harder

Lukas Schweingruber (Ersatz)



12 PROJEKTVERFASSENDE

Mit der Unterzeichnung der Genehmigung wurden die beschlossene Rangfolge, die Festsetzung der Preissummen sowie die Schlussfolgerungen und Empfehlungen gutgeheissen. Bei der anschliessenden Öffnung der verschlossenen und anonymisierten Umschläge wurden die folgenden Projektverfasserinnen und -verfasser ermittelt:

1. Rang | 1. Preis

Projekt Nr. 8

Architektur:

Verantwortlich:

Mitarbeit:

Landschaftsarchitektur:

Verantwortlich:

Mitarbeit:

Bauingenieurwesen:

Verantwortlich:

Baumanagement:

Brandschutz:

HLKSE-Planung,

Nachhaltigkeit:

BERTA

Morger + Dettli Architekten AG,
Spitalstrasse 8, 4056 Basel

Meinrad Morger, Fortunat Dettli,
Martin Klein, Henning König

Matthias Welp (PL), Jakob Lilienthal,
Natalie Hajduk, Leon Hillebrand,
Sylvio Hoffmann

Schönholzer + Stauer,
Landschaftsarchitekten BSLA, Riehen
Beat Rösch

Kerstin Marx

Ulaga Partner AG, Basel

Tomaz Ulaga

Caretta + Weidmann Baumanagement AG,
Zürich

Quantum Brandschutz GmbH, Basel

Dr. Eicher + Pauli AG, Liestal

2. Rang | 2. Preis

Projekt Nr. 3

Architektur:

Verantwortlich:

Mitarbeit:

Landschaftsarchitektur:

Verantwortlich:

Mitarbeit:

Bauingenieurwesen:

Verantwortlich:

Mitarbeit:

Baumanagement:

Bauphysik, HLKSE-Planung:

la terrazza

von Ballmoos Krucker Architekten
Badenerstrasse 156, 8004 Zürich

Thomas von Ballmoos

Sofia Pimentel, Marcello Concari,
Sophie Savary, Guillermo Fibla,
Luis Sarabia, Benjamin Groothuijse,
Alan Edburg

Mavo GmbH, Zürich

Martina Voser

Veronika Drausnick

dsp Ingenieure & Planer AG, Greifensee

Bruno Patt

Piero Contu

Ghisleni Planen und Bauen GmbH, Rapperswil

Amstein + Walthert AG, Zürich

3. Rang | 3. Preis

Projekt Nr. 2

Architektur:	Graber Pulver Architekten AG Sihlquai 75, 8005 Zürich
Verantwortlich:	Marco Graber, Thomas Pulver
Mitarbeit:	Alexander Raab, Beat Kübler, Reto Züger, Quentin Clémence, Florian Reiser
Landschaftsarchitektur:	Rotzler Krebs Partner Landschaftsarchitekten, Winterthur
Verantwortlich:	Matthias Krebs
Mitarbeit:	Michael Saur, Eva Schilling
Bauingenieurwesen:	Walt+Galmarini AG, Zürich
Verantwortlich:	Carlo Galmarini
Mitarbeit:	Gregorij Meleshko, Francisco Garcia, Daniel Gsell
Baumanagement:	Perolini Baumanagement AG, Zürich
Bauphysik, Bauökologie, Nachhaltiges Bauen:	EK Energiekonzepte AG, Zürich
Energie- und Gebäudetechnik:	Eicher+Pauli, Zürich
Visualisierungen:	maaars Architektur Visualisierungen, Zürich

THYMIAN

4. Rang | 4. Preis

Projekt Nr. 5

Architektur:	ARGE Baumann Roserens Architekten AG Limmatstrasse 285, 8005 Zürich mit Ernst & Humbel GmbH, Zürich und MMT AG, Winterthur
Verantwortlich:	Alain Roserens, Andreas Ernst
Mitarbeit:	Baumann Roserens: Gopal Joshi, Pia Salin, Sonja Casty, Arthur deBuren Ernst & Humbel: Patrick Schmid, James Mac Aree, Christoph Müller
Landschaftsarchitektur:	Anton & Ghiggi Landschaft Architektur, Zürich
Verantwortlich:	Carola Anton, Dominique Ghiggi
Mitarbeit:	Maria Gutierrez
Bauingenieurwesen:	Dr. Lüchinger + Meyer Bauingenieure AG, Zürich
Verantwortlich:	Daniel Meyer
Visualisierungen:	nighturnseimagesgmbh, Zürich

Beau Rivage

5. Rang | 5. Preis**Projekt Nr. 6**

Architektur:

Verantwortlich:

Mitarbeit:

Landschaftsarchitektur:

Verantwortlich:

Bauingenieurwesen:

Verantwortlich:

COMMON GROUND

Burkard Meyer Architekten BSA

Adrian Meyer, Andreas Signer,

Daniel Krieg, Oliver Dufner

Martinsbergstrasse 40, 5400 Baden

Andreas Signer

Tobias Burger, Borianna Tomowa

Haag Landschaftsarchitektur GmbH, Zürich

Fabian Haag

Henauer Gugler AG, Zürich

Alexander Kott

6. Rang | 6. Preis**Projekt Nr. 9**

Architektur:

Verantwortlich:

Mitarbeit:

Landschaftsarchitektur:

Verantwortlich:

Mitarbeit:

Bauingenieurwesen:

Verantwortlich:

Mitarbeit:

Zeppelin

Kaschka Knapkiewicz + Axel Fickert AG

Dipl. Architekten ETH BSA SIA

Zweierstrasse 35, 8004 Zürich

Kaschka Knapkiewicz, Axel Fickert

Alex Domin, Sara Bieri, Marein Gijzen,

Boris Hämmerli, Jonas Jäger, Nelly Pilz,

Kathrin Röthlisberger,

Angelika Scheidegger, Michael Schrepfer

Schmid Landschaftsarchitekten GmbH, Zürich

André Schmid

Ramon Subira

Dr. Lüchinger + Meyer Bauingenieure AG,
Zürich

Andreas Gianoli

Andreas Bühlmann

Verfassende der weiteren Projekte

Projekt Nr. 1

Architektur:

Verantwortlich:

Mitarbeit:

Landschaftsarchitektur:

Verantwortlich:

Mitarbeit:

Bauingenieurwesen:

Verantwortlich:

Bauphysik, Akustik:

Elektroingenieurwesen:

HLKKS-Planung:

Meandros

Caruso St John Architects mit

Jaeger Baumanagement

Räffelstrasse 32, 8045 Zürich

Michael Schneider

Baseli Candrian, Adam Caruso,

Darragh Farrel, Laura Favre-Bully,

Peter St John, Florian Zierer,

Maurus Jaeger

Müller Illien Landschaftsarchitekten,
Zürich

Rita Illien

Ulrich Marek

Conzett Bronzini Gartmann, Chur

Jürg Conzett

BAKUS Bauphysik & Akustik GmbH, Zürich

Enerpeak, Dübendorf

Kalt & Halbeisen, Zürich

Projekt Nr. 4

Architektur:

Verantwortlich:

Mitarbeit:

Landschaftsarchitektur:

Verantwortlich:

Bauingenieurwesen:

Verantwortlich:

Mitarbeit:

Baumanagement:

HLKSE-Planung:

AXYZ

Xavver De Geyter, XDGA bvba

Saintelette square 12, B-1000 Brüssel

Yuichiro Suzuki

Guillaume Bostoen, Beatrice Colaiacomo,

Leo Ferretto, Arie Gruijters, Cristian Panaité,

Ryosuke Yago

Atelier Girot, Zürich

Magda Kaufmann

ZPF Ingenieure AG, Zürich

Nico Ros

Jacqueline Pauli

b+p baurealisation ag, Zürich

Hans Abicht AG, Zürich

Projekt Nr. 7

Architektur:

Verantwortlich:

Mitarbeit:

Landschaftsarchitektur:

Verantwortlich:

Mitarbeit:

Bauingenieurwesen:

Verantwortlich:

Mitarbeit:

Baumanagement:

Brandschutz:

HLKSE-Planung:

Verkehrsplanung:

Silberne Hochzeit

Harry Gugger Studio

Luftgässlein 4, 4051 Basel

Harry Gugger

Michael Zink, Raul Mera, Aphrodite
Stathopoulou, Theodoros Poulakos,
Gonzalo Ampudia, Christian Zeier,
Severin Berchtold

Bureau Bas Smets, B-1000 Brüssel

Bas Smets

Eva Maloisel

Schnetzer Puskas Ingenieure AG, Basel

Tivadar Puskas

Giotto Messi

b+p baurealisation ag, Zürich

Gruner AG, Zürich

Gruner AG und Gruner Roschi AG, Köniz

Rapp Infra AG, Basel

Projekt Nr. 10

Architektur:

Verantwortlich:

Mitarbeit:

Landschaftsarchitektur:

Verantwortlich:

Mitarbeit:

Bauingenieurwesen:

Verantwortlich:

Baumanagement:

HLKSE-Planung, Bauphysik:

MY HOME IS MY CASTLE

Christian Kerez Zürich AG,

Eibenstrasse 9, 8045 Zürich

Christian Kerez

Nicolas Rothenbühler, Martin Kugelman,
Lion Haag, Alex Carpentier

Atelier Descombes Rampini, Genf

Marco Rampini

Julien Romane

Conzett Bronzini Gartmann AG, Chur

Patrick Gartmann

Caretta+Weidmann Baumanagement AG,
Zürich

Amstein + Walthert AG, Zürich

Projekt Nr. 11

Architektur:

Verantwortlich:

Mitarbeit:

Landschaftsarchitektur:

Verantwortlich:

Mitarbeit:

Bauingenieurwesen:

Verantwortlich:

Ingenieurwesen:

Verantwortlich:

Baumanagement:

TOTORO

Müller Sigrist Architekten AG

Hildastrasse 14a, 8004 Zürich

Pascal Müller

Blaz Hartmann, Ann-Madlen Gfeller,

Tonja Kuhn, Gisella Chacon,

Karolina Dziengo, Malee Hildebrand,

Adrienne Michels

Westpol Landschaftsarchitekten, Basel

Andy Schönholzer

Dennis Mayr

ACS-Partner AG, Zürich

Matteo Cogliatti

SNZ Ingenieure und Planer AG, Zürich

Christoph Schenk

Rapp Architekten AG, Basel

Projekt Nr. 12

Architektur:

Verantwortlich:

Mitarbeit:

Landschaftsarchitektur:

Verantwortlich:

Mitarbeit:

Bauingenieurwesen:

Verantwortlich:

Visualisierungen:

Rollercoaster

Schneider Studer Primas Architekten GmbH

Pfingstweidstrasse 6, 8005 Zürich mit

Caretta Weidmann Baurealisation AG, Zürich

Franziska Schneider, Jens Studer,

Urs Primas

Dominik Joho, Liliana Miguel,

Francisco Amado, Marina Peneva

Lorenz Eugster Landschaftsarchitektur und

Städtebau GmbH, Zürich

Lorenz Eugster

Alexander Schüch, Karin Schwendimann

Schnetzer Puskas Ingenieure AG, Zürich

Stefan Bänziger

Obra Architekturvisualisierungen, Zürich



Projekt Nr. 8:

1. Rang | 1. Preis

Architektur:

Morger + Dettli Architekten AG
Spitalstrasse 8, 4056 Basel

Verantwortlich:

Meinrad Morger, Fortunat Dettli,
Martin Klein, Henning König

Mitarbeit:

Matthias Welp (PL), Jakob Lilienthal,
Natalie Hajduk, Leon Hillebrand,
Sylvio Hoffmann

BERTA

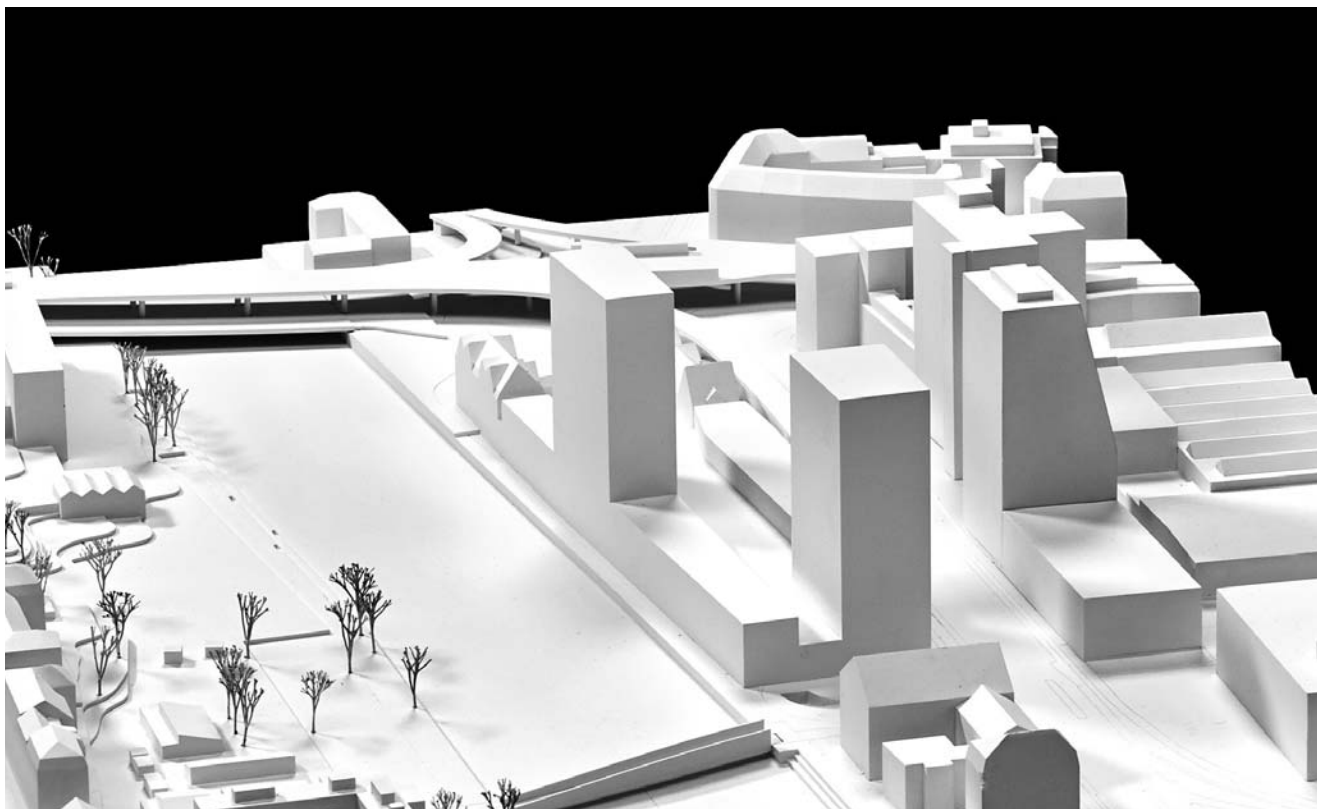
Das Projekt «BERTA» schlägt vor, den Perimeter mit zwei versetzt angeordneten, unterschiedlich proportionierten, aber gleich hohen Hochhäusern zu betonen. Diese städtebauliche Massnahme versteht sich als räumliche Akzentuierung der Zugangssituation ins Stadtquartier Zürich-West durch eine Clusterbildung der beiden neuen Hochhäuser mit den beiden bestehenden Türmen der Nachbarschaft.

Die Konzentration der geforderten Nutzungen auf die Hochhäuser erlaubt es, den Bebauungsperimeter mit einer moderaten Randbebauung zu belegen, die über dem Tramdepot einen länglichen, zweigeschossig gefassten Hofraum schafft. Sowohl der niedrige Sockelbereich wie auch die beiden zwanziggeschossigen Türme binden sich dabei kontextuell überzeugend an den denkmalgeschützten Bestand, der damit Teil eines neuen Ensembles wird. Diese Lesart wird zu einer mehrdeutigen und vielschichtigen Gesamtform verdichtet, die in ihrer räumlichen Konsequenz unterschiedliche programmatische und typologische Möglichkeiten in sich trägt. Im Kontrast zum harten, stark determinierten Stadtboden versteht sich dabei der Hof als informeller Ort der Begegnung, der unterschiedlichen Anforderungen gerecht werden und auf neue Bedürfnisse reagieren kann. In diesem Sinne kultiviert der Hof die Vorzüge des Halbprivaten: ein Ort mit hoher sozialer Kontrolle und gleichzeitig ein Versprechen an die Gemeinschaft. Zusätzlich bereichert eine Flussterrasse die aussenräumlichen Qualitäten des Projekts.

Ausgehend von der Massenverteilung werden für das Wohnen zwei unterschiedliche Wohnformen vorgeschlagen. Im Sockel findet – erschlossen über den gemeinsamen Hof und einen Arkadengang – vertikales Wohnen statt; hier entwickeln sich die grösseren Wohnungen zweigeschossig nach oben. Ebenfalls auf der Hofebene sind die Satellitenwohnungen und diverse kollektive Räume angeordnet. Die beiden Türme dagegen greifen bis auf das Erdgeschoss und haben nur eine untergeordnete Anbindung an das Hofniveau. In den Türmen befinden sich die kleineren als Fünf- oder Sechsbünder zentral erschlossenen Standardwohnungen. Die typologische Differenzierung der Wohnungen mit dem Hof als Zugangsraum ermöglicht ein Freispielen des Strassenniveaus mit wenigen Erschliessungskernen. Neben Betriebsräumen für die VBZ bereichern mehrgeschossige Gewerberäume sowie ein limmatseitiges Restaurant die Stadtebene.

Der selbstbewusste architektonische Ausdruck des Projekts wird über ein vorgefertigtes und tragendes Modulsystem aus Sicht-



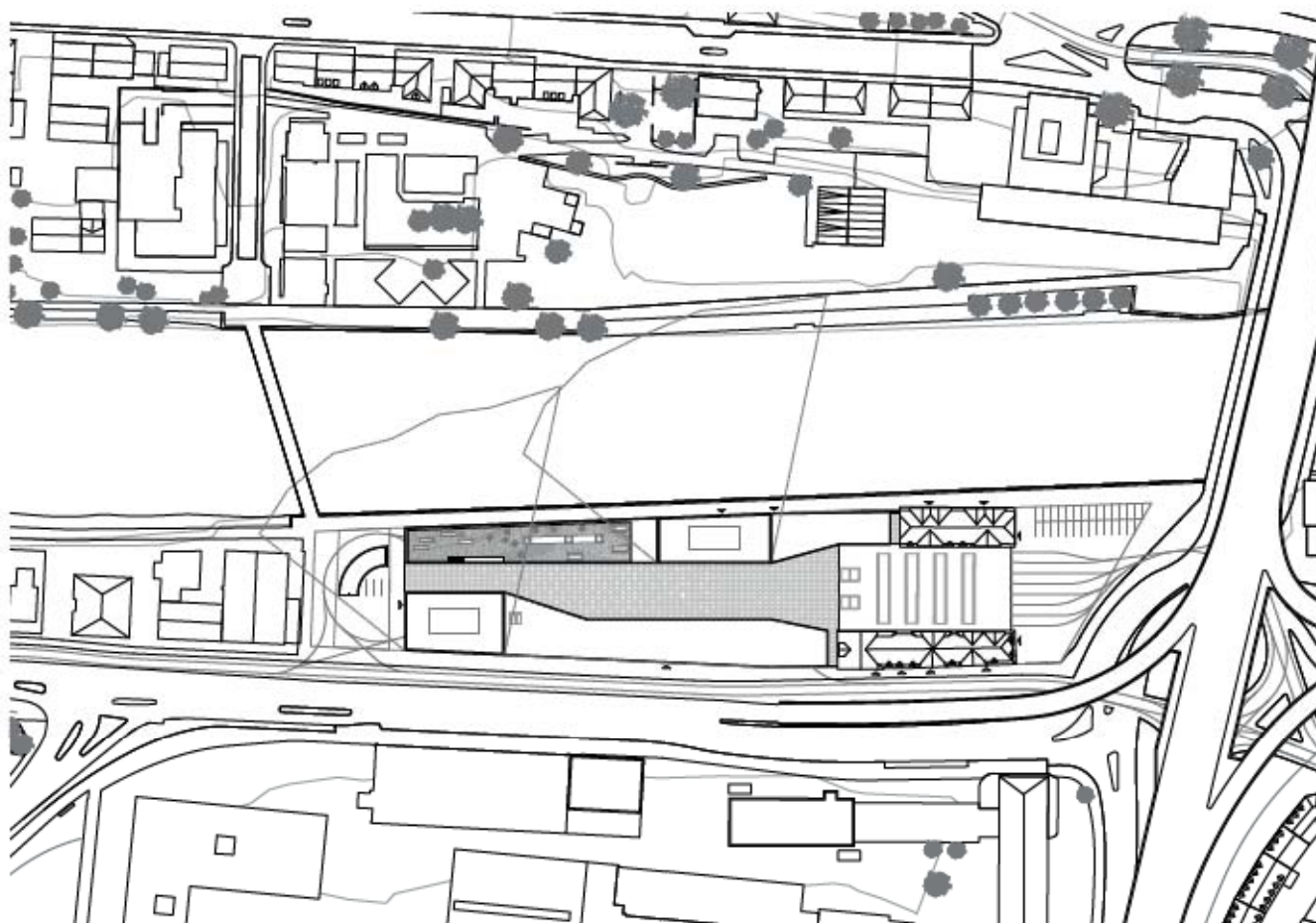


Situationsmodell 1:500

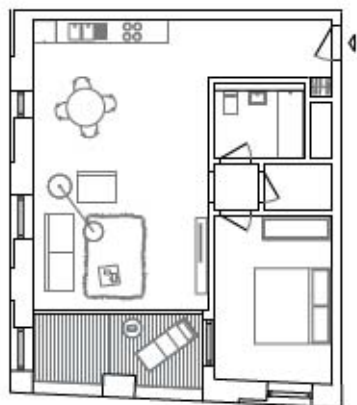
betonelementen bestimmt. Unterschiedliche Füllungen ermöglichen die nötigen Differenzierungen und schaffen eine feine horizontale Gliederung des urban wirkenden Baukörpers.

Das Projekt weist sehr hohe Qualitäten auf, dennoch müssen naturgemäss einige Punkte noch optimiert werden. So sind die strassenseitigen Wohnungen im Turm West bis ins 12. Obergeschoss lärmtechnisch zu überarbeiten. Zudem ist der Gebrauchswert der vorgeschlagenen Grundrisse (Erschliessung, Nutzungspotenzial Küche / Essbereich etc.) zu überprüfen. Die Position der Fluchttreppenhäuser für den Hofbereich ist noch nicht ideal; es ist wahrscheinlich ein zusätzliches Treppenhaus vorzusehen. Erdgeschossig bleibt im Westen ein wenig kontrollierter Raum übrig, der von der Einfahrtsrampe besetzt wird. Hier gilt es, das räumliche Potenzial in Verbindung zum Ampèresteg zu nutzen.

Mit dem Angebot von 217 Standardwohnungen gehört das Projekt «BERTA» zu den effizientesten und kompaktesten Vorschlägen, was sich in den positiven Werten der ökologischen Nachhaltigkeit deutlich zeigt. Überraschenderweise entpuppt sich der sonst eher als unökonomisch vermutete Hochhaustyp an diesem Ort und unter den gegebenen Rahmenbedingungen als plausibler und leistungsfähiger Beitrag. Die Frage, ob das zweigeschossige Wohnen als adäquates Wohnmodell für preisgünstiges Wohnen gelten kann, wurde kontrovers diskutiert. Im vorgeschlagenen Verhältnis zu den übrigen Typologien ist es jedoch eine interessante Möglichkeit, familiengerechtes Wohnen mitten in der Stadt anzubieten. Der Beitrag fasziniert durch seine analytisch und präzise entwickelte Gesamtfigur, die sich überzeugend in den städtischen Kontext einfügt und ein interessantes und identitätsstiftendes Wohnmodell verspricht.



Situation 1:2 500



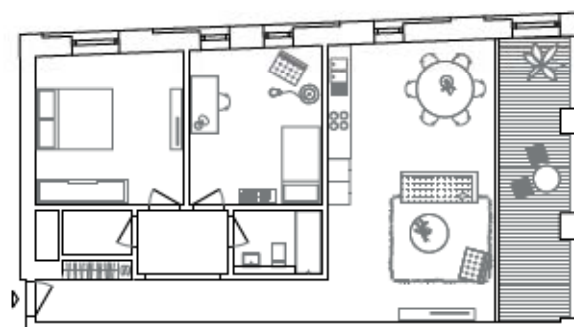
2.5-Zimmer-Wohnung 1:200



4.5-Zimmer-Wohnung 1:200



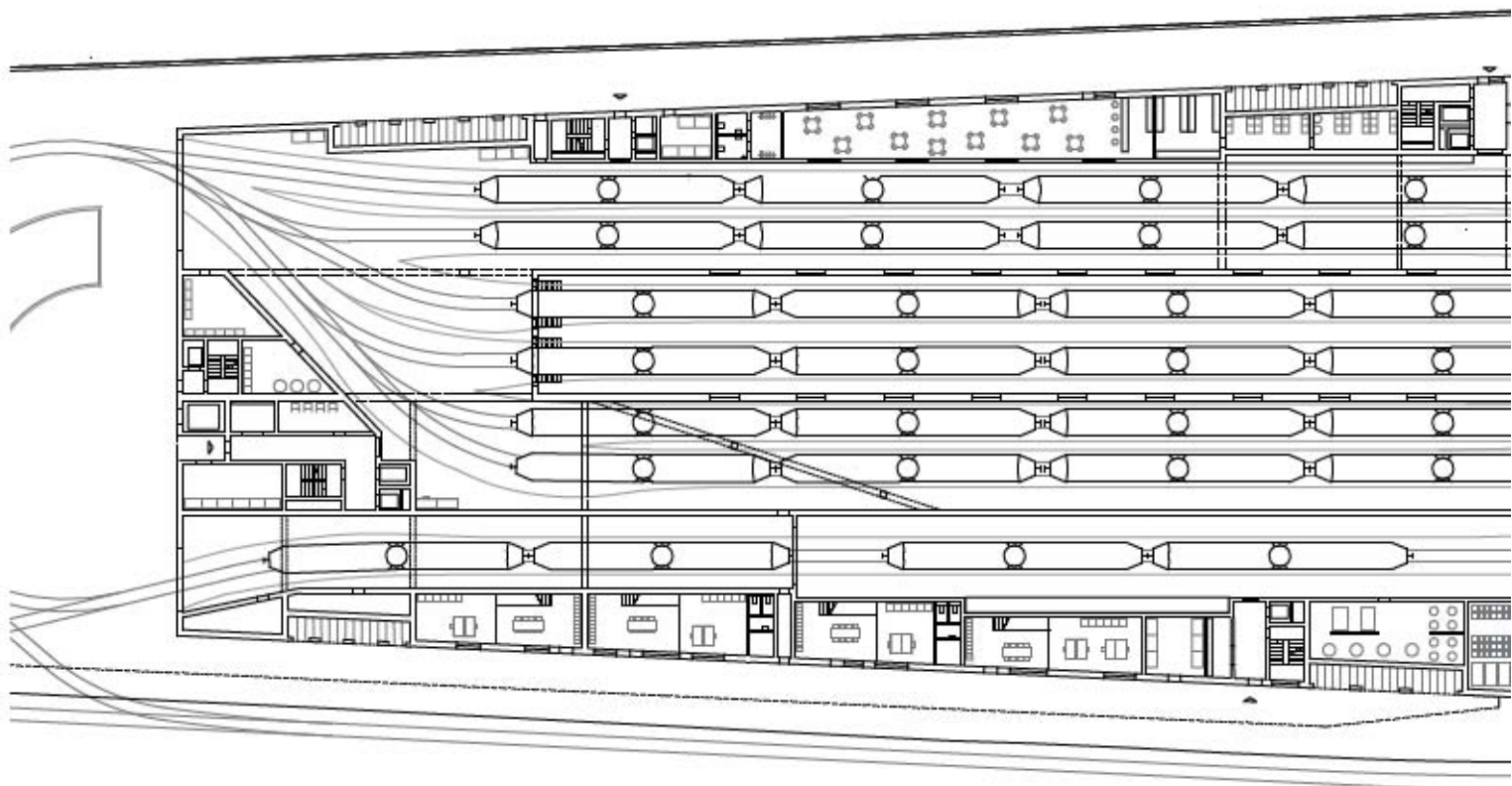
2.5-Zimmer-Wohnung 1:200



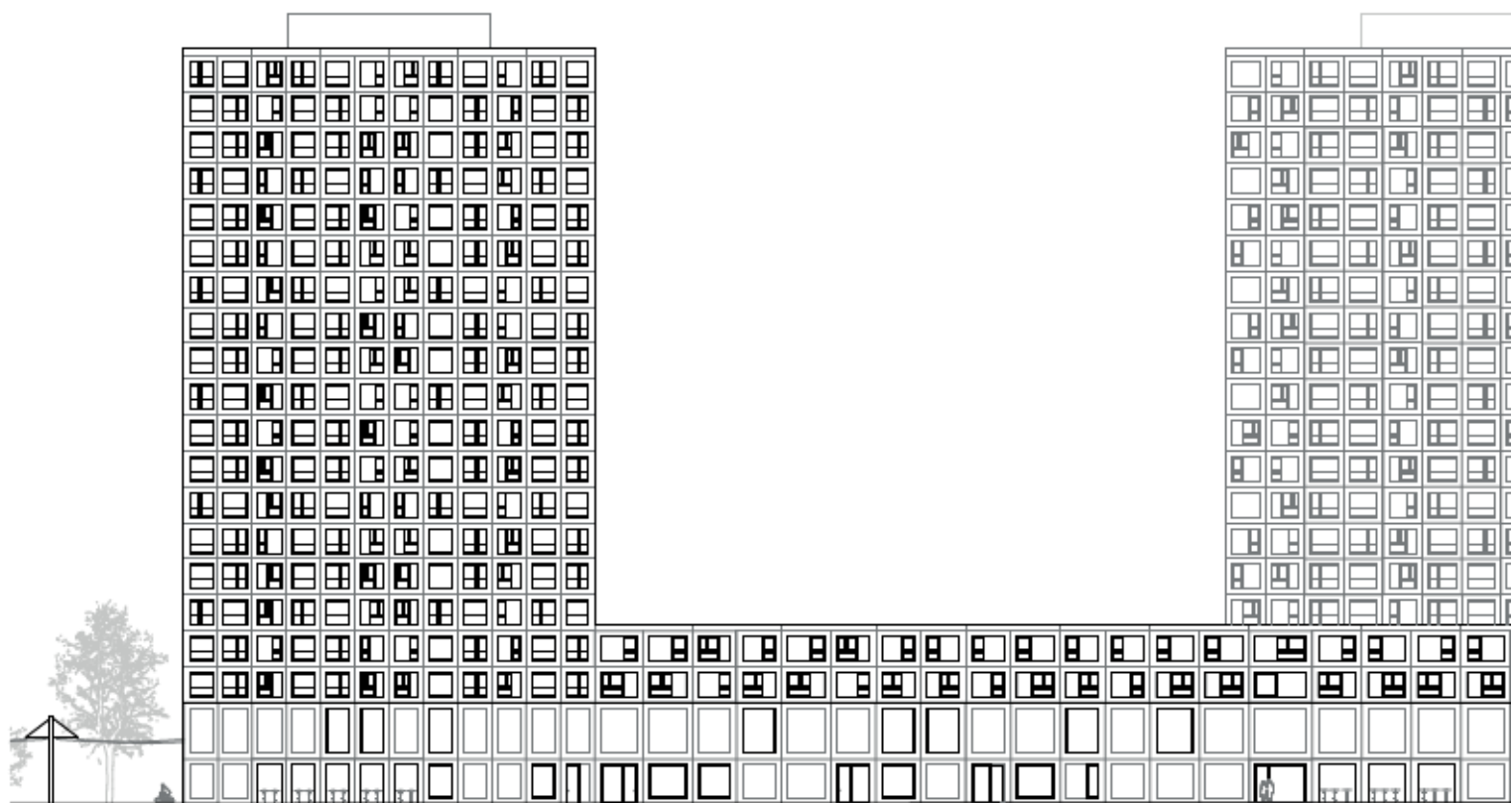
3.5-Zimmer-Wohnung 1:200



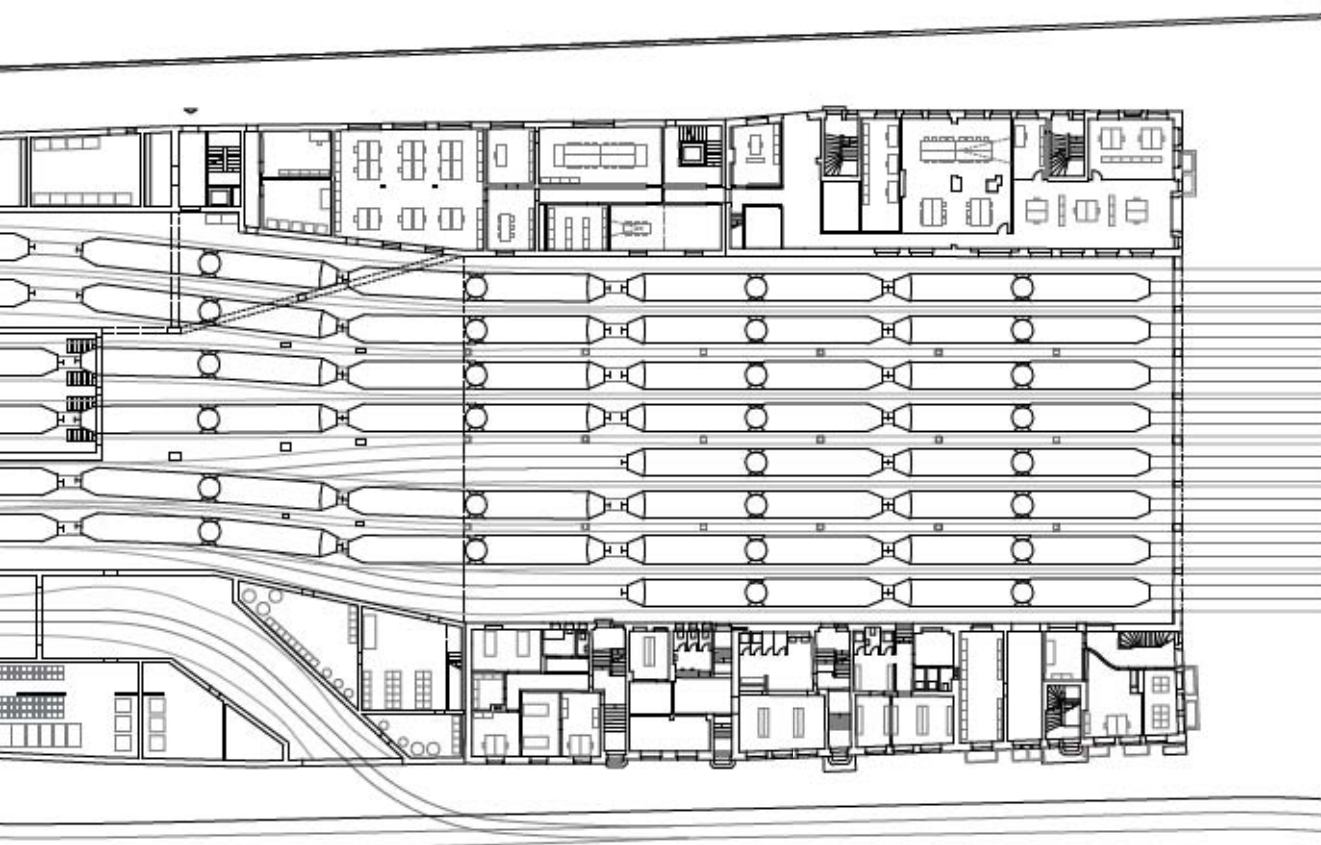
3.5-Zimmer-Wohnung 1:200



Grundriss Tramdepot 1:600

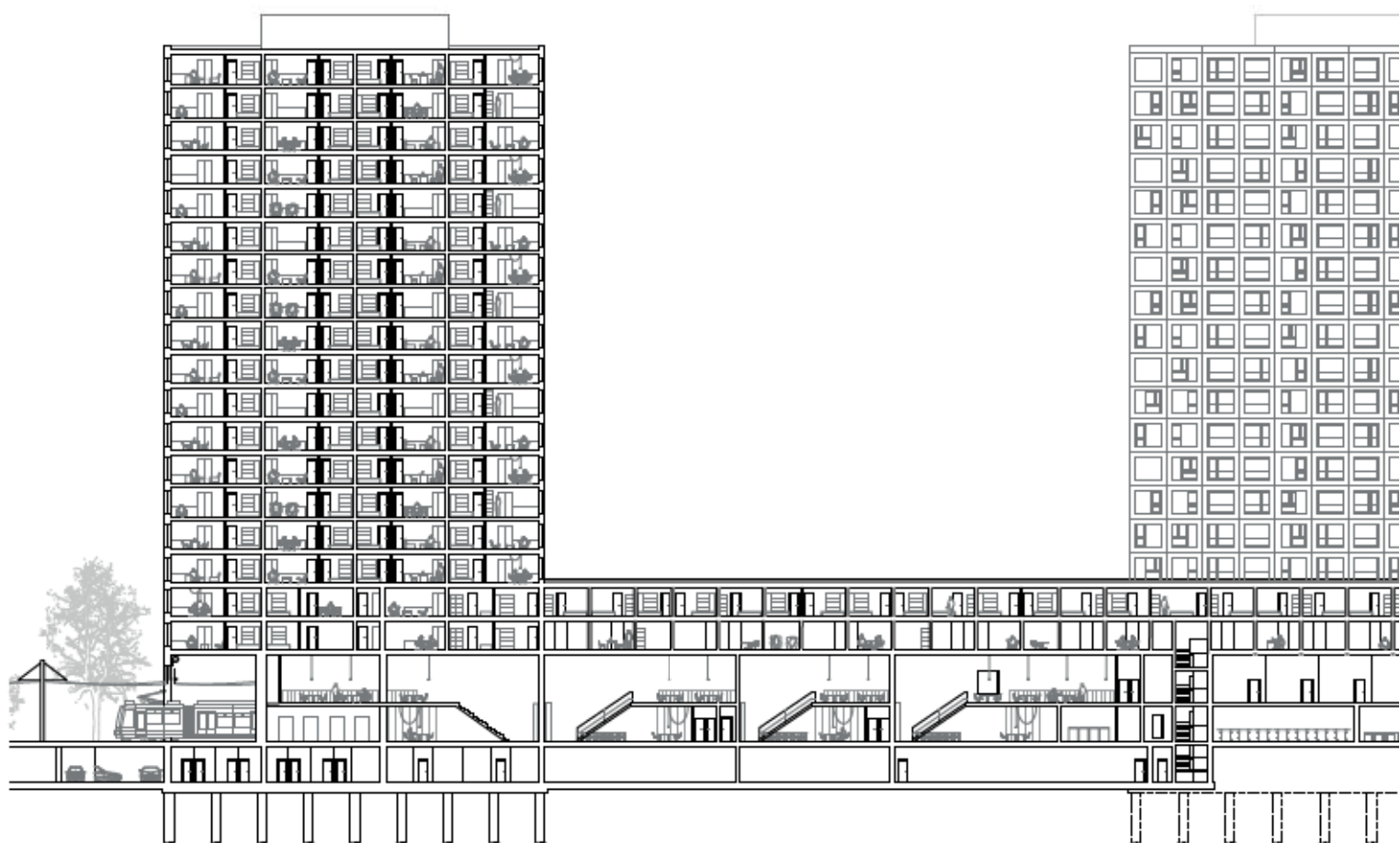


Südfassade 1:600



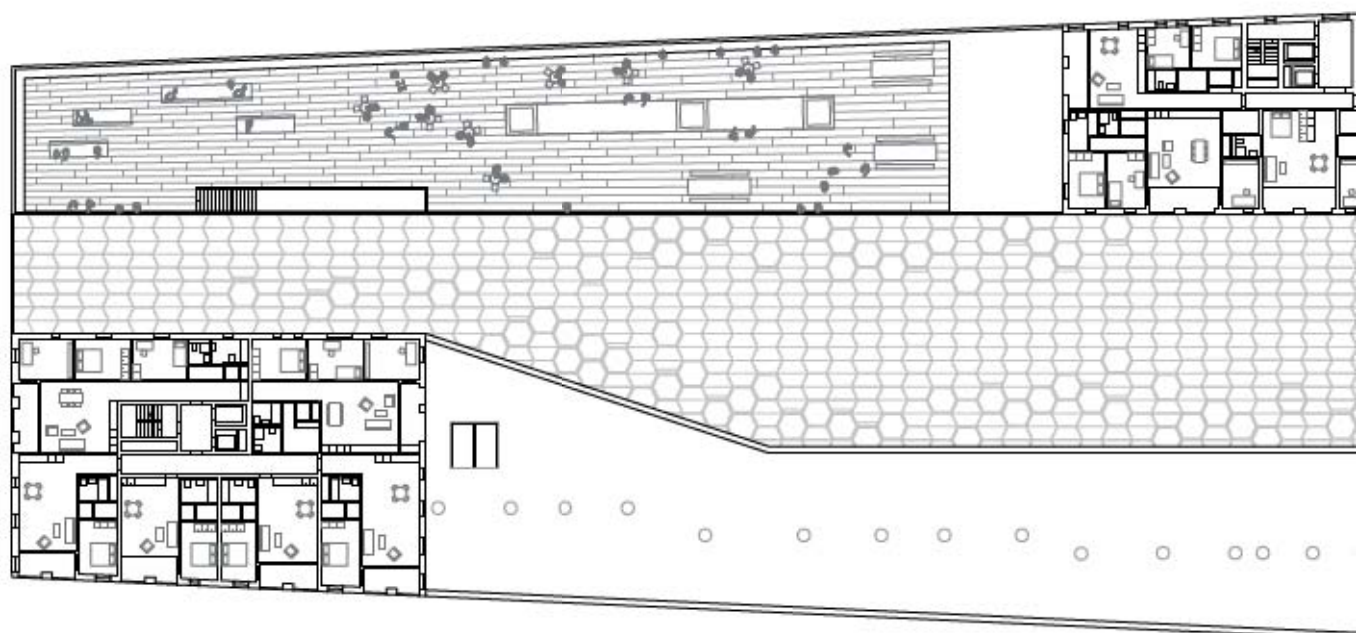


Grundriss Wohnen Niveau Platte 1:600

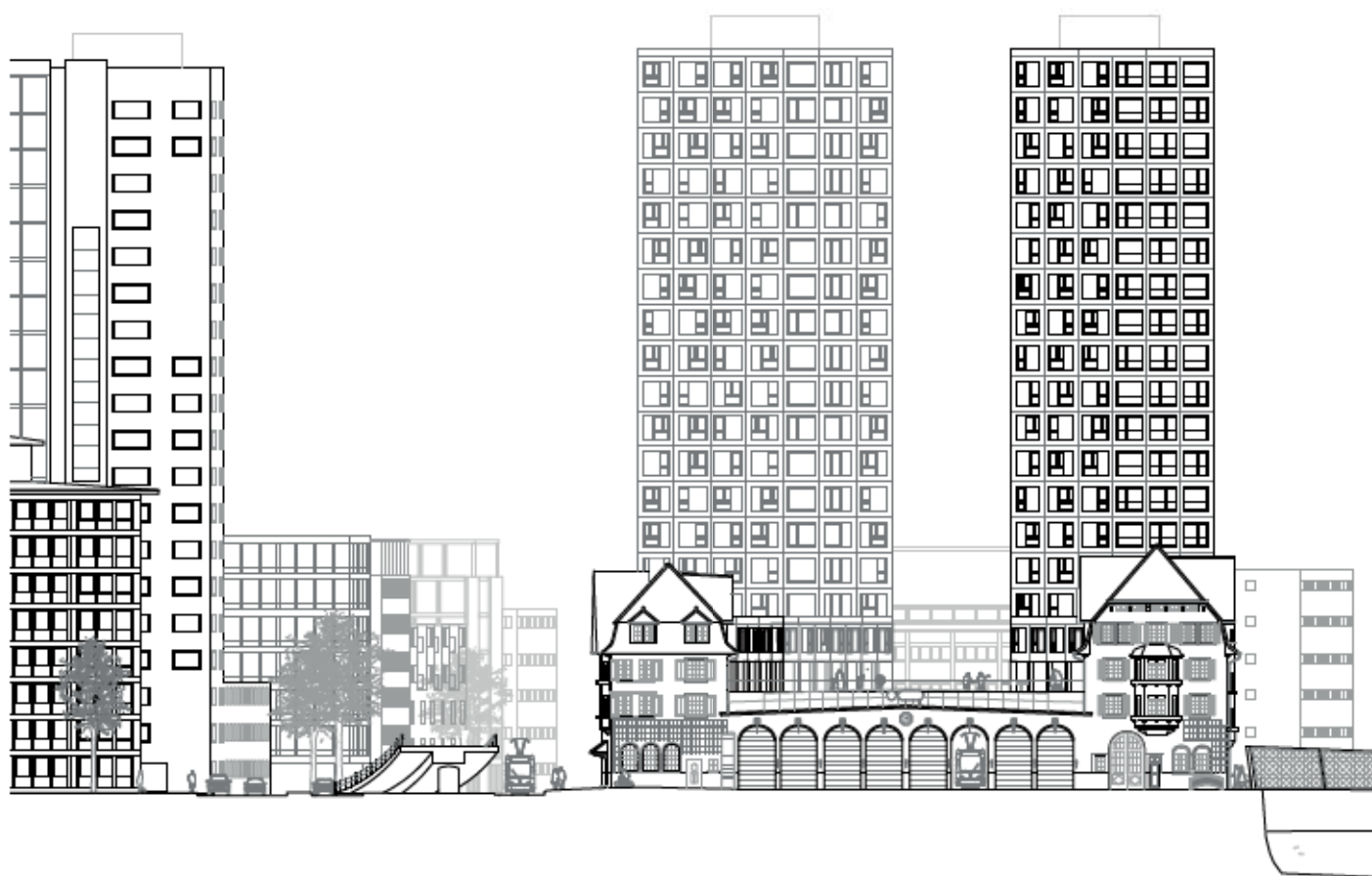


Längsschnitt 1:600

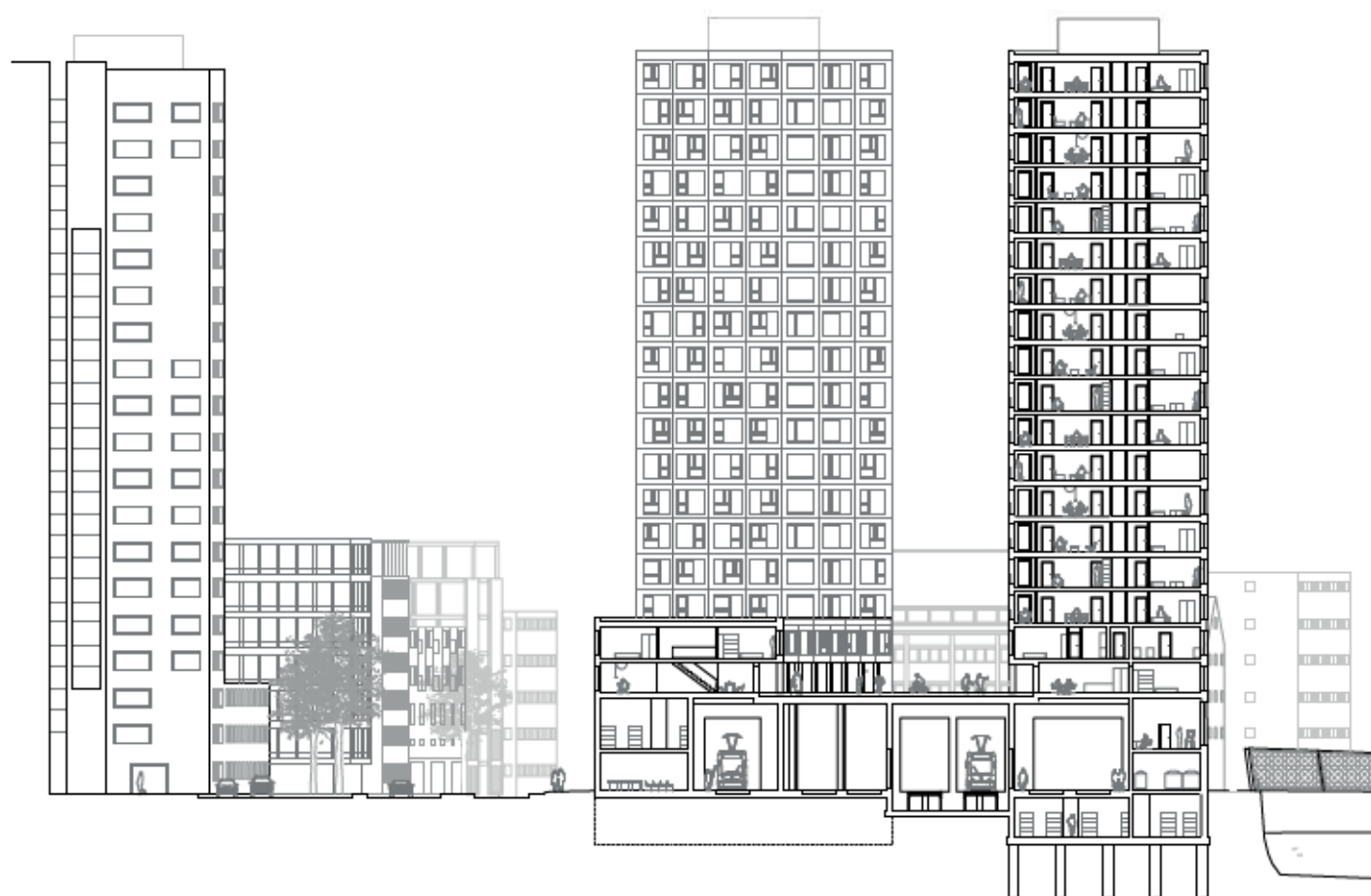
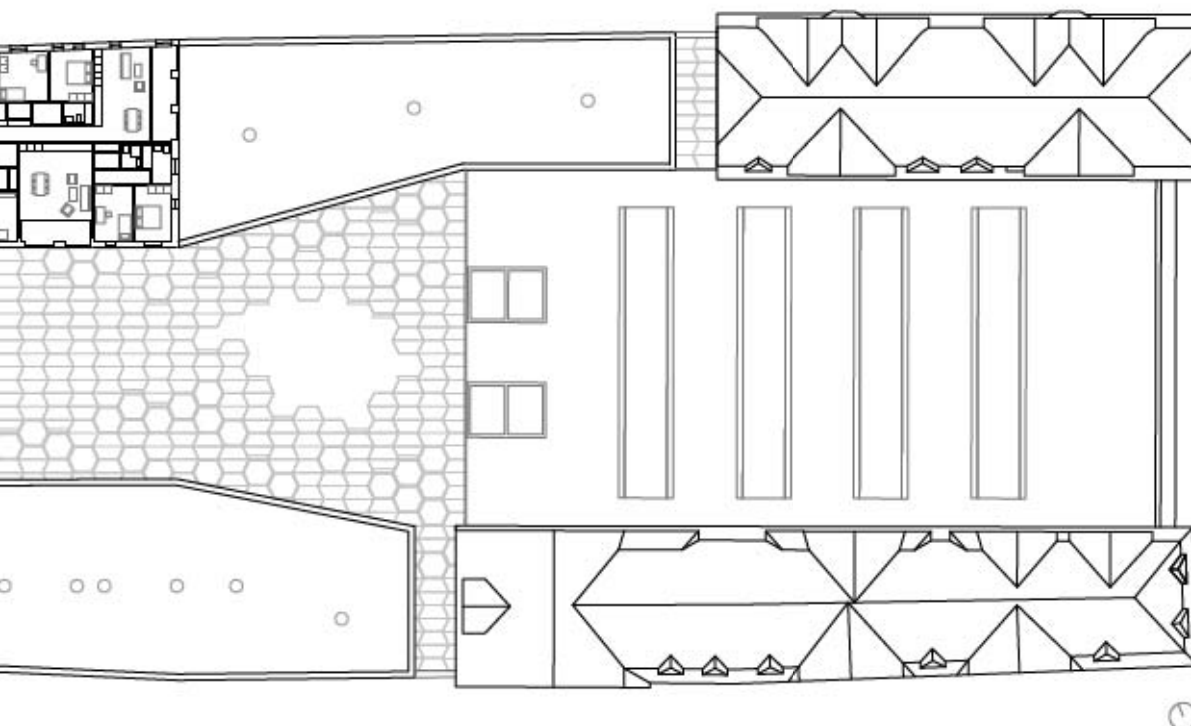




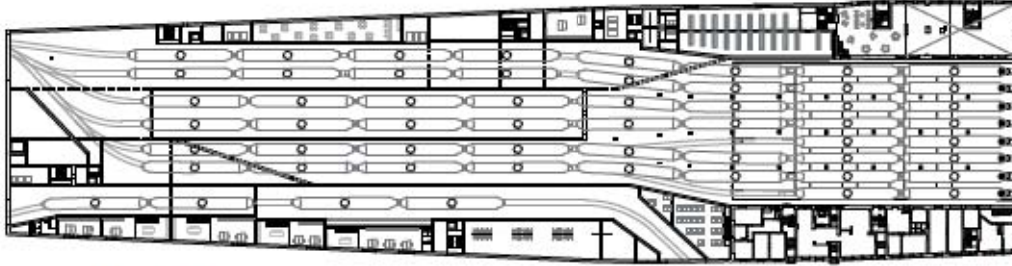
Grundriss Wohnen Regelgeschoss 1:600



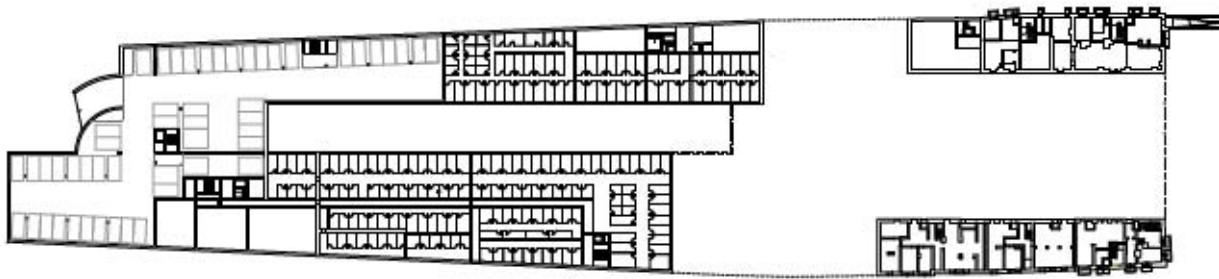
Ostfassade 1:600



Querschnitt 1:600



Grundriss Zwischengeschoss 1:1 500



Grundriss Untergeschoss 1:1 500





Konstruktionsschnitt 1:80





Projekt Nr. 3:

2. Rang | 2. Preis

Architektur:

von Ballmoos Krucker Architekten
Badenerstrasse 156, 8004 Zürich

Verantwortlich:

Thomas von Ballmoos

Mitarbeit:

Sofia Pimentel, Marcello Concari,
Sophie Savary, Guillermo Fibla,
Luis Sarabia, Benjamin Grooth-
huijse, Alan Edburg

LA TERRAZZA

Das Projekt «la terrazza» will einen maximalen Bezug zum Flussraum herstellen. Städtebaulich wird entlang der Hardturmstrasse und im Westen zum Ampèresteg eine geschlossene, achtgeschossige Bebauung vorgeschlagen. Gegen den Fluss löst sich die Bebauung ab der Hofebene in Punkthäuser auf, die den strassenseitigen Riegel um zwei Geschosse überragen. Eine zusätzliche Gliederung dieser Häuser durch einen weiteren Rücksprung nach vier Geschossen schafft eine stimmige, mehrdeutig lesbare Volumetrie der Gesamtanlage. Die polygonale Ausformulierung aller hofseitigen Fassaden ermöglicht bessere Weitblicke und mindert die gegenseitige Einsicht.

Der Hofraum wirkt durch die Ausweitungen zur Limmat angenehm offen und räumlich attraktiv. Fast alle Wohnungen profitieren vom Ausblick auf den Flussraum. Die gewählte Höhenstaffelung der Gebäude führt zu einer besseren Besonnung der limmatseitigen Häuser. Der durchgängig dreigeschossige Sockel bindet den Baukörper gut zusammen und schafft einen respektvollen Anschluss an den denkmalgeschützten Kopfbau. Die Eingänge sind logisch platziert und bieten durch die Einzüge an der Hardturmstrasse beziehungsweise die Vordächer am Fischerweg die gewünschte Präsenz. Geschickt gelöst bilden die beiden symmetrischen Eingänge im Westen eine gute Adressbildung. Mit dem Angebot an doppelgeschossigen Gewerbe- und Atelierräumen mit Galerien werden die schmalen Flanken entlang des Depots optimal genutzt und dem Anspruch der Öffentlichkeit entlang der Strasse Rechnung getragen. Auch die Waschküchen beleben die beiden Mezzaningeschosse. Auf der Hofebene sind sämtliche Treppenhäuser mit Zugängen zum Aussenraum richtig angedacht. Leider schnüren die aufgeschütteten Vorgärten als Abstandsgrün vor den Erdgeschosswohnungen den ganzen Hofraum bis auf ein nicht mehr richtig nutzbares Wegnetz ein. Da wünschte man sich einen viel offeneren und unbeschwerteren Umgang mit dem Wohnen auf dem Hofniveau. Auf räumlicher Ebene ist der Hofraum nämlich sehr attraktiv.



Zur Strasse sind zweispännig aufgebaute, durchgehende Wohnungen geplant, die der Lärmproblematik Rechnung tragen und trotzdem mit den Balkonen, der Essküche und dem einen Zimmer eine grosse Wohnlichkeit repräsentieren. Am westlichen Kopf werden der Gemeinschaftsraum auf Hofebene und über drei Geschosse die Satellitenwohnungen angeboten, die von der grossen Fassadenabwicklung nach Westen profitieren. Die Punkthäuser sind in den unteren Geschossen vier- und in den oberen Geschossen dreispännig aufgebaut und verfügen alle



Situationsmodell 1:500

über eine zweiseitige Orientierung über Eck. Die zum Hof orientierten Wohnungen bei der vierspännigen Aufteilung sind viel weniger attraktiv und leiden an der einseitigen Ausrichtung zum engen Hof. Die tiefen Baukörper führen teilweise zu etwas knapp belichteten Koch- und Esssituationen. Die Mehrheit der Wohnungen verspricht über das ganze Projekt betrachtet einen hohen Wohnwert. Sie sind im Vergleich teilweise etwas gross geschnitten und liegen von der Anzahl her (189 Standardwohnungen) im hinteren Drittel. Die offenen Treppenhäuser zur Limmat funktionieren nicht. Der Brandschutz verlangt ein geschlossenes Sicherheitstreppenhaus mit Schleuse, da die Feuerwehr nicht anleiten kann.

Der Einsatz von vertikalen und horizontalen Betonelementen gliedert den Baukörper wohltuend. Die Flächen zwischen den Betonelementen werden verputzt. Zusammen mit den französischen Fenstern bestimmen sie den Ausdruck des Hauses. Innenhofseitig prägen die vorgesetzten berankten Stützen den Charakter der unteren vier Geschosse. Die Ausgewogenheit der äusseren Fassadenabwicklungen, die auch als gelungene Antwort zum denkmalgeschützten Kopfbau steht, wird im Inneren nicht erreicht.

Das Projekt überzeugt mit seiner städtebaulichen Idee und der geschickten Umsetzung sowohl in der Ausgestaltung der Wohnungen, als auch im Ausdruck des Gebäudes. Als Ergänzung zum denkmalgeschützten Kopfbau schafft es die gewünschte Ensemblewirkung. Das Potenzial des Hofes dagegen wurde weder erkannt noch ausgeschöpft. Bei den Zielerstellungskosten liegt das vorgeschlagene Projekt im Vergleich mit den anderen Projekten der engeren Wahl über den Vorgaben. Die Werte der ökologischen Nachhaltigkeit liegen im korrigierbaren Bereich.



Situation 1:2 500





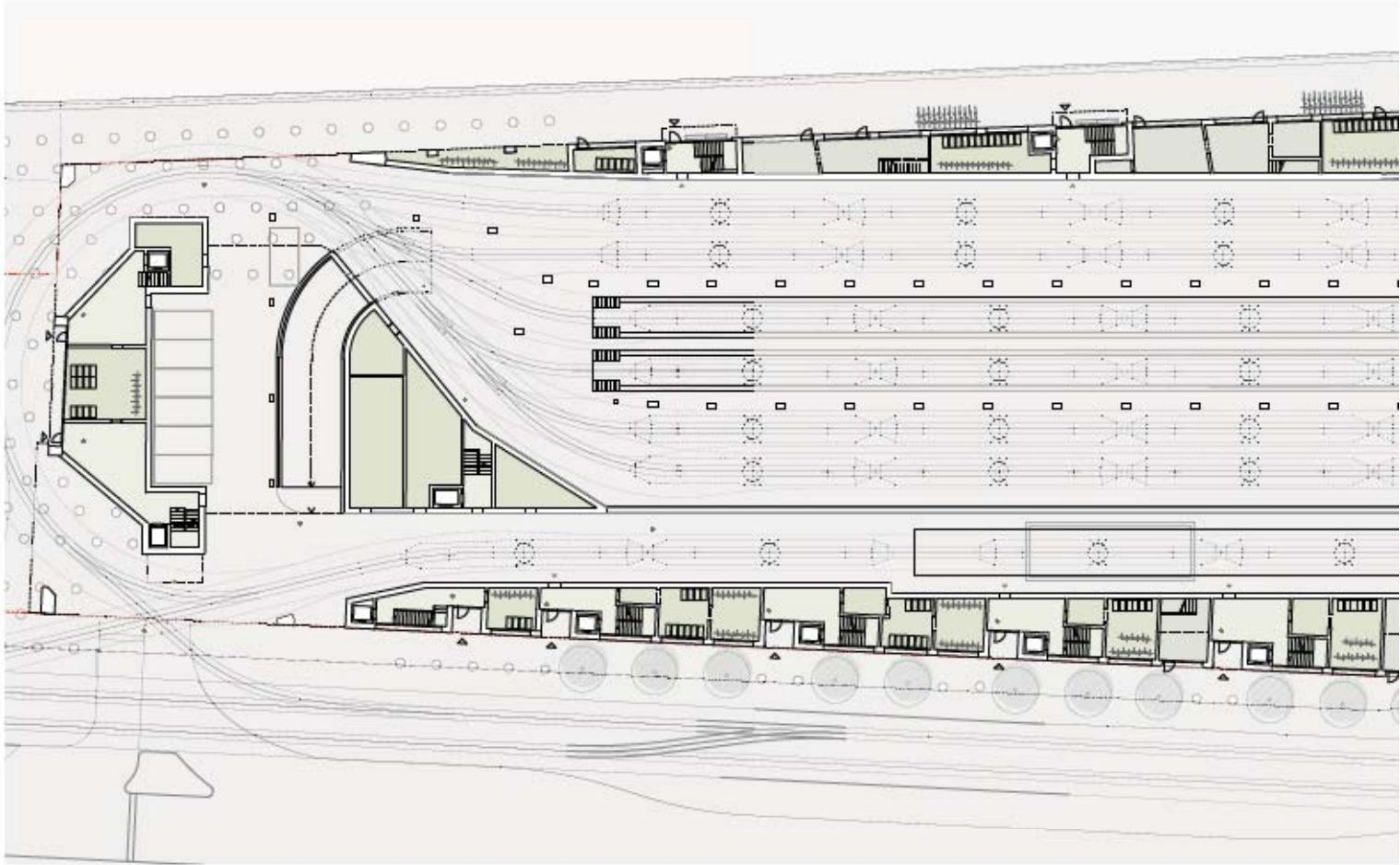
2.5-Zimmer-Wohnung 1:200



4.5- und 3.5-Zimmer-Wohnung 1:200



4.5- und 3.5-Zimmer-Wohnung 1:200



Grundriss Tramdepot 1:600



Nordfassade 1:600





Grundriss Wohnen Niveau Platte 1:600



Längsschnitt 1:600

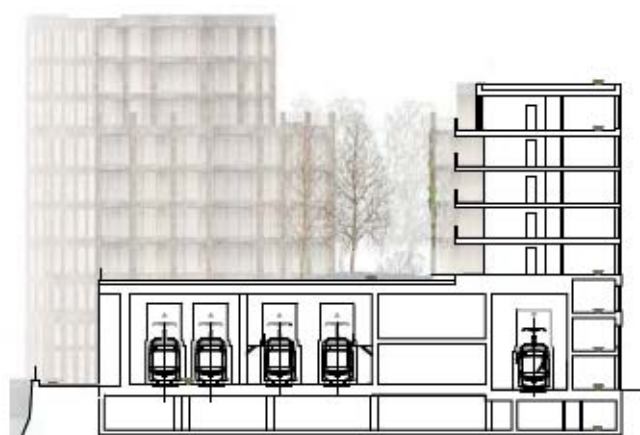




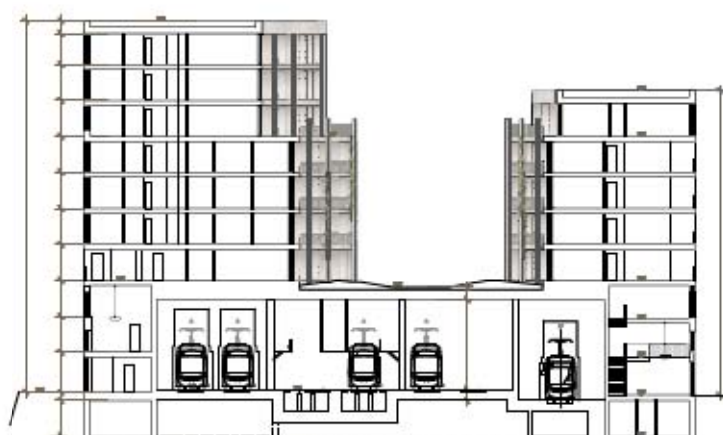
Grundriss Wohnen Regelgeschoss 1:600



Westfassade 1:600

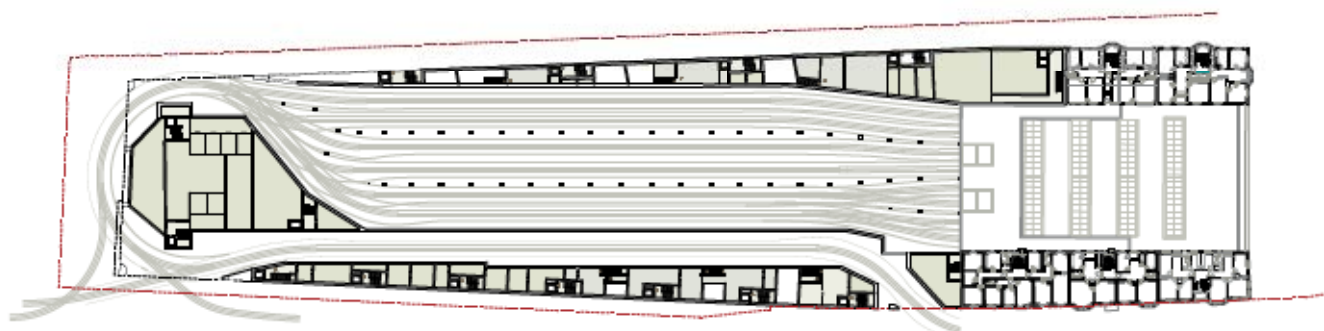


Querschnitt 1:600





Grundriss 2. Zwischengeschoss 1:1 500

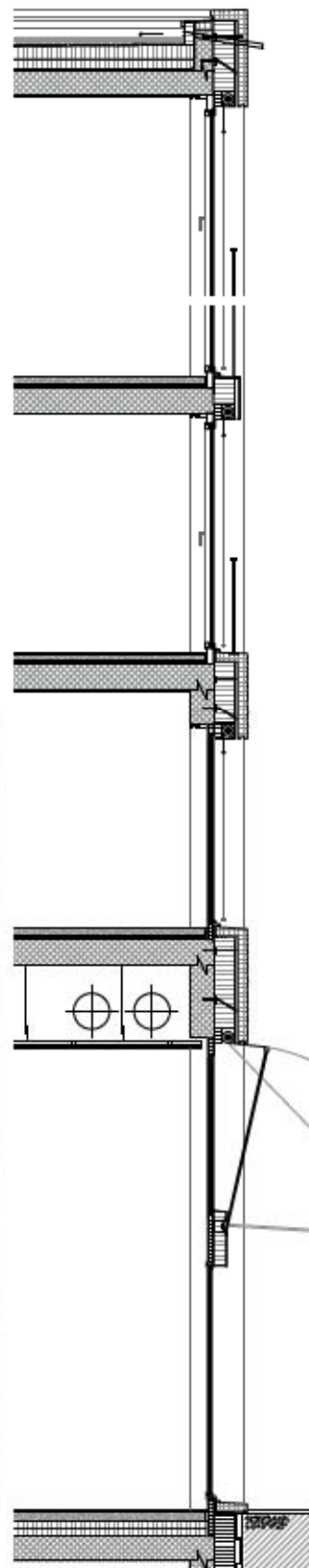


Grundriss 1. Zwischengeschoss 1:1 500



Grundriss Untergeschoss 1:1 500





Konstruktionsschnitt 1:80





Projekt Nr. 2:

3. Rang | 3. Preis

Architektur:

Graber Pulver Architekten AG
Sihlquai 75, 8005 Zürich

Verantwortlich:

Marco Graber, Thomas Pulver

Mitarbeit:

Alexander Raab, Beat Kübler,
Reto Züger, Quentin Clémence,
Florian Reiser

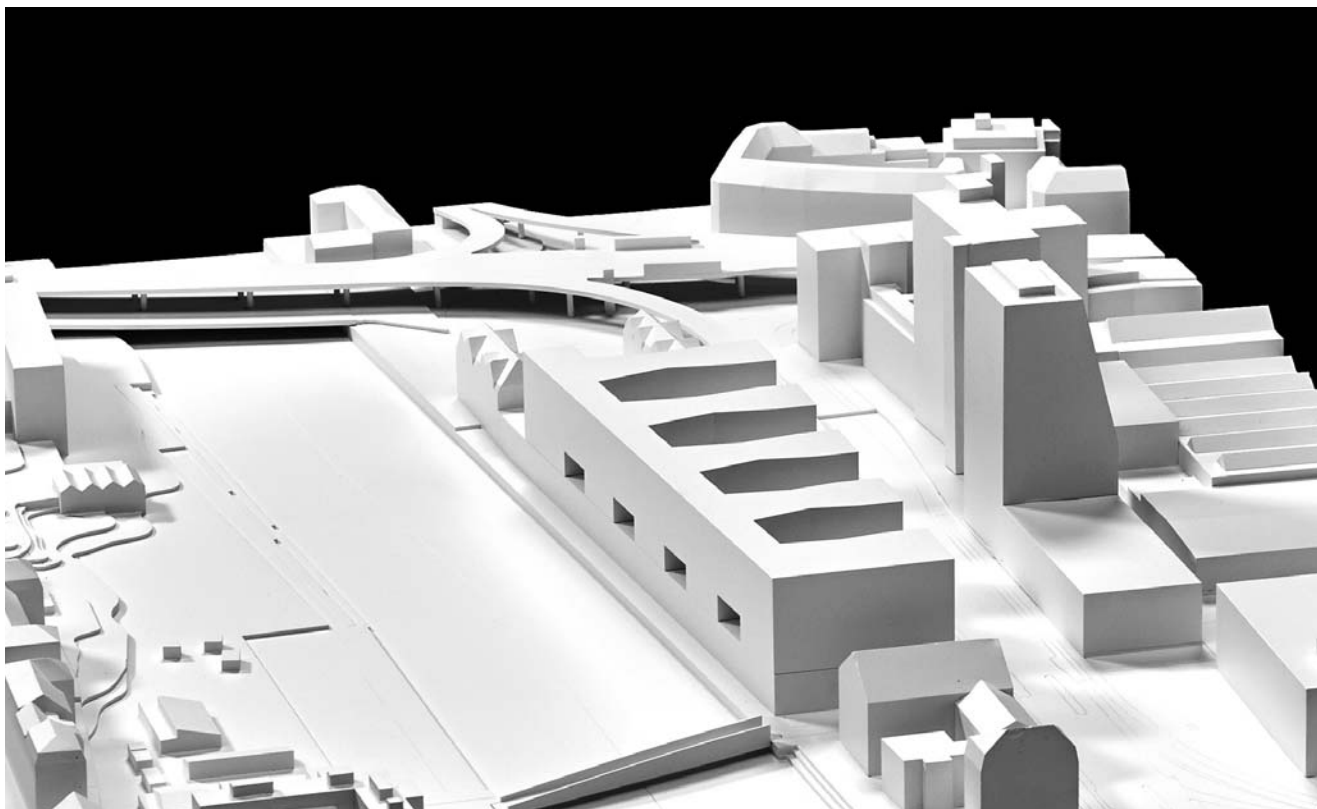
THYMIAN

Als Reaktion auf den Standort am Escher-Wyss-Platz wird beim Projekt «THYMIAN» eine komplexe Grossform vorgeschlagen, die versucht, das Ausnutzungspotenzial bestmöglich auszu-schöpfen und gleichzeitig die Parameter Besonnung, Aussen-raumbezug und Lärmschutz zu optimieren. Auf einem durchge-henden Sockel steht eine siebengeschossige Abfolge von vier rhombusförmigen Hofräumen. Zusammen mit dem historischen Depotgebäude wird ein weiterer fünfter Hof angedeutet. Diese untereinander verbundenen Hofräume verfügen über jeweils etwas klein geratene Öffnungen zum Limmatraum hin. Der historische Hofraum ist wegen eines Gemeinschaftsraums leider nicht an diese Raumfolge angeschlossen. In den obersten fünf Geschossen geht die Figur in eine nach Süden hin ausgerichtete Kammstruktur über. Mit dieser typologischen Mischform gelingt es, die Besonnung der Wohnungen zu gewährleisten und die Siedlung und Hofräume vom Lärm zu schützen. Der Bezug zum Limmatraum bleibt aber insgesamt etwas zaghaft.

Nach aussen hin zeigt das neue Depot Hard eine differenzierte, insgesamt aber auch homogene Materialisierung und fügt sich so prägnant in den Kontext des ehemaligen Industriequartiers ein. Der Sockel des Tramdepots verfügt über eine tektonisch gut gegliederte Backsteinfassade. Der Mittelteil der dreiteiligen Fassade ist mit hinterlüfteten, vorgehängten Klinkerplatten verkleidet. Die raumhohen Fenster geben den Fassaden eine klassische Vertikalgliederung. Der Dachabschluss ist mit einer Betonumrandung und einem leicht vorspringenden Vordach akzentuiert. Zur Hardstrasse hin wird die neue kammartige Grossform schön strukturiert. Auf der Flussseite wirkt der 30 Meter hohe und 160 Meter lange Kammrücken hingegen als massive, schattige Front, die auch durch die Öffnungen zur Limmat nicht ausreichend aufgelockert wird. In den wohnlicheren Hofräumen wechseln sich hinter einer umlauf-enden Balkonschicht grosse Fensterflächen mit blaugrünen Fliesenfeldern ab.



Die 221 Standardwohnungen sind mit lediglich neun Treppen-häusern sehr effizient erschlossen. Die Eingänge im Erdge-schoss verfügen über geräumige, überhohe Eingangshallen. Strassenseitig werden insgesamt drei Gewerberäume – ein Café und zwei Ladenlokale – angeboten, die zur Belebung der öffent-lichen Räume beitragen. Auch an der Flussseite gibt es eine Reihe von adressbildenden Atelierräumen. Das Hofgeschoss ist als Hochparterre ausgebildet. Die Ausgänge aus den Treppen-häusern sind mit gemeinschaftlichen Nutzungen wie Wasch-

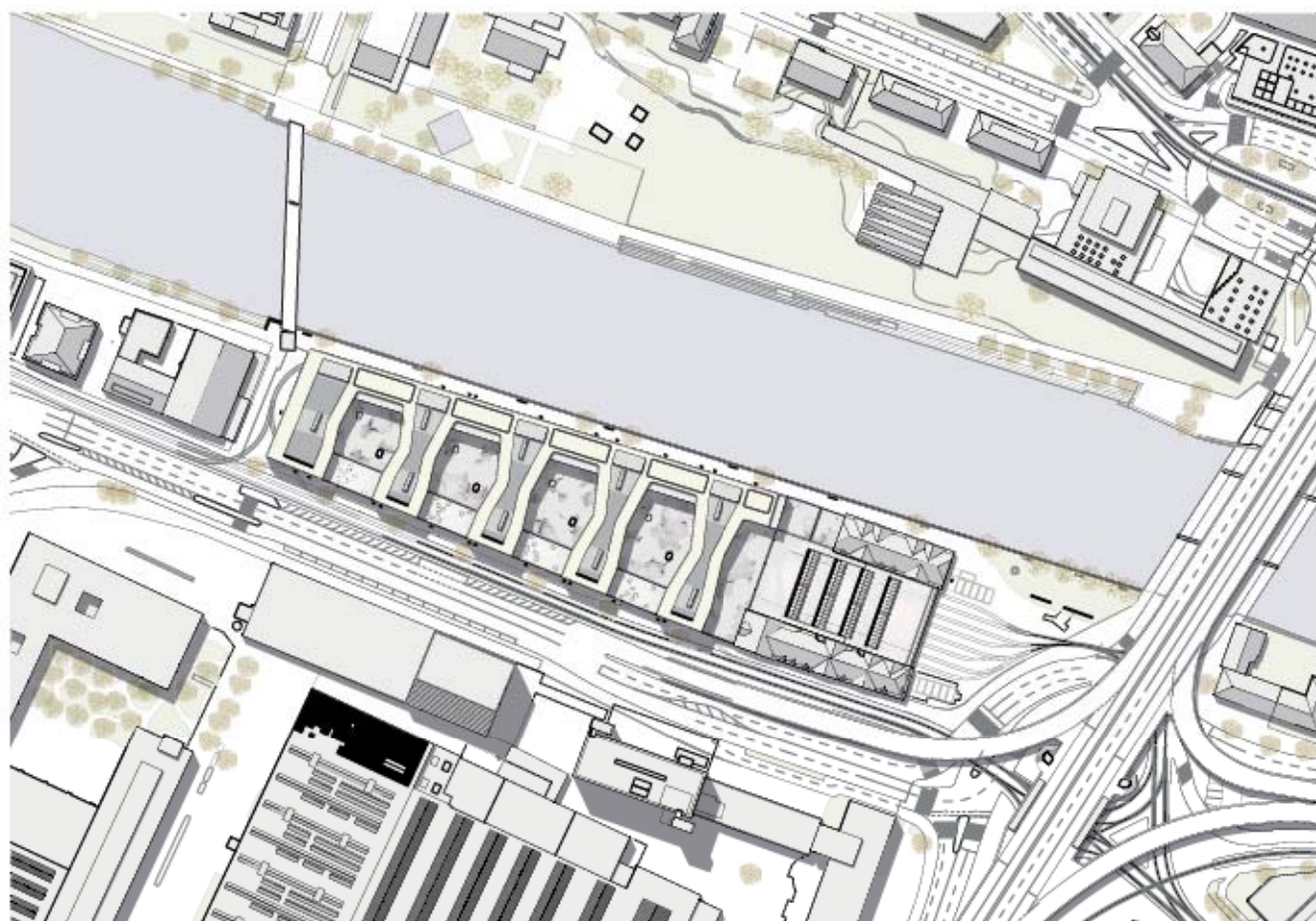


Situationsmodell 1:500

küchen, Trockenräumen und mit kleinen Atelierwohnungen aufgeladen. Die Wohnungen haben insgesamt einen hohen Gebrauchswert. Charakteristisch sind jeweils zentrale Tagesräume, die gleichzeitig auch die Schlaf- und Nebenräume erschliessen. Der Eingang in die Wohnungen erfolgt zuweilen etwas unvermittelt und nicht alle Koch- und Essplatzlösungen überzeugen. Zudem gibt es auch einige Sichtkonflikte zwischen den Wohnräumen und den Badezimmern. Die meisten Wohnungen haben jedoch Anstoss an verschiedene Raumfolgen und Orientierungen. Das Tragwerk mit den vorgeschlagenen Holz-Beton-Verbunddecken ist durchdacht, jedoch vergleichsweise teuer.

Die als Enfilade aufgereihten Höfe bilden einen über dem Stadtboden liegenden, eigenständigen Raum mit informellem Charakter. Ihre Belebung wird durch die direkte Anbindung an den Flussraum zusätzlich gestärkt. Geschickt ist auch der Einbezug der bestehenden Terrasse, der zur Ensemblebildung der Gesamtanlage beiträgt. Auch die Zuordnung der Stadtbalkone zu den Satellitenwohnungen ist schlüssig. Der Bereich am Ampèresteg bleibt jedoch ein reiner Funktionsraum.

Der vorgeschlagene Beitrag überzeugt hinsichtlich seiner aus der spezifischen Situation heraus entwickelten Figur und seiner nach aussen robusten, zeitlosen Erscheinung und Materialisierung. Bei den Wohnungen ist der Umgang mit der hohen Dichte hingegen nicht überall gleich gut bewältigt worden. Bei den Zielerstellungskosten liegt das vorgeschlagene Projekt im Vergleich mit den anderen Projekten der engeren Wahl deutlich über den Vorgaben. Bei den Werten der ökologischen Nachhaltigkeit dagegen schneidet es vergleichsweise gut ab.



Situation 1:2 500





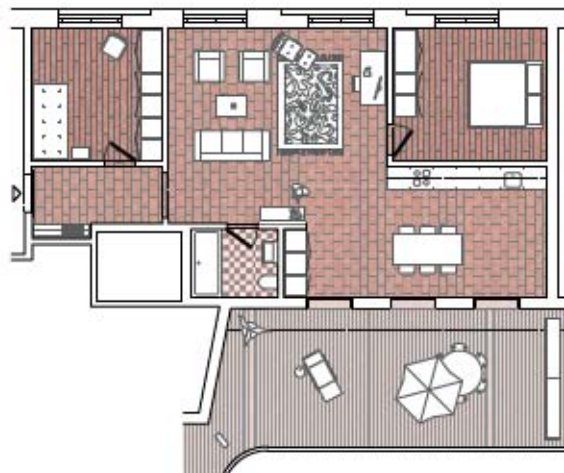
4.5-Zimmer-Wohnung 1:200



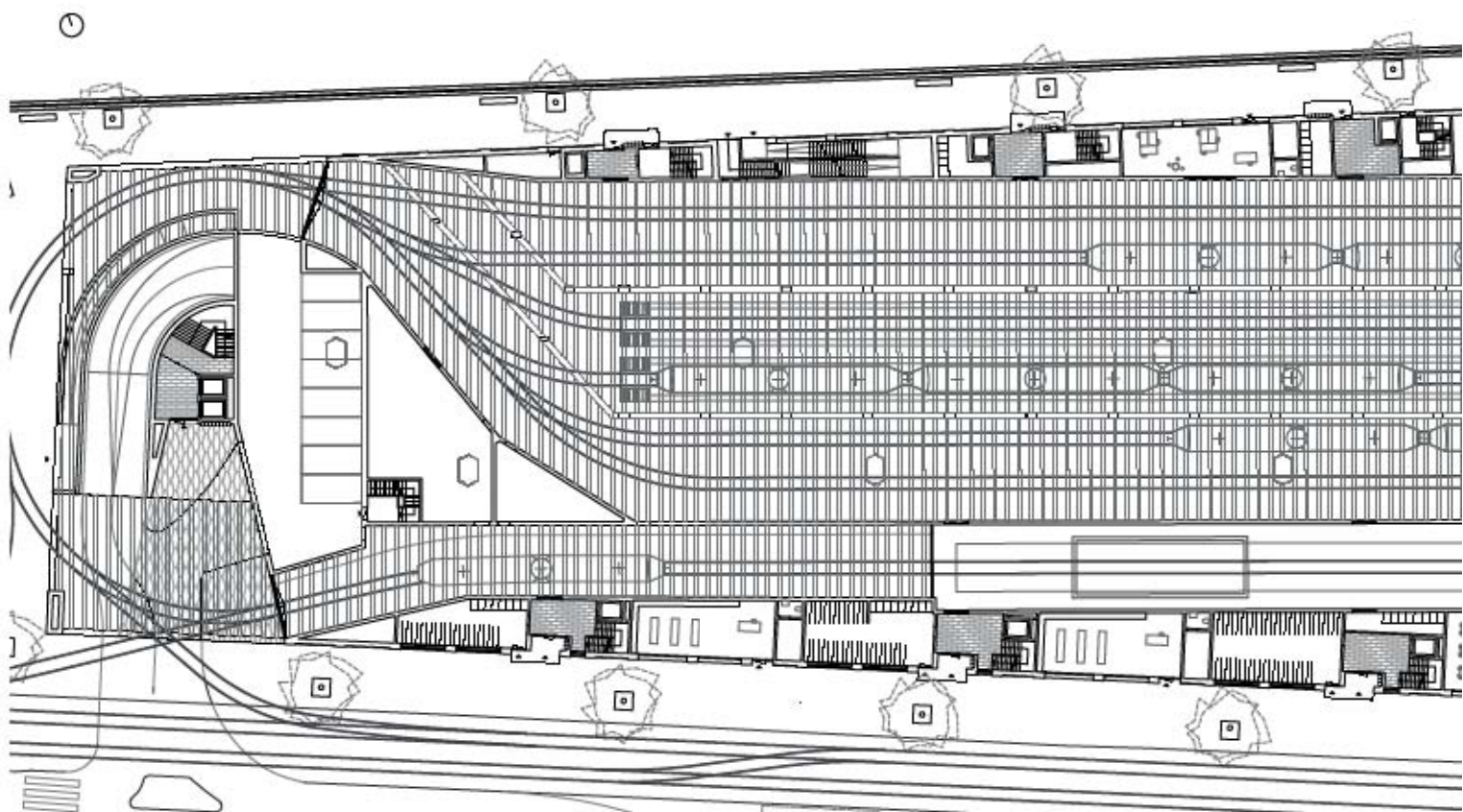
3-Zimmer-Wohnung 1:200



2-Zimmer-Wohnung 1:200



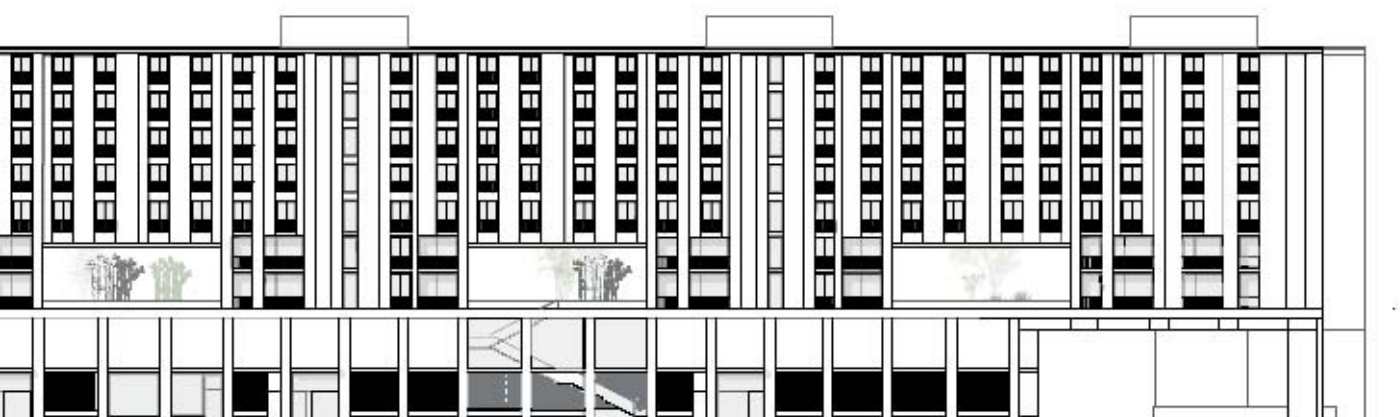
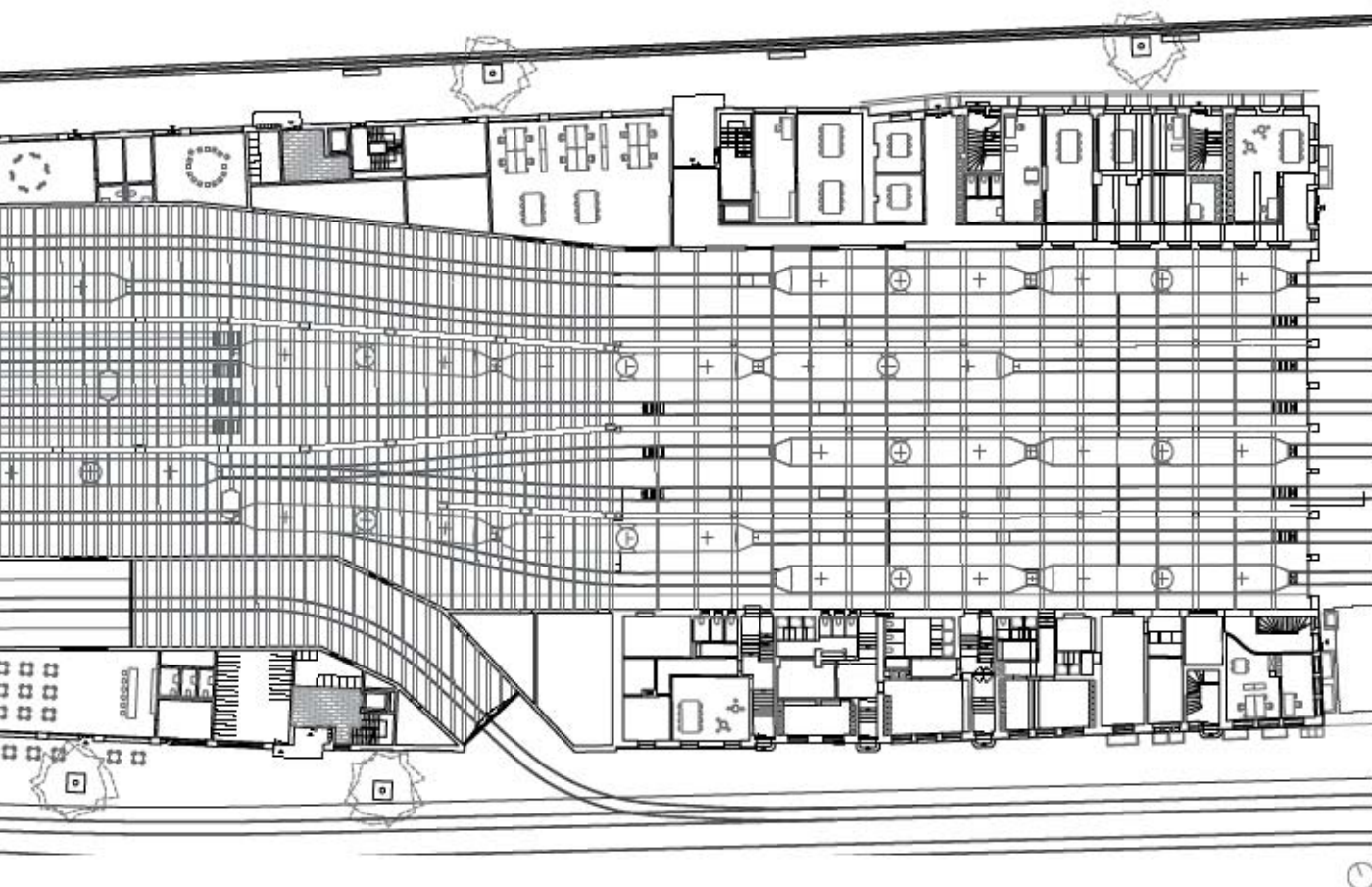
3-Zimmer-Wohnung 1:200

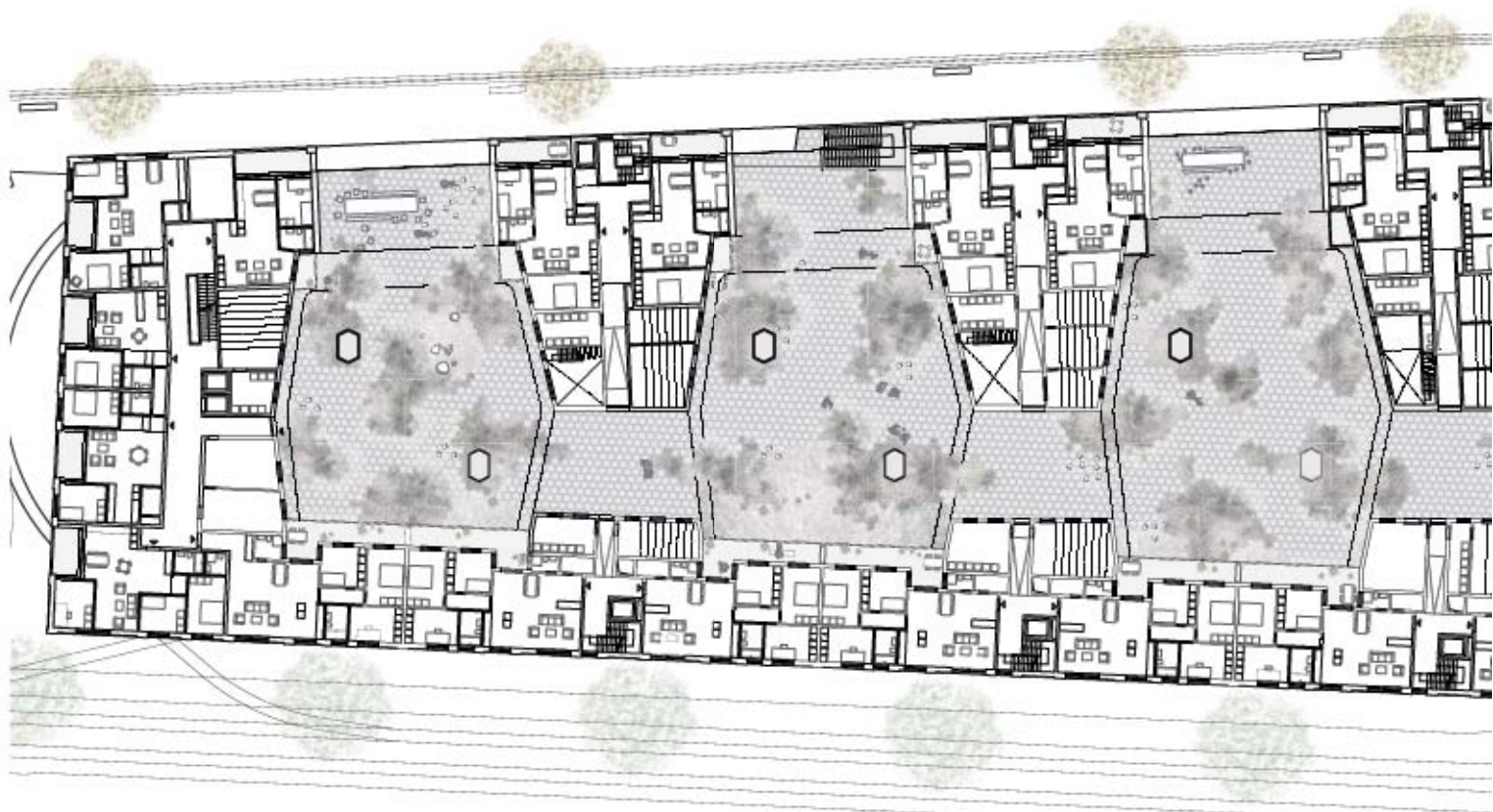


Grundriss Tramdepot 1:600



Nordfassade 1:600

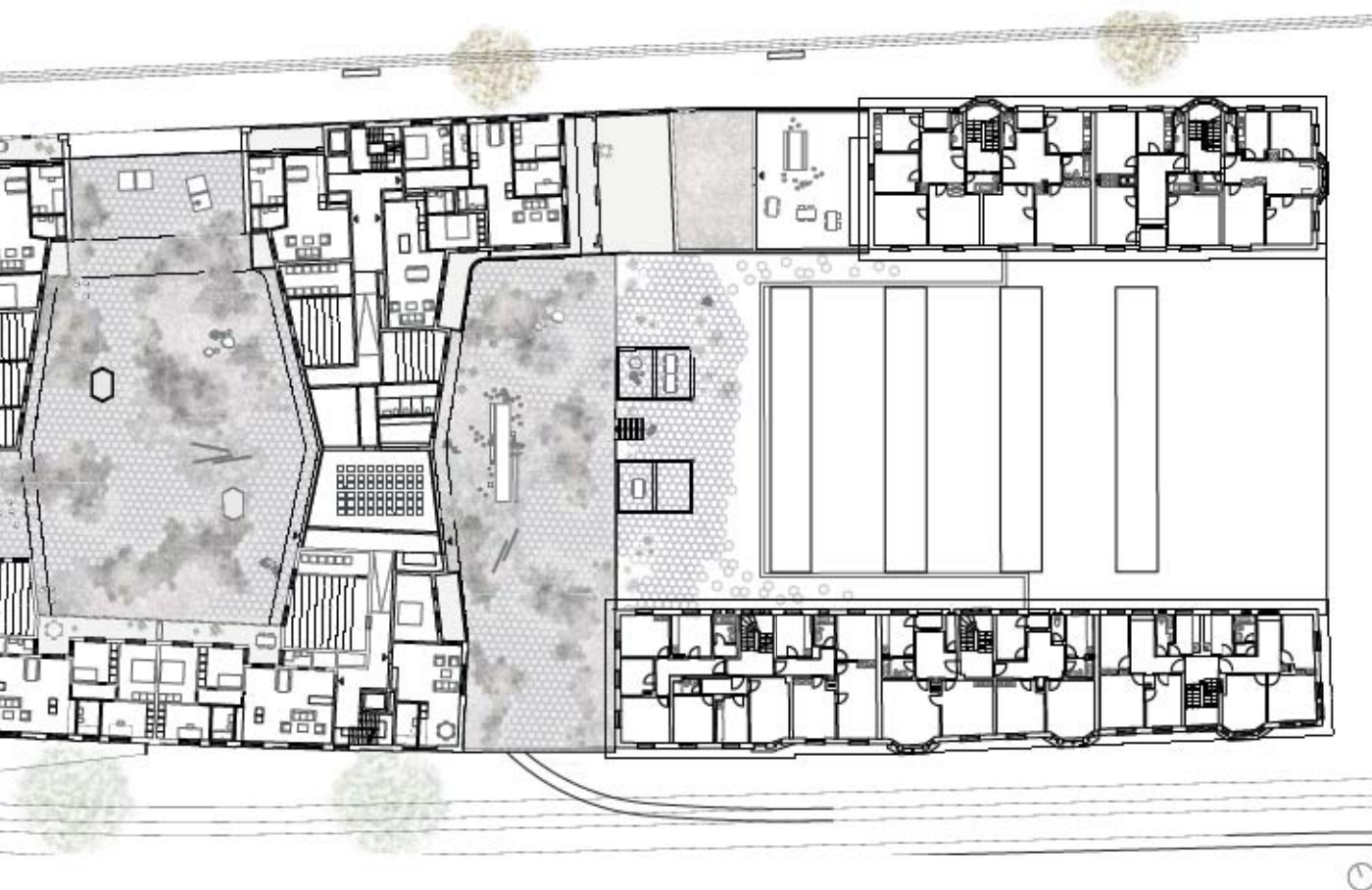


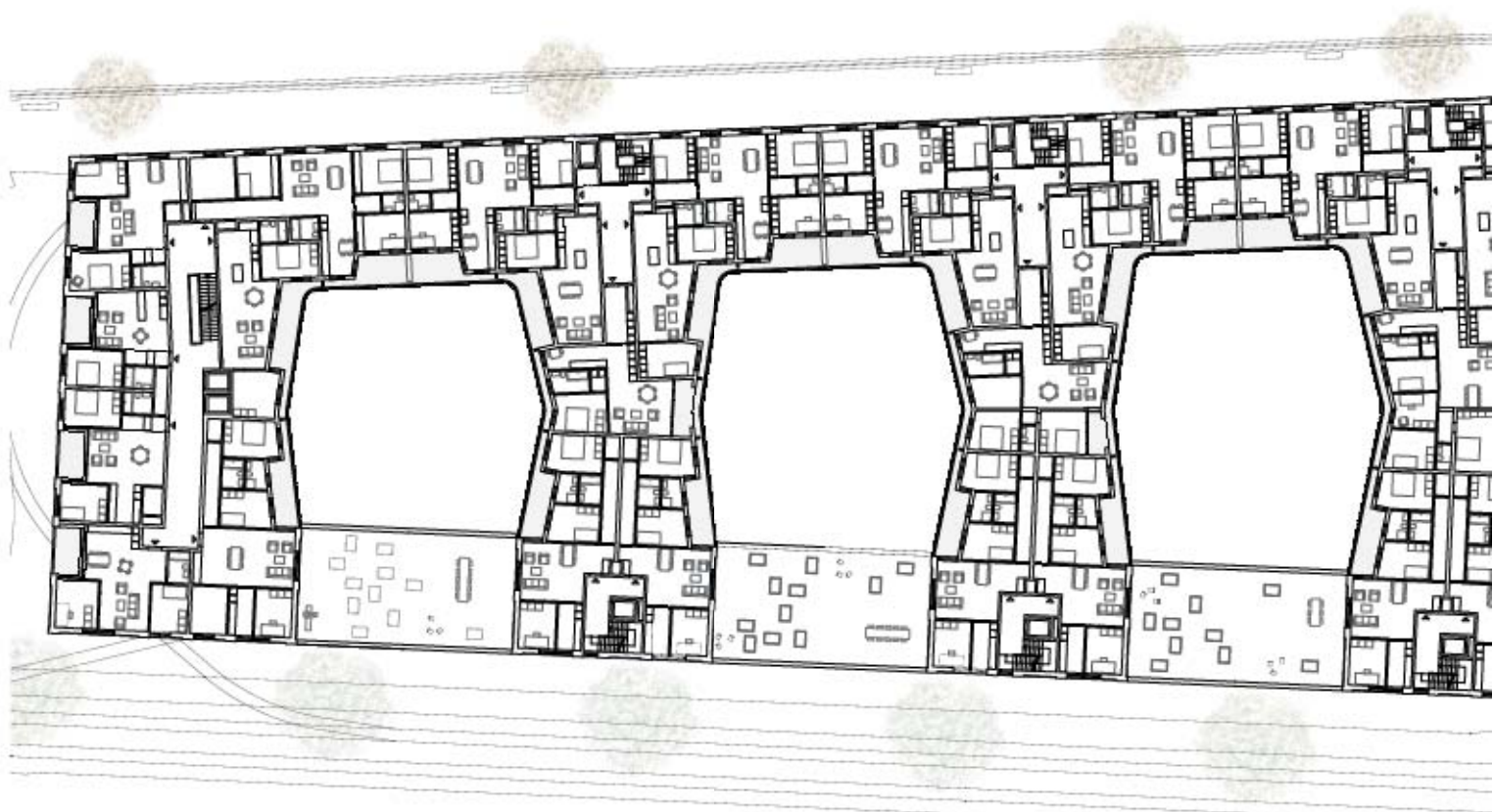


Grundriss Wohnen Niveau Platte 1:600



Längsschnitt 1:600

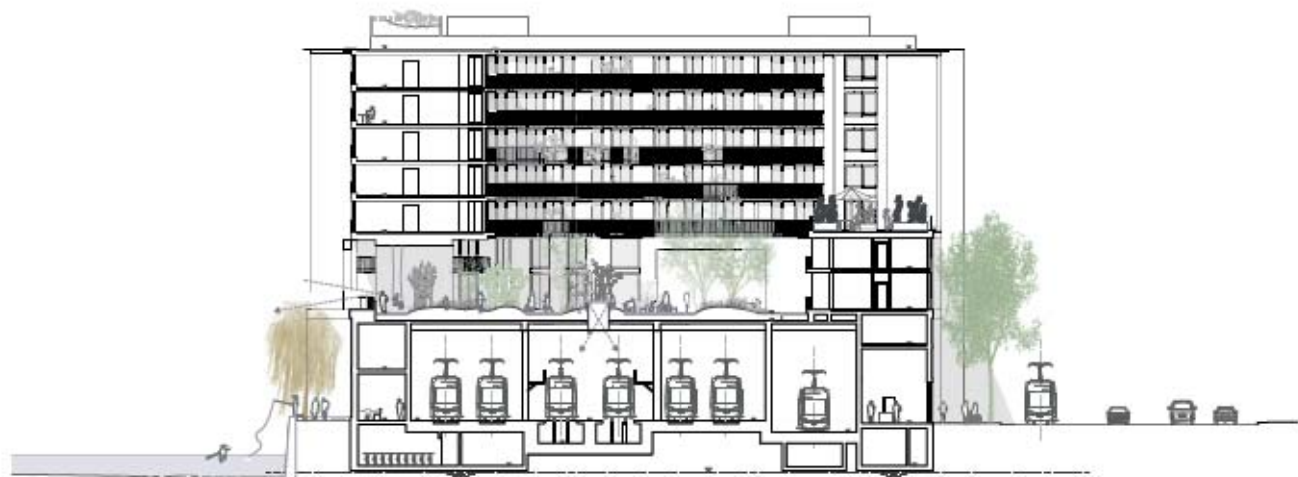
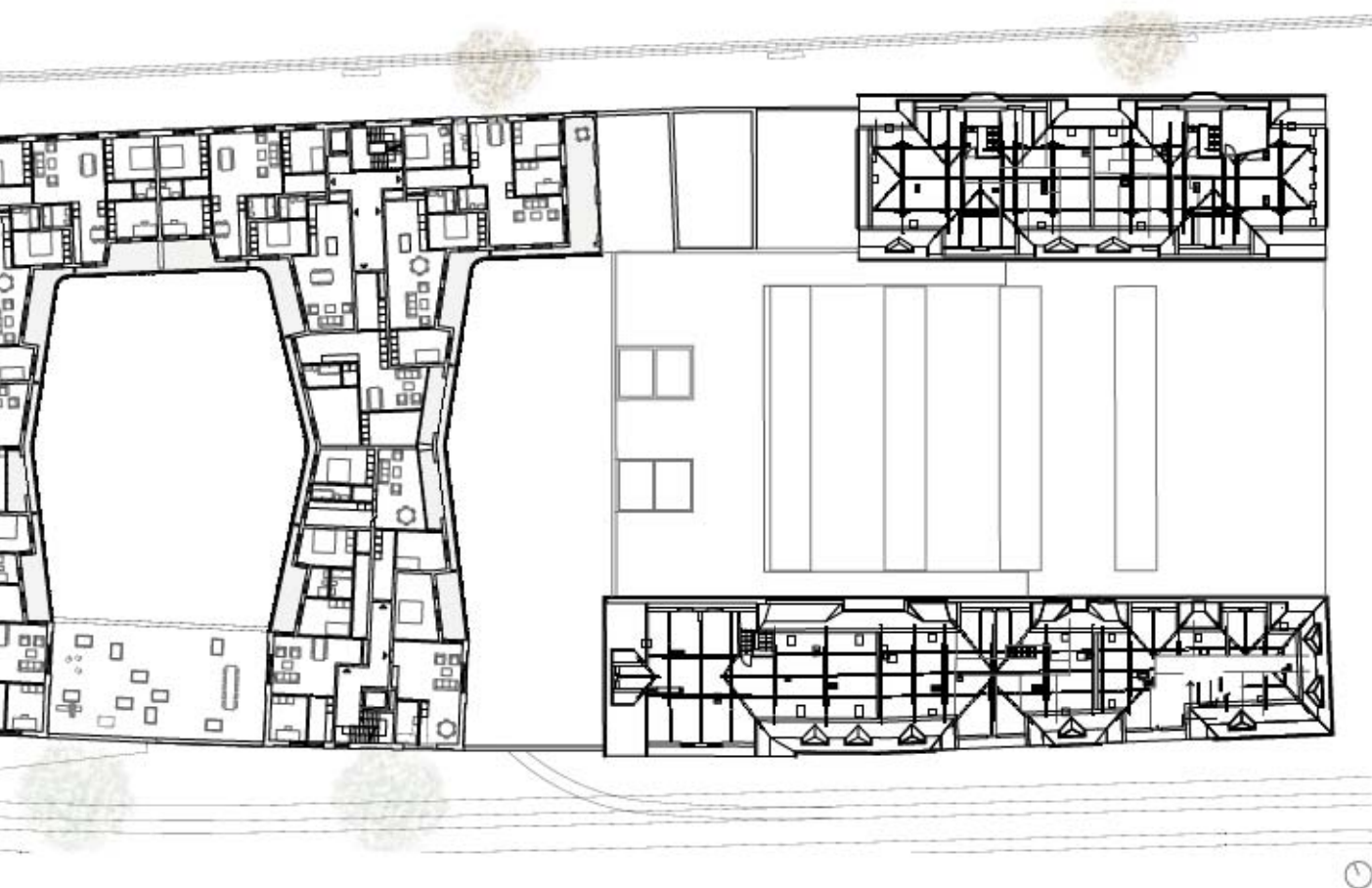




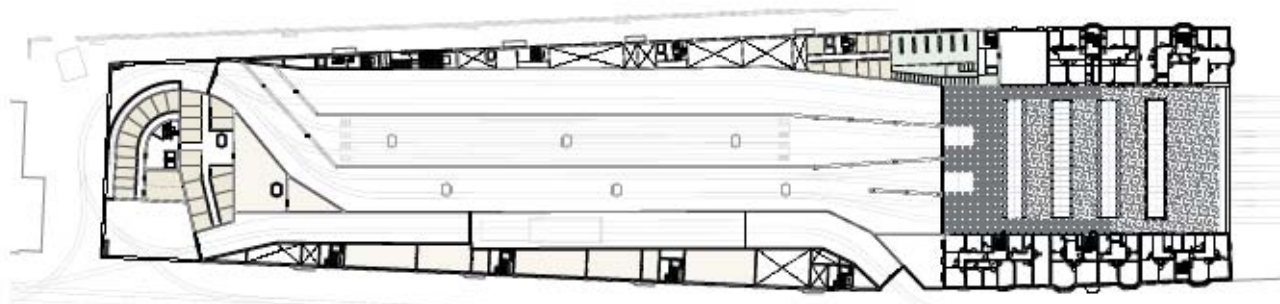
Grundriss Wohnen Regelgeschoss 1:600



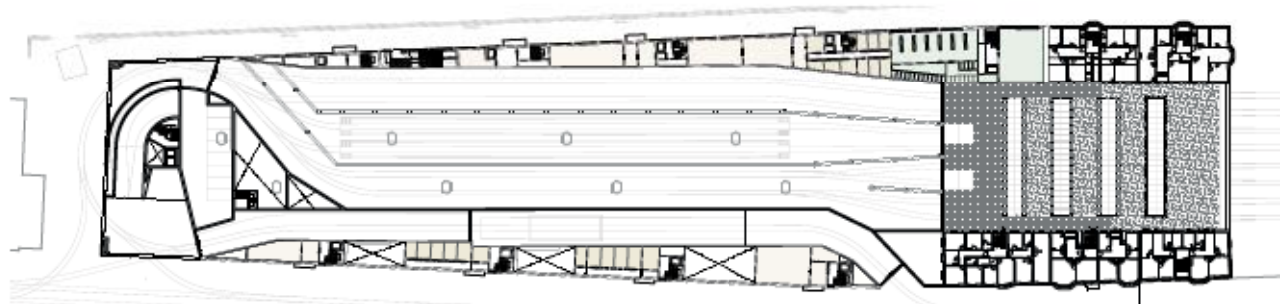
Ostfassade 1:600



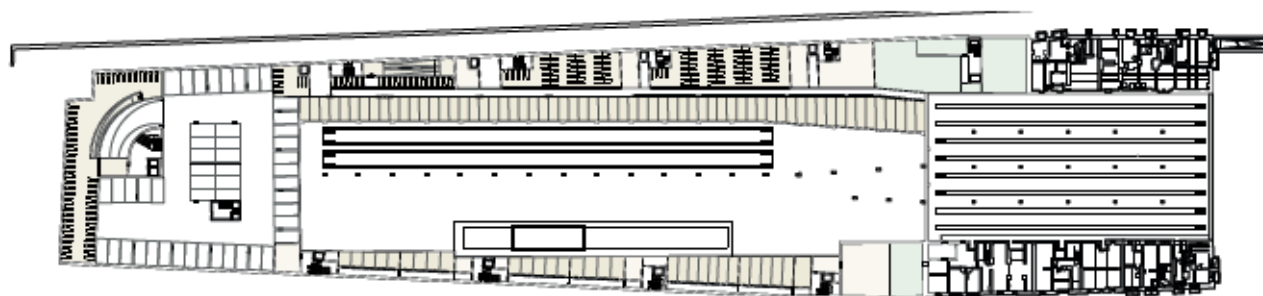
Querschnitt 1:600



Grundriss 2. Zwischengeschoss 1:1 500

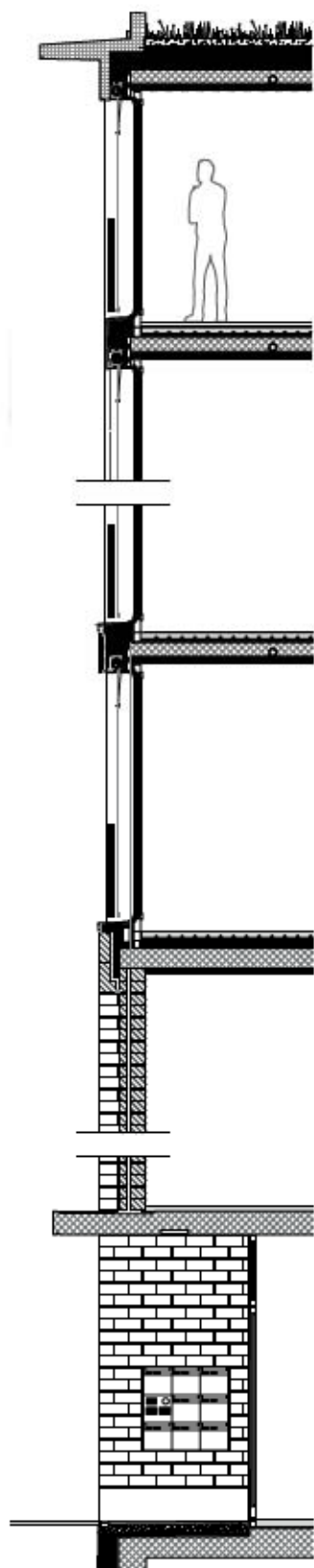


Grundriss 1. Zwischengeschoss 1:1 500



Grundriss Untergeschoss 1:1 500





Konstruktionsschnitt 1:80





Projekt Nr. 5:

4. Rang | 4. Preis

Architektur:

ARGE Baumann Roserens Architekten -
Lorenz Baumann, Alain Roserens
Limmatstrasse 285, 8005 Zürich

mit Ernst Humbel GmbH

Andreas Ernst, Carmen Humbel
Schweizergasse 20, 8001 Zürich

und MMT AG - Marco Treichler,
Sandro Mazzocco, Pascal Mooser
Breitestrasse 28, 8400 Winterthur

Mitarbeit:

Baumann Roserens: Gopal Joshi,
Pia Salin, Sonja Casty, Arthur deBuren
Ernst & Humbel: Patrick Schmid,
James Mac Aree, Christoph Müller

Ernst & Humbel: Patrick Schmid,
James Mac Aree, Christoph Müller

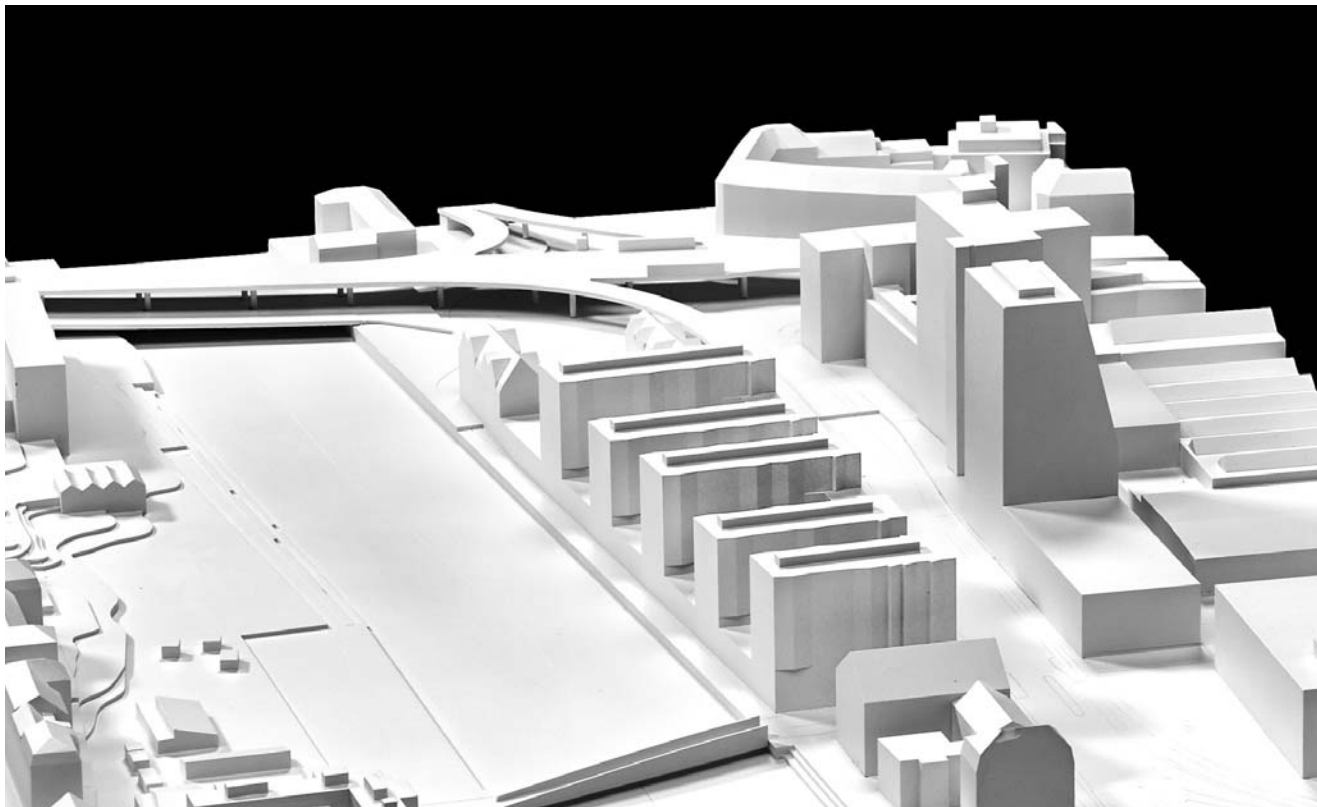
BEAU RIVAGE

Das Projekt «Beau Rivage» zeichnet sich durch seinen Umgang mit der hohen Dichte und der Ausformung eines grossen Volumens im Kontext aus. Die vorgeschlagene Kammstruktur öffnet sich zum Limmatraum und ermöglicht es, die Quartiersgrenze zwischen Wipkingen und Zürich-West gut zu rhythmisieren. Mit einem verhältnismässig niederen Sockel und den fünf in Erscheinung tretenden Baukörpern integriert sich das Projekt gut in den Kontext des Limmatufers. Entlang der Hardturmstrasse wirkt das Projekt mächtig und gedungen. Die unterschiedlichen Höhen der «Zeilen» sind unbestimmt und verklären das ansonsten klare städtebauliche Dispositiv. Mit einer gleichbleibenden Repetition der Querbauten liesse sich leicht der parallel zur Hardturmstrasse verlaufende Gebäuderiegel reduzieren, was der Proportion des vorgeschlagenen Gebäudes zuträglich wäre und zudem die Belichtung der Höfe deutlich verbessern würde.

Der Übergang von Neubau zum denkmalgeschützten Bestand wird durch die Zeilenstruktur und die gewählten Distanzen gut gelöst. Das Tragwerkkonzept mit quer zur Depothalle verlaufenden und auf Höhe des Hofes geschosshoch ausgeformten Trägerlagen stellt eine interessante Interpretation der Aufgabe dar, ist plausibel, ökonomisch und erlaubt viele daran angebundene technische Synergien. Der daraus resultierende vergleichsweise niedere Sockel hat wie erwähnt einen städtebaulichen Wert, die Proportionen des Gebäudevolumens auf der Limmatseite zu gestalten.

Durch die Schnitt-Disposition entledigt sich das Projekt der Diskussion über einen hofgeschossigen Anstoss der Wohnungen. Dies bringt natürlich Vorteile im ungestörten Gebrauch der Höfe; im Gegenzug entstehen Zweifel, ob die Höfe wirklich belebt sein werden. Eine offensive Anbindung der Wohnungen an die Höfe wäre zwingend. Die strengen Baupakete vermögen in sich noch keine Atmosphäre aufzubauen. Hinsichtlich Nutzung und Erreichbarkeit wird eine potenzielle Vernetzung zum Stadtboden nicht angestrebt. Die angebotenen Hofräume wirken durch die schmalen Verbindungswege voneinander entkoppelt. Die im Riegel vorgesehenen Nutzungen liegen hofseitig tief verschattet und können Aktivitäten im Hof kaum unterstützen. Die Gemeinschaftsfunktionen werden im Westen auf der Ebene der Höfe angeordnet. Einzig der Gemeinschaftsraum selbst erhält eine aktive Aussenraumbeziehung. Die vorgesehene Gestaltung der Höfe mit teilweise eingesetzten Pergolen und unterschiedlich grossen Nutzflächen wirkt eher zufällig. Die grossformatigen Verglasungen entlang der Fachwerkträger bedeuten nicht nur eine von den Projektverfassenden gesuchte





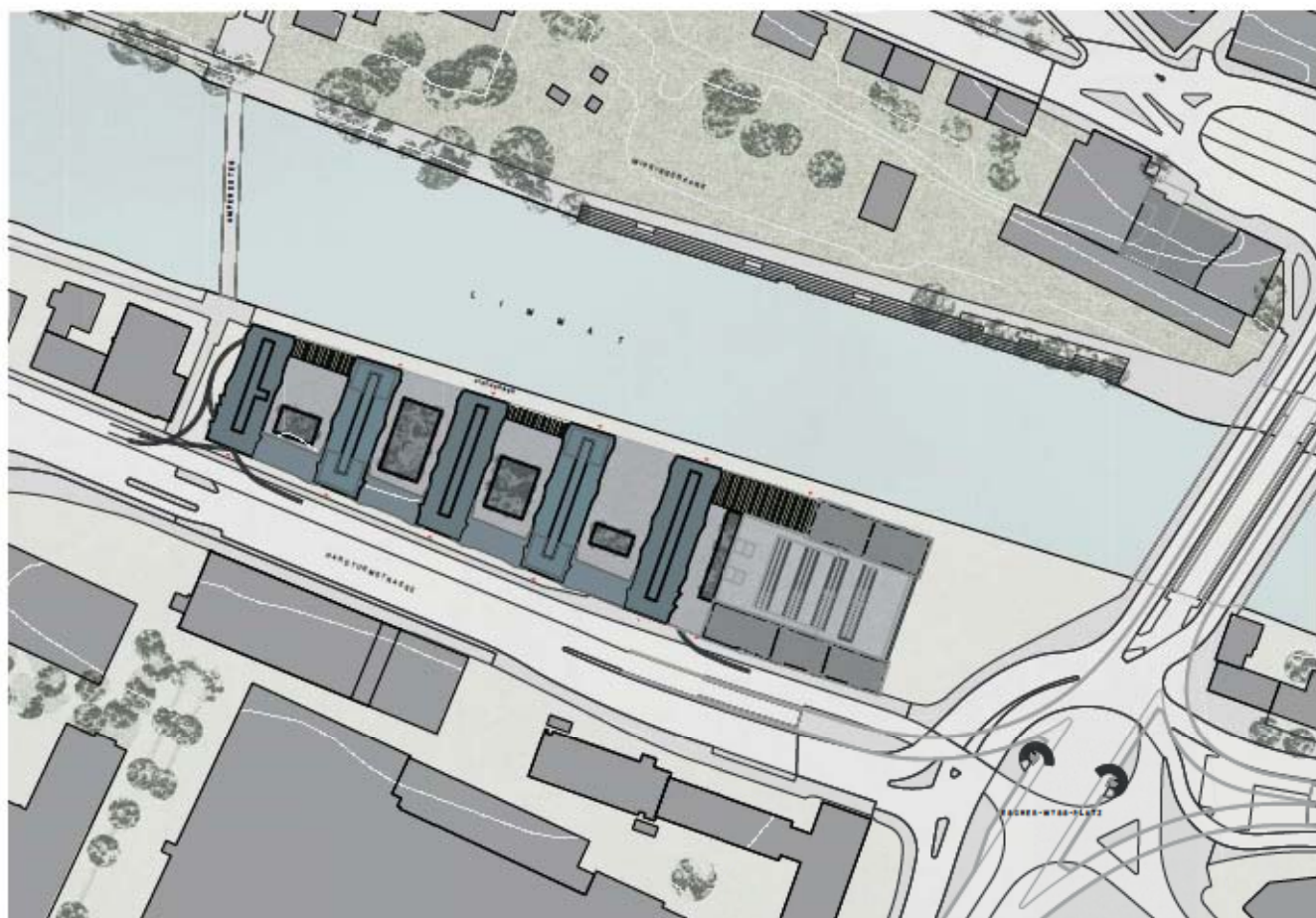
Situationsmodell 1:500

Präsenz des Depots auf Hofebene, sondern implizieren auch eine nicht zu vernachlässigende, störende Kunstlichtstrahlung während den nächtlichen Betriebszeiten des Depots auf die Wohnanlage.

Die Erschliessungen entlang des Fischerwegs waren als Sicherheitstreppenhäuser mit Schleusen zu planen. Die Kerne auf der Nordseite müssen demnach konstant durchlaufen und die Erschliessungen ab der Höhenkote der Höfe dürfen keinen Richtungswechsel erfahren. So können die attraktiven Kopfwohnungen jedoch kaum umgesetzt werden.

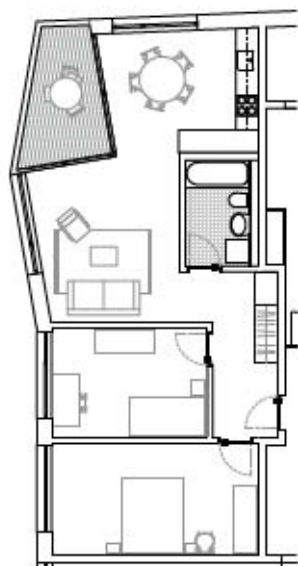
Das Projekt weist 207 Standardwohnungen auf. Sämtliche Wohnungen sind sorgfältig konzipiert. Die leicht voneinander weggedrehten Fassadengeometrien ermöglichen einen besseren Sichtwinkel zum Wasser. Im Bereich der Anschlüsse von Riegel- und Querbau optimieren sie die ansonsten engen und teilweise problematischen nachbarlichen Distanzen.

Die architektonische Ausbildung mit einem vertikal geprägten massiven Sockelbau, der im Bereich der Wohnbauten mit einer metallischen, vertikal gerillten Fassade weitergeführt wird, ist sorgfältig ausgearbeitet und übersetzt das statische Konzept überspannender Zeilen mit dem Sockel als Verkehrsbaute plausibel. Trotz komplexer Anforderungen gelingt es den Autoren, ein ökonomisches und effizient erschlossenes Projekt mit vielen Wohnungen zu entwickeln. Allerdings schliesst es im Bereich der Betriebsenergie schlecht ab und erreicht die Vorgaben von Minergie-P nicht.

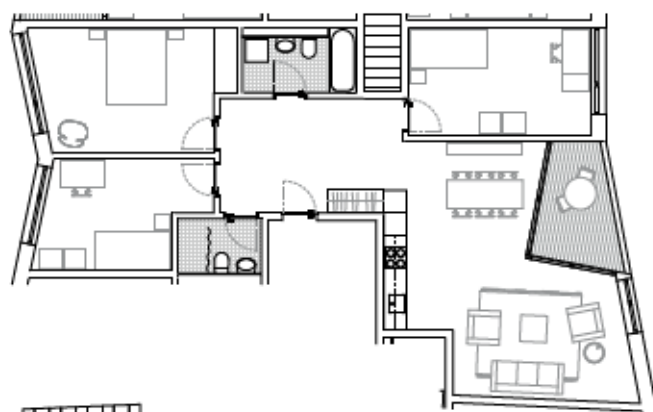



Situation 1:2 500

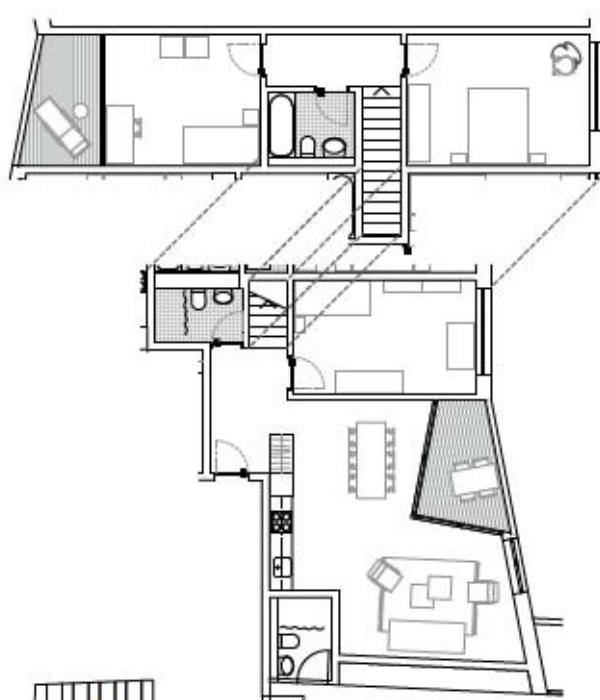




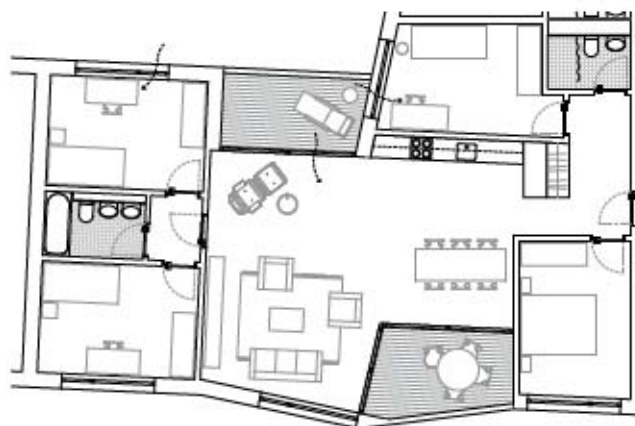

3-Zimmer-Wohnung 1:200



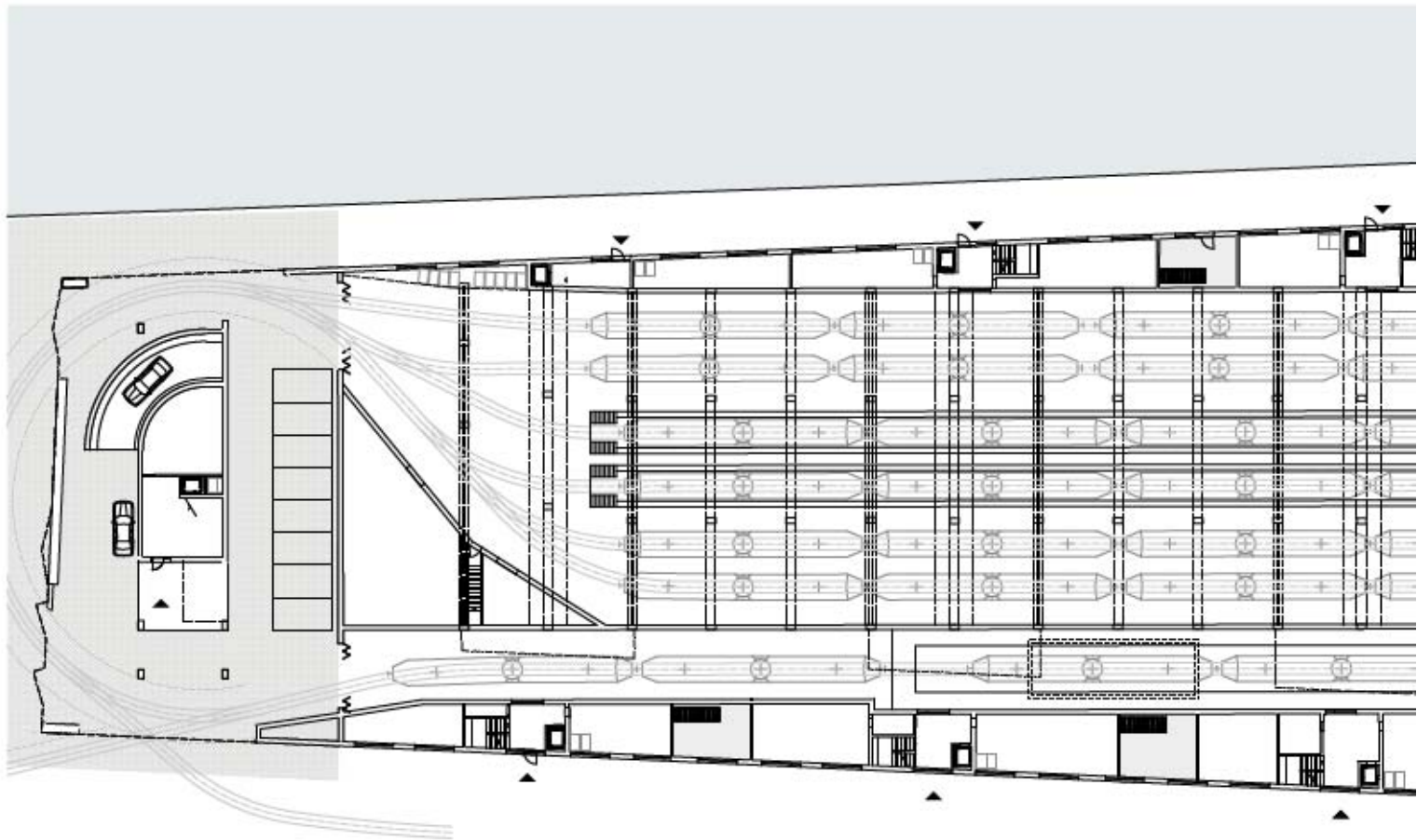

4.5-Zimmer-Wohnung 1:200




4-Zimmer-Wohnung 1:200



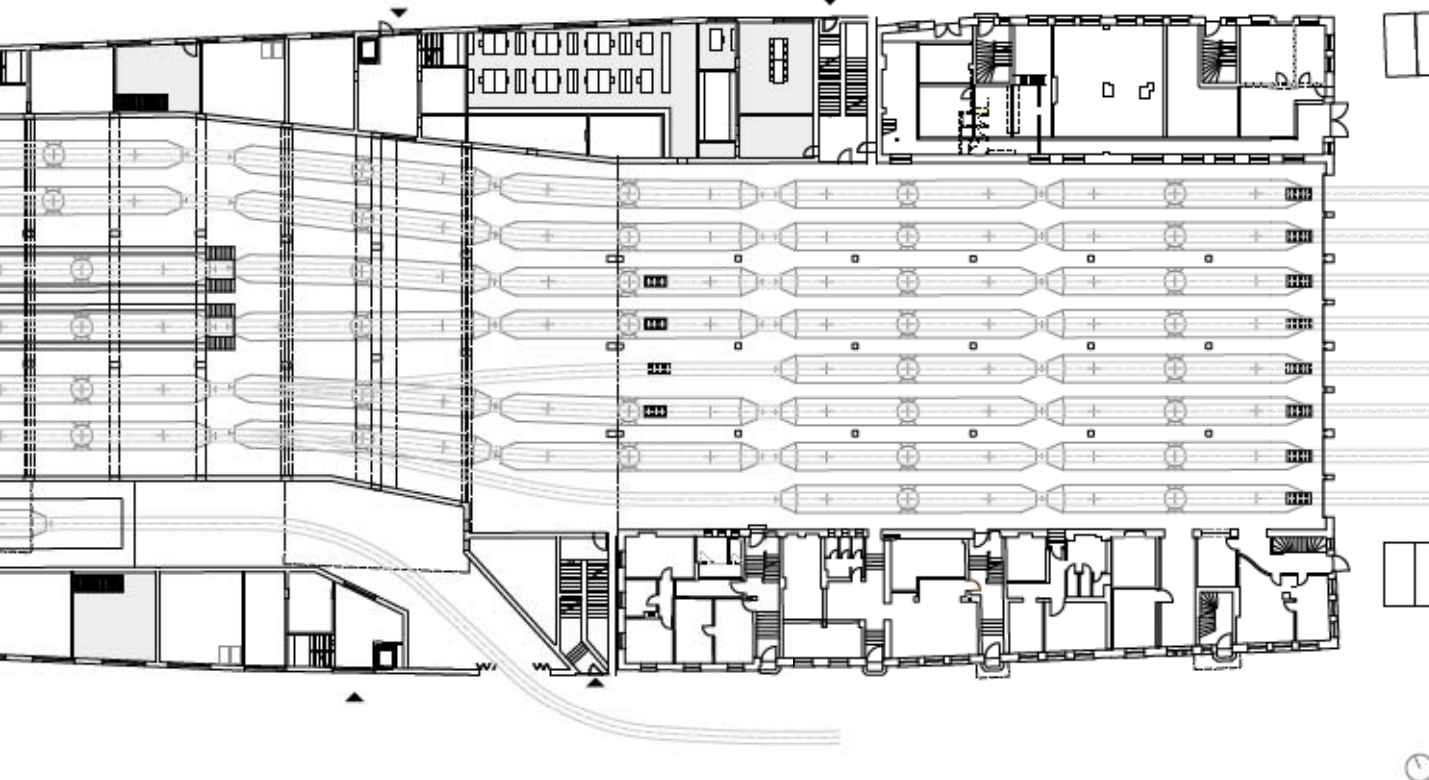

5-Zimmer-Wohnung 1:200

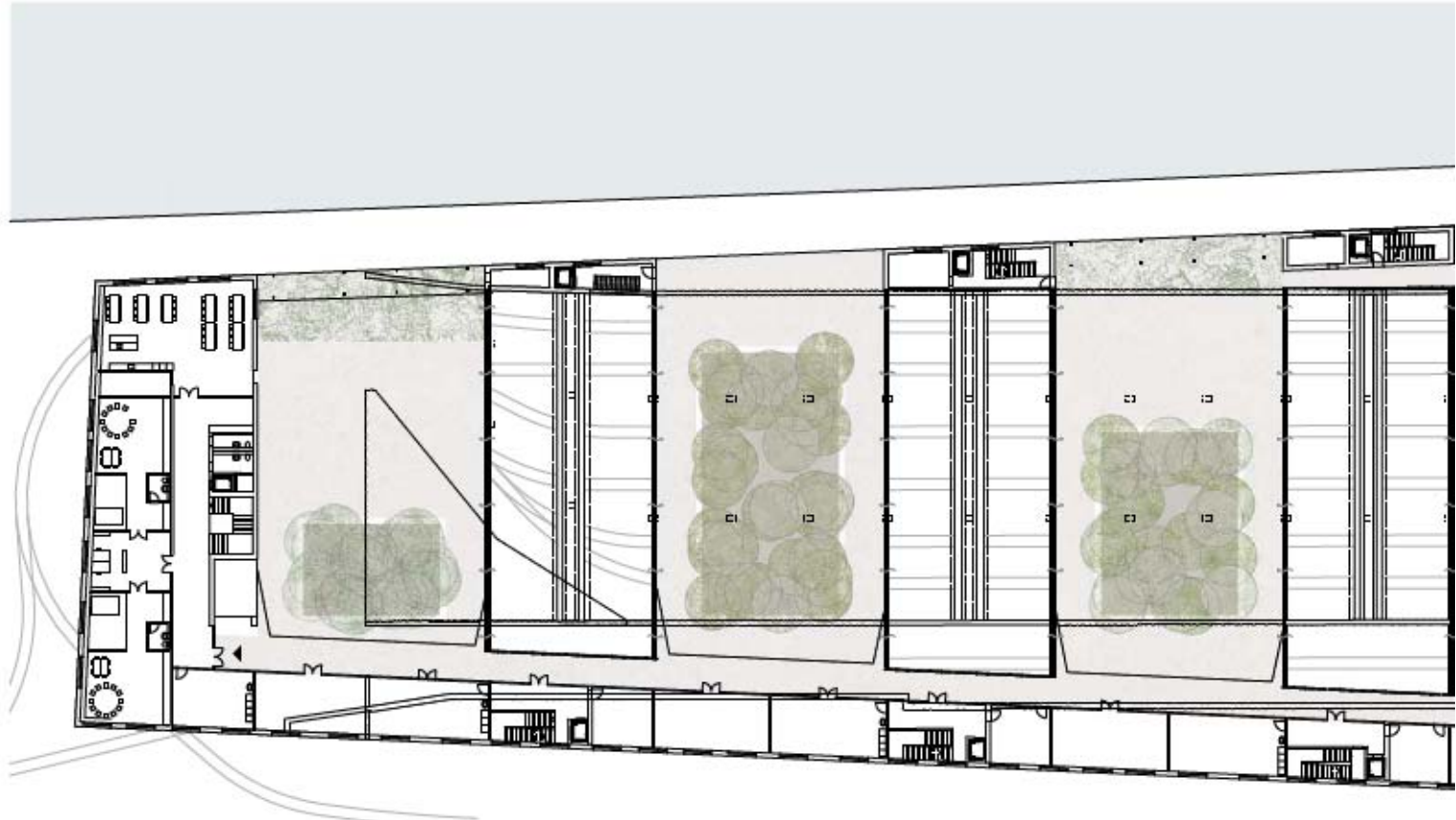


Grundriss Tramdepot 1:600

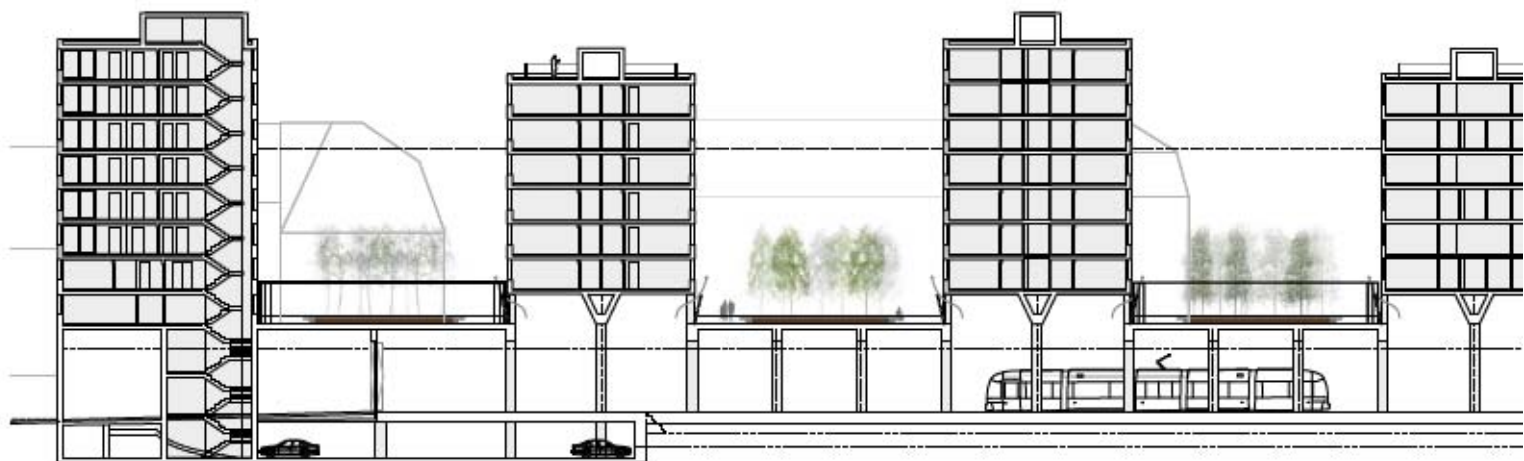


Südfassade 1:600

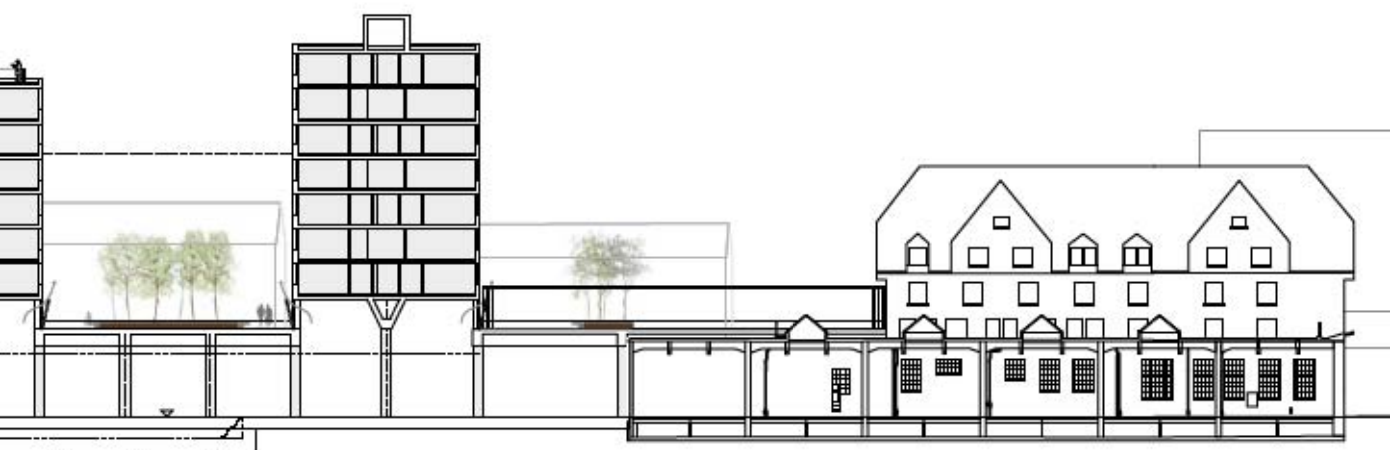
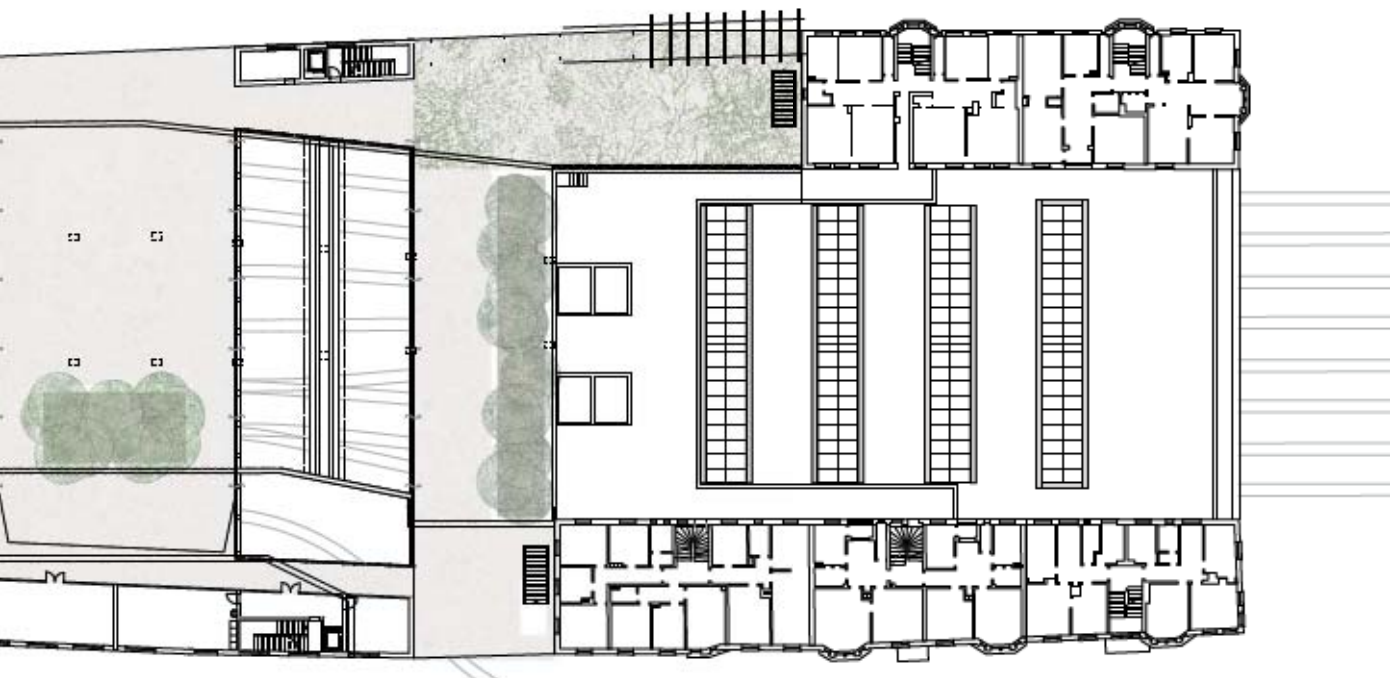


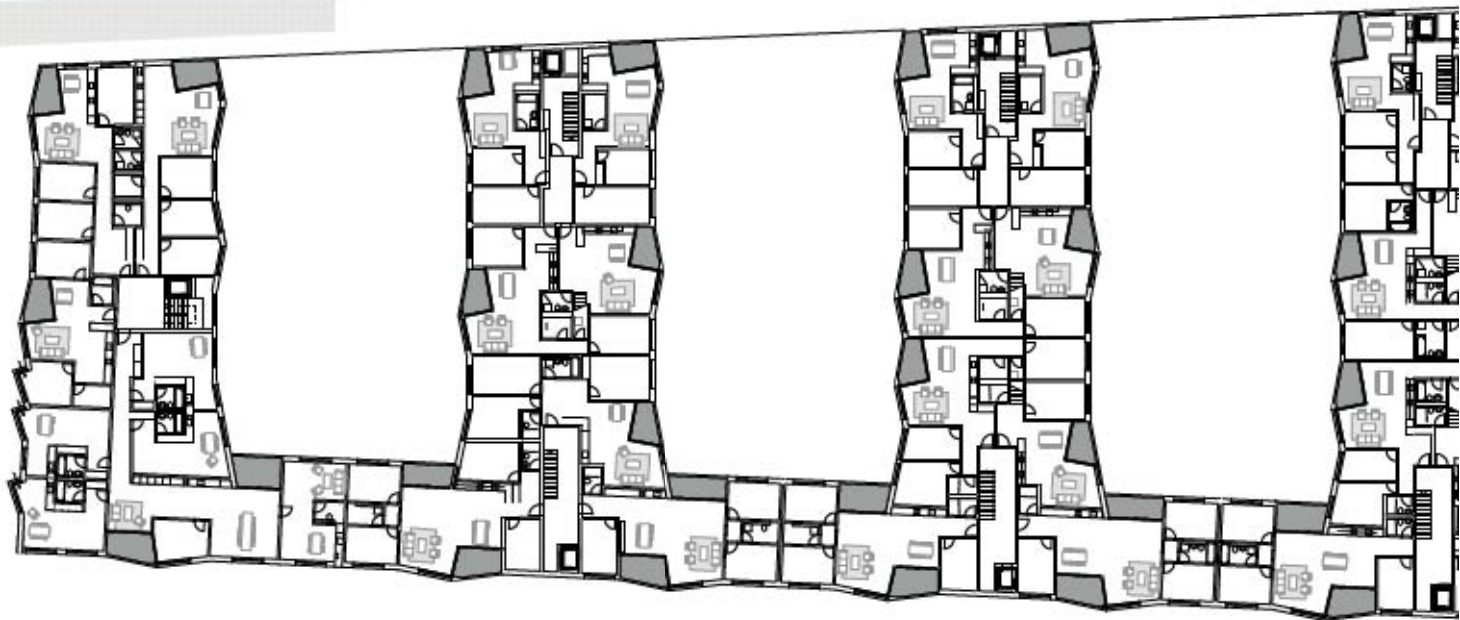


Grundriss Wohnen Niveau Platte 1:600



Längsschnitt 1:600

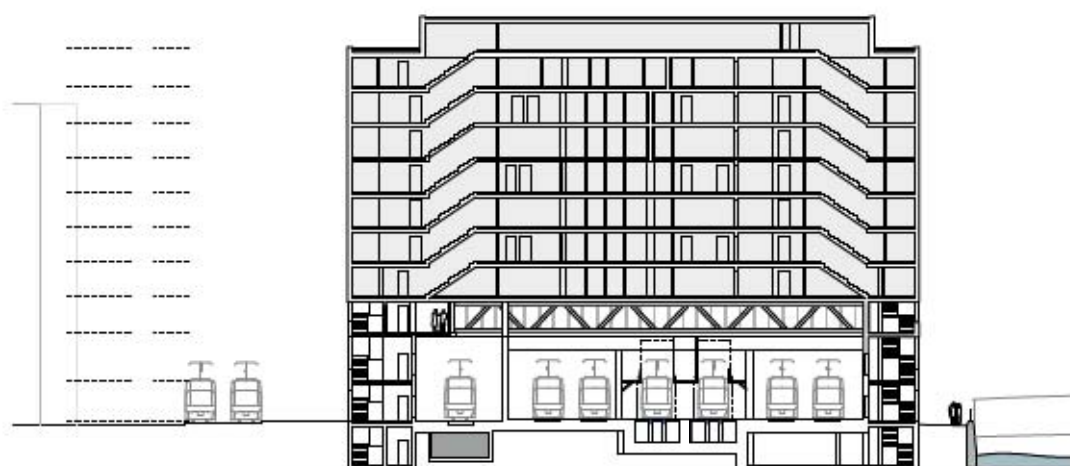




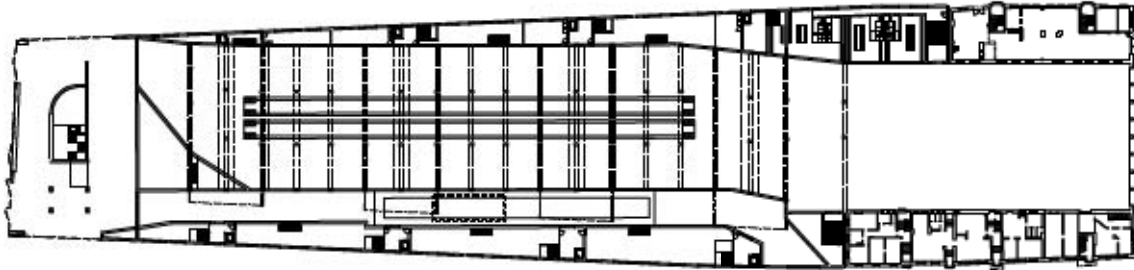
Grundriss Wohnen Regelgeschoss 1:600



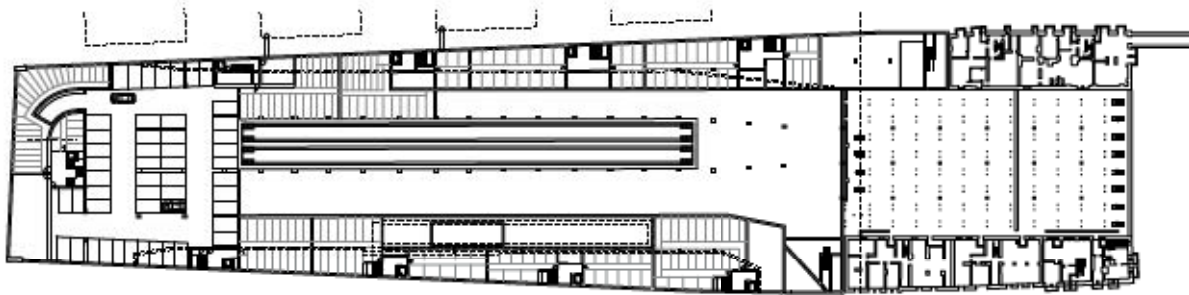
Querschnitt 1:600



Querschnitt 1:600



Grundriss Zwischengeschoss 1:1 500



Grundriss Untergeschoss 1:1 500





Konstruktionsschnitt 1:80





Projekt Nr. 6:

5. Rang | 5. Preis

Architektur:

Burkard Meyer Architekten BSA
Adrian Meyer, Andreas Signer,
Daniel Krieg, Oliver Dufner
Martinsbergstrasse 40, 5400 Baden

Verantwortlich:

Andreas Signer

Mitarbeit:

Tobias Burger, Boriana Tomowa

COMMON GROUND

Der Projektvorschlag «COMMON GROUND» zeichnet sich durch eine abwechslungsreiche Silhouette aus. Damit entsteht ein überraschendes Ensemble mit den bestehenden Hochhäusern des Escher-Wyss-Areals. Entlang der Hardturmstrasse erwirkt der Vorschlag eine Torsituation und markiert einen Wechsel stadträumlicher Perspektiven. Die Hochhäuser bilden ein Ensemble, ohne sich räumlich gegenseitig zu versperren. Die turmartige Konzentration ermöglicht eine offene und in ihrer übrigen Höhe reduzierte Wohnanlage, die mit einer grossen Öffnung zum Limmatraum inszeniert wird. Damit erreichen die Autoren gute quartierüberbrückende Querbezüge. Die an die Stadtebene angebundenen Verbindungswege und Ebenen sind in ihrer Abfolge spannend und ideenreich entwickelt. Trotz der grossen Konzentration der Baumasse im Osten wird über eine grosse Fassadenöffnung ein Anschluss zum bestehenden Depot räumlich spannend eingelöst. Es gelingt den Projektverfassenden durch die Anordnung der Baumassen, einen guten und qualitativ wertvollen Raum zum Schutzobjekt aufzuspannen. Der Anschluss zum Depot wird massvoll und geschickt entwickelt. Die vorgetragene Geste wirkt besonders entlang des Limmatwegs zu monumental und bildet eine völlig ortsfremde Massenkonzentration.

Die «Esplanade» ist konzipiert als ruhiger Stadtraum inmitten der Verkehrsmaschine Escher-Wyss-Platz, als ein Ort des Aufenthalts, der sekundären Adressierung der Wohnungen und der Durchwegung. Die teilweise merkwürdig anmutenden Volumenabschlüsse im südlichen Bereich des Hochhauses sind dem Lärmschutz geschuldet, wirken aber den ansonsten klar formulierten L-Formen entgegen. Der südliche, entlang der Hardturmstrasse verlaufende Riegel wird damit unklar in das Hochhaus überführt. Eine Vereinfachung der Hochhausform könnte den Übergang deutlich klären. Das «Deck» soll durch die unterschiedlichen Nutzenden ein urbaner Ort der Begegnung werden. Die «Esplanade» ist richtigerweise sehr gut an den Limmatraum angeschlossen. Die erschwerte Erreichbarkeit soll – analog beispielsweise zum Lindenhof – durch die Einzigartigkeit der Lage kompensiert werden. Das «Deck» prägt in seiner Dimension und Lage das Projekt und hat sicherlich das an diesem Ort gesuchte Identitätspotenzial. Zweifel herrschen, ob es tatsächlich zum urbanen Stadtraum wird. Der Vergleich zum Lindenhof setzt die Latte hoch. Vorstellbar ist auch, dass der Ort diese übergeordnete Ausstrahlung nicht zwingend braucht. Ein «Grünes Deck» – wie beispielsweise im Lochergut – leistet viel für die Siedlung. Wenn es denn mehr wird, wäre viel erreicht.

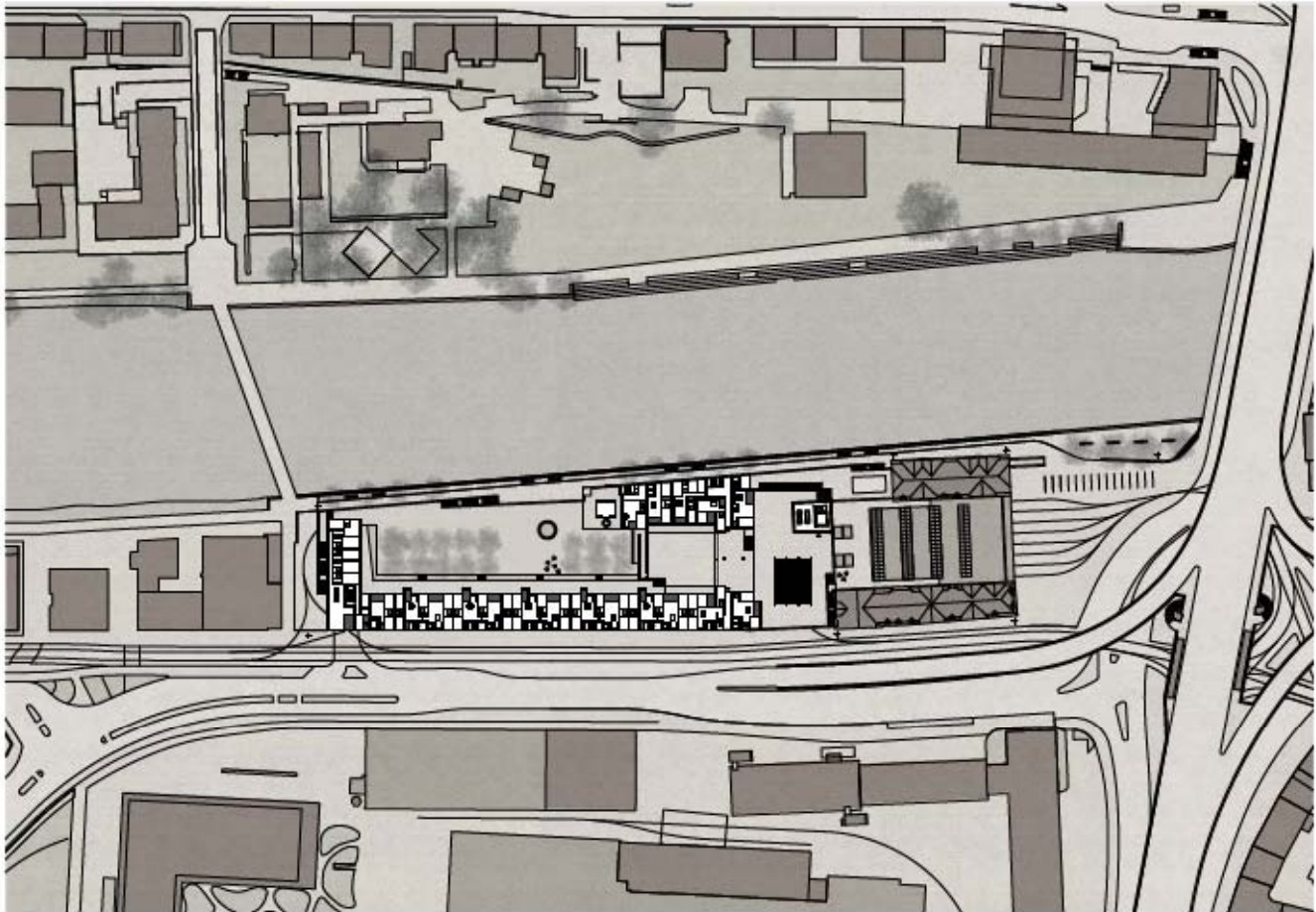




Situationsmodell 1:500

Die beiden L-förmigen Gebäude ermöglichen ein attraktives Sichtpotenzial der Wohnungen. Fast alle Wohnungen können mit einem direkten Bezug zum Limmatraum angeordnet werden. Jedoch werden mit der vorgeschlagenen Hochhausform eine grosse Anzahl der Wohnungen selbstverschattet. In dieser Form wäre der Gebäudevorschlag nicht bewilligungsfähig. Die ansonsten robust wirkenden Grundrisse sind lediglich entlang der Hardturmstrasse auf den Ebenen 5–7 mit sehr kleinen «Lüftungsloggias» ausgestattet. Da prinzipiell die Mehrheit der jeweiligen Zimmer lärmabgewandt angeordnet sind, könnte hier auf solche Massnahmen verzichten werden. Die Organisation der Kellerräume auf dem Depotdach ist sinnvoll. Als Folge kann ein sehr kompaktes und ökonomisches Untergeschoss ausgebildet werden. Allerdings werden insgesamt zu viele Nebenflächen angeboten, was den ökonomischen Effekt aufhebt. Die entlang der Hardturmstrasse auf Ebene 2 angeordneten Atelier- und Gewerberäume sind schwierig für ein aussenstehendes Publikum zu erreichen. Das Erdgeschoss hat demnach eine geringe Attraktivität und besteht hauptsächlich aus Abstellräumen.

Die flächendeckende Aufschüttung von über zwei Metern Erdmaterial auf Niveau des «Decks» wird als übertrieben bewertet und kann mit einer konzentrierteren Massnahme gelöst werden. Die vorgeschlagene Materialisierung mit vorgehängten Wellblechen wirkt der Aufgabenstellung angemessen. Das Projekt liegt deutlich über den Zielkosten, hat verhältnismässig wenig Wohnungen (181 Standardwohnungen) und eine zu geringe Kompaktheit. Der Minergie-P-Standard kann in dieser Form kaum erreicht werden.

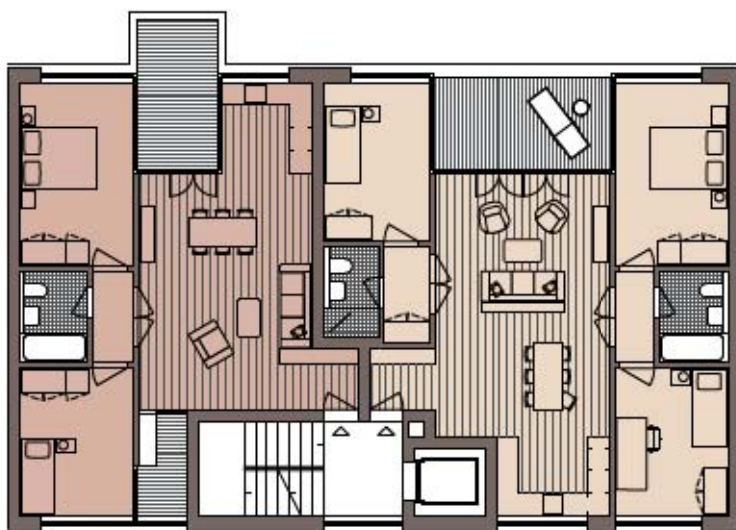


Situation 1:2 500

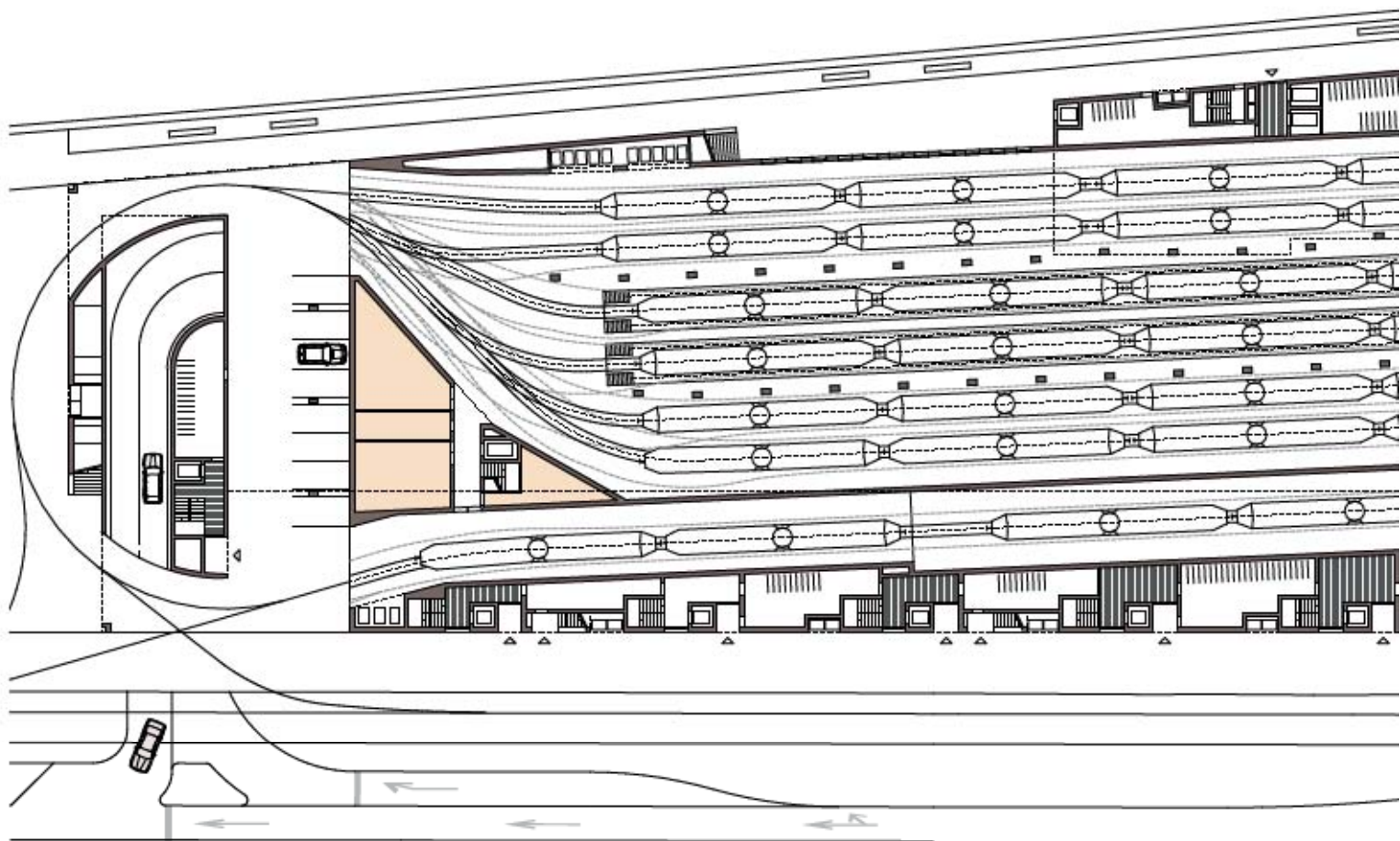




2.5- und 3-Zimmer-Wohnung 1:200



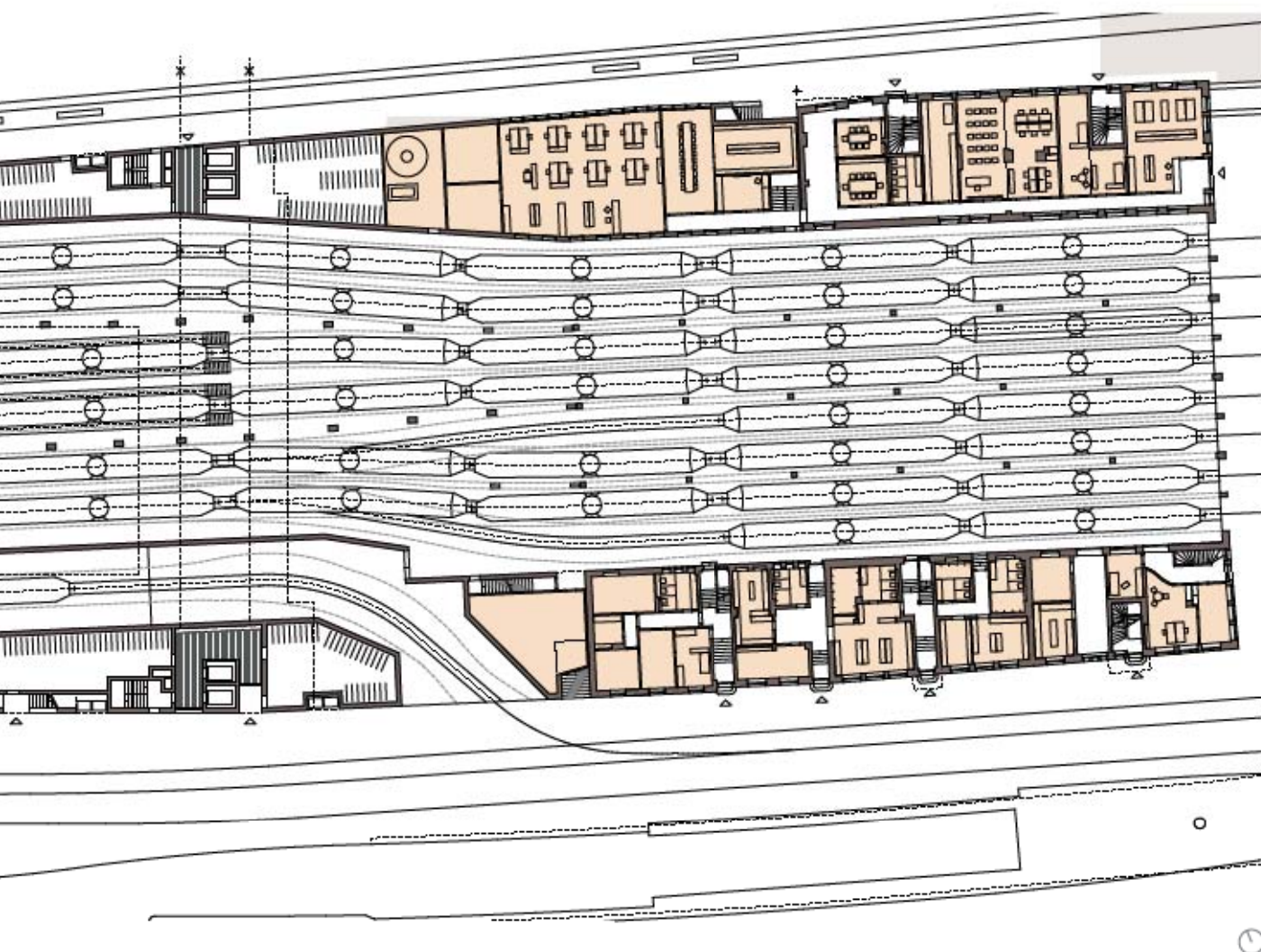
3- und 4-Zimmer-Wohnung 1:200

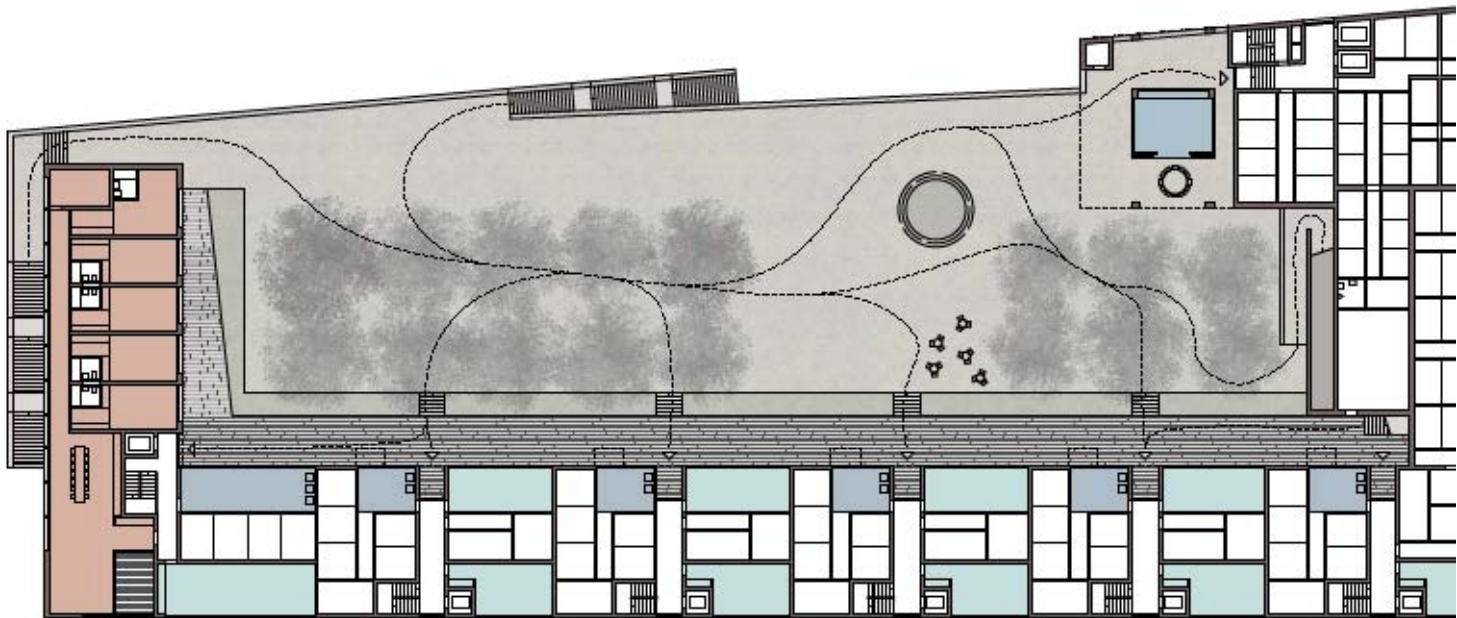


Grundriss Tramdepot 1:600

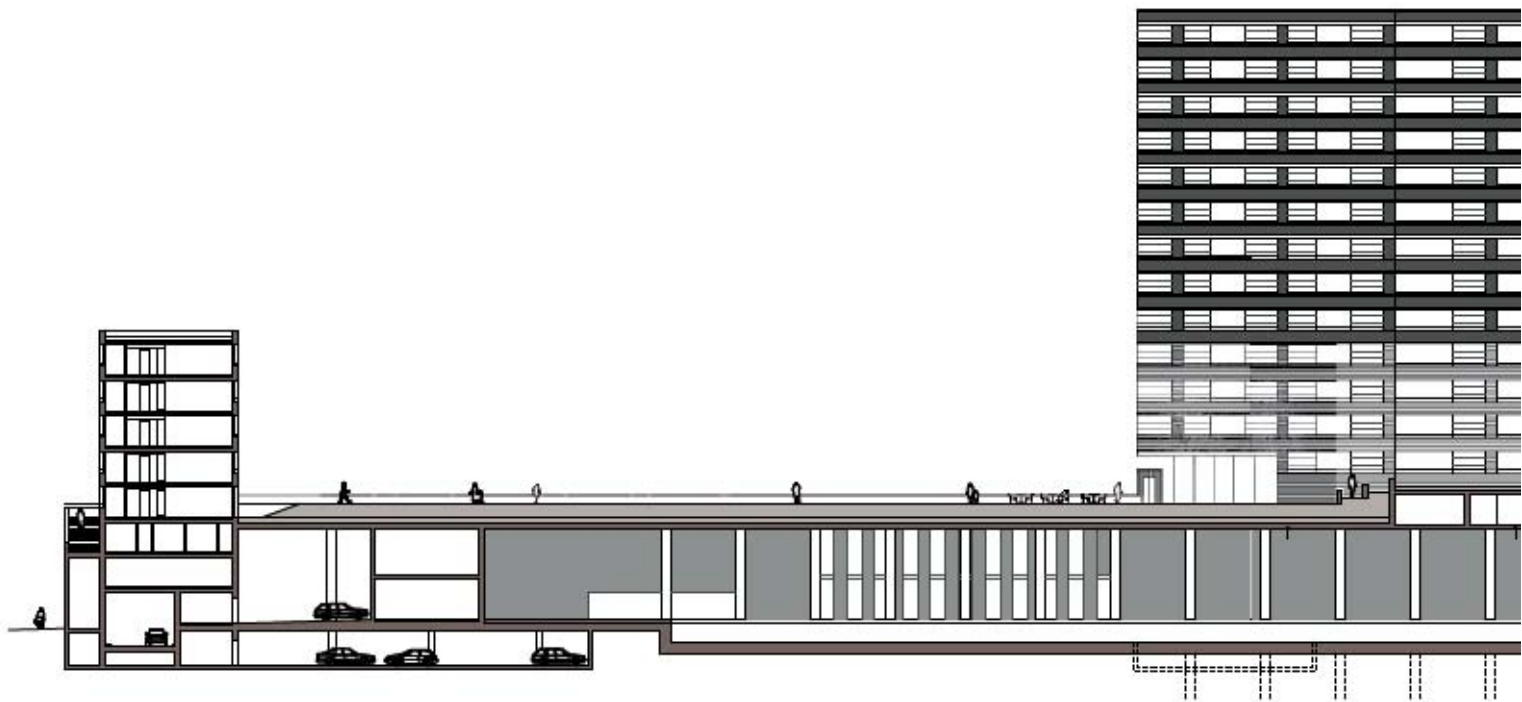


Südfassade 1:600



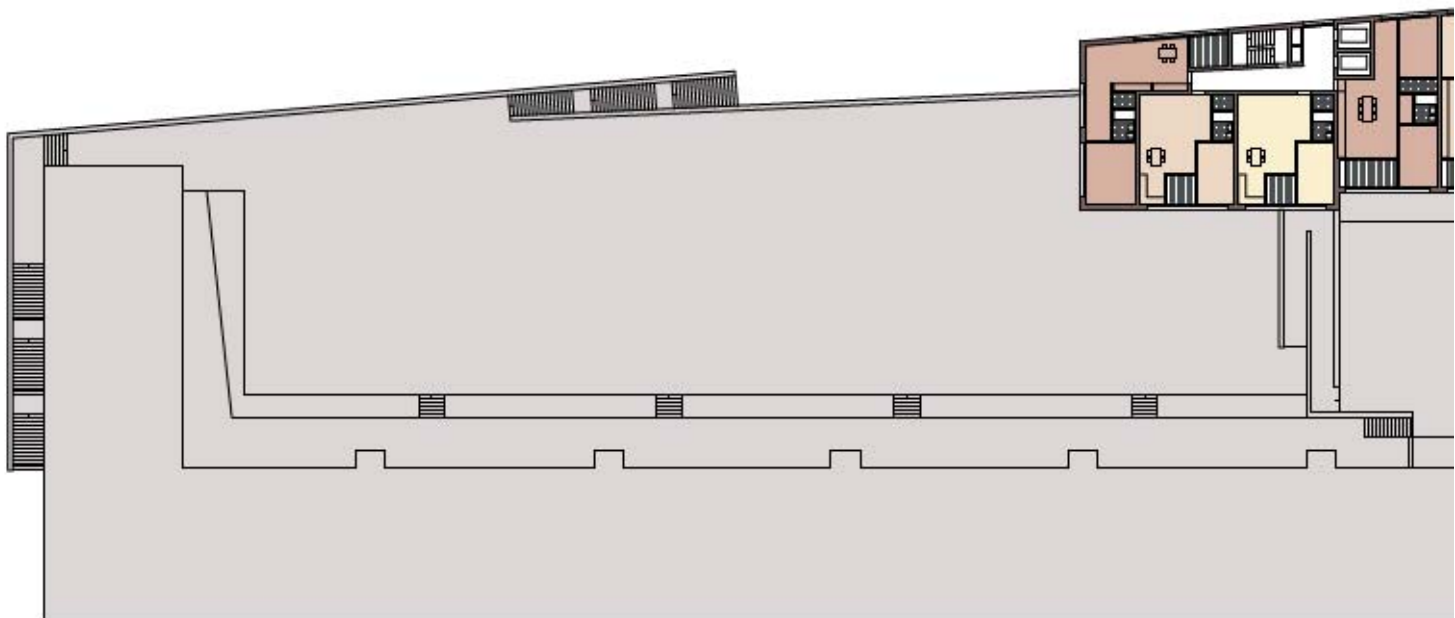


Grundriss Wohnen Niveau Platte 1:600

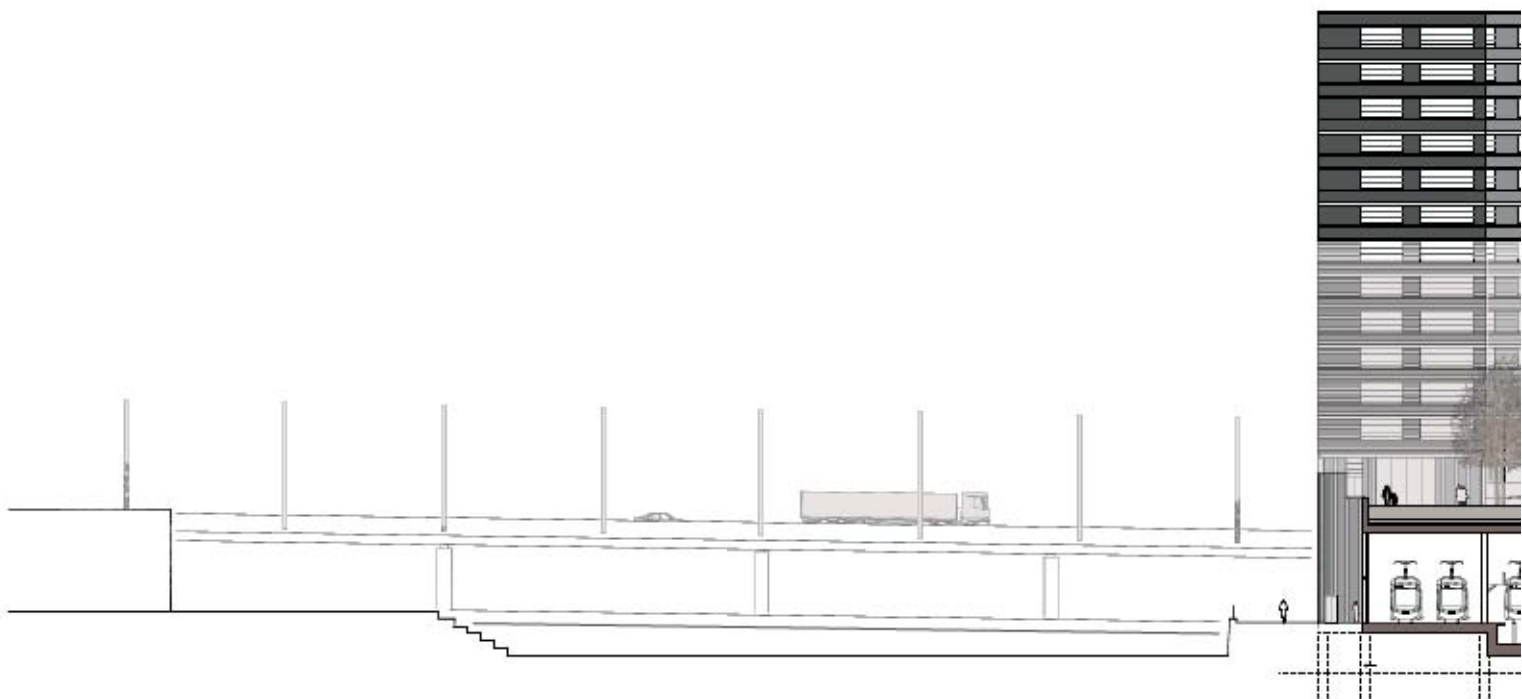


Längsschnitt 1:600

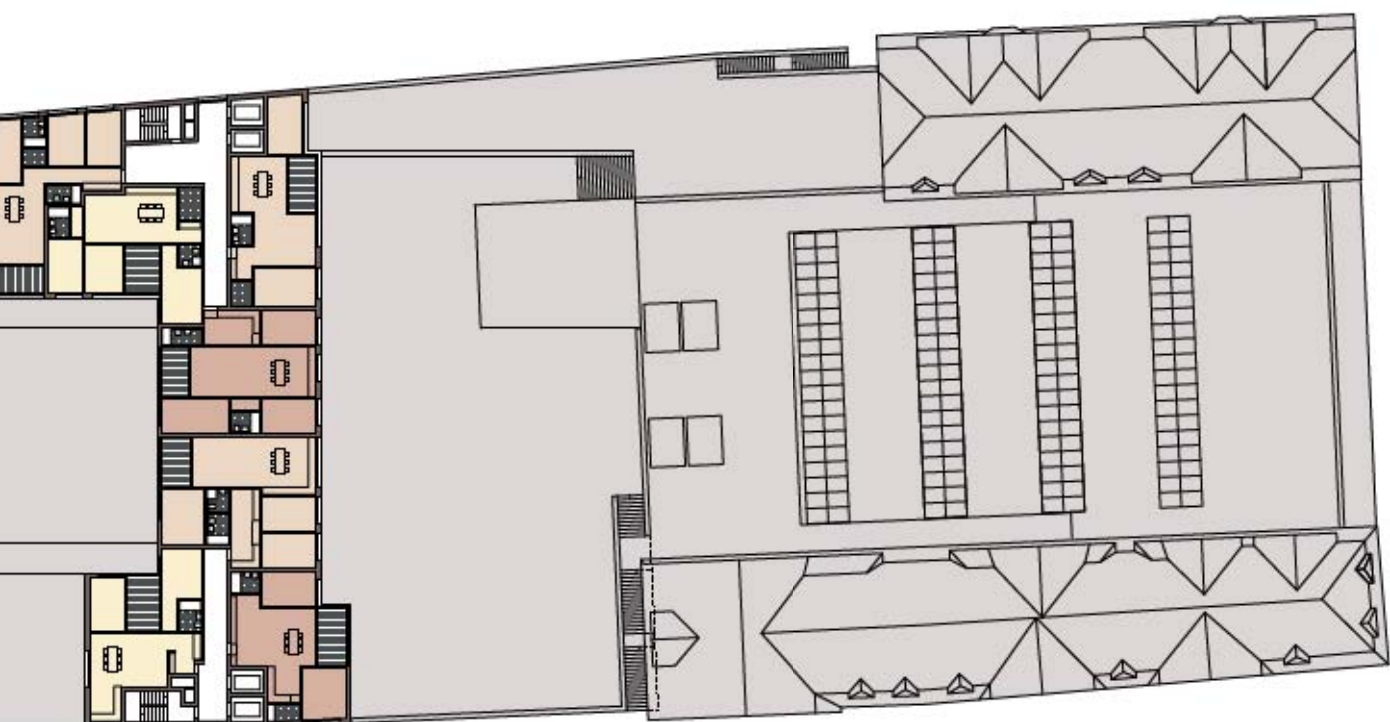


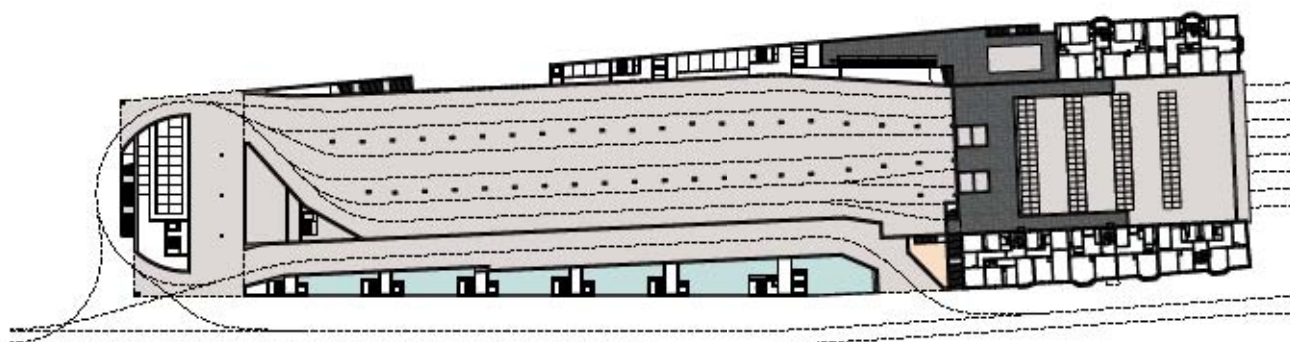


Grundriss Wohnen Regelgeschoss 1:600

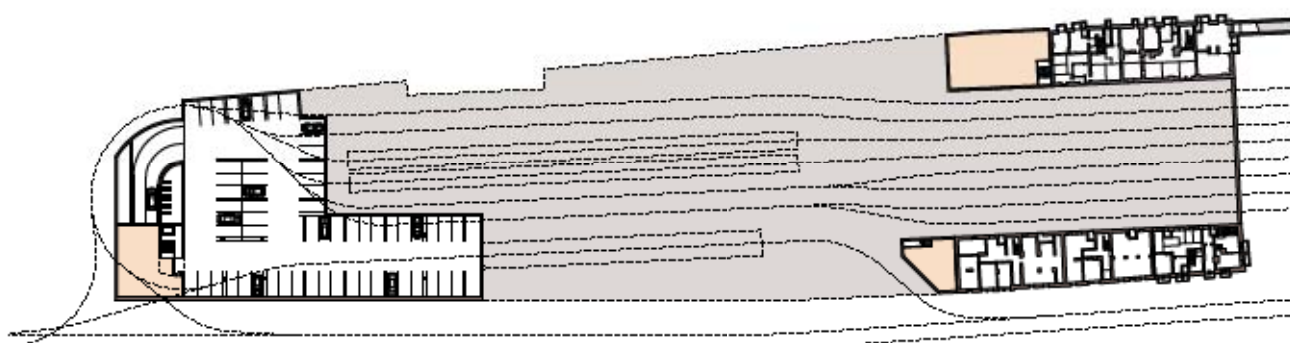


Querschnitt 1:600



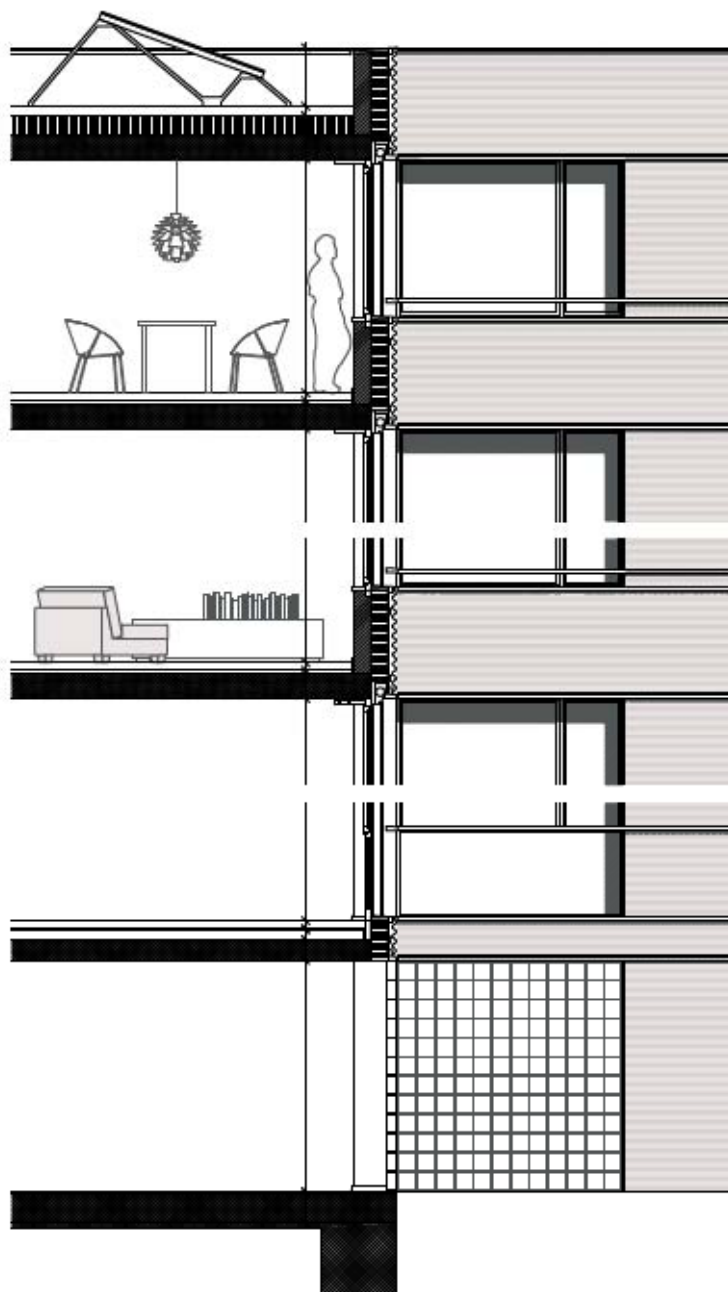


Grundriss Zwischengeschoss 1:1 500

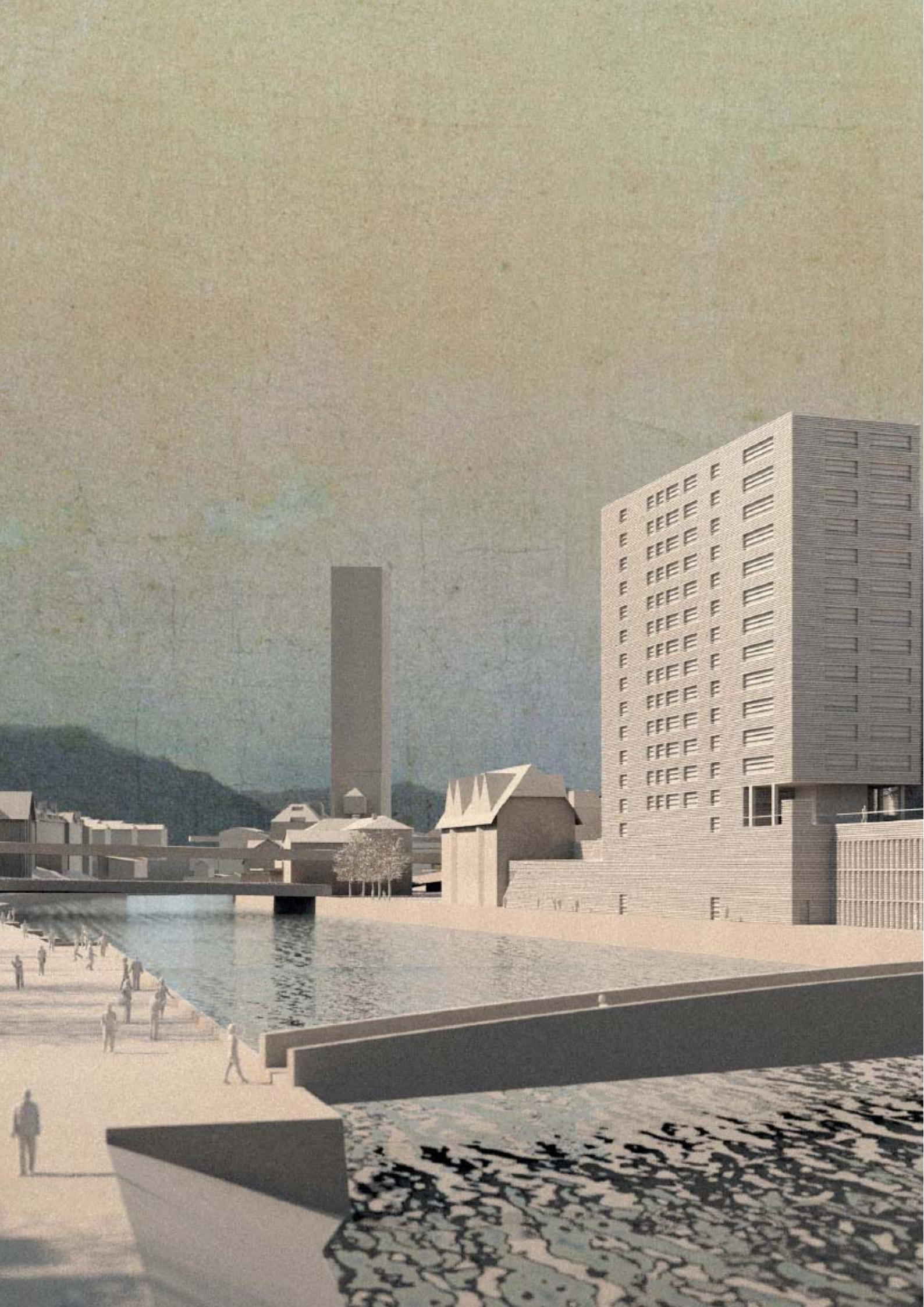


Grundriss Untergeschoss 1:1 500





Konstruktionsschnitt 1:80





Projekt Nr. 9:

6. Rang | 6. Preis

Architektur:

Kaschka Knapkiewicz + Axel Fickert AG
Dipl. Architekten ETH BSA SIA
Zweierstrasse 35, 8004 Zürich

Verantwortlich:

Kaschka Knapkiewicz, Axel Fickert

Mitarbeit:

Alex Domin, Sara Bieri, Marein Gijzen,
Boris Hämmerli, Jonas Jäger, Nelly Pilz,
Kathrin Röthlisberger, Angelika
Scheidegger, Michael Schrepfer

ZEPPELIN

Aus einer übergeordneten urbanen Betrachtung entwickeln die Projektverfassenden von «Zeppelin» ihren gekonnten städtebaulichen Beitrag. Der 30 Meter hohe Wohnungsbau säumt das Limmatufer und bezieht sich in seinem Massstab richtigerweise auf die Überbauung Limmat-West sowie die Silobauten der Coopmühlen. Auf diese Weise entsteht eine übergeordnete Stadtkante am Flussufer. Grosse, mehrgeschossige Öffnungen steigern die Kraft dieser «Wohnmaschine», die gerade dank diesen gleichzeitig eine gewisse Leichtigkeit besitzt.

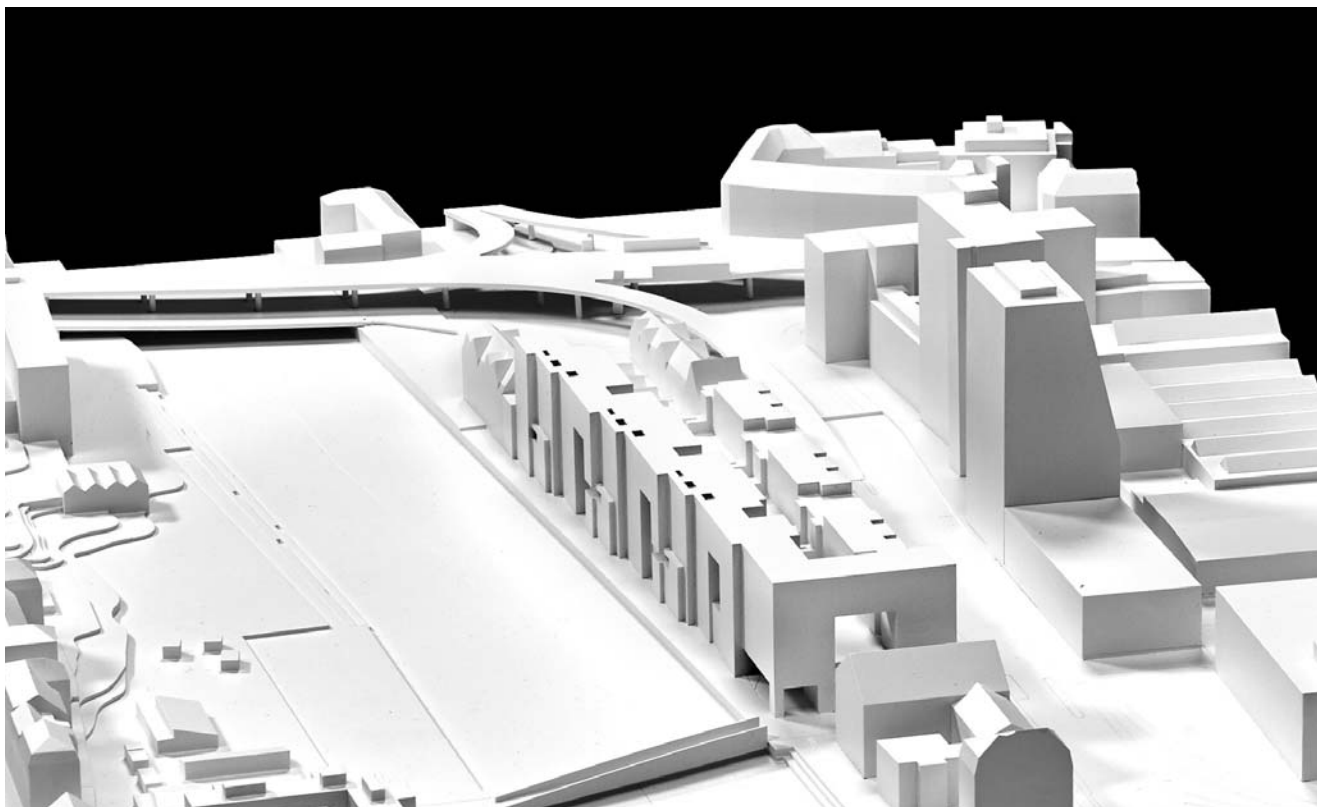
Im Bereich Ampèresteg wird das Volumen abgewinkelt. Zusammen mit dem «Zürich-Paris-Haus» entsteht so ein räumlich gefasster Brückenkopf. Die Gebäudeecke formuliert – zusammen mit dem ehemaligen Modellmagazin und dem «Plus 5» – einen neuen, für den Kreis 5 interessanten Stadtraum.

Entlang der Hardturmstrasse bleibt die Überbauung richtigerweise niedrig. So ist einerseits der denkmalgeschützte Wohnungsbau des Tramdepots Teil der Gesamtanlage, andererseits bleibt der quartierübliche Massstab gewährt. Durch diesen städtebaulichen Entscheid, südseitig auf die maximale bauliche Höhe zu verzichten, profitiert zusätzlich der neu entstehende Binnenraum auf dem Dach des Tramdepots. Dieser kontrastiert als ruhige Insel mit der verkehrsdominierten Umgebung. In einer Art Gegenwelt verspricht das Projekt zwischen niedrigen Gehölzen und Stauden Orte der Begegnung und des Spielens. Angesichts der Mächtigkeit des siebengeschossigen Volumens im Norden bestehen aber auch Zweifel an der etwas romantisierenden Bilderwelt dieses Hofes. Sicherlich wird jedoch das gut positionierte Gemeinschaftshaus einen wesentlichen Beitrag zur Belebung des Hofes leisten.

Das Projekt bietet 190 Standardwohnungen an. Die Wohnungsgrundrisse überzeugen durch ihre räumliche Vielfalt und Brauchbarkeit im Alltag. Leider sind bei der südlichen Zeile bei einigen Zugängen die Fluchtwegdistanz und die geforderte Behindertengerechtigkeit nicht gewährleistet.

Die Maisonette-Wohnungen gefallen, sind aber mit ihrer Entwicklung über drei Geschosse sicher nicht preisgünstig. In der Schweiz gibt es nur sehr wenige Gelegenheiten, direkt an einem Fluss zu bauen. Ob in diesem Zusammenhang der Laubengang trotz seiner Effizienz die richtige Erschliessungsart ist, bleibt fraglich. Zu viele Wohnungen werden dadurch in ihrer Privatheit und ihrem direkten Bezug zur Limmat eingeschränkt.

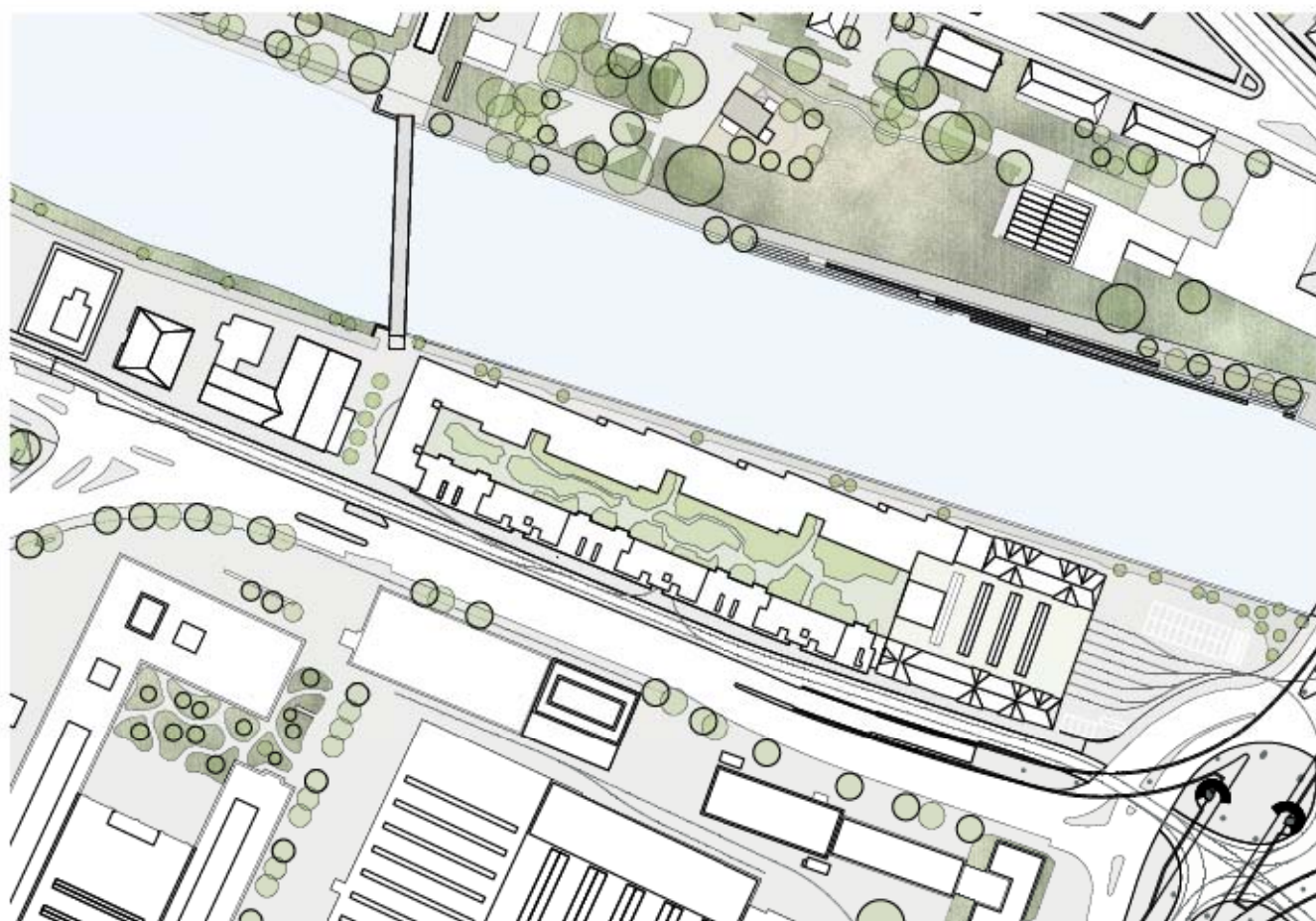




Situationsmodell 1:500

Der Entwurf überzeugt dank den gut lesbaren Plänen. Er ist in seiner städtebaulichen Setzung und mit seinen qualitätsvollen Wohnungen nachvollziehbar und verständlich. Der Projektbeitrag offenbart aber auch, dass aufgrund der planerischen Vorgaben des neuen Tramdepots schwierige Situationen entstehen, insbesondere im Hinblick auf die Situierung und Gestaltung der Treppenhäuser sowie deren feuerpolizeilichen Auflagen.

Die Fassadenarchitektur führt innerhalb der Jury zu intensiven Diskussionen. Während diejenige zum Hof aus der Wohnungsnutzung und den Balkonen mit deren Sonnenschutz entwickelt wird, fehlt bei den Aussenfassaden der Bezug zum räumlichen Kontext. Auch wird die Chance verpasst, das Tramdepot entlang der Hardturmstrasse städtebaulich zu verorten. Die vorgegebenen Werte im Bereich der ökologischen Nachhaltigkeit werden klar nicht erreicht und sind nur schwer korrigierbar.



Situation 1:2 500

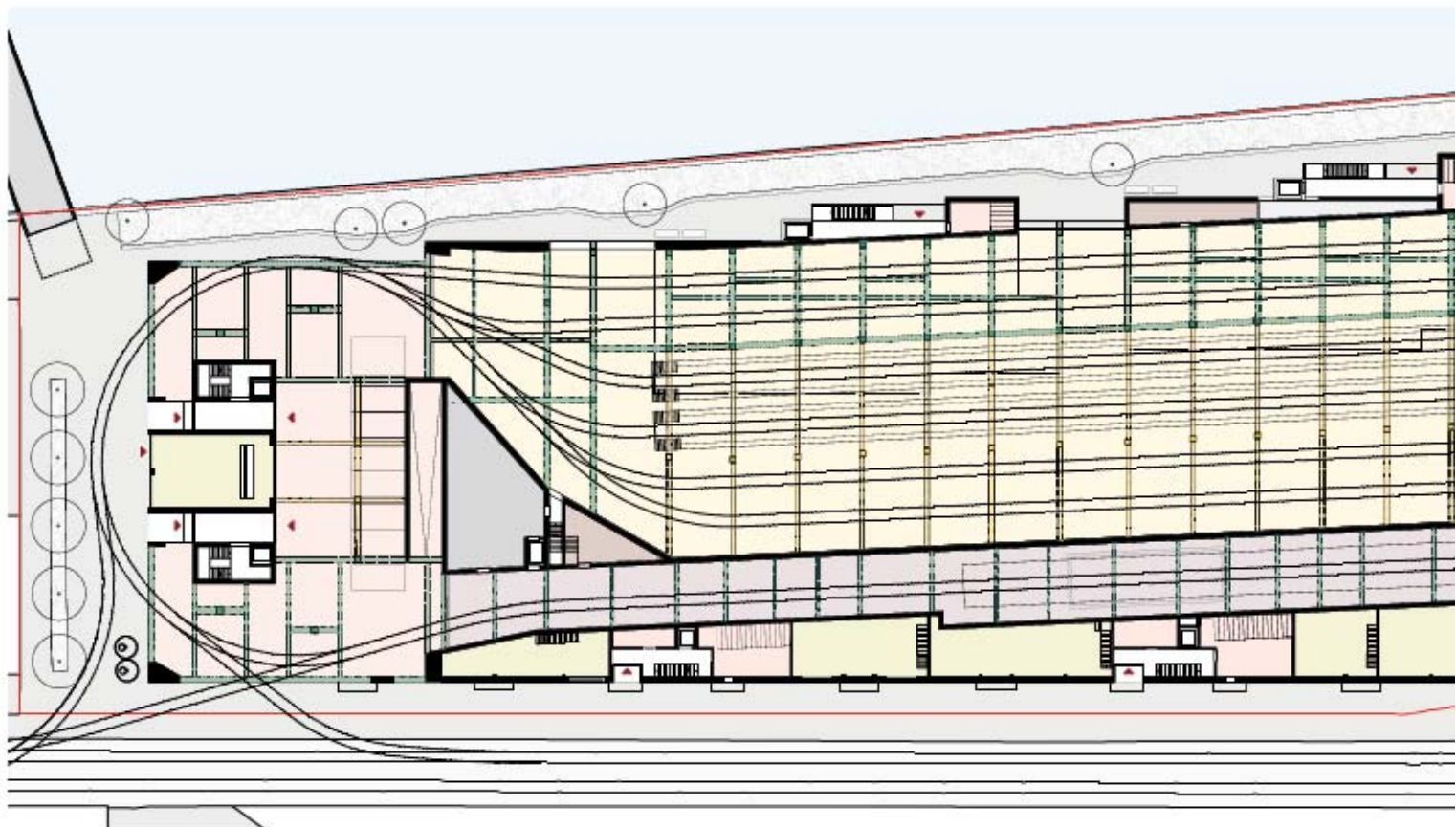




3.5- und 4.5-Zimmer-Wohnung 1:200



3.5- und 4.5-Zimmer-Wohnung 1:200

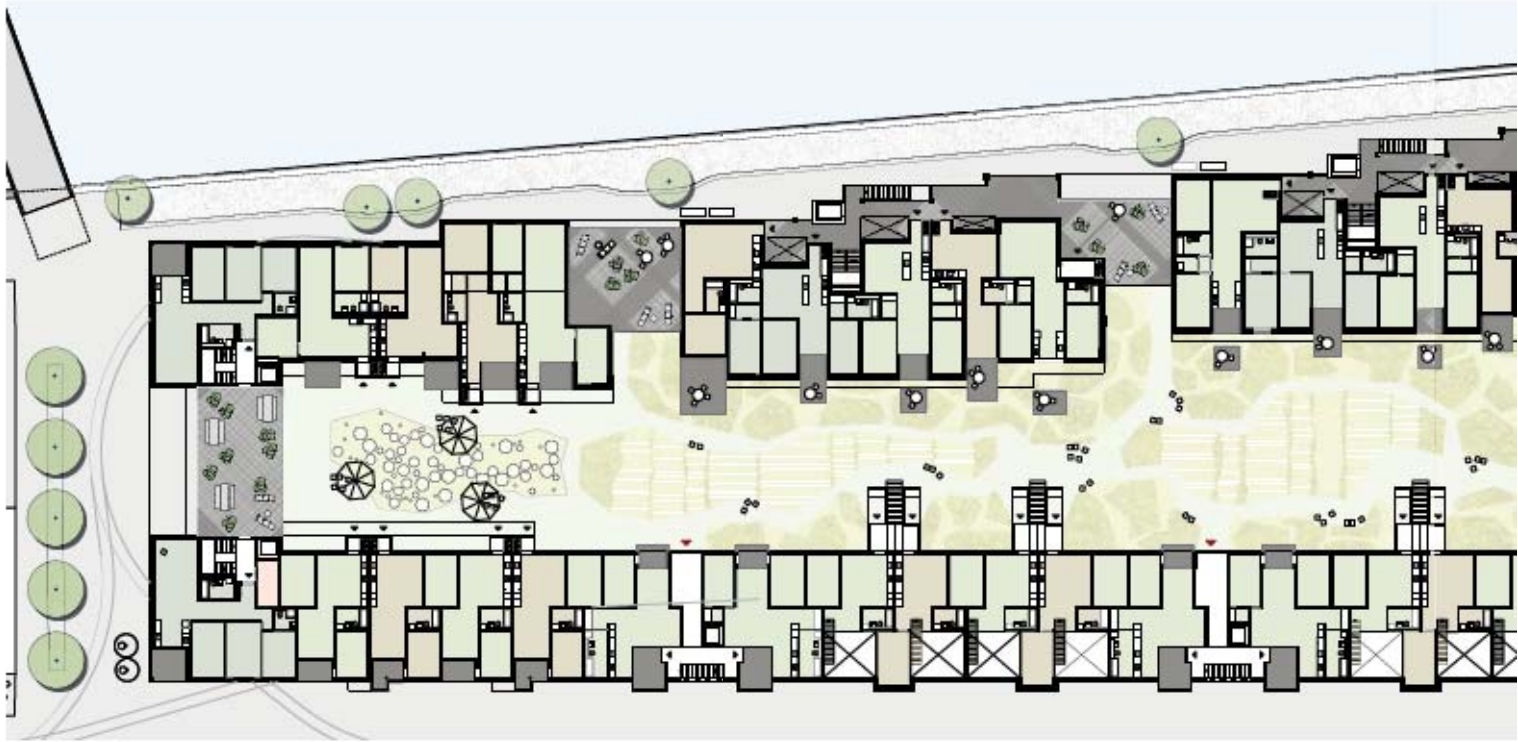


Grundriss Tramdepot 1:600



Nordfassade 1:600





Grundriss Wohnen Niveau Platte 1:600



Südfassade 1:600

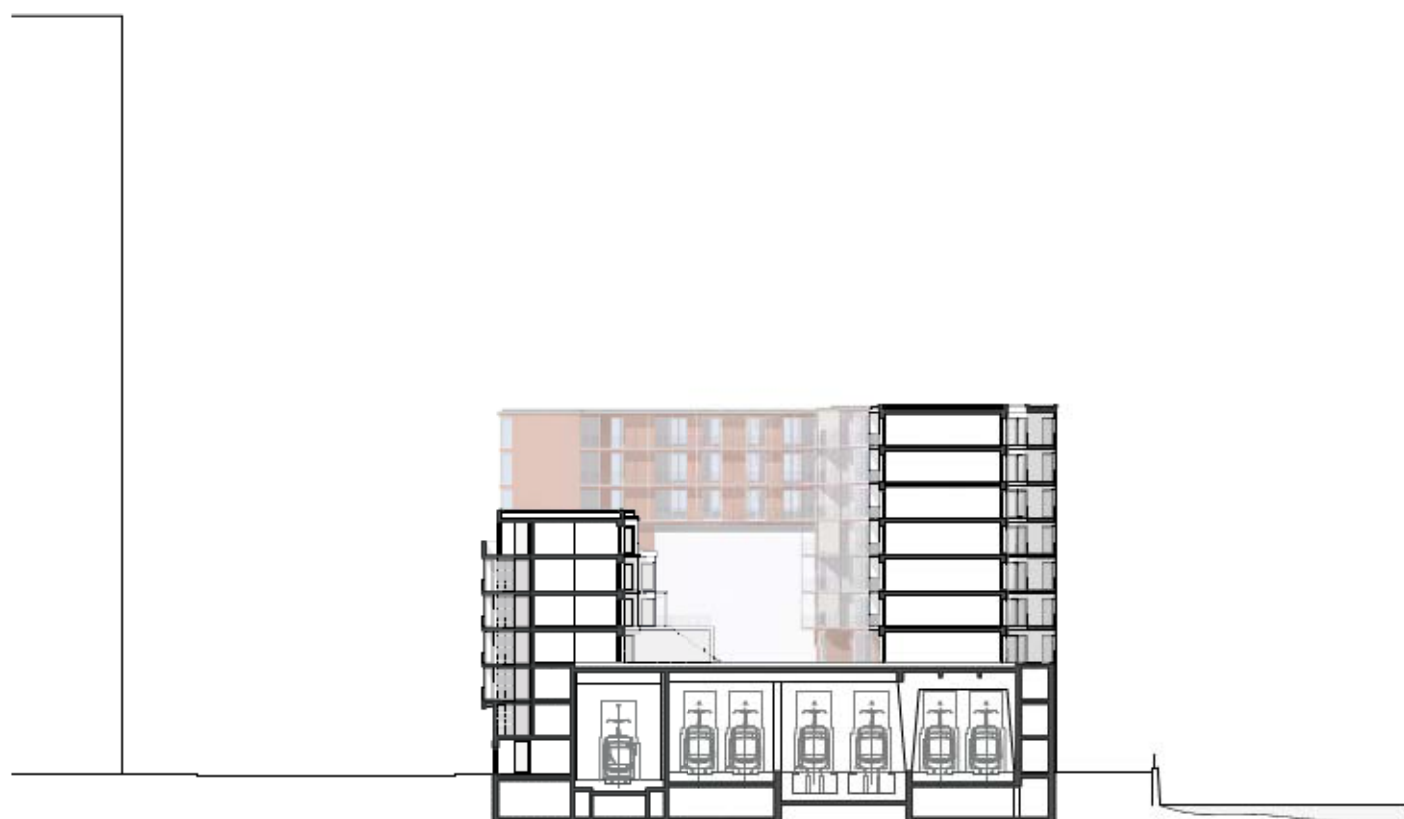




Grundriss Wohnen Regelgeschoss 1:600



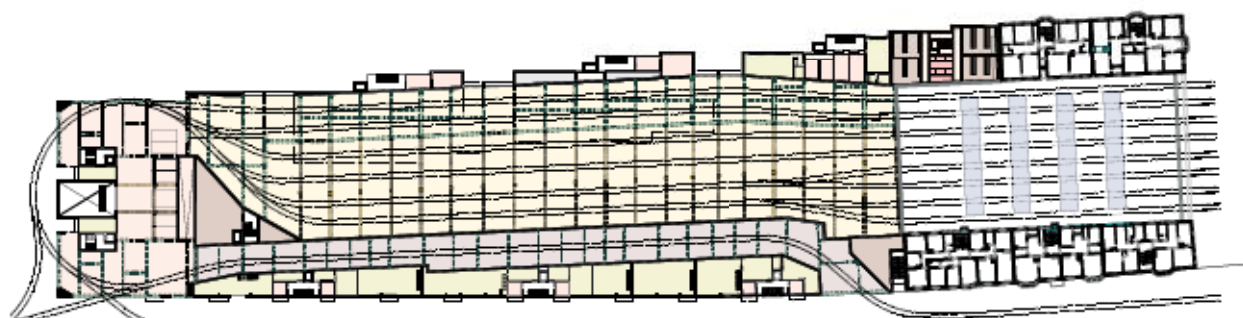
Westfassade 1:600



Querschnitt 1:600



Grundriss 2. Zwischengeschoss 1:1 500



Grundriss 1. Zwischengeschoss 1:1 500



Grundriss Untergeschoss 1:1 500





Konstruktionsschnitt 1:80





Projekt Nr. 1:

MEANDROS

Architektur:

Caruso St John Architects
mit **Jaeger Baumanagement**
Räffelstrasse 32, 8045 Zürich

Verantwortlich:

Michael Schneider

Mitarbeit:

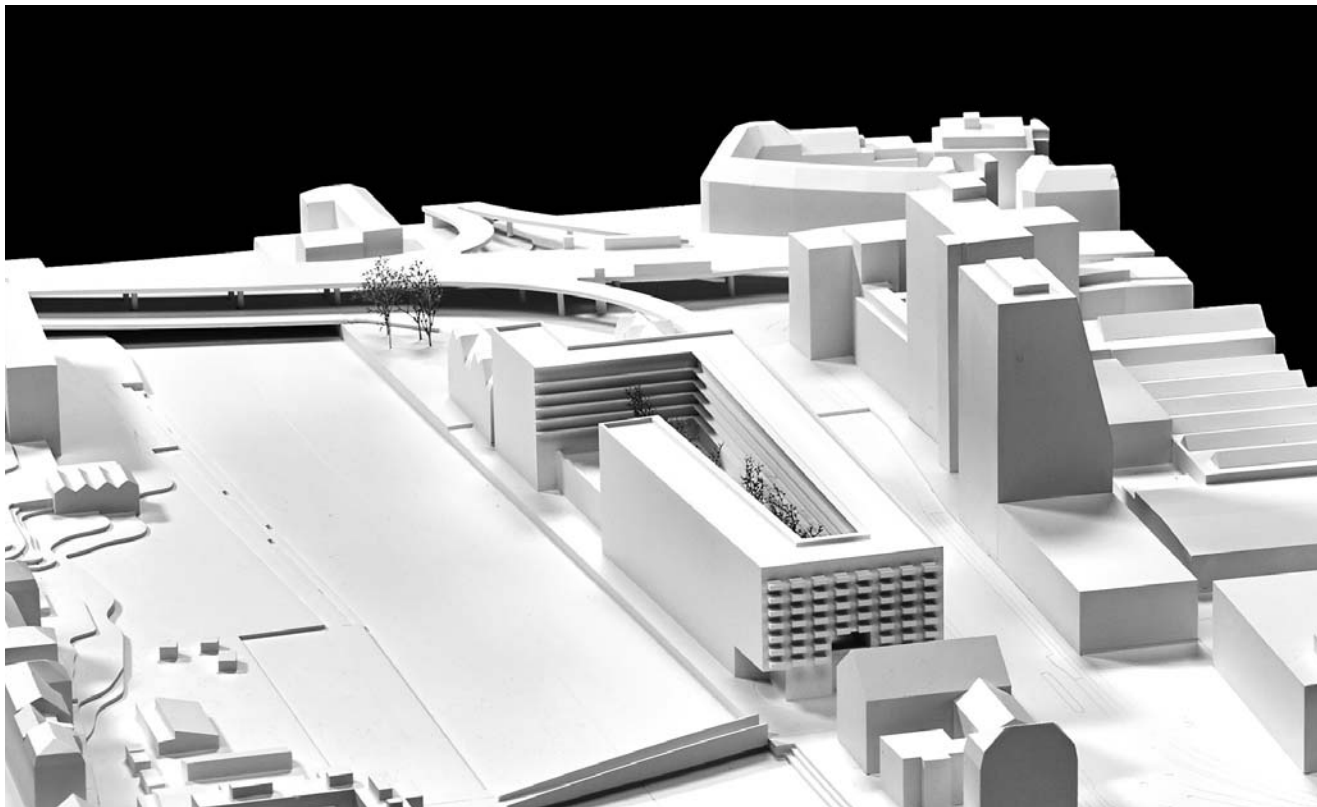
Baseli Candrian, Adam Caruso,
Darragh Farrel, Laura Favre-Bully,
Peter St John, Florian Zierer,
Maurus Jaeger

Das Projekt «Meandros» reagiert mit einer prägnanten Figur auf die grossmasstäbliche Quartiersruktur und auf die unmittelbare Lage an der Limmat. Ein durchgängig 30 Meter hohes, mäandrierendes Band schliesst an das bestehende Depot an, formt einen langgezogenen Hofraum und schliesst mit einer grossen Öffnung zum Flussraum hin ab. Diese figurative Einschreibung hat etwas Graphisches an sich. Der Neubau rückt dem historischen Schutzobjekt sehr nahe. Der querverlaufende Abschnitt des Mäanders bildet zudem eine abweisende Wand, die den alten vom neuen Gebäudeteil rigoros abtrennt. Auf der Seite der Limmat entsteht eine geschlossene Front, deren Wucht durch die grosse Öffnung nur teilweise gebrochen wird. Demgegenüber schafft die Distanz beim Fischerweg Raum, der die Verbindung über die Limmat hin stärkt und der zur Entspannung der vielen Verkehrsbeziehungen beiträgt. Der Versuch einer plastischen Kopfausbildung als Gegenstück zur Front des Fisslerbaus überzeugt in dieser Form nicht. Die strenge Symmetrie, das 5-geschossige Portal mit der Einfahrt zur Tiefgarage und die enge Reihung von weitausragenden Balkonen wirken überinstrumentiert.

Mit der vorgeschlagenen Fassadengestaltung wird der gesuchte Ortsbezug zur industriellen Vergangenheit deutlich besser hergestellt. Grosse Klinkerwände werden durch vertikale und horizontale Bänder aus querformatigen, raumhohen Fenster- und Loggiaöffnungen gut gegliedert. Das Tramdepot wird als Sockel mit leichter farblicher Abstufung und mit zweigeschossigen Öffnungen dezent angedeutet. Zum Hofraum hin ist die Erscheinung mit grün gestrichenem Verputz, mit umlaufenden Loggien und mit alternierend gesetzten Stützenreihen bewusst wohnlicher gestaltet. Im Erdgeschoss werden strassenseitig zwei doppelgeschossige Gewerberäume und limmatseitig unterhalb der Hoföffnung ein kleines Cafe angeboten. Beides sind willkommene Beiträge zur Adressierung und Belebung der jeweiligen Aussenräume. Öffnungen geben hier zudem den Blick ins Innere des Tramdepots frei. Der Fischweg wird über die beiden Wohnungszugänge und über einen geräumigen und gut zugänglichen Veloraum adressiert. Hier ergibt sich jedoch ein Konflikt mit der Einfahrt in die Tiefgarage.



Die 208 Standardwohnungen werden über 14 Treppenhäuser mit doppelgeschossigen Hallen erschlossen. Auf dem Hofniveau werden Hochparterrewohnungen vorgeschlagen. Ausgänge führen über kleine Rampen von den Treppenhäusern direkt in den gemeinsamen Hofraum. Alle Drei- und Vier-Zimmer-Wohnungen sind an den langen, die kleinen und ganz grossen Wohnungen an den kurzen Hofseiten platziert. Die Regelwohnungen



Situationsmodell 1:500

haben eine funktionale Raumanordnung: geschützte Eingangsbereiche, Schlafzimmer mit eigener Nasszelle und dazwischen einen durchlaufenden, um Küchenbreite versetzten Tagesraum. Die meist zweiseitig orientierten Wohnungen verfügen über eine verglaste Loggia nach aussen und über einen umlaufenden Balkon zum Hof hin. Charakteristisch für alle Wohnungstypen ist die relativ prominente und exponierte Lage der Küchen, was nicht von allen gleichermassen geschätzt wird. Einzelne Eckwohnungen halten die Immissionsgrenzwerte nicht ein. Die Anforderungen der VBZ an das Tramdepot werden eingehalten.

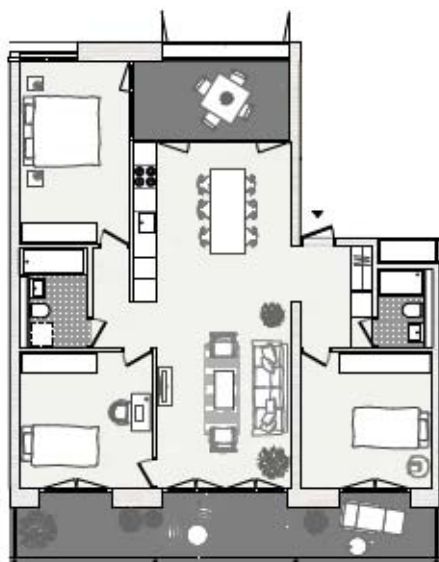
Der Hofraum mit aufgereihten Betontrögen auf Sitzhöhe mit Birkengruppen und mit durch Belagsmustern ausgezeichneten Wegverbindungen ist als gemeinschaftlicher Quartierraum gedacht. Dieses Konzept hat als konventioneller Strassenraum eine hohe Plausibilität – ob es jedoch auch als isolierter Hofraum funktioniert, der nur durch die Siedlungsbewohnerschaft genutzt wird, ist allerdings fraglich. Dank einer grosszügigen Öffnung auf der Nordseite wird ein schöner Blickbezug zur Limmat und zum gegenüberliegenden Park hin hergestellt.

Insgesamt ist der Versuch, die komplexe Aufgabenstellung mit einer einfachen, repetitiven Grossform zu bewältigen und so ein kohärentes, neues Ensemble zu schaffen, trotz einer grossen Sorgfalt bei der Bearbeitung des architektonischen Ausdrucks und der Wohnungsgrundrisse, nicht überzeugend genug gelungen. Die vorgegebenen Werte im Bereich der ökologischen Nachhaltigkeit werden nicht erreicht, sind jedoch korrigierbar.

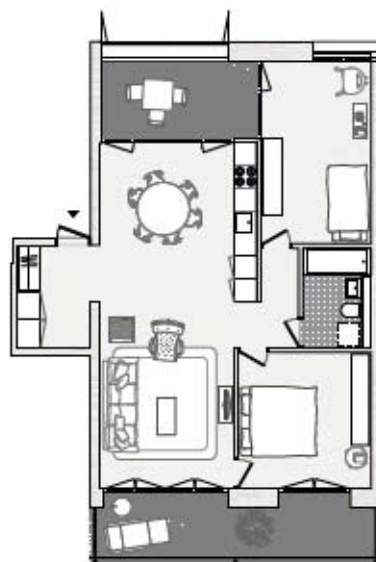


Situation 1:2 500





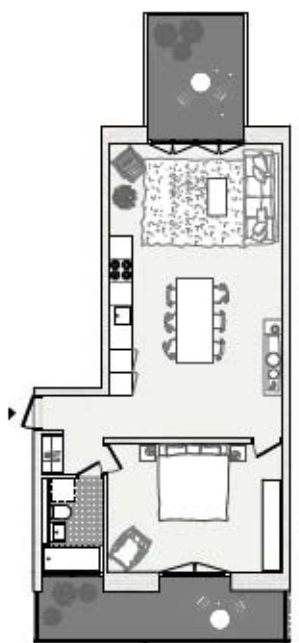
4-Zimmer-Wohnung 1:200



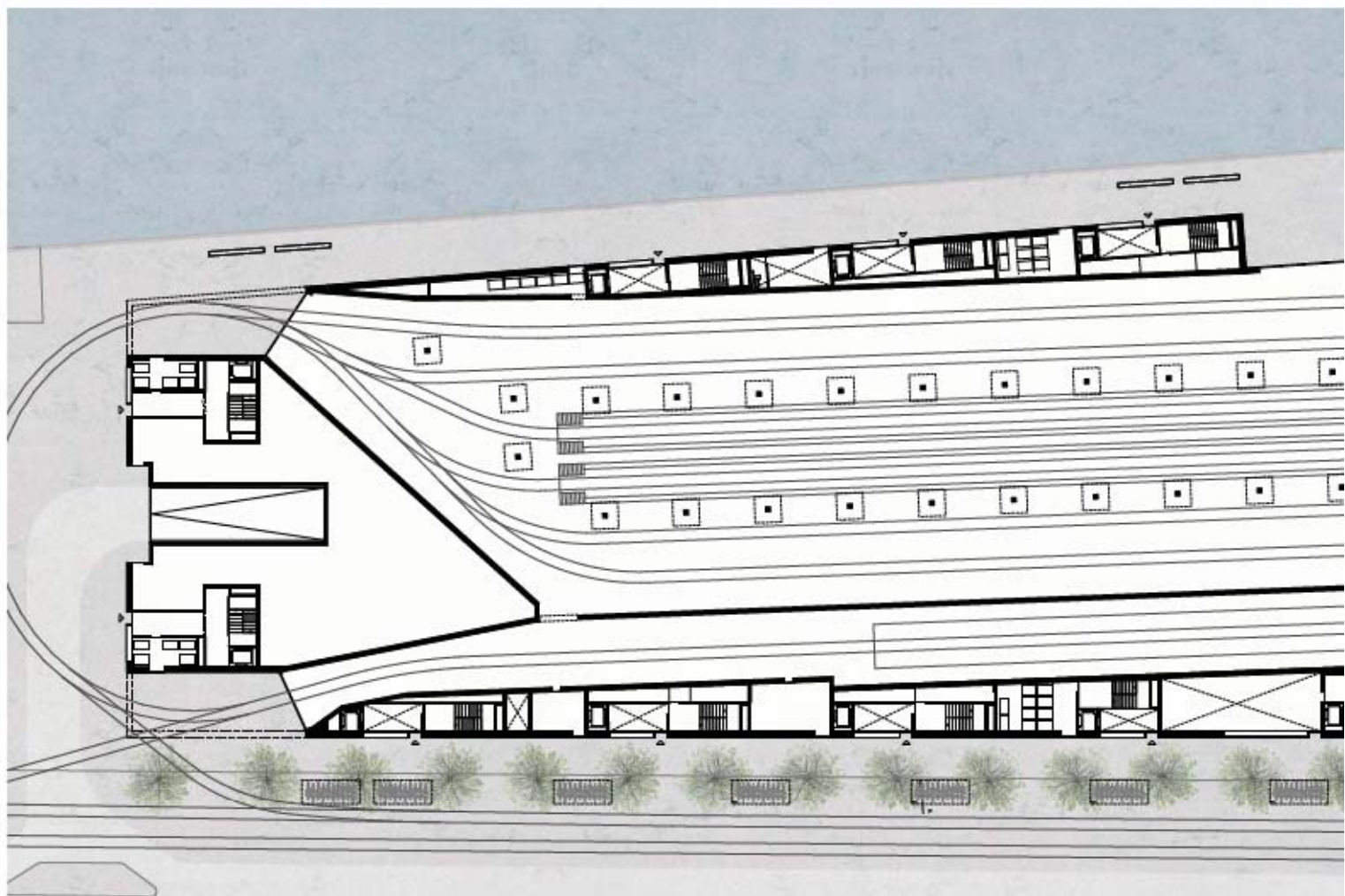
3-Zimmer-Wohnung 1:200



5-Zimmer-Wohnung 1:200



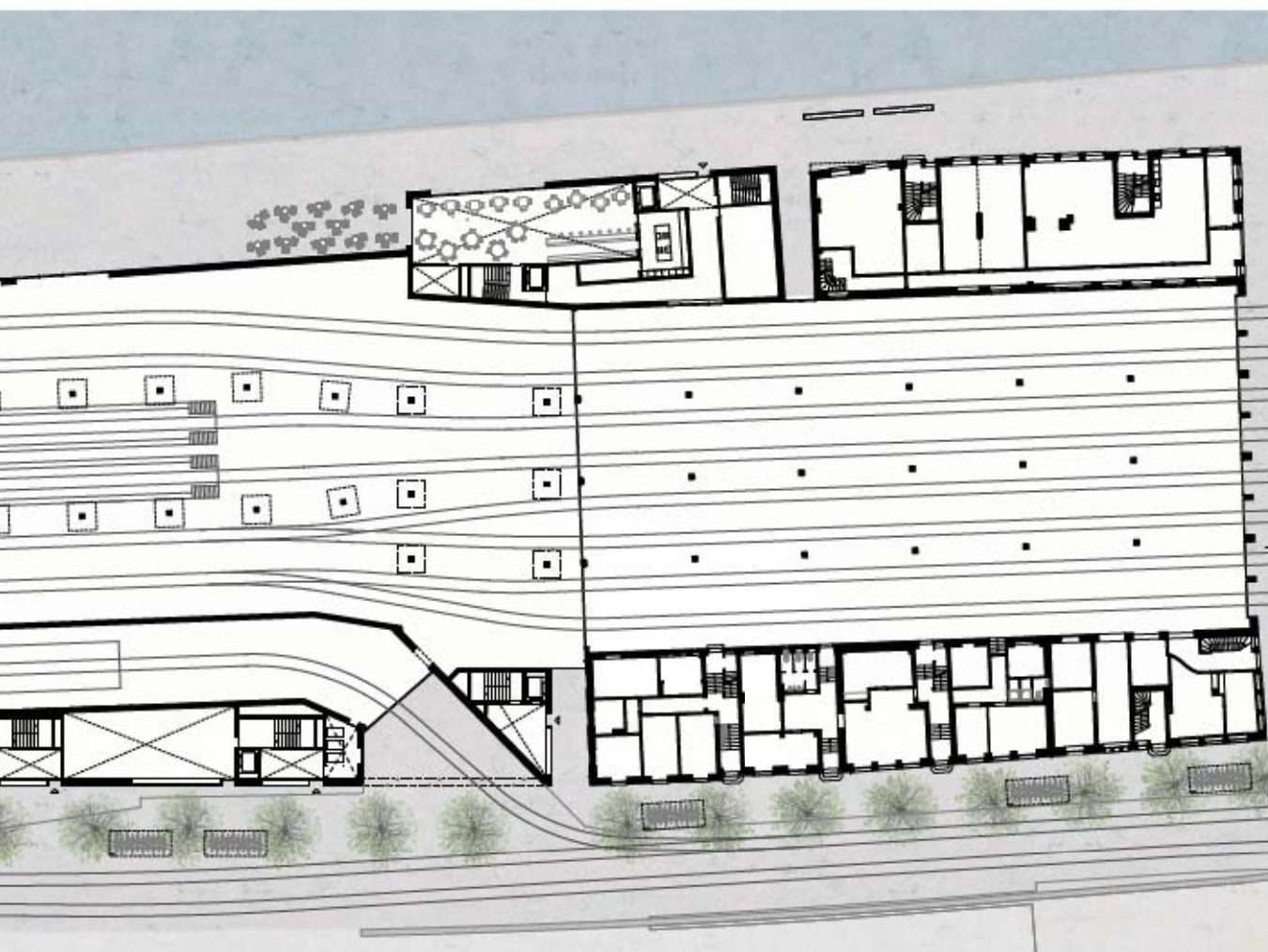
2-Zimmer-Wohnung 1:200

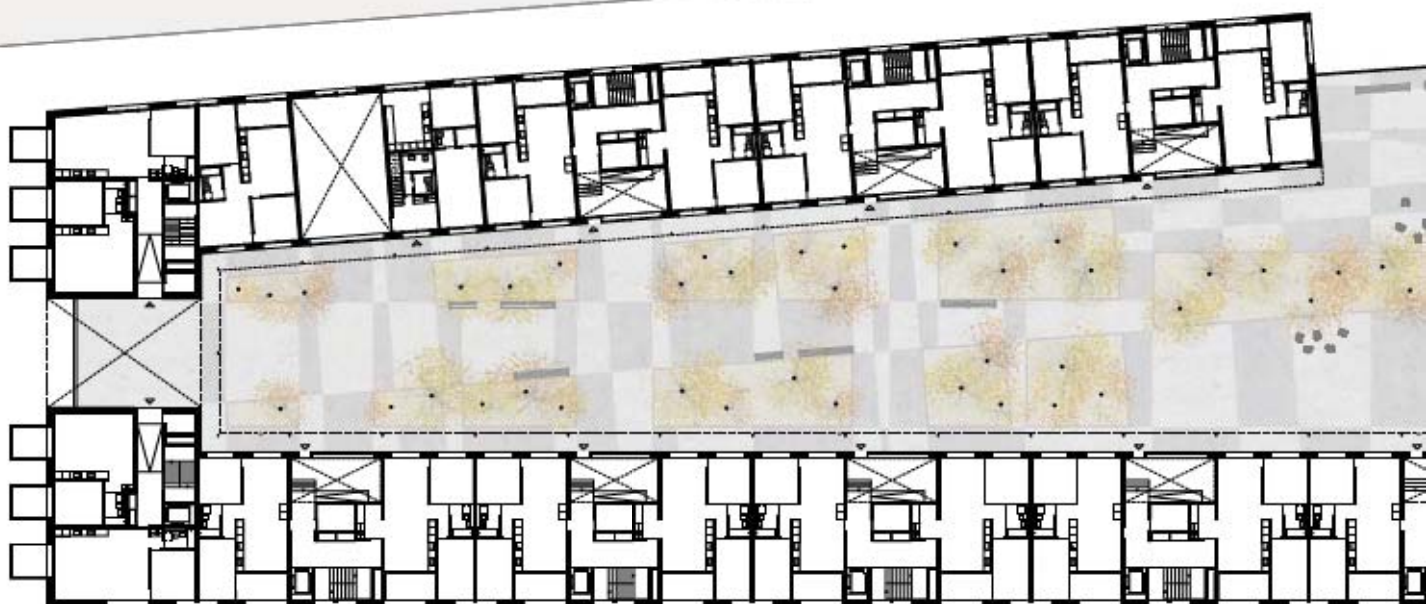


Grundriss Tramdepot 1:600



Nordfassade 1:600

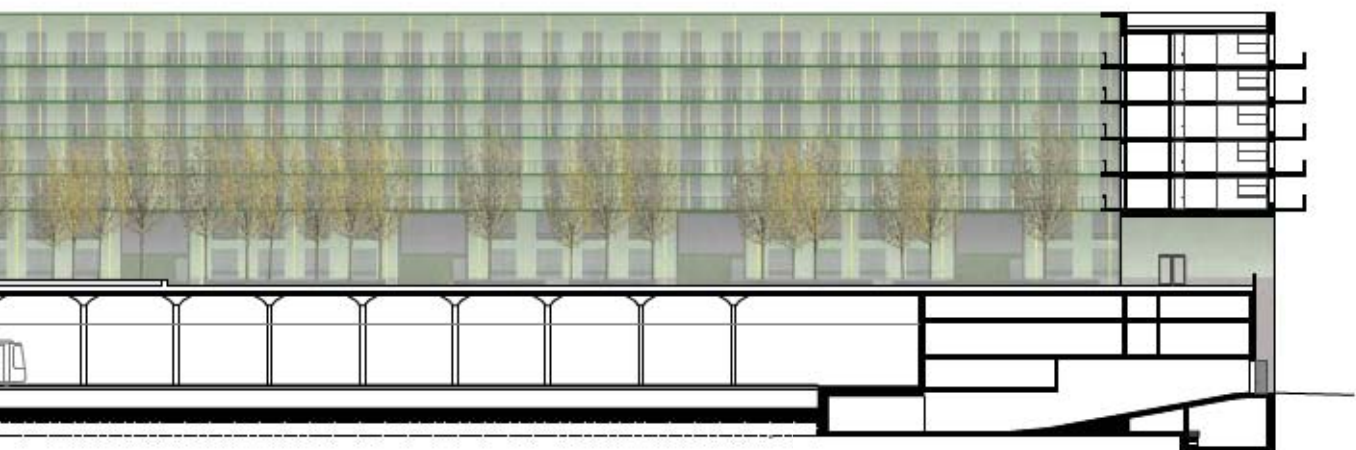
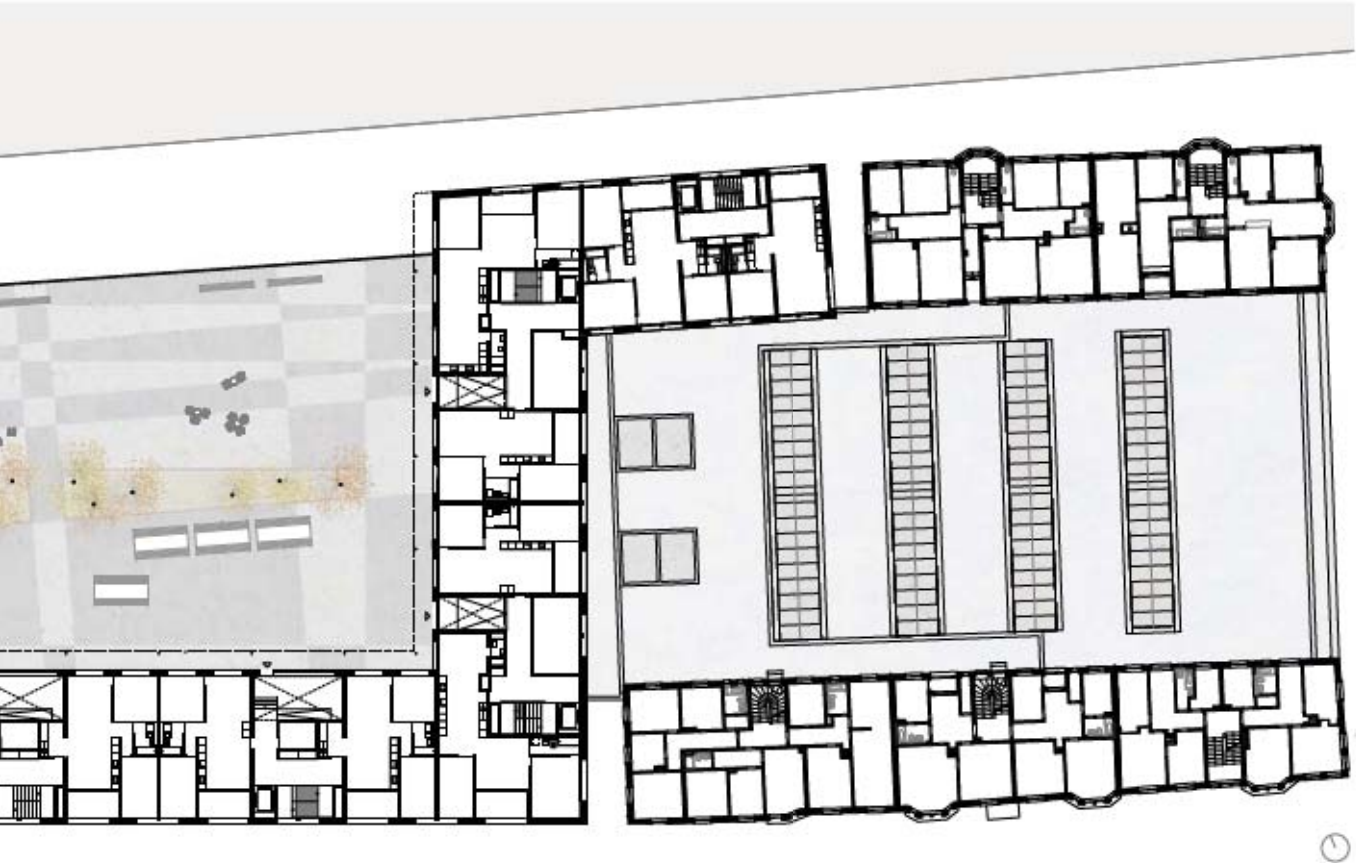


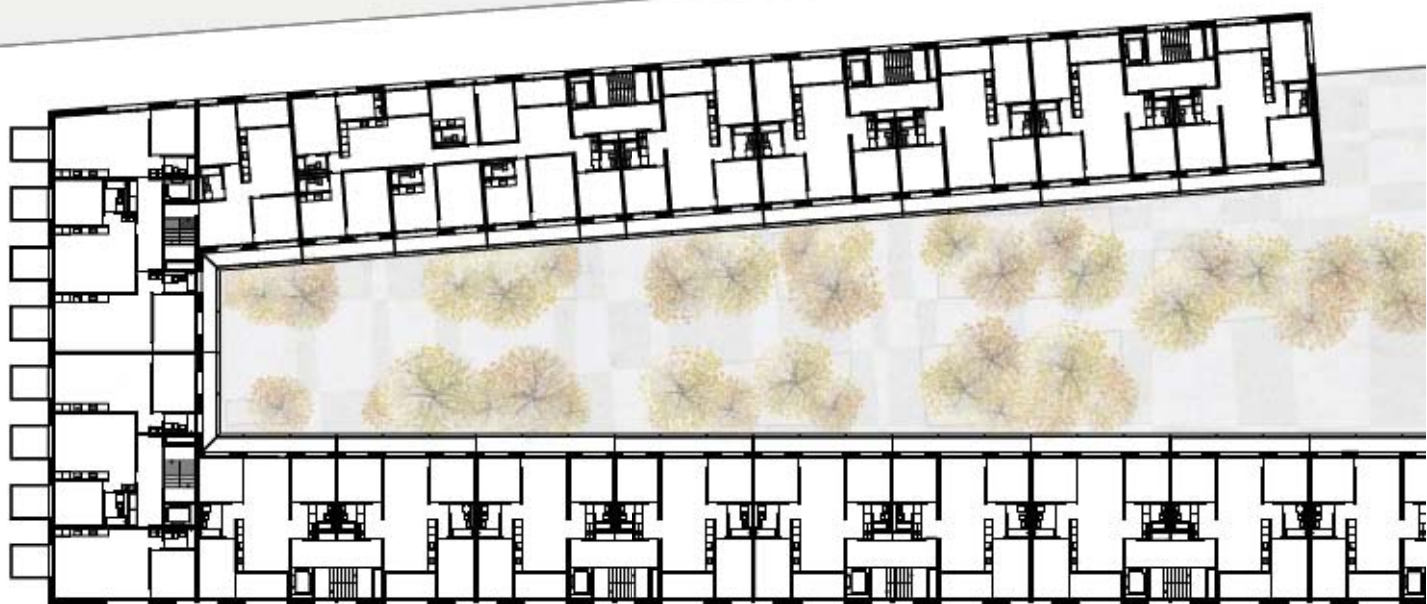


Grundriss Wohnen Niveau Platte 1:600



Längsschnitt 1:600

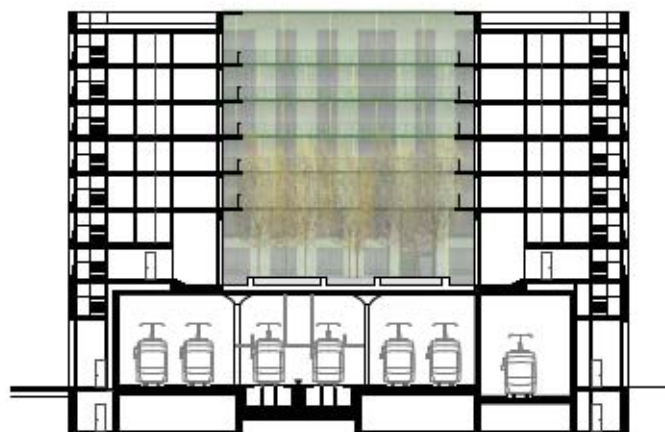




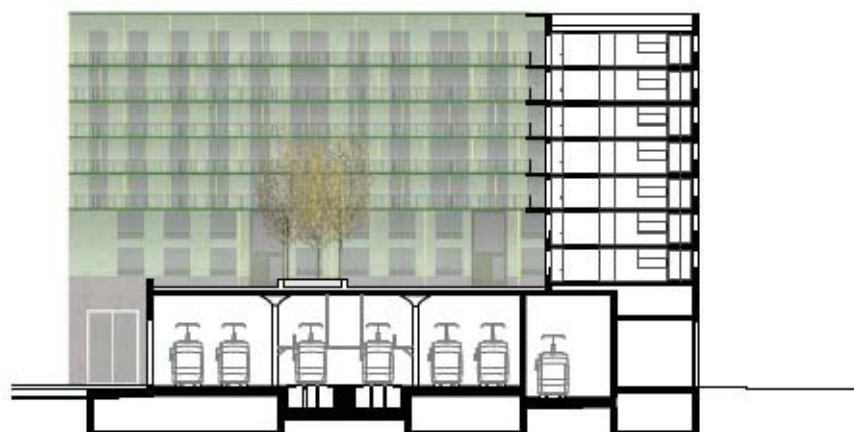
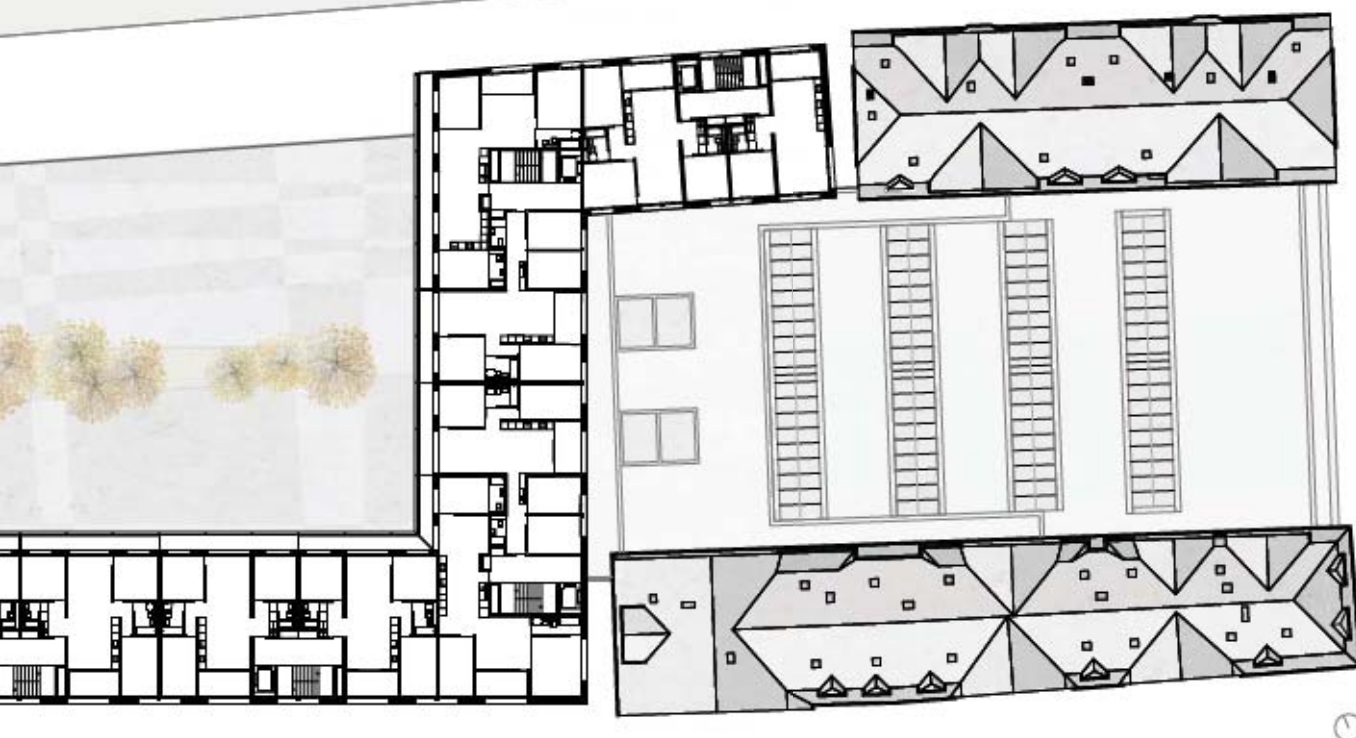
Grundriss Wohnen Regelgeschoss 1:600



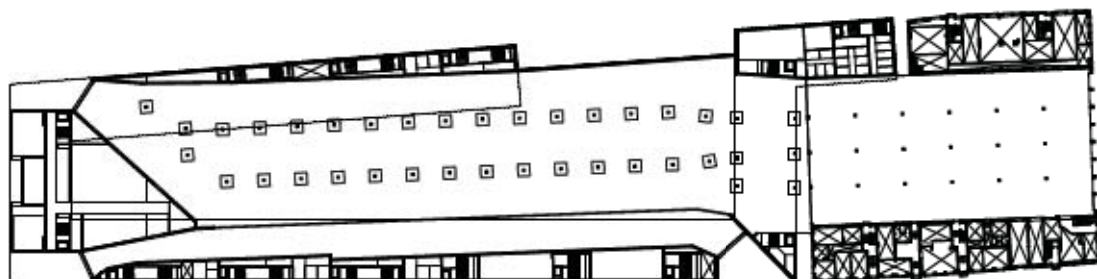
Westfassade 1:600



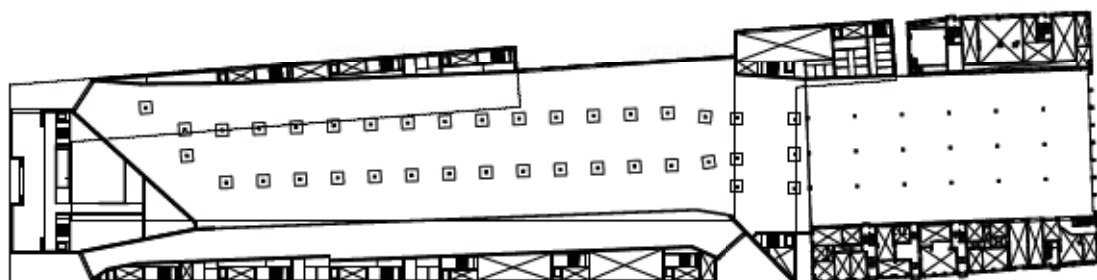
Querschnitt 1:600



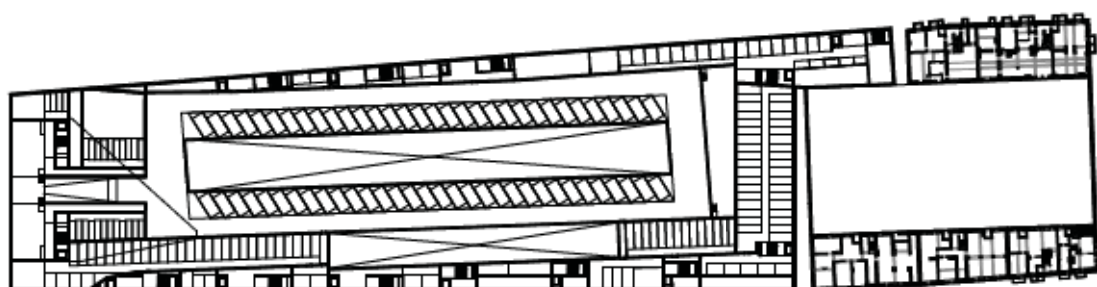
Querschnitt 1:600



Grundriss 2. Zwischengeschoss 1:1 500

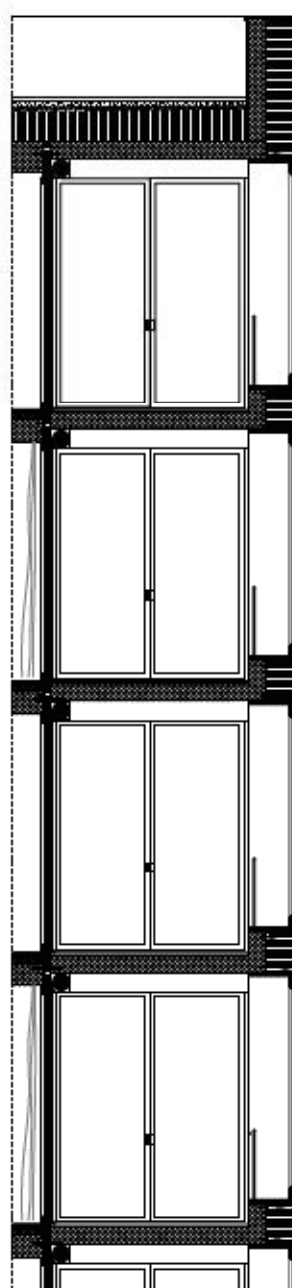
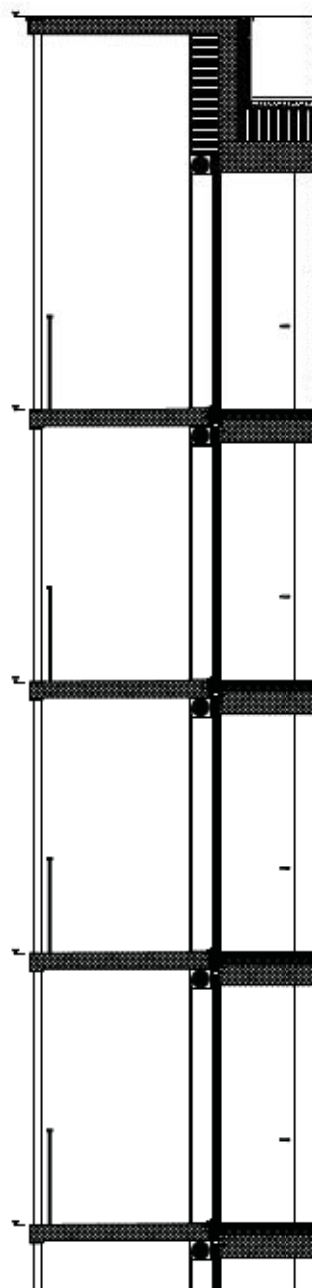


Grundriss 1. Zwischengeschoss 1:1 500



Grundriss Untergeschoss 1:1 500





Konstruktionsschnitt 1:80





Projekt Nr. 4:

A X Y Z

Architektur:

Xavver De Geyter, XDGA bvba
Saintelette square 12
B-1000 Brüssel

Verantwortlich:

Yuichiro Suzuki

Mitarbeit:

Guillaume Bostoën, Beatrice Colaiacomo,
Leo Ferretto, Arie Gruijters, Cristian
Panaité, Ryosuke Yago

Die städtebauliche Idee des Projekts «XYZ» präsentiert eine Grossform, die zur besonnenen Strasse zwei Hofräume und zur Limmat hin einen solchen aufspannt. Die Figur wird auf dem Hofniveau über zwei Geschosse in der Längsrichtung geöffnet, um die drei Höfe zu einem interessanten durchgehenden Raum mit gedeckten Bereichen zu entwickeln. Leider wird der Durchblick Richtung Westen nicht ermöglicht. Auch die beiden Flanken zur Limmat werden mit zweigeschossigen, grosszügigen Durchbrüchen geöffnet, um den gut besonnenen, sehr städtisch anmutenden Aussenraum mit der Qualität der Sicht zur Limmat optimal zu ergänzen. Der Längsflügel des zehngeschossigen Gebäudes zur Strasse wird auf sieben Geschosse reduziert, um den nach Norden ausgerichteten Hof besser zu besonnen.

Eine städtebauliche Verknüpfung mit dem denkmalgeschützten Bestand bleibt aus – schafft doch der Querriegel zu den unterschiedlich langen Gebäudekörpern des Altbaus keinerlei Beziehung. Einzig der durchgehende Aussenraum nimmt räumlichen Bezug zum bestehenden Dachgarten des Fisslerbaus auf.

Zehn Treppenhäuser erschliessen insgesamt 181 Standardwohnungen. Die limmatseitigen Erschliessungen sind nicht wie gefordert als Sicherheitstreppenhäuser ausgebildet. Alle Wohnungen sind durchgesteckt und verfügen somit über eine doppelte Ost-West- resp. Nord-Süd-Orientierung. Insbesondere die grösseren Wohnungen sind zu gross. Die durch die Lage des erdgeschossigen Tramdepots vorgegebene, laterale Position sämtlicher Treppenhäuser wirkt sich auf das vorgeschlagene Konzept negativ aus, da die Wohnungen der vier Ostwestflügel unter den langen Erschliessungswegen leiden. Praktisch alle Wohnungen entlang der Hardturmstrasse sind aus Lärmschutzgründen so nicht realisierbar.

Die Fassade besteht aus vorfabrizierten Sichtbetonelementen, deren Farbe im Sockelbereich anthrazit- und im Wohnteil elfenbeinfarben gehalten ist. Der architektonische Ausdruck mit dem starren Gitternetz und den grossflächigen Verglasungen wirkt nicht besonders wohnlich und schafft ebenso keinen Ensemblecharakter mit dem Altbau.

Der grosszügige städtische Raum auf dem Wohnniveau wird geschätzt. Die Problematik der erdgeschossigen Wohnungen wird durch die durchgehenden, distanzschaffenden Pflanztröge eher verschärft als gelöst; dieses sehr unstädtische Element hinterfragt die Grundaussage des Raums. Sehr interessant sind





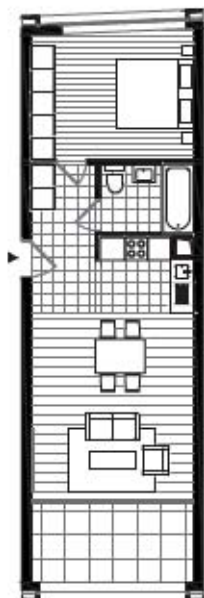
Situationsmodell 1:500

hingegen die beiden unabhängigen Treppenaufgänge, insbesondere der kopfseitige Aufgang beim Ampèresteg. Die vorgeschlagene schwimmende Plattform auf der Limmat ist baurechtlich völlig unrealistisch.

Die Qualität des Projekts liegt in dem durch die Grossform geschaffenen städtischen Aussenraum, der sehr gut besonnt ist und interessante Verbindungen durch die Höfe hindurch und zur Limmat schafft. Die vorgegebenen Werte im Bereich der ökologischen Nachhaltigkeit werden nicht erreicht, sind jedoch korrigierbar.



Situation 1:2 500



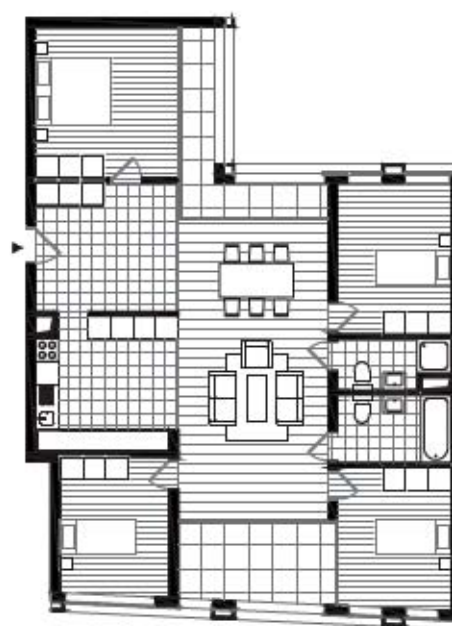
2-Zimmer-Wohnung 1:200



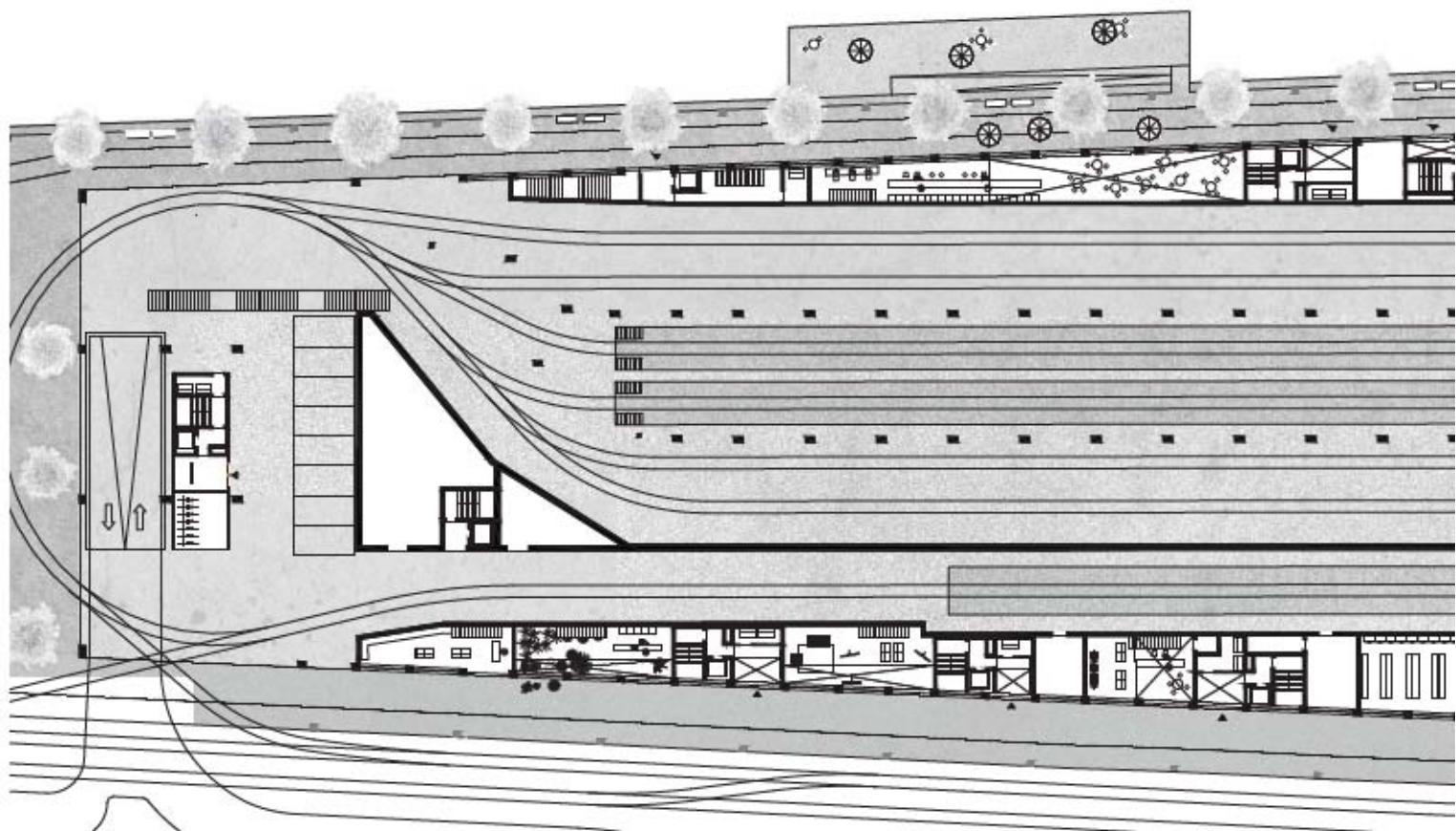
3-Zimmer-Wohnung 1:200



4- und 4.5-Zimmer-Wohnung 1:200



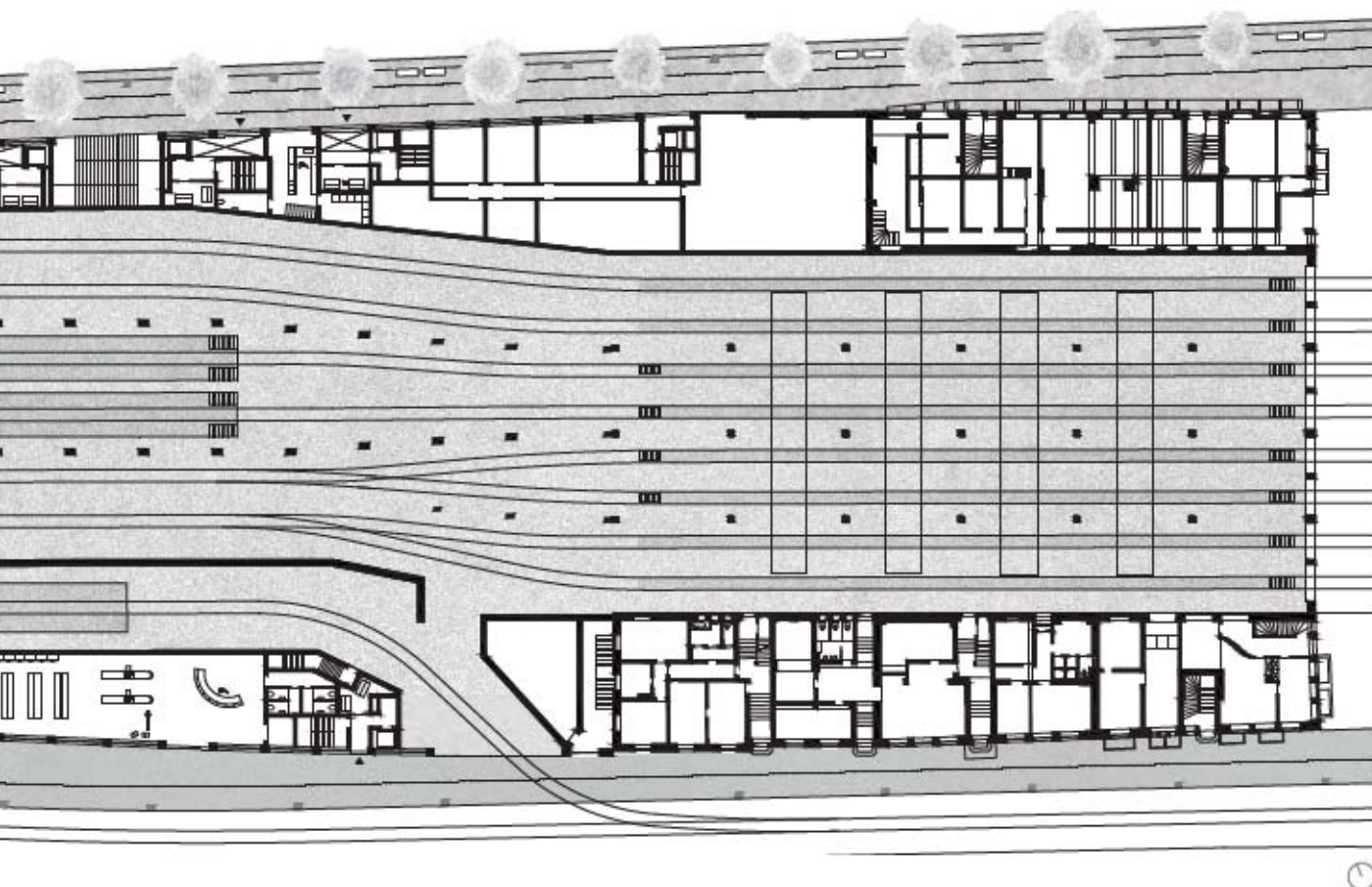
5-Zimmer-Wohnung 1:200



Grundriss Tramdepot 1:600



Nordfassade 1:600

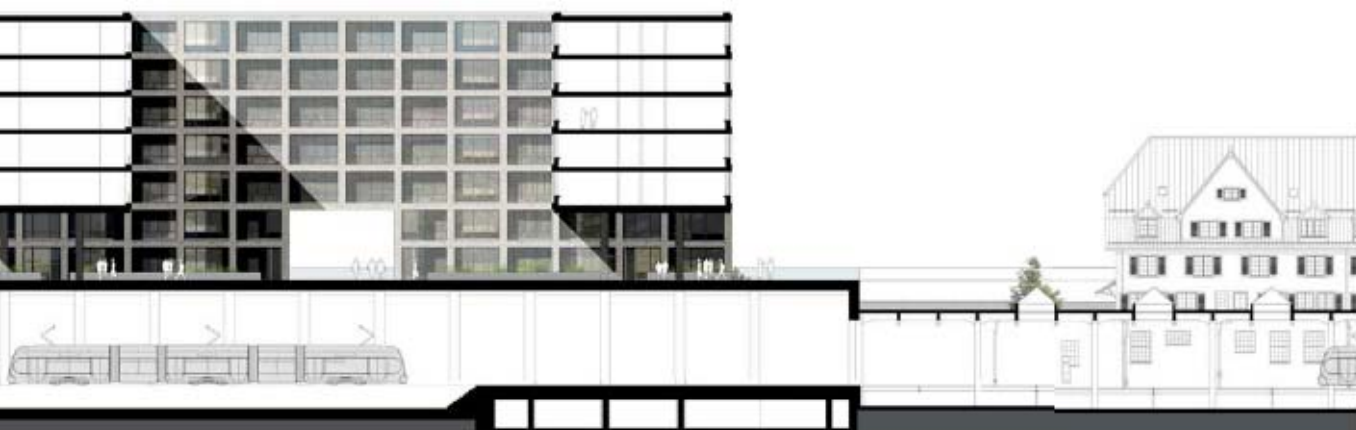




Grundriss Wohnen Niveau Platte 1:600



Längsschnitt 1:600

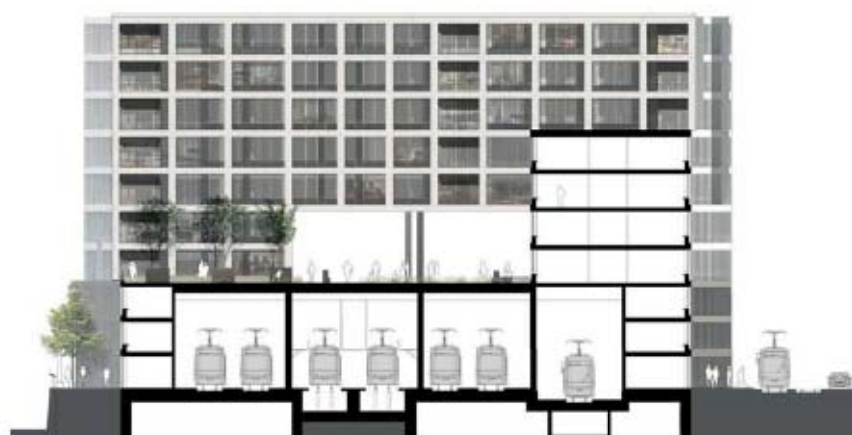
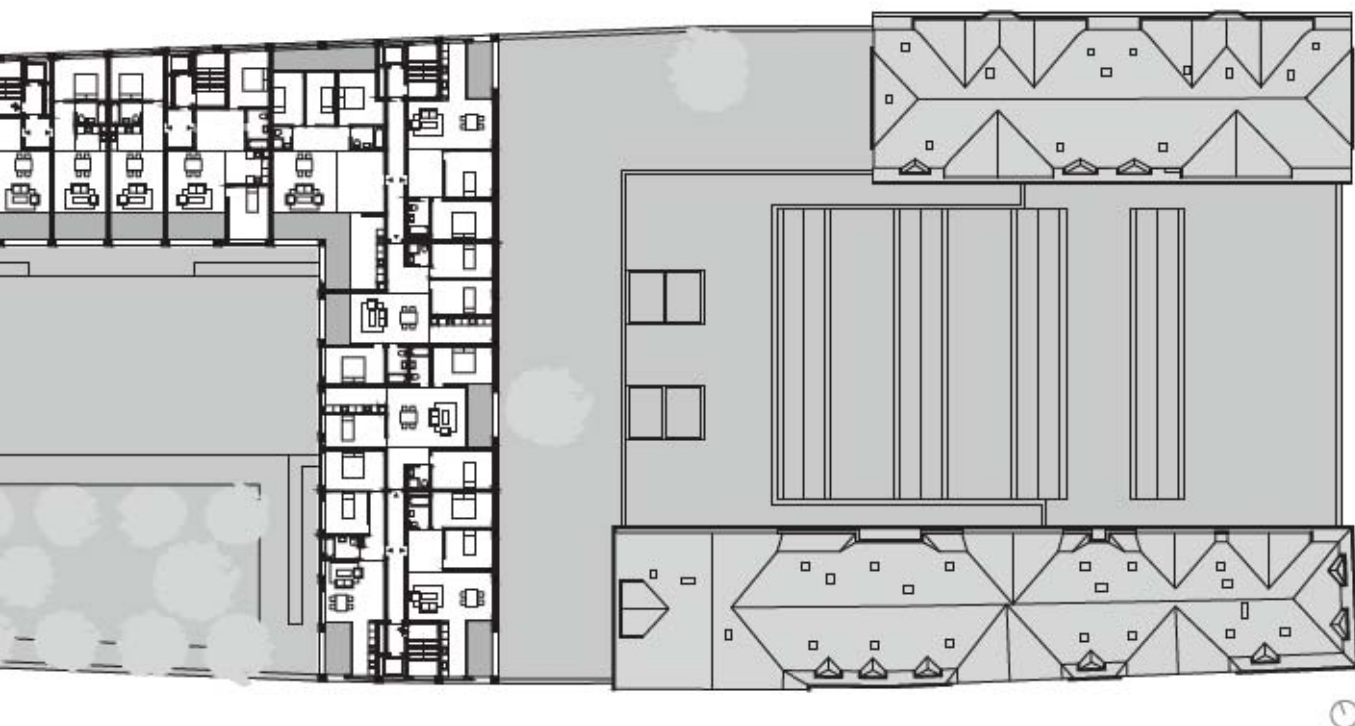




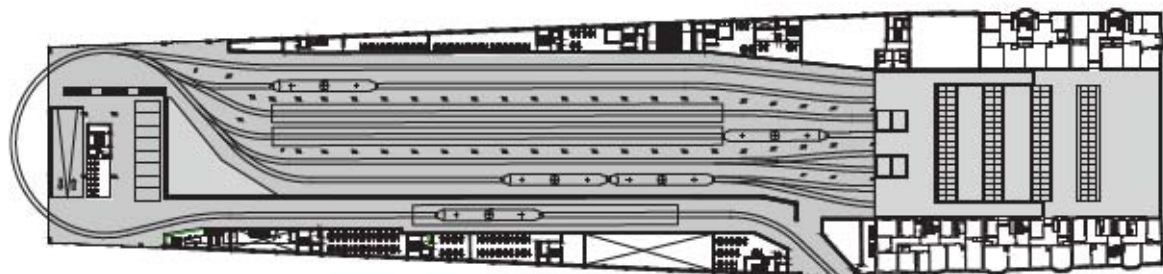
Grundriss Wohnen Regelgeschoss 1:600



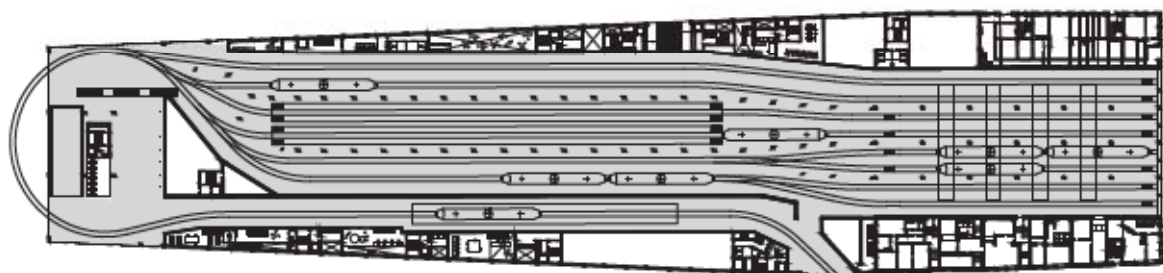
Westfassade 1:600



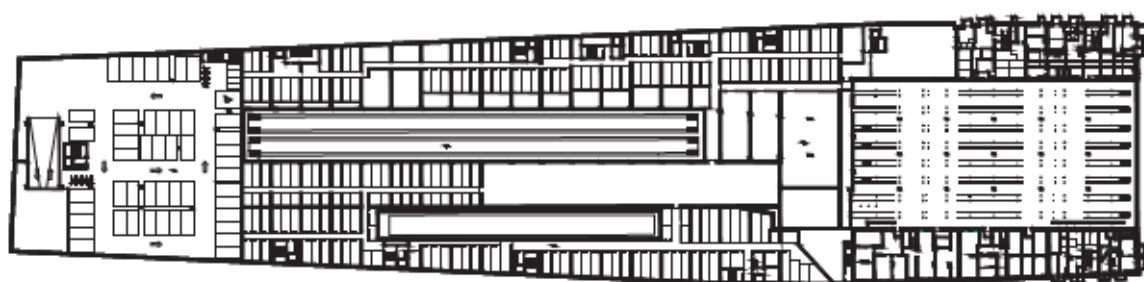
Querschnitt 1:600



Grundriss 2. Zwischengeschoss 1:1 500



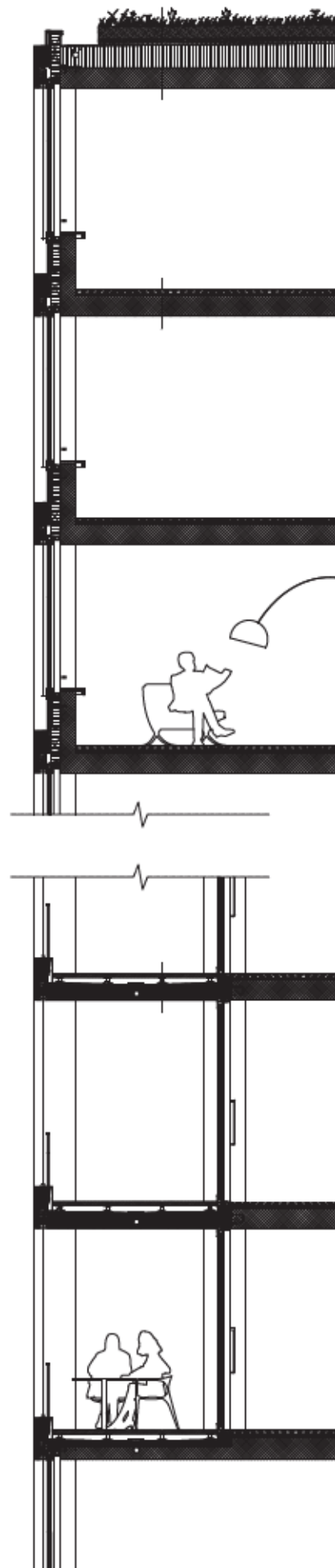
Grundriss 1. Zwischengeschoss 1:1 500



Grundriss Untergeschoss 1:1 500



Konstruktionsschnitt 1:80







Projekt Nr. 7:

SILBERNE HOCHZEIT

Architektur:

Harry Gugger Studio

Luftgässlein 4, 4051 Basel

Verantwortlich:

Harry Gugger

Mitarbeit:

Michael Zink, Raul Mera, Aphrodite Stathopoulou, Theodoros Poulakos, Gonzalo Ampudia, Christian Zeier, Severin Berchtold

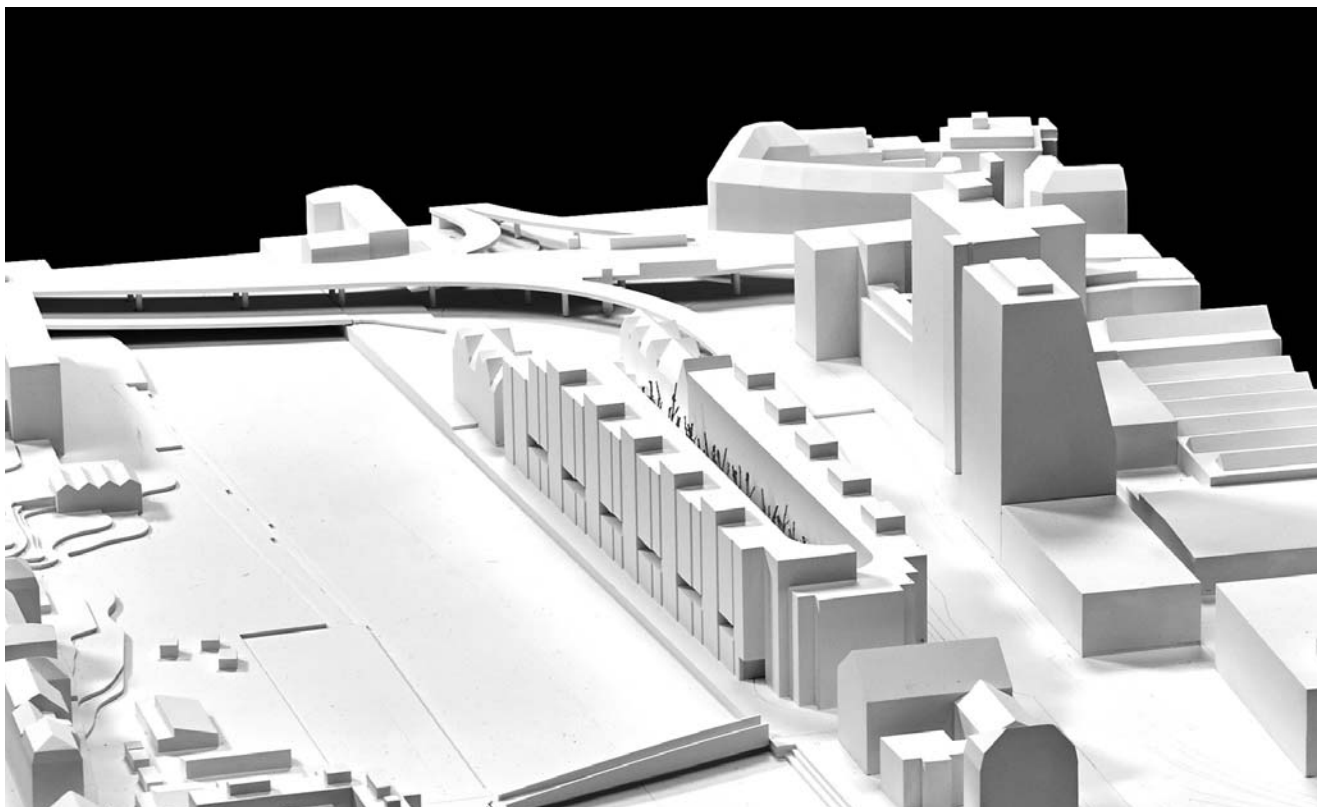
Das Projekt «Silberne Hochzeit» schlägt vor, die Parzelle als eine Art grossen städtischen Block zu bebauen. In der Verlängerung der bestehenden Tramdepotanlage mit den Hardhäusern ist ein schmaler langgestreckter Hof als Kernstück und Identitätsträger des Entwurfs angelegt. Der Innenhof ist als kollektiv genutzte Welt organisiert und öffnet sich auf Hofniveau durchgehend zur Limmat. Im Westen schliesst ein kreisförmiger Patio die Anlage ab und schafft eine räumliche Verbindung zum Erdgeschoss, das unabhängig von den Treppenhäusern zugänglich ist. In die Platzfläche eingeschrieben sind mit Chromstahl gefasste «Landschaftsintarsien» mit dichtem Baumbestand. Der Hof über dem Tramdepot ist dreiseitig jeweils fünf- bis siebengeschossig umbaut; die Gebäudehöhe ist so zur Limmat maximal ausgenutzt, zur Hardturmstrasse ist sie auf 25 Meter beschränkt. Der Übergang zu den denkmalgeschützten Fisslerbauten wird über einen Abstand und die Abstufung des Volumens gesucht.

Die Wohnungsanlage selber wird durch eine gewisse Uniformität charakterisiert. Zehn Treppenhäuser erschliessen die beiden Wohnzeilen, die jeweils als Dreibünder organisiert sind. Alle Wohnungen werden mit ihren Aussenräumen zum Hof orientiert. Im westlichen Kopfbereich finden sich zudem sehr unkonventionelle, über einen Laubengang erschlossene Satelliten- und Familienwohnungen. Die Zugangs- und Infrastrukturbereiche zur Strasse und zur Limmat sind funktional angelegt und werden in erster Linie durch den engen Raster der Erschliessungskerne geprägt. Der architektonische Ausdruck der Fassade ist von vorfabrizierten Betonlisenen und Füllungen aus hellen Klebeklinker geprägt, was die industrielle Vergangenheit des Quartiers zitiert. Das Ensemble erhält so eine massiv wirkende und vertikal gegliederte Erscheinung, die mit den offenen Terrassenbereichen im Hof kontrastiert.

Das Projekt «Silberne Hochzeit» ist ein sehr strukturiert aufgebautes Projekt, das ausgehend von der Machbarkeitsstudie einen «konventionell» wirkenden Lösungsansatz präsentiert. Mit vielen Wohnungen (207 Standardwohnungen) gehört der Entwurf zu den effizienteren Lösungsansätzen, kann aber den vorgegebenen Wohnungsmix nicht einhalten. Die Wohnungsgrössen sind unwirtschaftlich.

Die teils sehr tiefen, über einen Laubengang erschlossenen Wohnungen im westlichen Kopfbereich sind lichttechnisch schwierig und sind im südwestlichen Bereich mit den Lärmvorschriften nicht realisierbar.





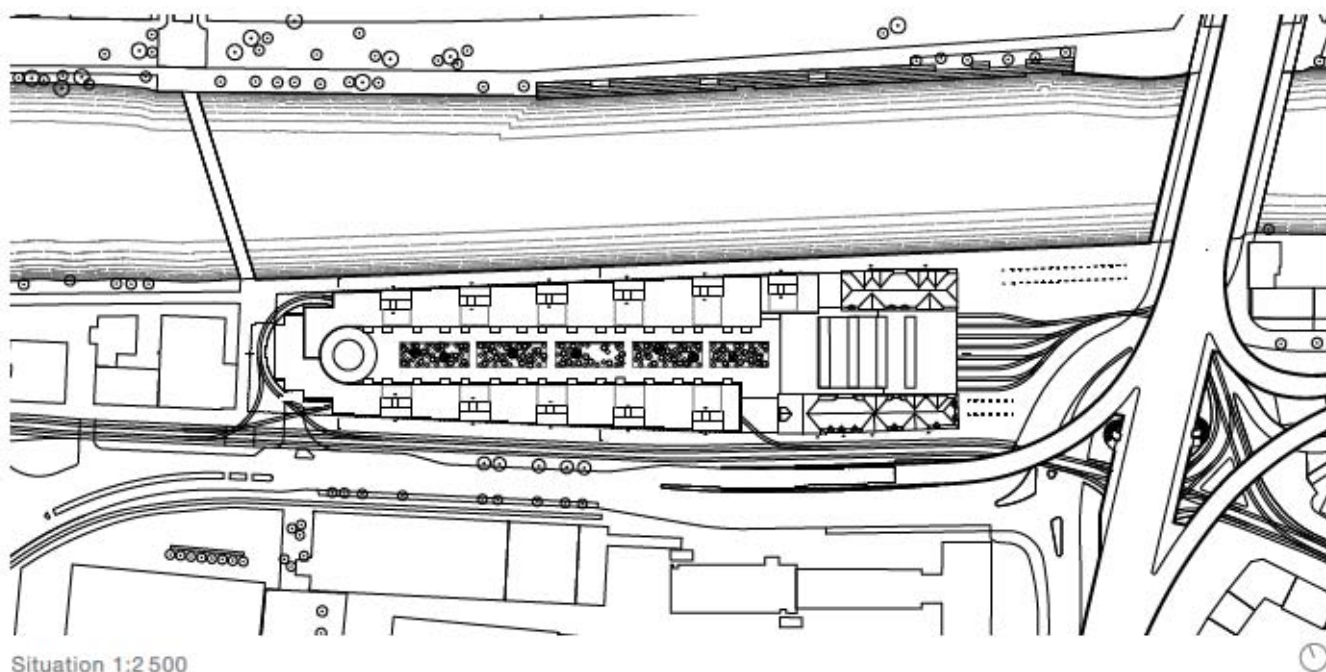
Situationsmodell 1:500

Die Wahl der Haupttypologie führt, wo kein Durchwohnen möglich ist, zu einer Reihe von unattraktiven Nordwohnungen.

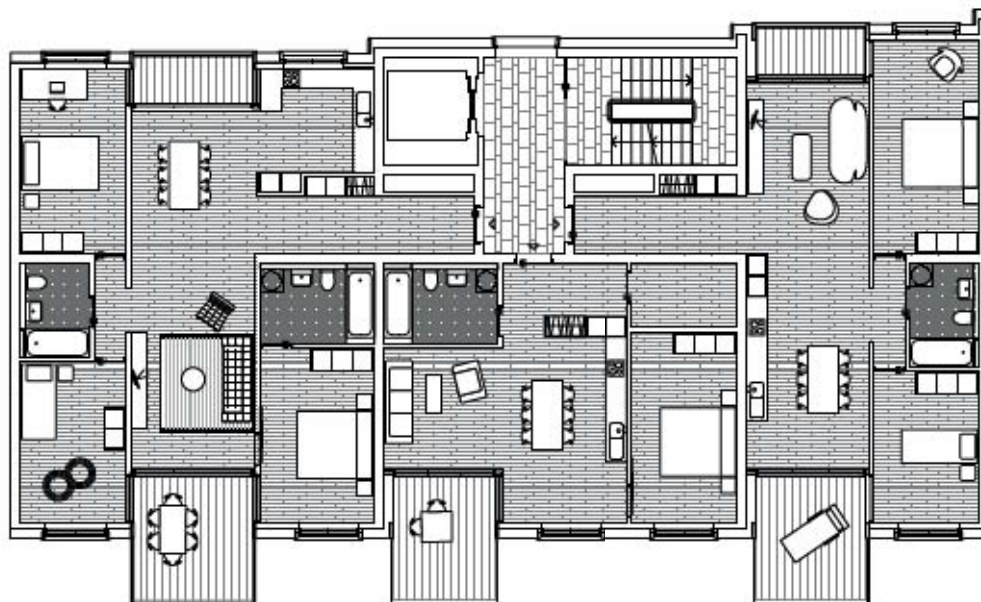
Sowohl zur Hardturmstrasse wie auch zum Limmatufer wirkt das Projekt sehr massiv. Die Wandwirkung zum Fluss wird dabei kritisch beurteilt. Im Gegensatz dazu ist der Innenhof eine zu wenig ausgeprägte Gegenwelt. Der vorgeschlagene Hof mit den auskragenden Balkonbereichen wirkt wenig wohnlich; seine perspektivische Wirkung ist zu stark. Zudem stellt sich auch die Frage nach der Aufenthaltsqualität der überdeckten Bereiche im Norden.

Sowohl Tragwerk wie auch Gebäudetechnik und Brandschutz sind gut gelöst. Die Konstruktion wird jedoch als nicht Minergie-P-tauglich bewertet. Die vorgegebenen Werte im Bereich der ökologischen Nachhaltigkeit werden insgesamt klar nicht erreicht und sind nur schwer korrigierbar.

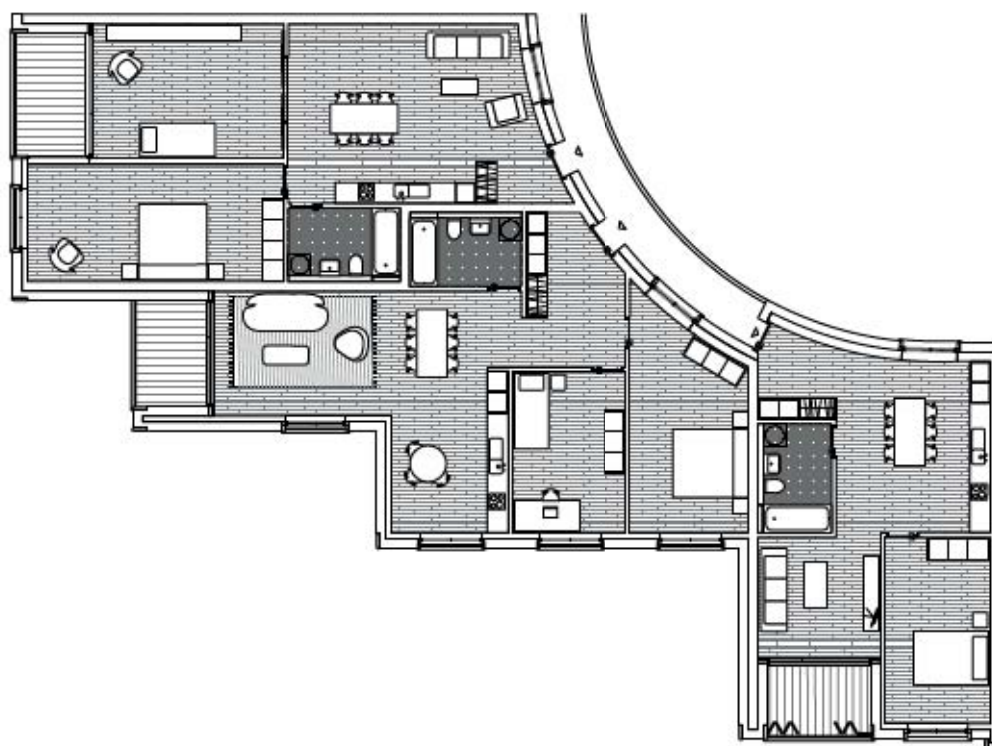
Alles in allem handelt es sich beim Projekt «Silberne Hochzeit» um ein sehr sorgfältig ausgearbeitetes Projekt, das aber aus den schwierigen Vorgaben keinen befreiten Lösungsansatz entwickeln kann.



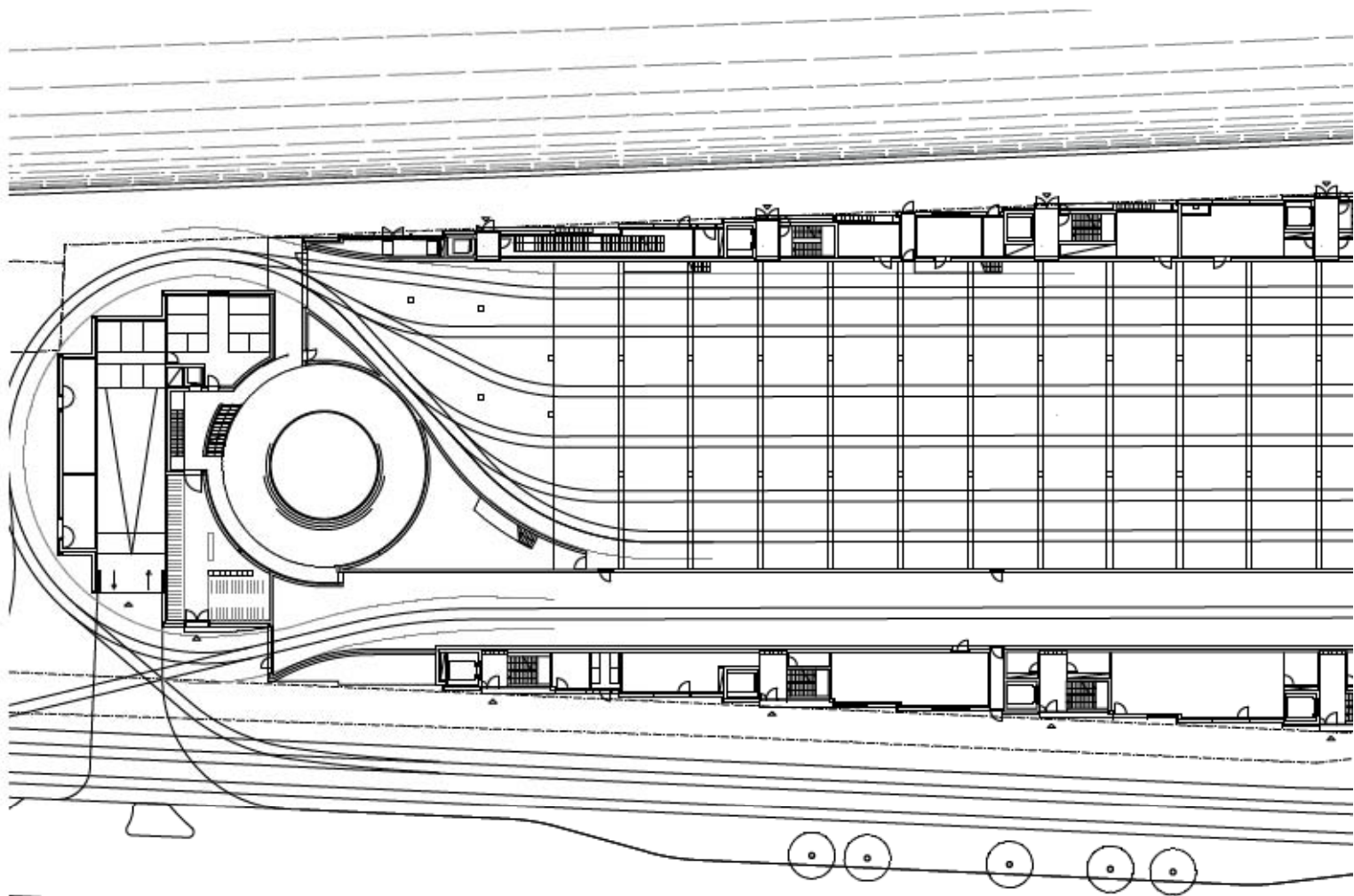
Situation 1:2 500



2.5-, 3.5- und 4.5-Zimmer-Wohnung 1:200



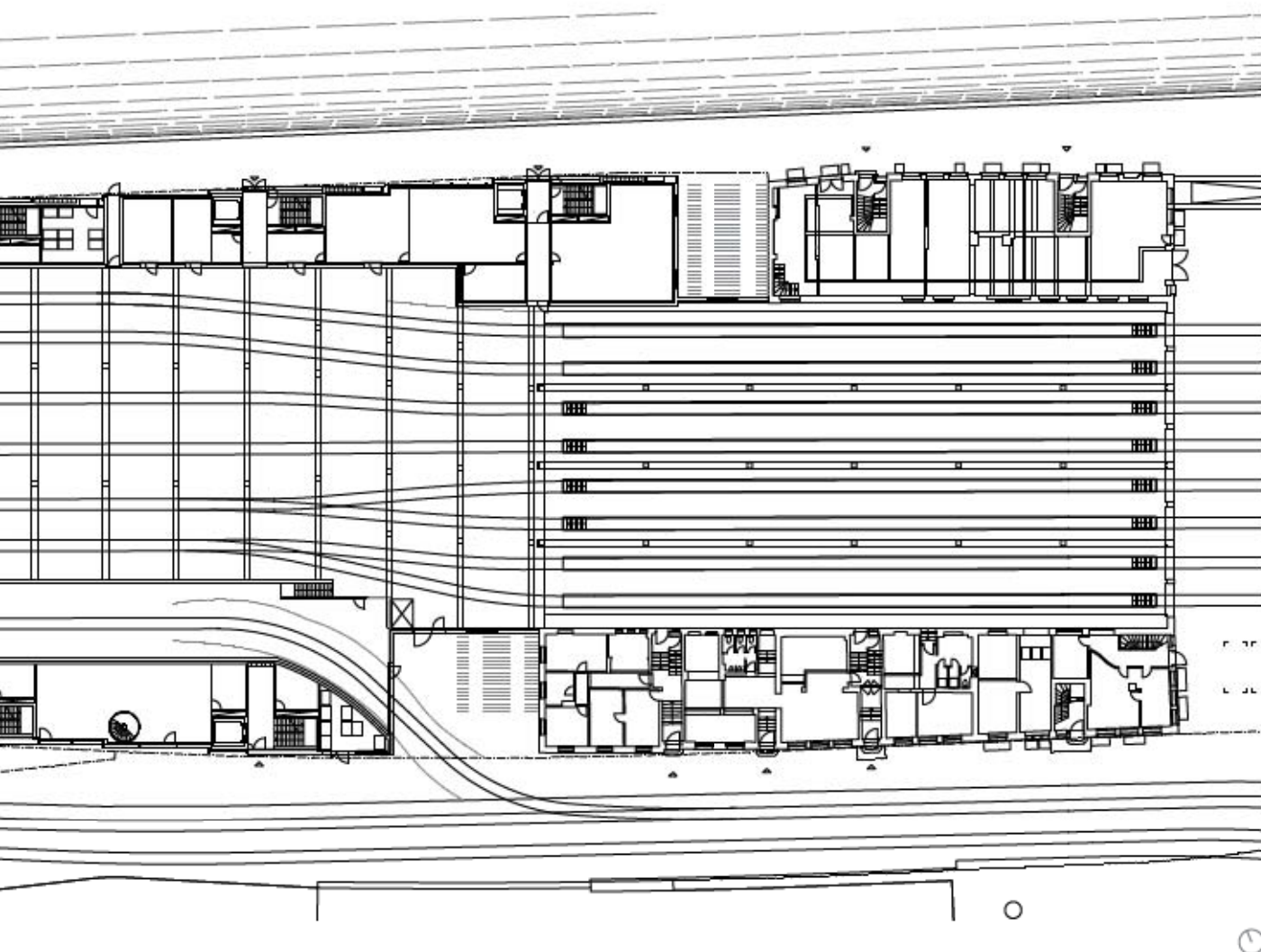
2- und 3.5-Zimmer-Wohnung 1:200

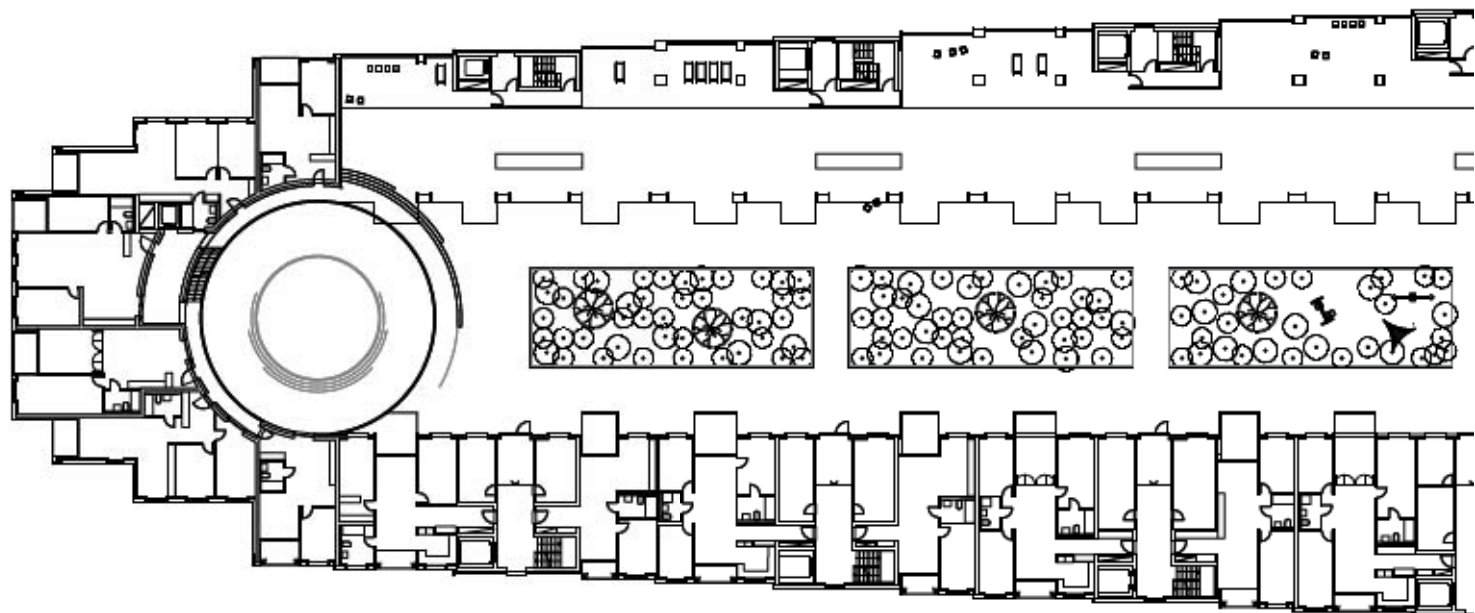


Grundriss Tramdepot 1:600

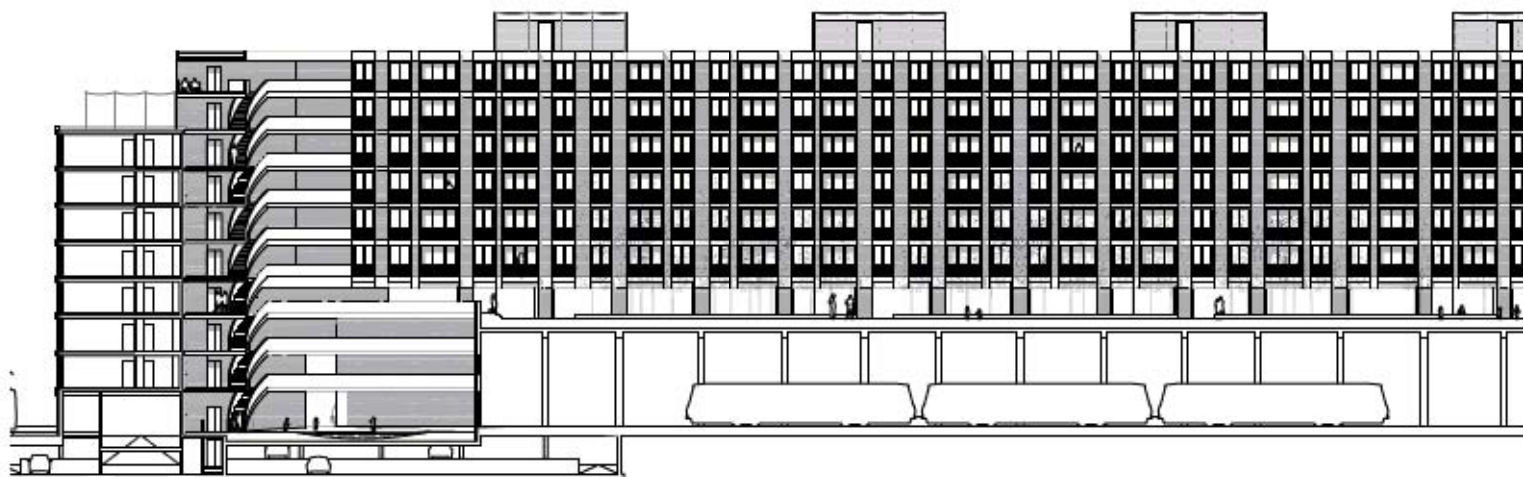


Südfassade 1:600

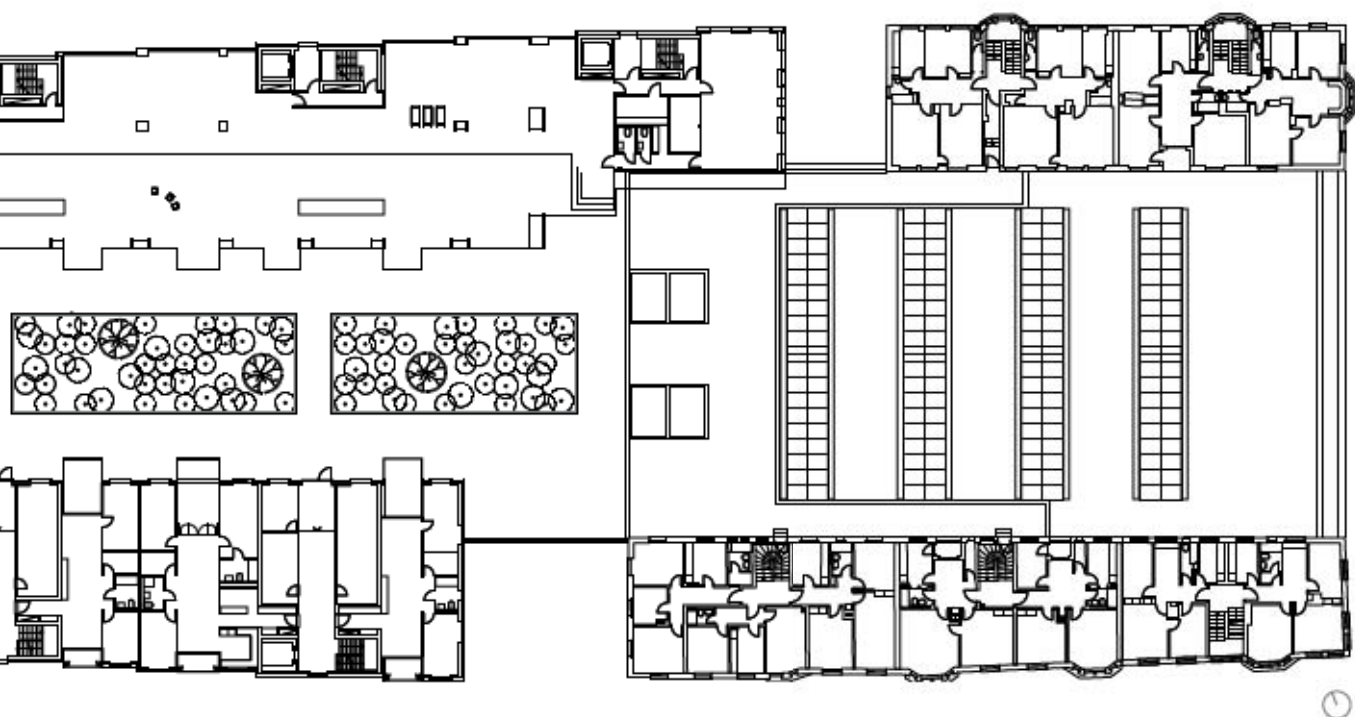




Grundriss Wohnen Niveau Platte 1:600



Längsschnitt 1:600

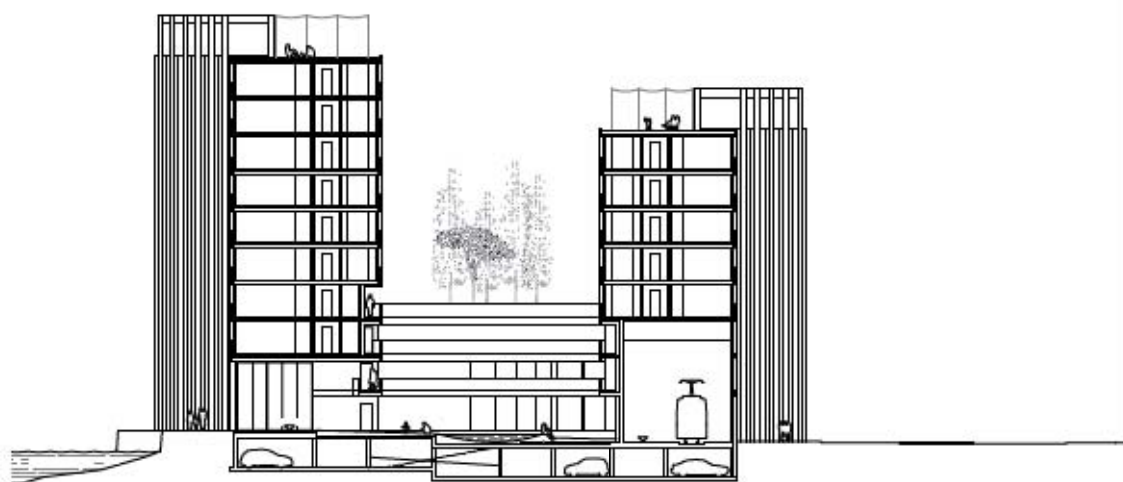
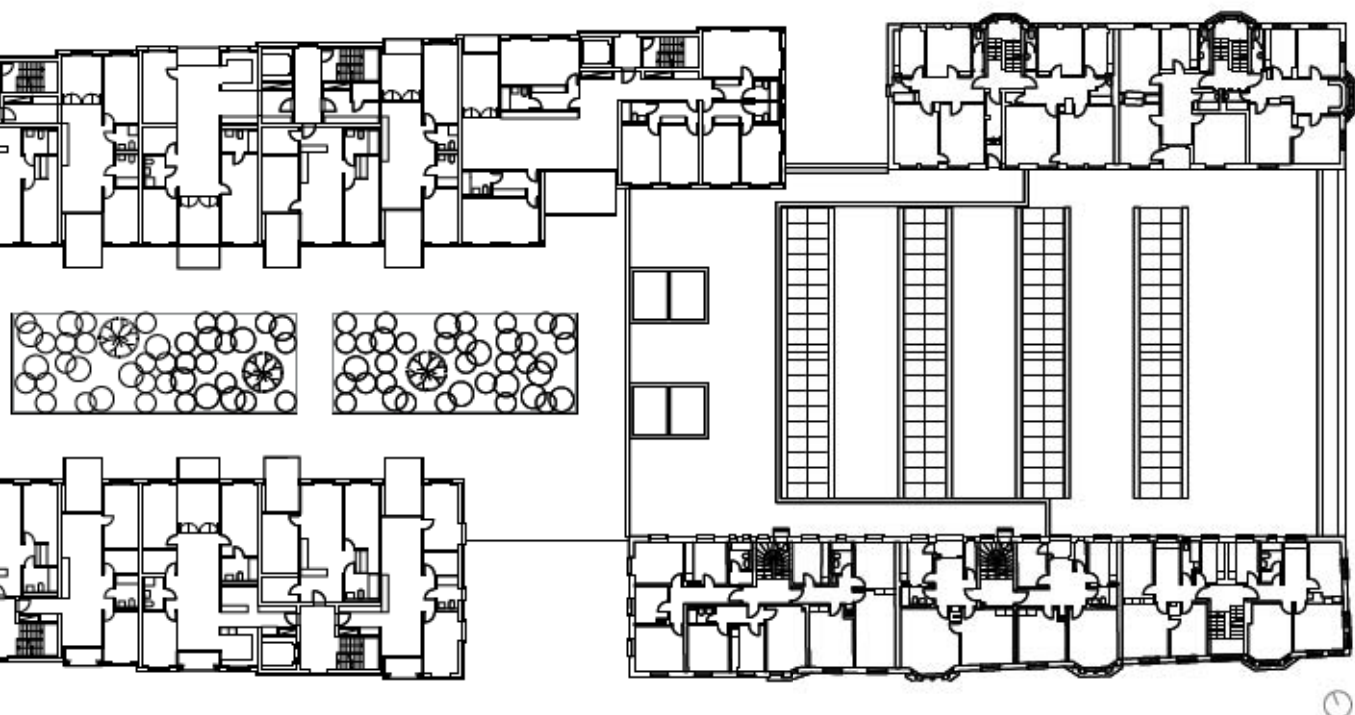




Grundriss Wohnen Regelgeschoss 1:600



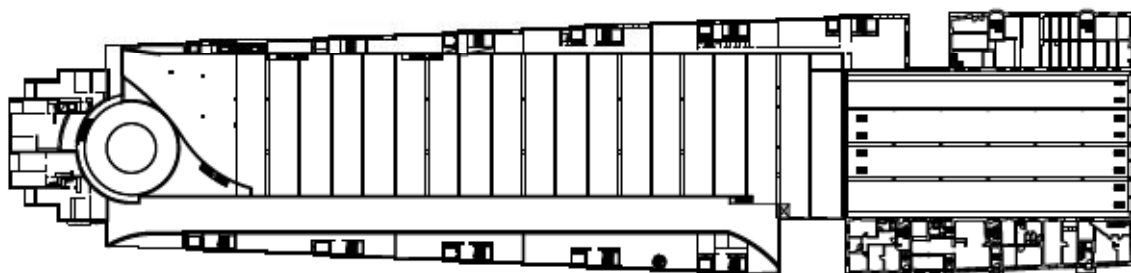
Querschnitt 1:600



Querschnitt 1:600



Grundriss 2. Zwischengeschoss 1:1 500

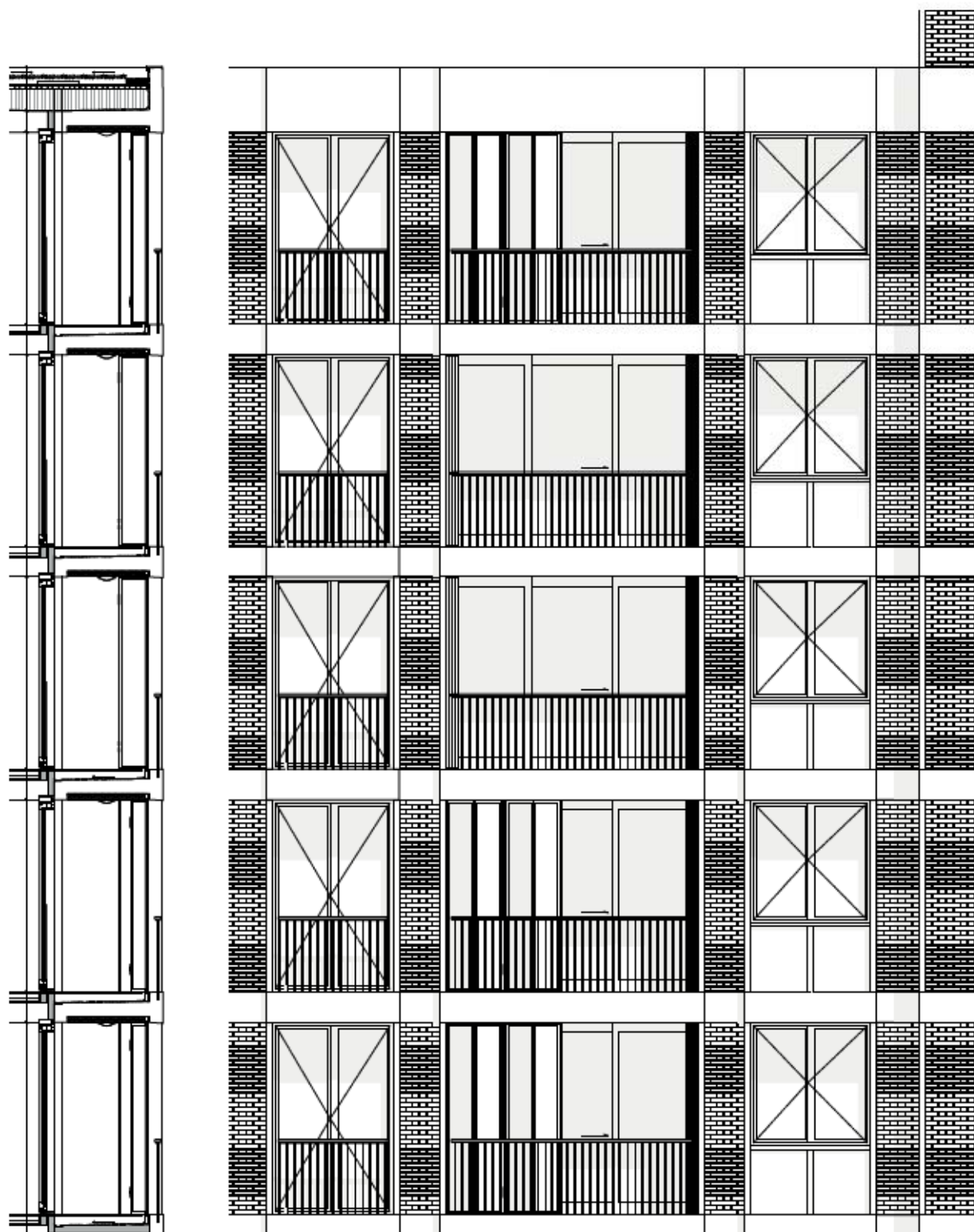


Grundriss 1. Zwischengeschoss 1:1 500

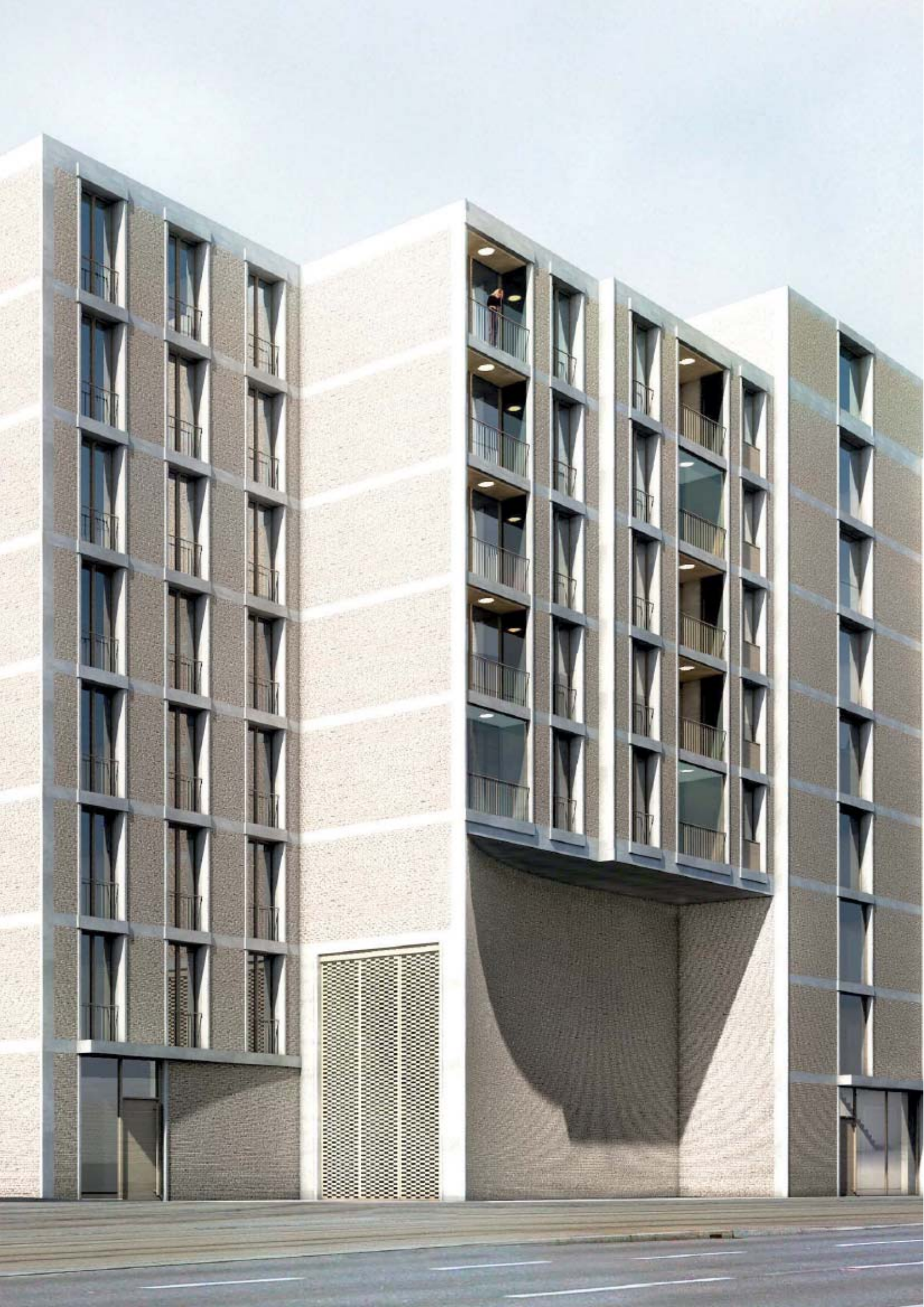


Grundriss Untergeschoss 1:1 500





Konstruktionsschnitt 1:80





Architektur:

Christian Kerez Zürich AG
Eibenstrasse 9, 8045 Zürich

Verantwortlich:

Christian Kerez

Mitarbeit:

Nicolas Rothenbühler, Martin Kugelman,
Lion Haag, Alex Carpentier

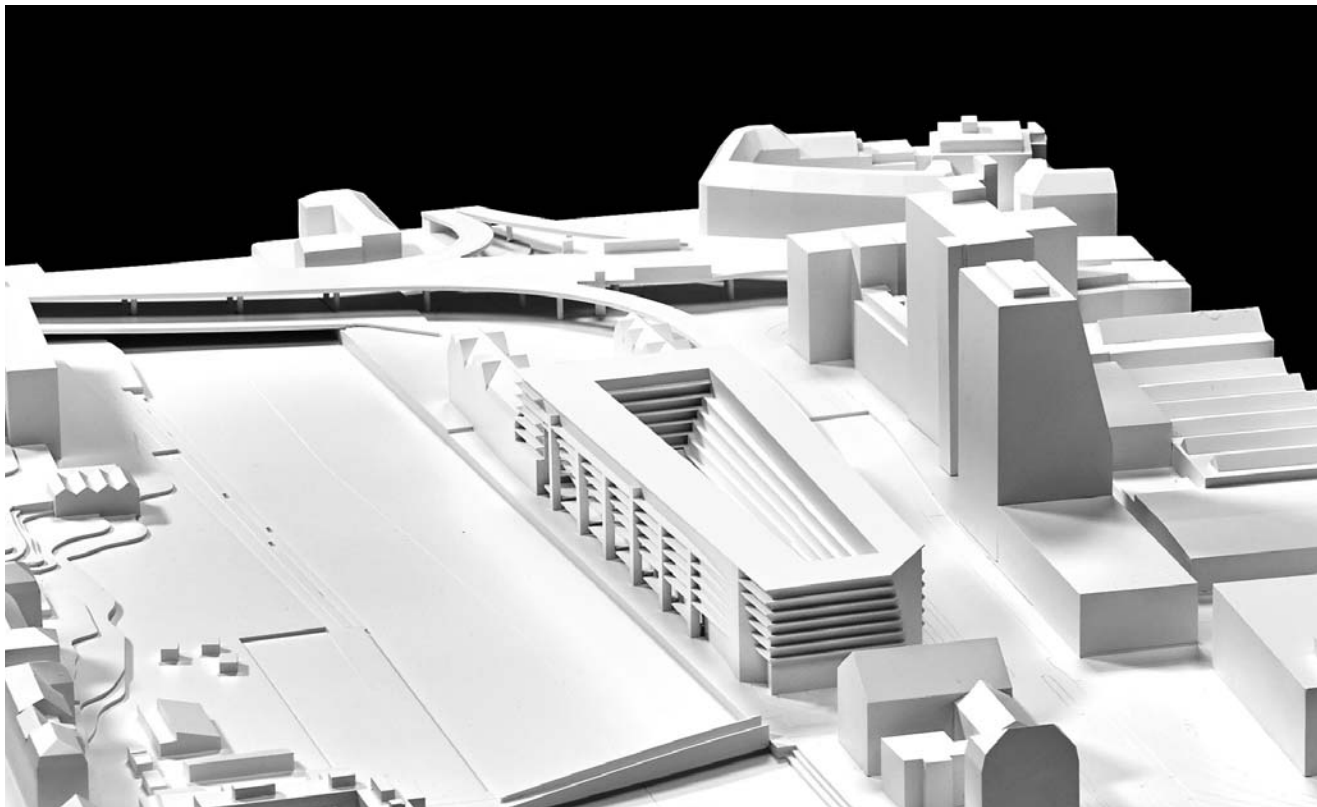
Auf die beiden die Wettbewerbsaufgabe prägenden Fragestellungen – begrenzter Ort und komplexes Raumprogramm – reagiert der Entwurf «MY HOME IS MY CASTLE» mit einer starken architektonischen Idee. Über dem Tramdepot ordnen sich die geforderten Wohnungen um einen Hof. Um der Enge des sich daraus ergebenden Aussenraumes entgegen zu wirken, stapeln sich die Geschosse nach oben zurück. Der Hofraum öffnet sich zum Himmel. Aus dieser Setzung entwickeln die Projektverfassenden ihren in sich schlüssigen und stimmigen Beitrag. Die Abtrepplung der Fassaden ermöglicht spezifische Fassadenansichten, die zur Stadt hin von den vertikalen Liften, Treppenanlagen und Balkonen, im Hof von durchgehenden Terrassen geprägt sind. Erschliessung, Struktur, Statik, Wohnungsgrundrisse, sogar das Schachtkonzept und die Materialisierung folgen in sich logisch diesem Ansatz.

Trotz der überzeugenden Idee und der gekonnten Umsetzung offenbart der Vorschlag auch Mängel. Insbesondere der Anschluss vom denkmalgeschützten Fisslerbau zum Wohnungsbau überzeugt nicht. Zudem ist die Statik des Gebäudes äusserst komplex. Die Treppenerschliessungen sind aufwändig und in der vorgeschlagenen Form feuerpolizeilich nicht bewilligungsfähig.

Die Wohnungsgrundrisse (197 Standardwohnungen) erfüllen zwar annähernd die knappen Flächenvorgaben. In ihrem Zugschnitt und ihrer Organisation – insbesondere der peripheren Eingangssituation – genügen diese aber den aktuellen Anforderungen an einen preisgünstigen und trotzdem gut nutzbaren Wohnungsgrundriss nicht. Zudem schränken die Laubengänge, die im westlichen Teil des Hofes die Wohnungen teilweise südseitig erschliessen, deren Brauchbarkeit ein.

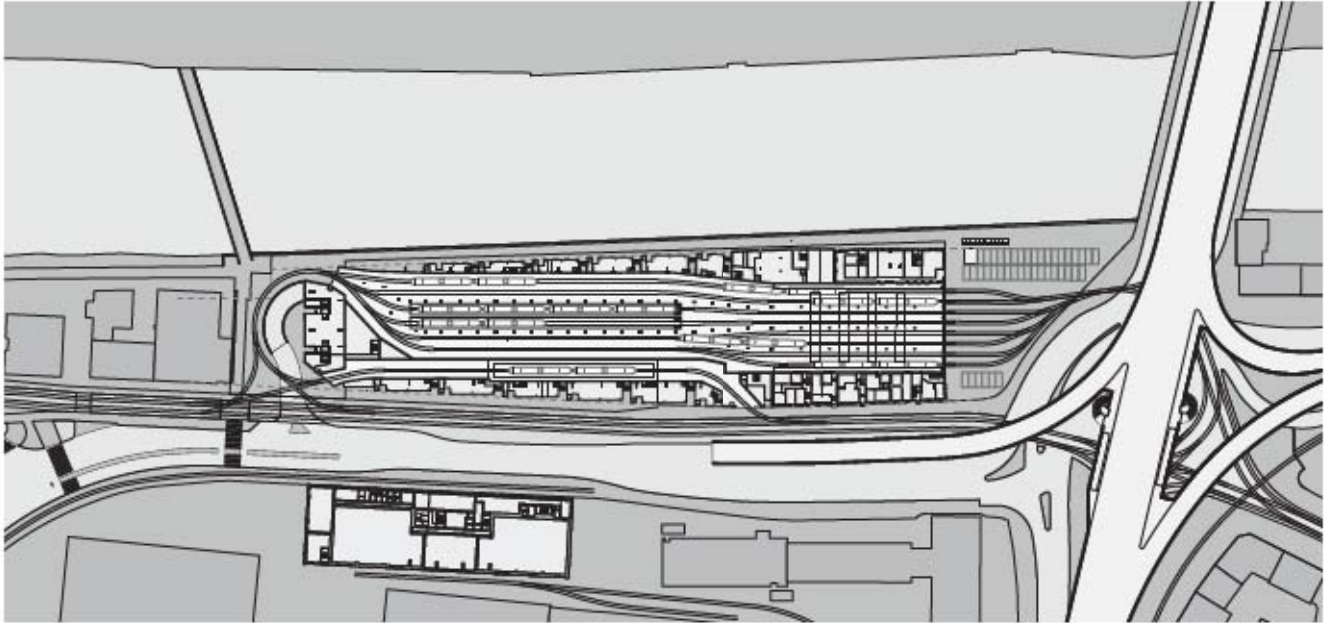
Im Hofgeschoss sind Aussentreppen zu den darüber liegenden Stockwerken eingezeichnet. Leider fehlt den Plänen der Nachweis, wie diese funktionieren respektive wie die Unterteilung der sich dort befindenden Wohnungsterrassen gelöst ist. Sicher würden diese Freitreppen zusammen mit den leicht erhöhten umliegenden Wohnungen zur Belebung des Hofes beitragen, der gemäss den Verfassenden ein Ort der «heiteren Urbanität» sein soll. Insgesamt zeigt sich dieser grosszügige Raum als eine geheime Insel. Die materielle Anspielung an ein Schiffsdeck über den mit grünen Becken perforierten Holzbelag ergänzt die starke Bildhaftigkeit dieses Projekts.





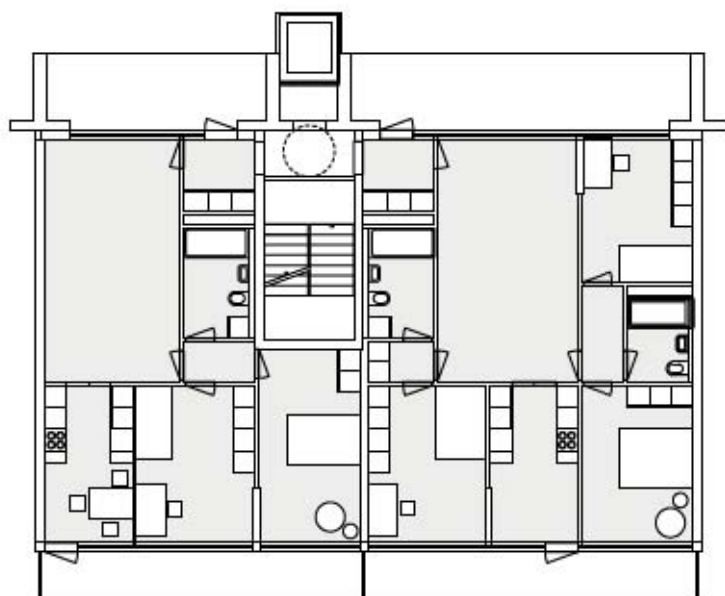
Situationsmodell 1:500

Der Beitrag überzeugt in der stringenten Umsetzung der übergeordneten architektonisch-städtebaulichen Idee, den Hofraum gegen den «Himmel» zu öffnen. In dieser Stärke liegt aber gleichzeitig auch seine Schwäche, weil er Fragen, speziell zur Erschliessung und Statik, offenlegt. Darüber hinaus wird der unsorgfältige Umgang mit der bestehenden Bausubstanz kritisiert. Die vorgegebenen Werte im Bereich Betriebsenergie werden nicht erreicht. Die Mängel sind jedoch korrigierbar.

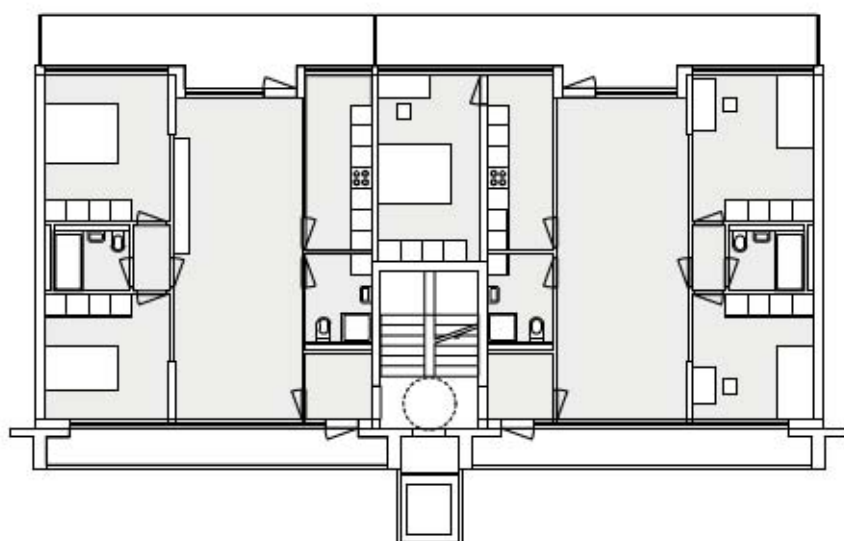


Situation 1:2 500

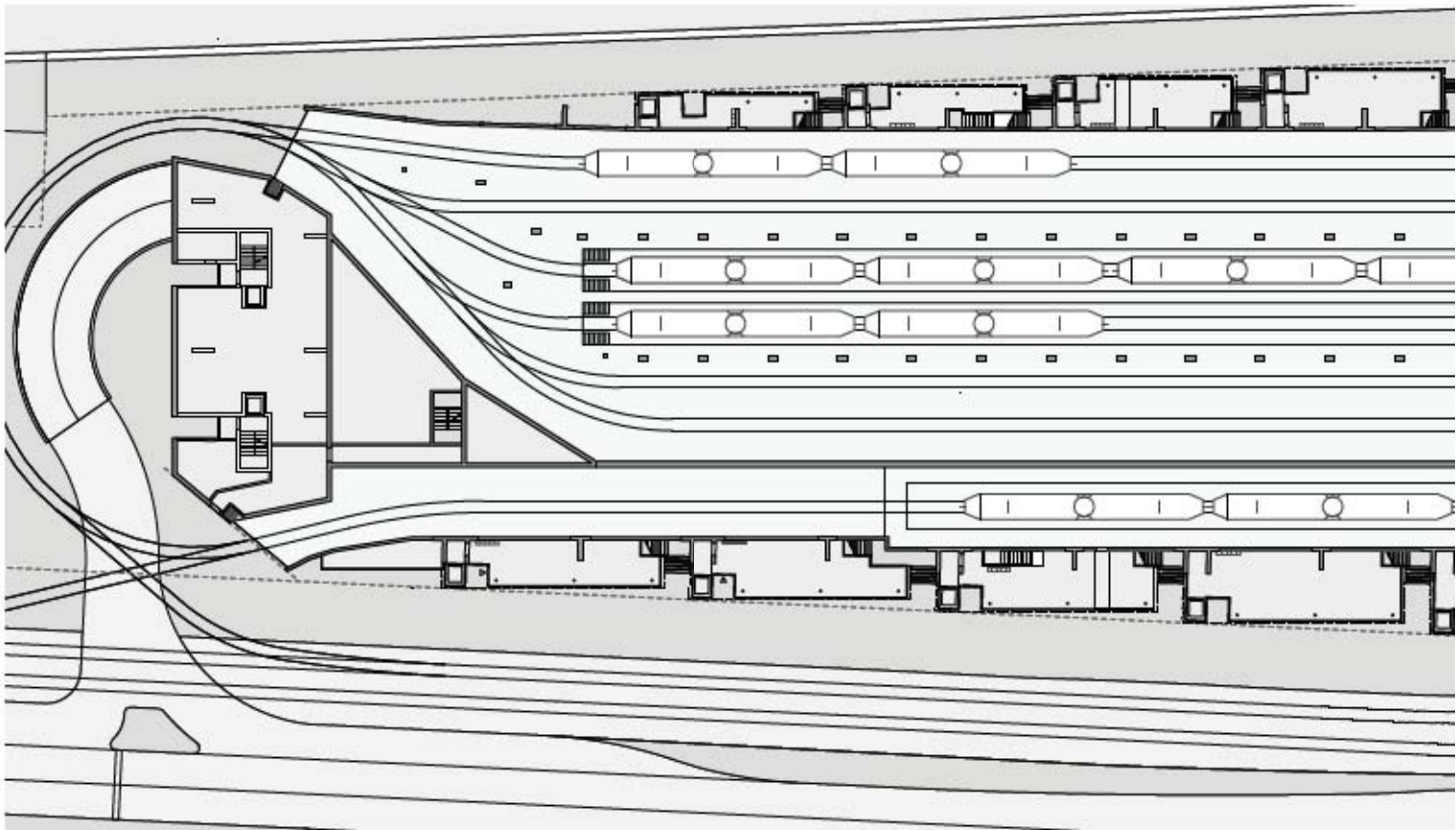




3- und 4-Zimmer-Wohnung 1:200



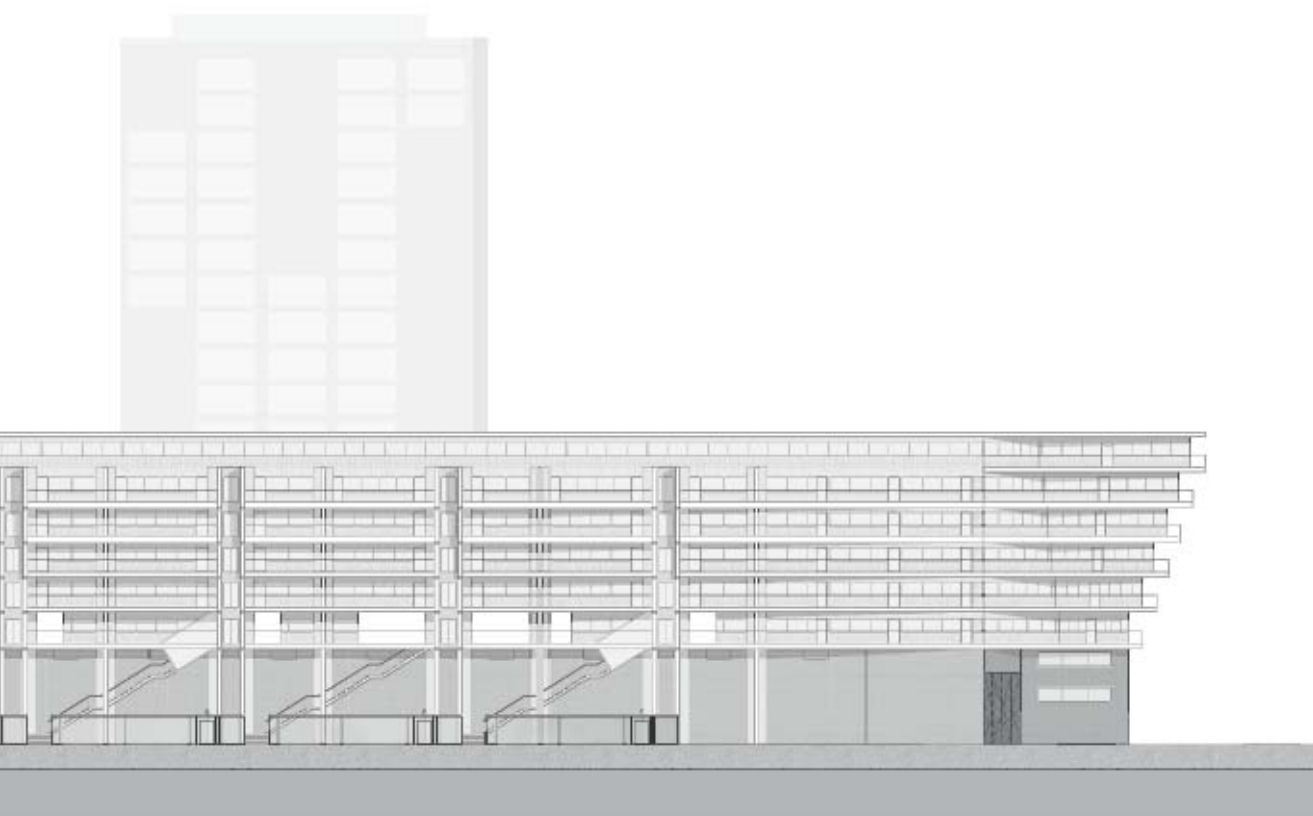
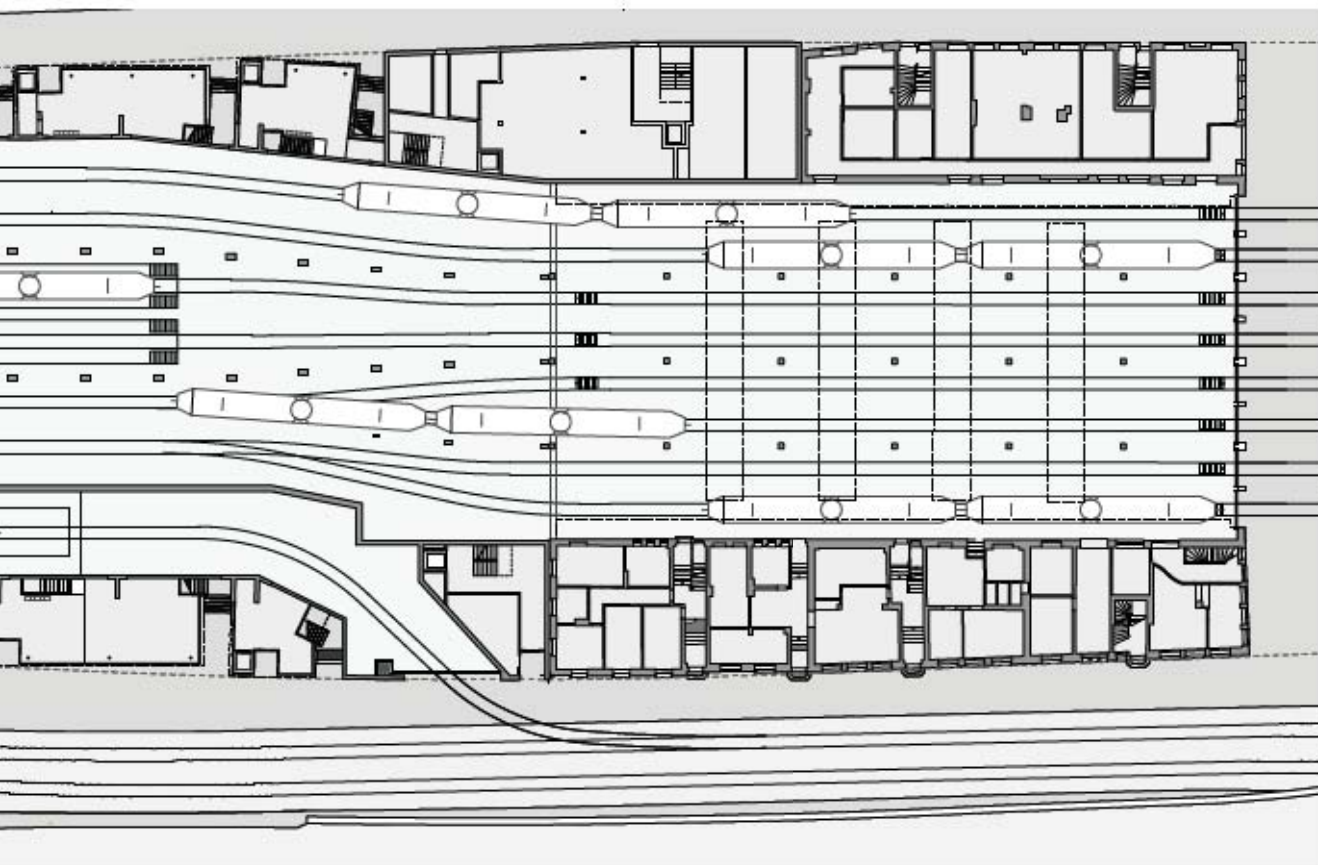
3.5- und 4-Zimmer-Wohnung 1:200



Grundriss Tramdepot 1:600

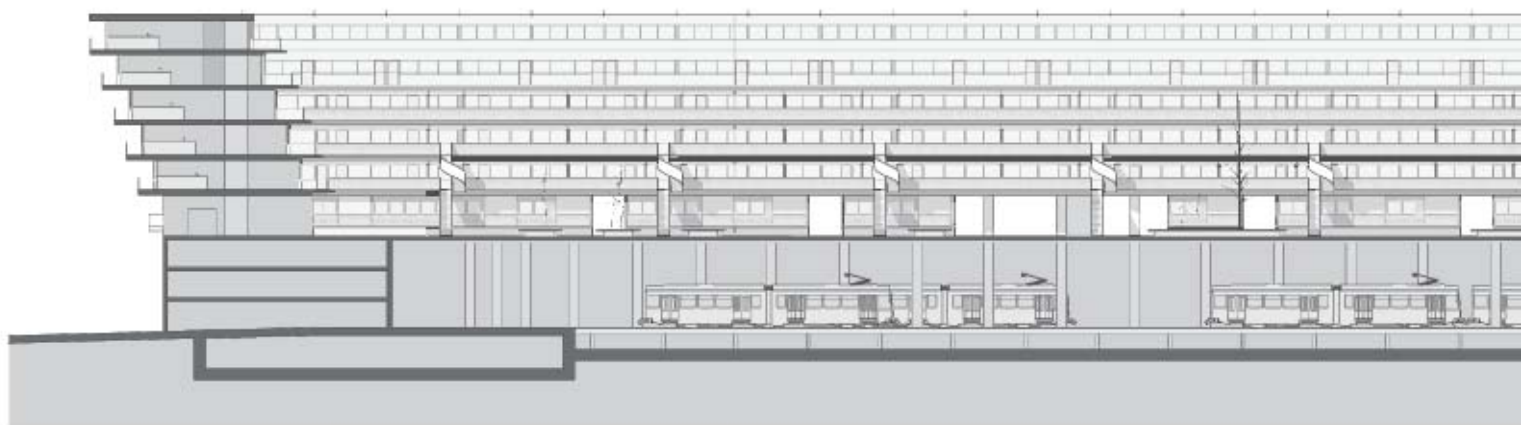


Nordfassade 1:600

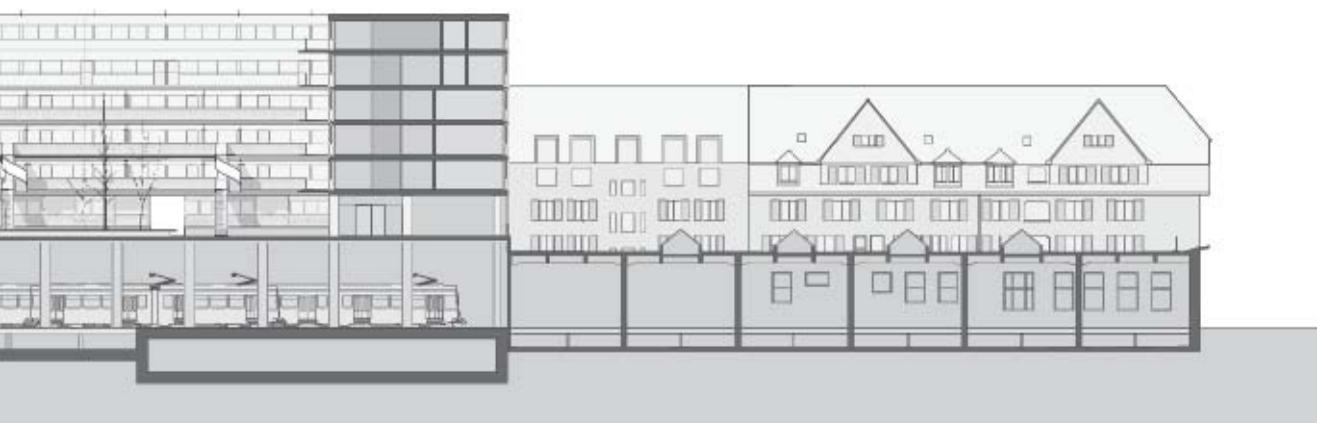


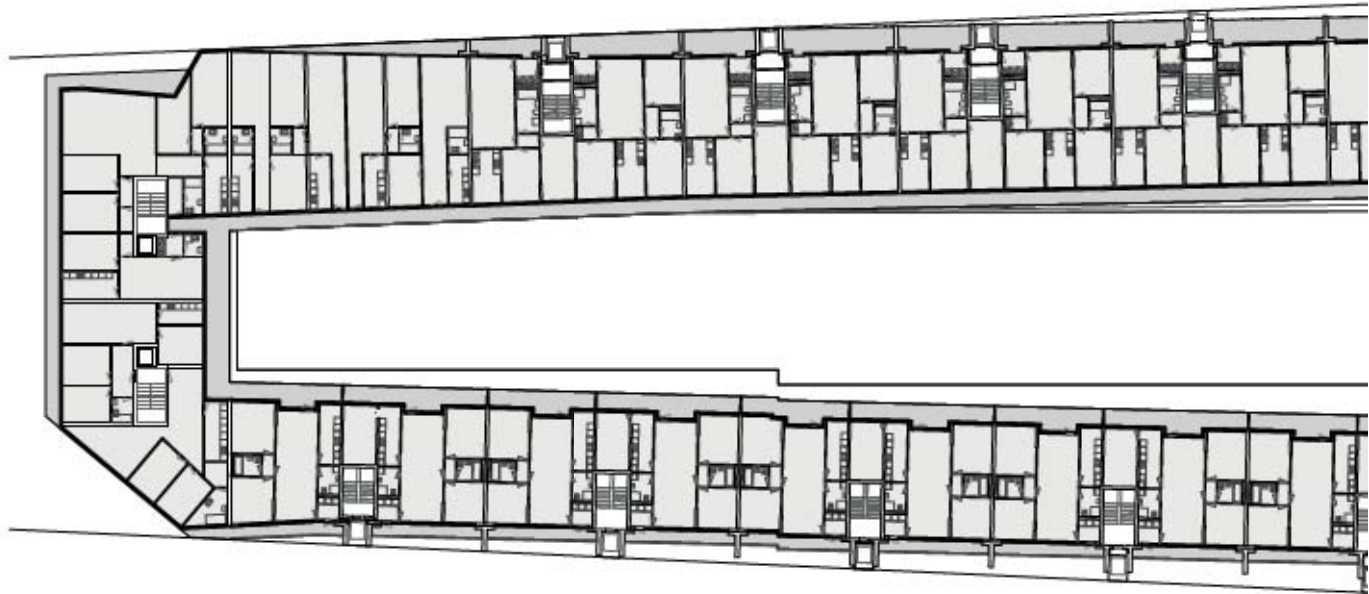


Grundriss Wohnen Niveau Platte 1:600

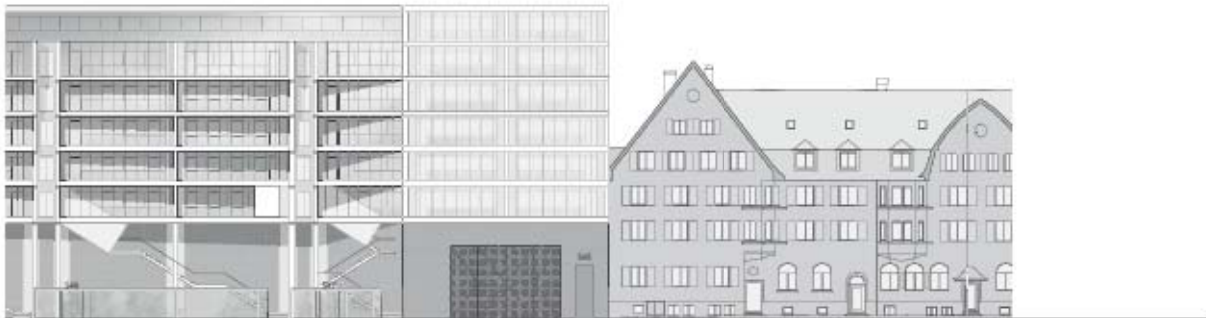


Längsschnitt 1:600

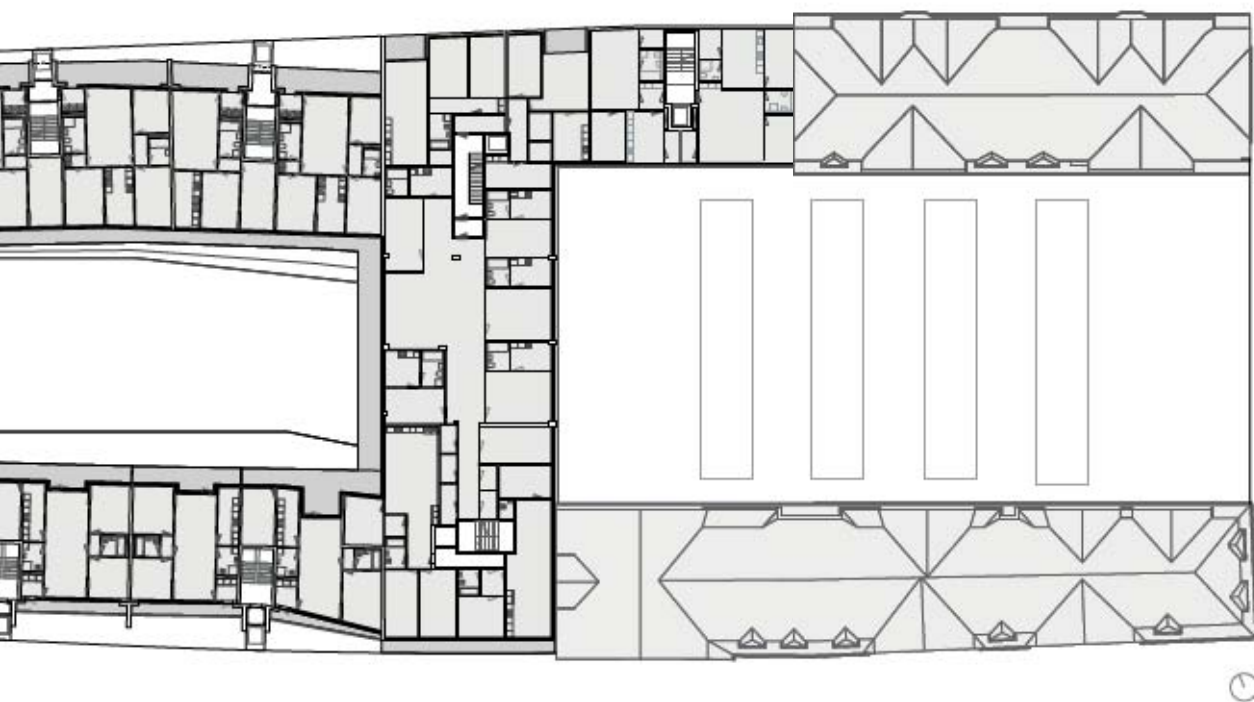




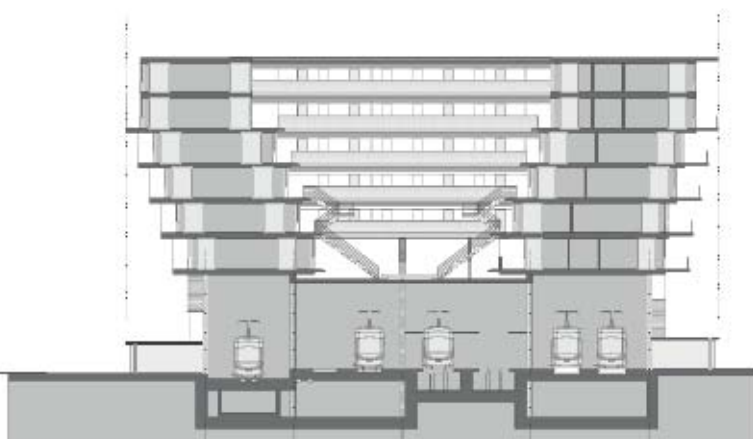
Grundriss Wohnen Regelgeschoss 1:600



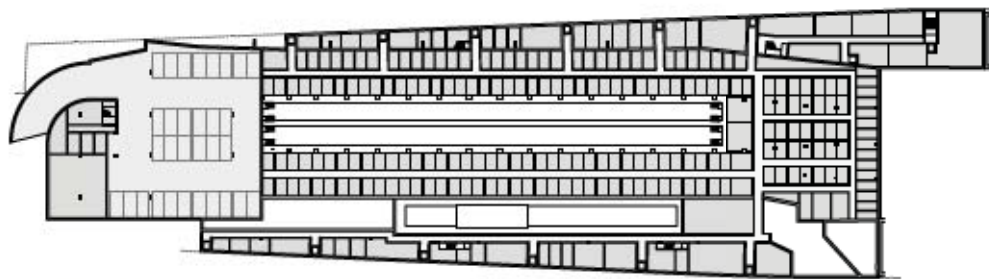
Südfassade 1:600



Westfassade 1:600

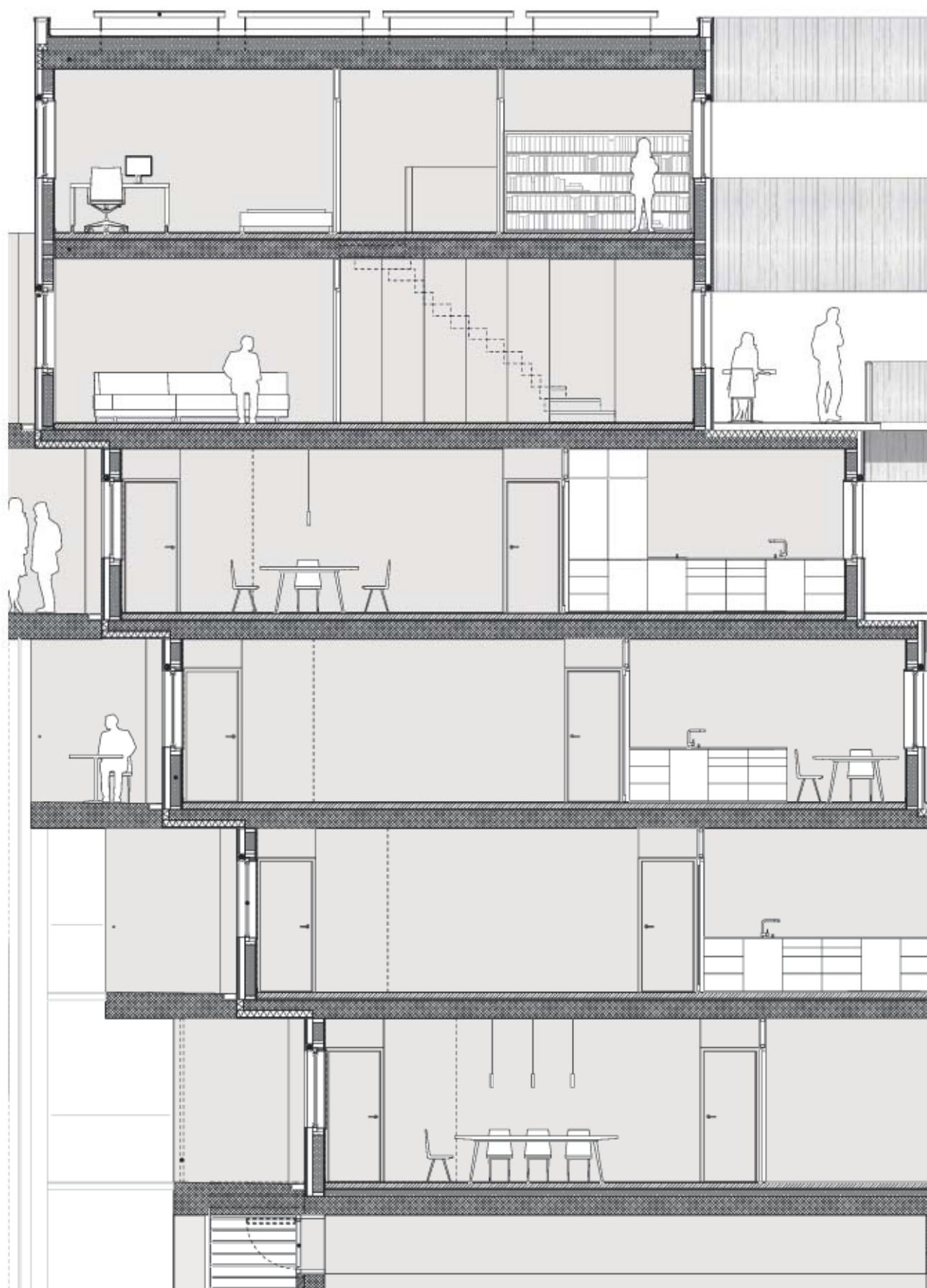


Querschnitt 1:600



Grundriss Untergeschoss 1:1 500





Konstruktionsschnitt 1:80





Architektur:

Müller Sigrist Architekten AG
Hildastrasse 14a, 8004 Zürich

Verantwortlich:

Pascal Müller

Mitarbeit:

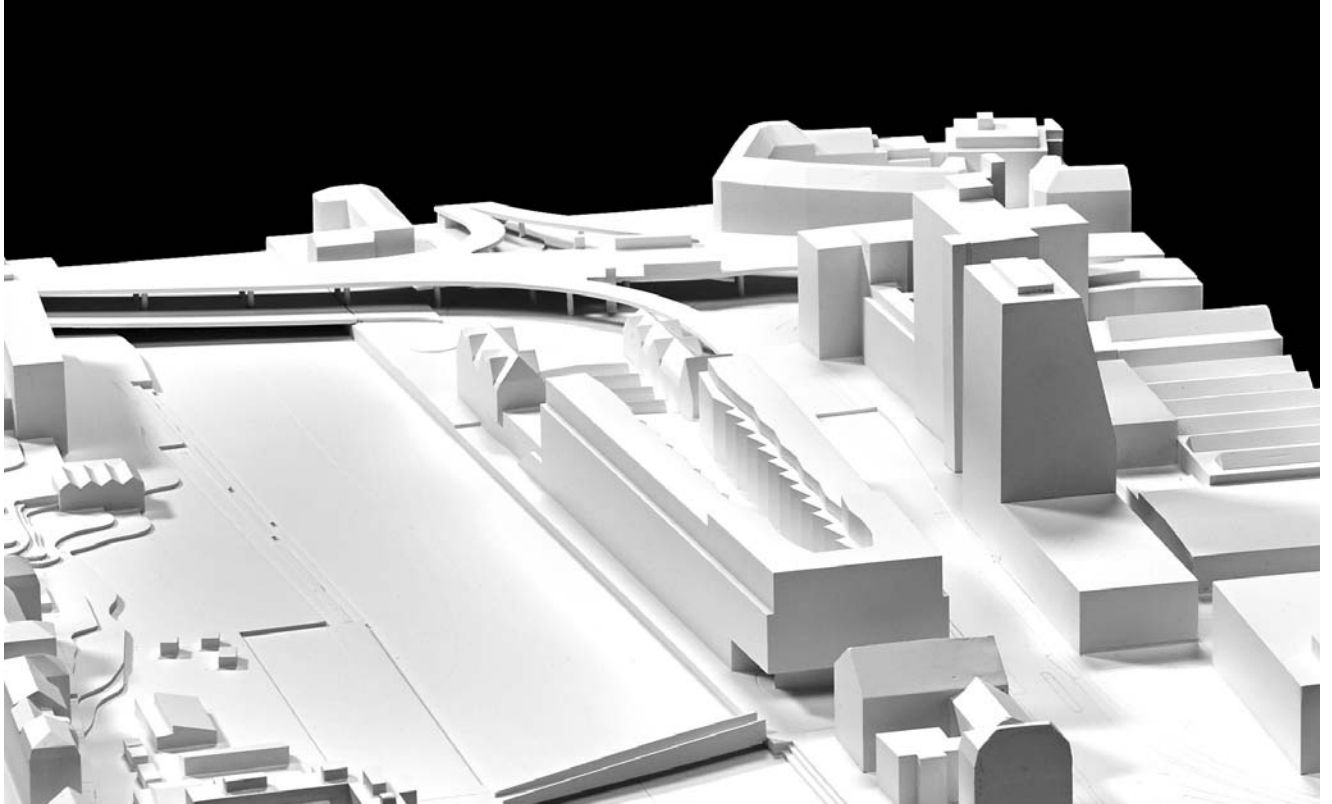
**Blaz Hartmann, Ann-Madlen Gfeller,
Tonja Kuhn, Gisella Chacon,
Karolina Dziengo, Malee Hildebrand,
Adrienne Michels**

Das Projekt «TOTORO» schlägt zwei lange Gebäudetrakte entlang der Limmat und entlang der Hardturmstrasse vor, die sich nach Westen mit einem Kopftrakt zu einem zusammenhängenden Gebäudekomplex verbinden. Nach Osten schliessen sie niedriger an die historischen Wohnbauten mit dem bestehenden Tramdepot an. Es entsteht so ein zusammenhängendes Ganzes, das jedoch aus Teilen sehr unterschiedlicher Gewichtung besteht. Die markante Kopfausbildung nach Westen verstärkt dieses Ungleichgewicht und erscheint als zu grosse städtebauliche Geste in Bezug auf die Ankunft beim Ampèresteg.

Mit den Mitteln der Fassadenkomposition werden die grossen Neubauvolumen zur Limmat und zur Hardturmstrasse hin in Beziehung zur Massstäblichkeit des Bestands gesetzt. Die Differenzierung der Fassadenöffnungen im Sockelbereich zu den Hauptgeschossen und zu den zwei bis drei zurückgesetzten Attikageschossen sowie deren horizontale Rhythmisierung schaffen eine Gliederung der grossen Fassadenflächen. Das in den Obergeschossen U-förmige Gebäude generiert einen sich nach Westen verjüngenden Hofraum. Die plastische Gliederung der Fassaden zum Hof schafft eine Rhythmisierung dieses langen Raums. Sie versucht, die relative Enge des Hofraums zu brechen, indem sie die Mehrheit der Wohnungen mit dem Essbereich und den Balkonen auch nach Osten orientiert und so eine Weitsicht aus dem Hof anbietet. Dies löst aber nicht das Problem der nach Westen zunehmend bedrückenden Enge des Hofes, dessen Fassaden an der schmalsten Stelle auch noch am höchsten sind. Auch die zufällig platziert wirkenden Öffnungen zur Limmat vermögen dieses Problem der Enge nicht zu bewältigen.

Die Fuge zwischen dem Neu- und dem Altbau wird über eine Treppe direkt von der Limmat her gut angebunden und als gemeinschaftlicher Platz ausgestaltet. Von diesem her entwickelt sich der Hof in die Tiefe und wird über zeichenhafte Lichtöffnungen zum unterliegenden Depot rhythmisiert. Die Bepflanzung ergibt ein recht informell entspanntes Bild des Hofes, wobei die durchgehenden Beete entlang der Wohnungen eher ausgrenzend, denn als Einladung zum Mitmachen im Hof verstanden werden. Der Platz am Ampèresteg wird gut adressiert über die Wohnungszugänge und die beiden Verbindungen von der Limmatseite zum Hofniveau und schaffen dort eine angemessene Halböffentlichkeit.

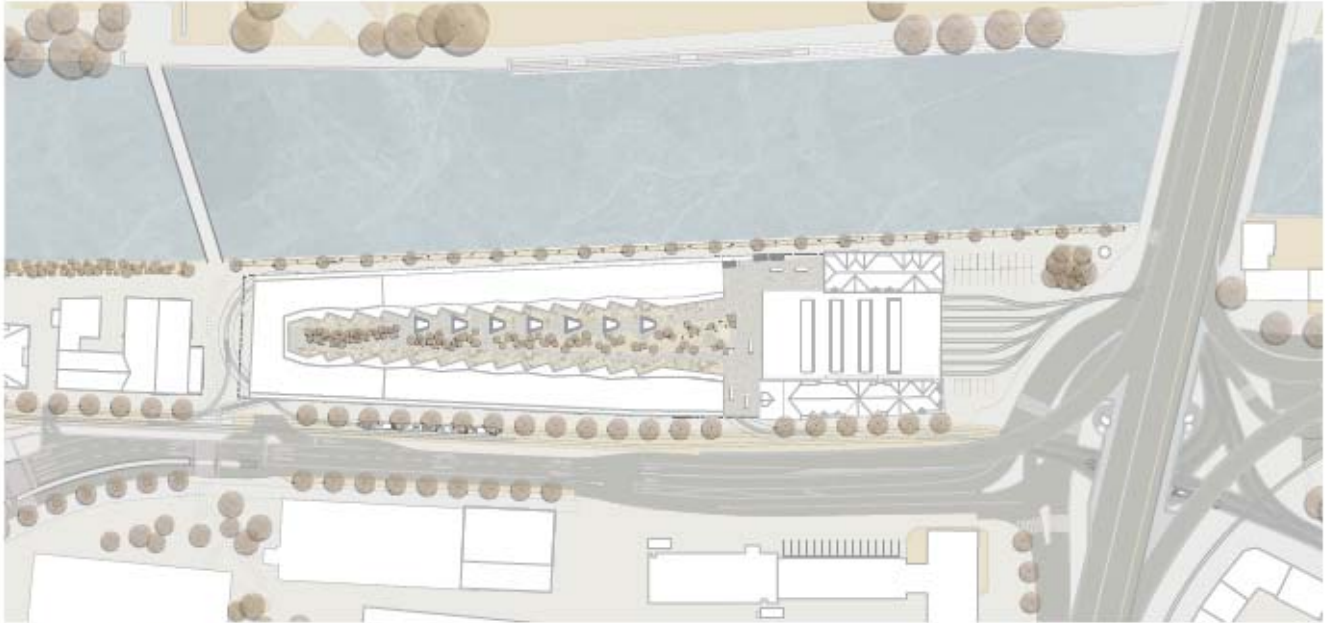




Situationsmodell 1:500

Die Wohnungen (201 Standardwohnungen) mit den durchgehenden Wohn-/Essräumen zur Hardturmstrasse sowie zur Limmat bieten mit mehrheitlich wohlproportionierten Räumen eine gute Wohnqualität. Der Essbereich mit Küche ist allerdings in einigen Wohnungen etwas lang und tief und der Eingang führt zum Teil zu direkt in den Essbereich. Die nur hofseitig orientierten Wohnungen an der Limmatseite sind ausserdem in den unteren Geschossen bezüglich der Besonnung problematisch.

Das Projekt «TOTORO» ist in seiner ganzen Komplexität ein sorgfältig erarbeitetes und gestaltetes Projekt. Es vermag aber letztendlich weder als Grossform im städtebaulichen Kontext noch mit seinem zu engen Hofraum zu überzeugen. Bei der Betriebsenergie weist das Projekt die besten Werte auf. Die vorgegebenen Werte im Bereich Bauökologie dagegen werden nicht erreicht. Diese Mängel sind jedoch korrigierbar.



Situation 1:2 500

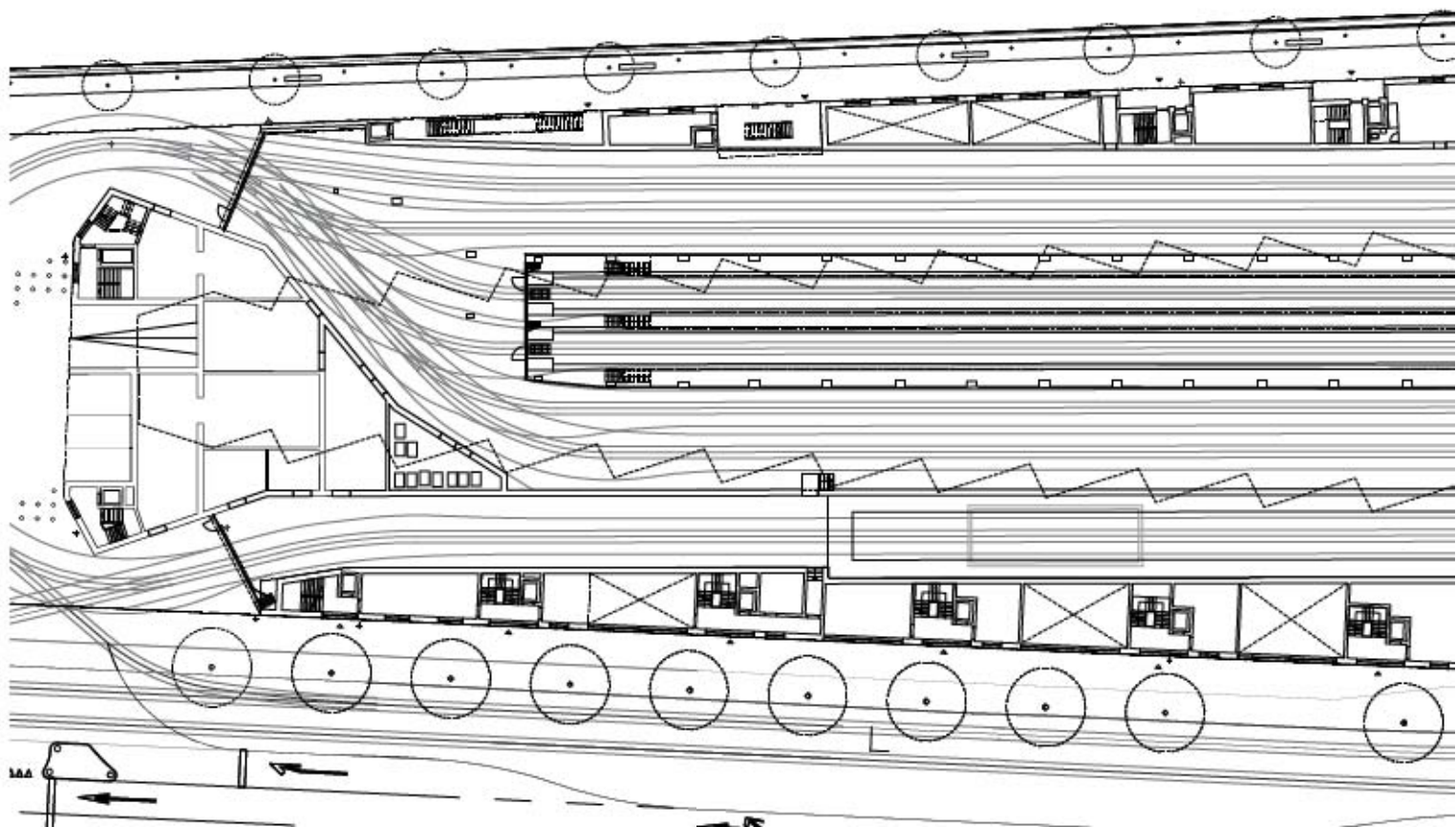




2.5- und 3.5-Zimmer-Wohnung 1:200



3.5- und 4.5-Zimmer-Wohnung 1:200



Grundriss Tramdepot 1:600



Südfassade 1:600

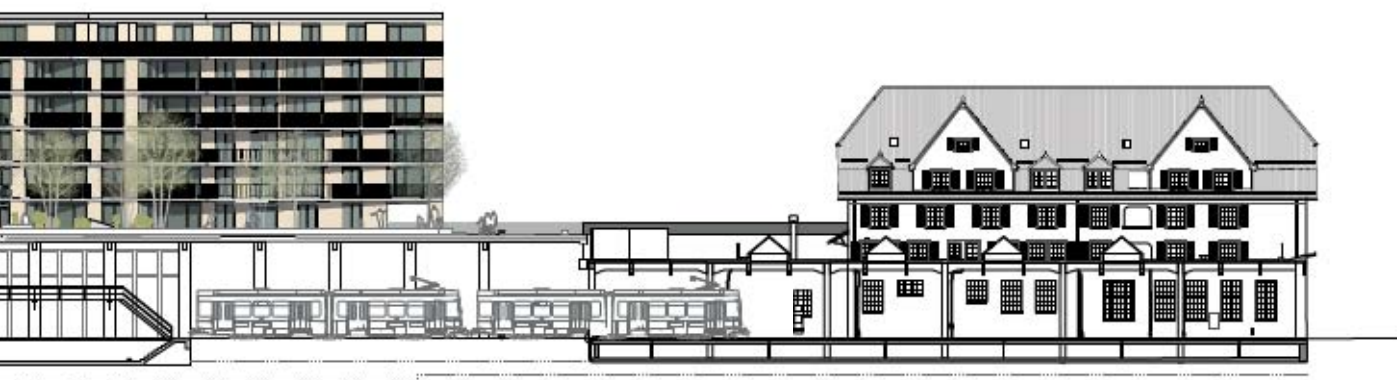
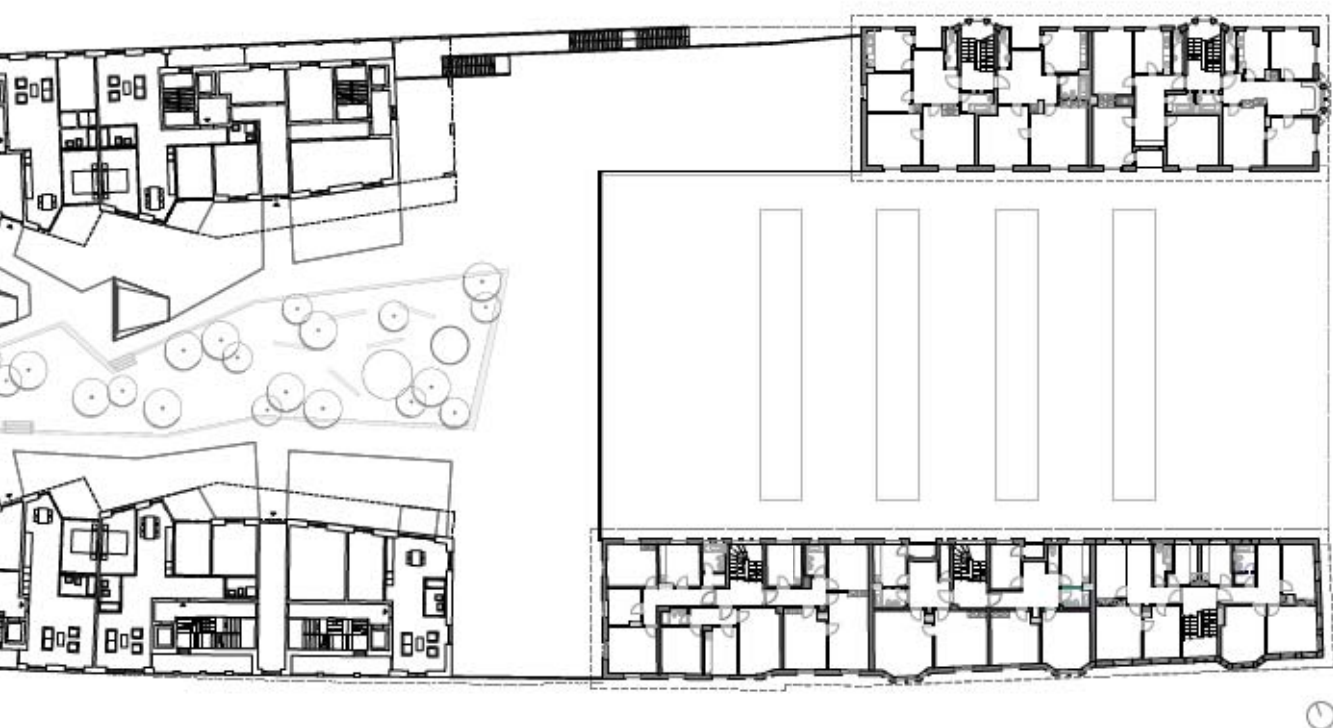




Grundriss Wohnen Niveau Platte 1:600



Längsschnitt 1:600

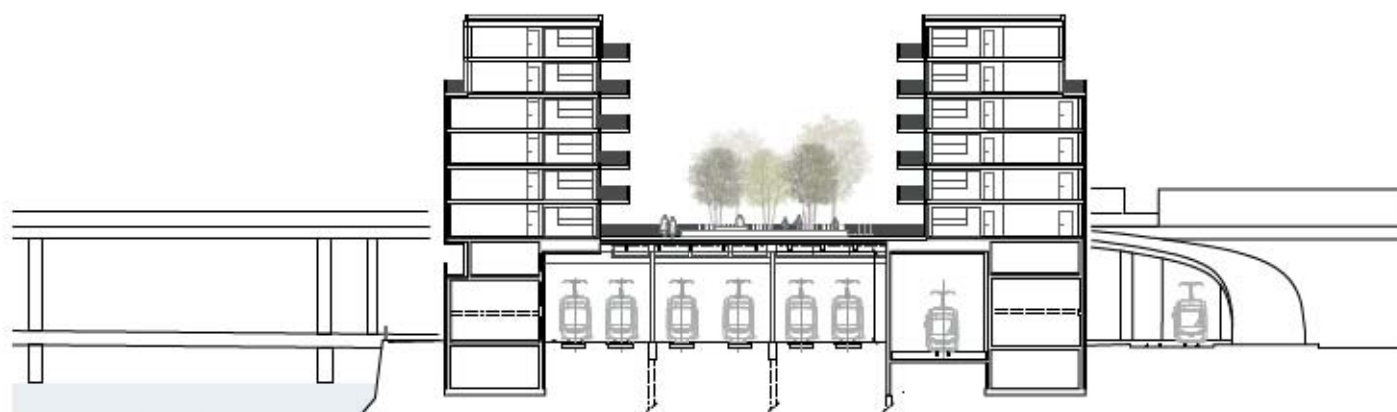
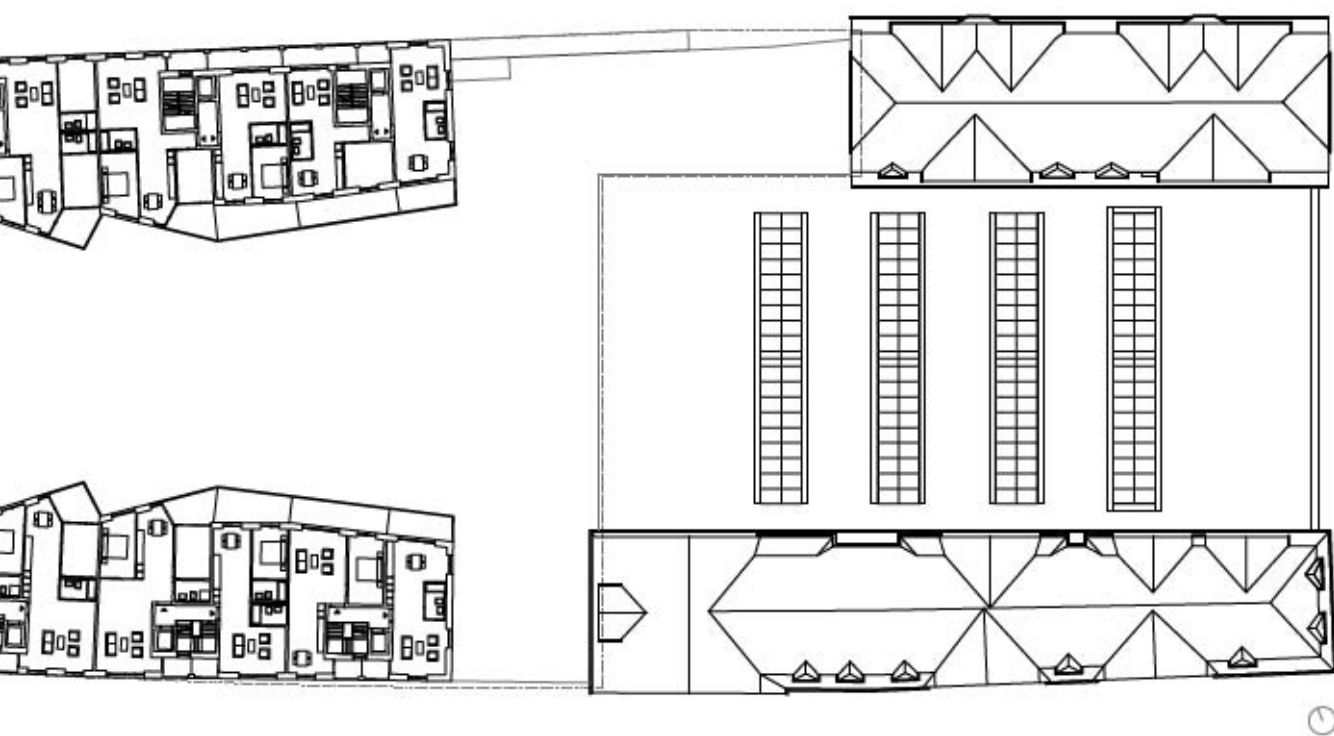




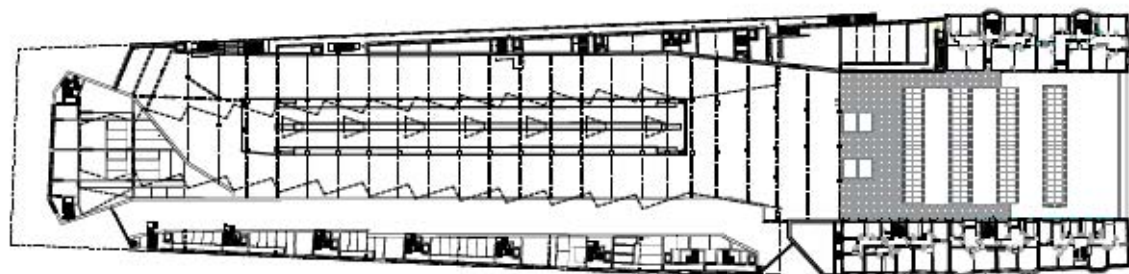
Grundriss Wohnen Regelgeschoss 1:600



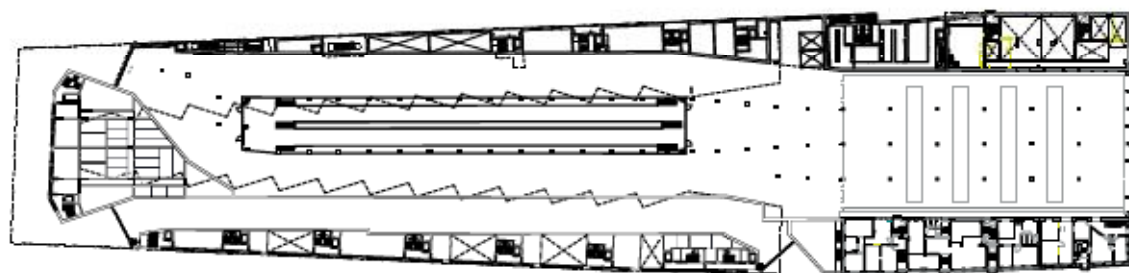
Ostfassade 1:600



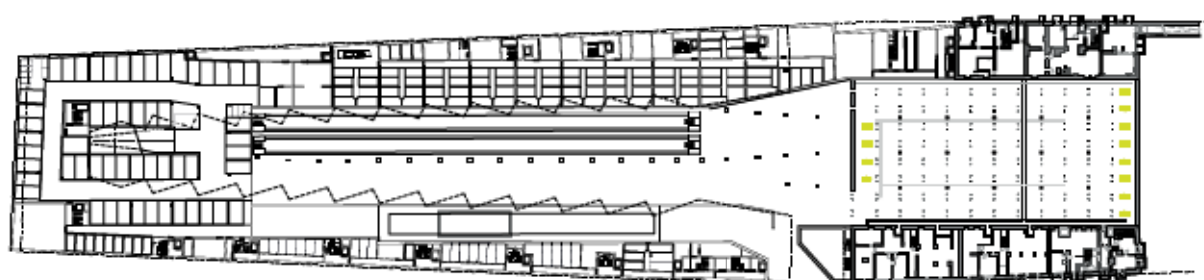
Querschnitt 1:600



Grundriss 2. Zwischengeschoss 1:1 500



Grundriss 1. Zwischengeschoss 1:1 500



Grundriss Untergeschoss 1:1 500





Konstruktionsschnitt 1:80





Architektur:

Schneider Studer Primas GmbH
Pfingstweidstrasse 6, 8005 Zürich
mit Caretta Weidmann Baumanagement AG
Marco De Carli
Langgrütstrasse 112, 8045 Zürich

Verantwortlich:

Franziska Schneider, Jens Studer,
Urs Primas

Mitarbeit:

Dominik Joho, Liliana Miguel,
Francisco Amado, Marina Peneva

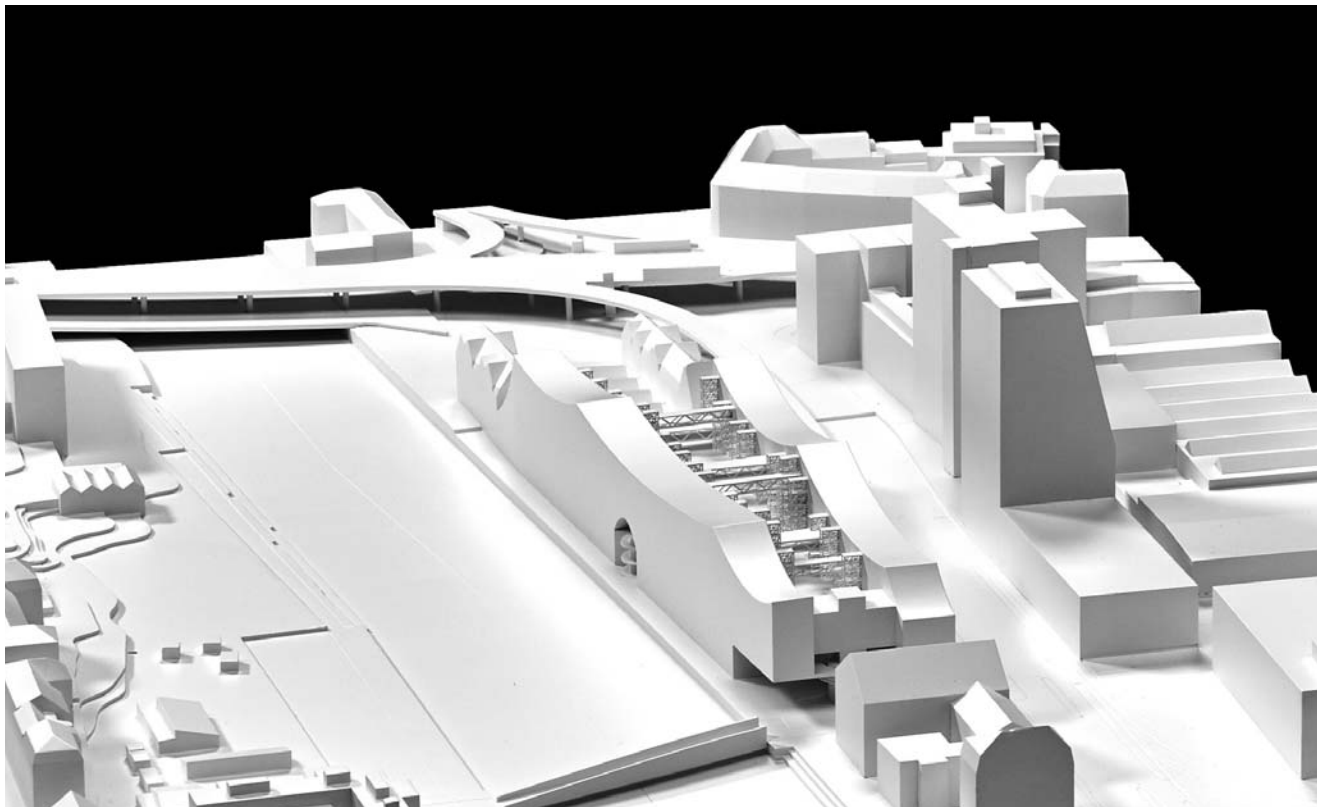
Zwei lange Gebäudetakte prägen beim Projekt «Rollercoaster» mit ihrer geschwungenen Dachform eine prägnante Grossform im heterogenen städtischen Kontext. Diese steht in einem Zusammenhang mit dem grossen Massstab des ehemaligen Industriequartiers und mit dessen prägenden Infrastrukturbauten. Die freie Dachform sucht jedoch gleichzeitig eine Verbindung zu den feinteilig gegliederten Wohnbauten des historischen Bestands. Es stellt sich die Frage, ob sie nicht mit dieser formalen Überhöhung die Grossform noch verstärkt und damit im Massstab zusätzlich vom Bestand distanziert.

Die beiden langen Gebäudetakte nehmen Bezug zur bestehenden Wohnsiedlung und schaffen einen sich nach Westen verjüngenden Innenhof. Dieser von fünf- bis siebengeschossigen Fassaden gefasste Aussenraum wird durch die seitlichen, seriell gereihten Laubentürme und Terrassenflächen der Wohnungen sowie durch die Verbindungsbrücken gegliedert. Das massive Gebäude prägt mit dem Sockel und einer repetitiven Lochfassade einen urbanen Charakter zur Strasse und zur Limmat. Mit dem gedeckten Vorbereich zum Ampèresteg und zwei zusätzlichen Eingängen an der Limmat und an der Hardturmstrasse verbindet es mit drei zeichenhaften Wendeltreppen den Stadtboden mit dem dadurch öffentlichen Hof. Dieser inszeniert in seiner Ausstattung mit üppig berankten, filigranen Laubentürmen und hängenden Gärten das «Unerwartete»; die Überraschung im infrastrukturell geprägten Umfeld.

Die am Hof anstossenden Wohnungen sind richtigerweise etwas höher angelegt, zudem schaffen Oblichter, welche die unterliegende Tramwelt inszenieren, eine Zonierung des Hofes.

Von den 194 Standardwohnungen weisen diejenigen gute Raumproportionen auf, die als Zweispänner organisiert und mit einer verhältnismässig geringen Gebäudetiefe zur Hardturmstrasse hin orientiert sind. Der Gebäudetakt an der Limmatseite schafft mit der grösseren Gebäudetiefe einen Dreispänner mit je einer Zwei-Zimmer-Wohnung, die nur zum Innenhof orientiert und damit in den unteren Geschossen bezüglich der Besonnung problematisch ist. In den angrenzenden Drei-Zimmer-Wohnungen entstehen teilweise zu schmale und zu tiefe Räume. Die Platzierung der Wohnräume der Satellitenwohnungen in den Verbindungsbrücken ist innovativ und räumlich attraktiv, aber zu prominent innerhalb der Wohnüberbauung. Es irritiert, dass die prägnante Dachform als räumliches Potenzial der obersten Wohnungen kaum thematisiert wird.

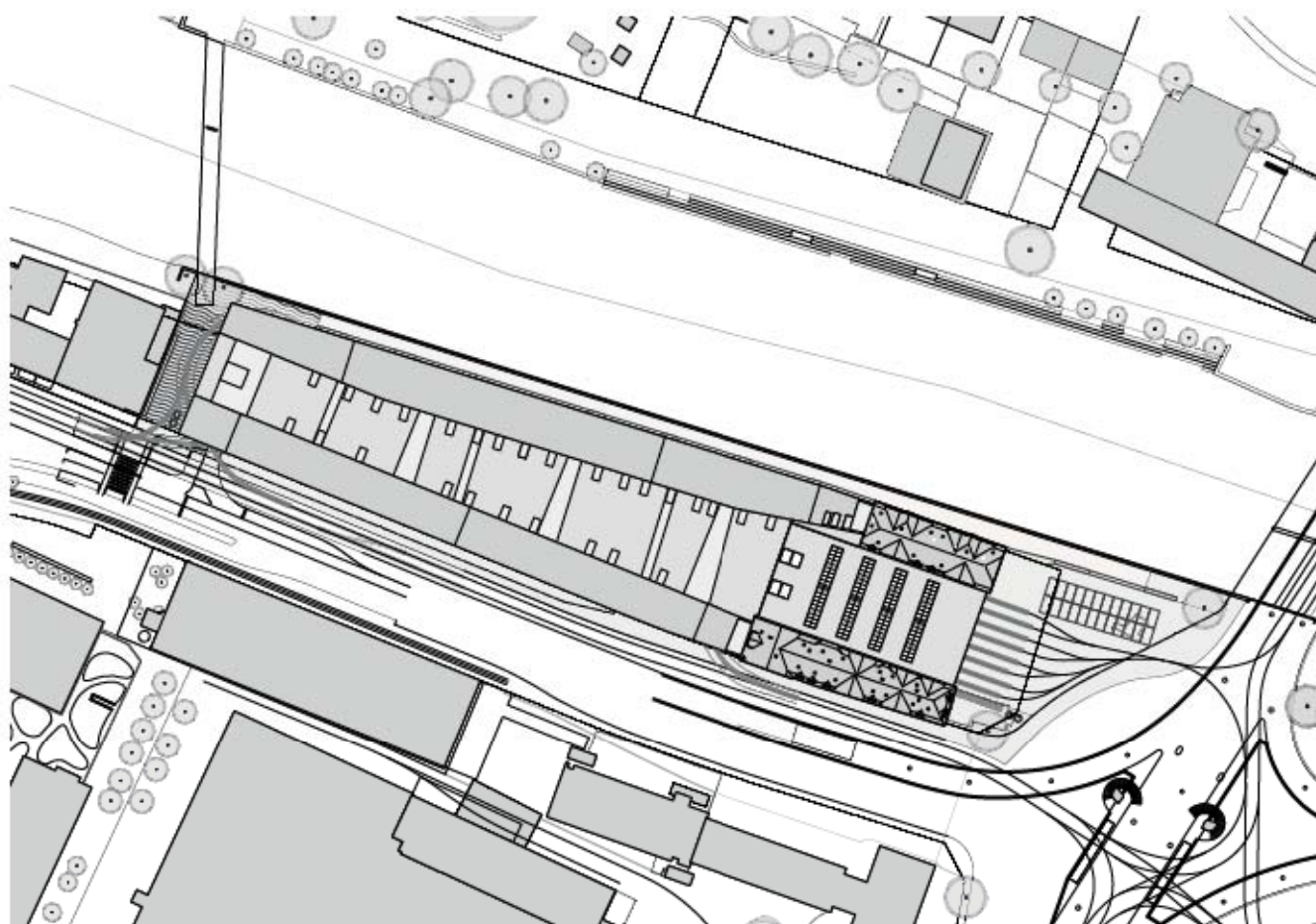




Situationsmodell 1:500

Die statische Funktion der Verbindungsbrücken als Druckstützen ist interessant, da so auf eine massive Abfangdecke über der Tramhalle verzichtet werden kann. Dies führt jedoch zu einem sehr komplexen Tragwerk mit vielen Betonwänden und hat erschwerende Auswirkungen auf den Bauablauf des Gleisbaus.

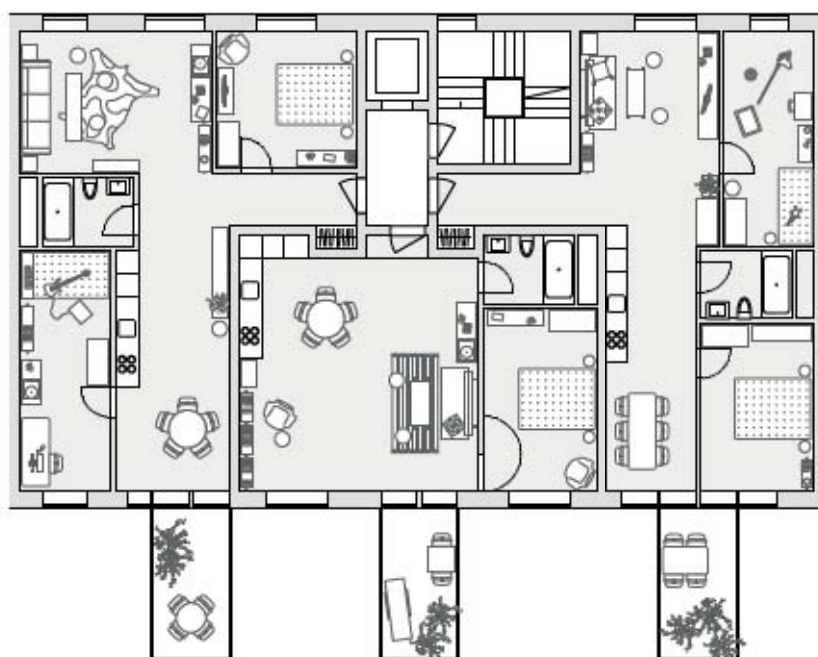
Das Projekt «Rollercoaster» schlägt eine städtebaulich überraschende Gebäudeform für das Depot Hard vor. Allerdings vermag diese weder im städtebaulichen Kontext noch beim räumlichen Potenzial für die Wohnungen zu überzeugen und erschöpft sich so in einer formalen Geste. Die vorgegebenen Werte im Bereich Bauökologie werden nicht erreicht. Die Mängel sind jedoch korrigierbar.



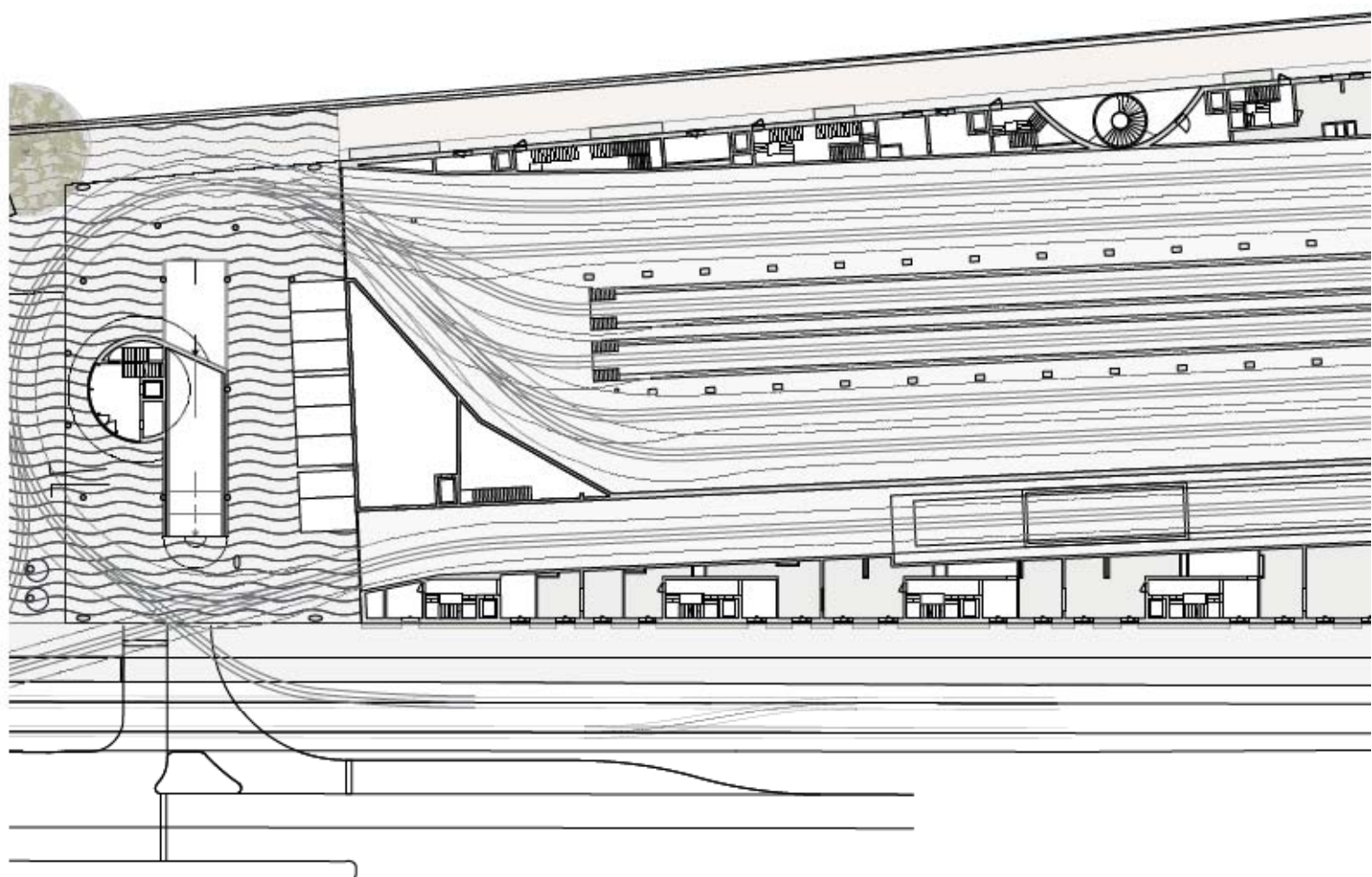
Situation 1:2 500



4- und 4.5-Zimmer-Wohnung 1:200



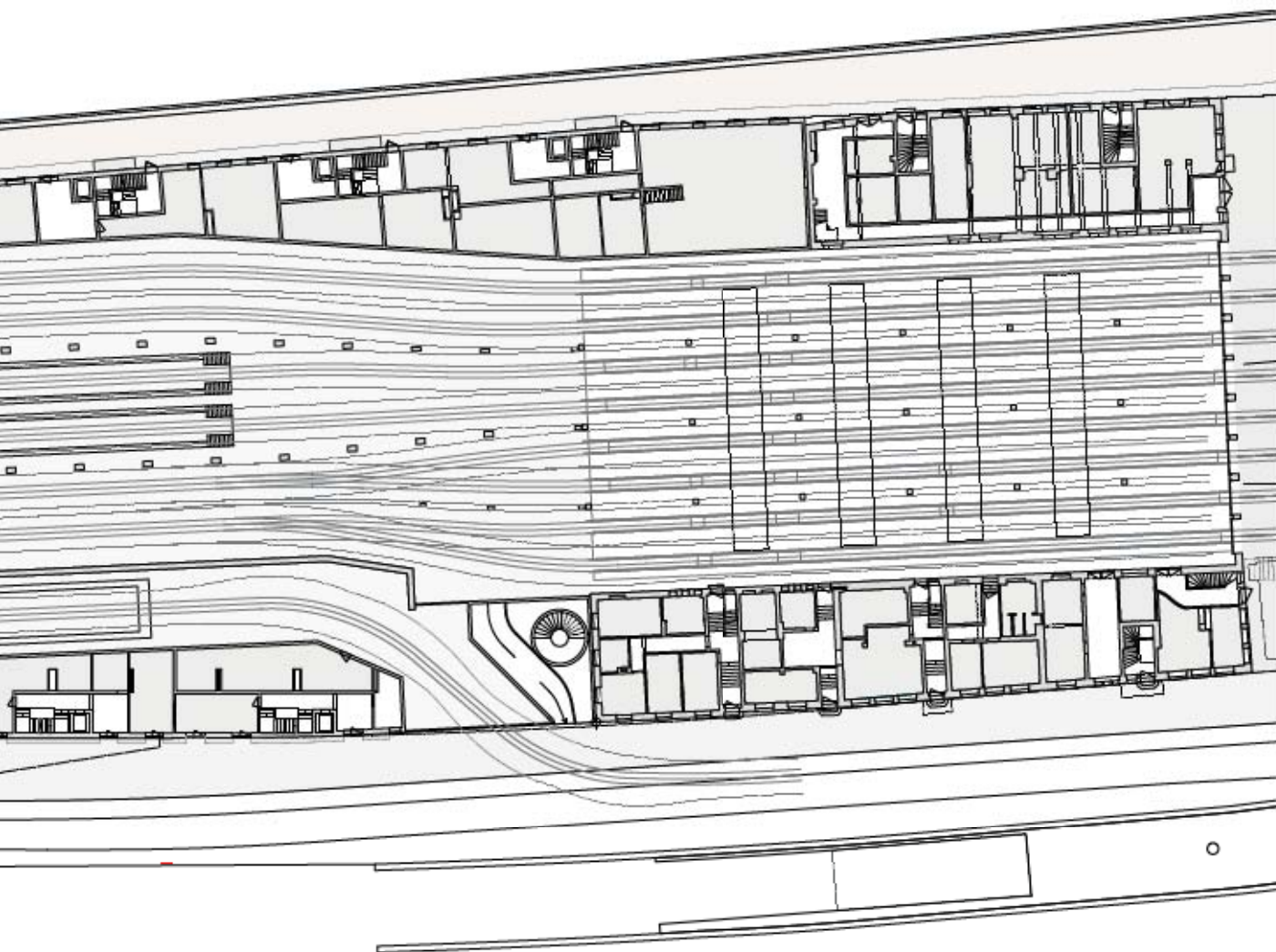
2.5-, 3- und 3.5-Zimmer-Wohnung 1:200

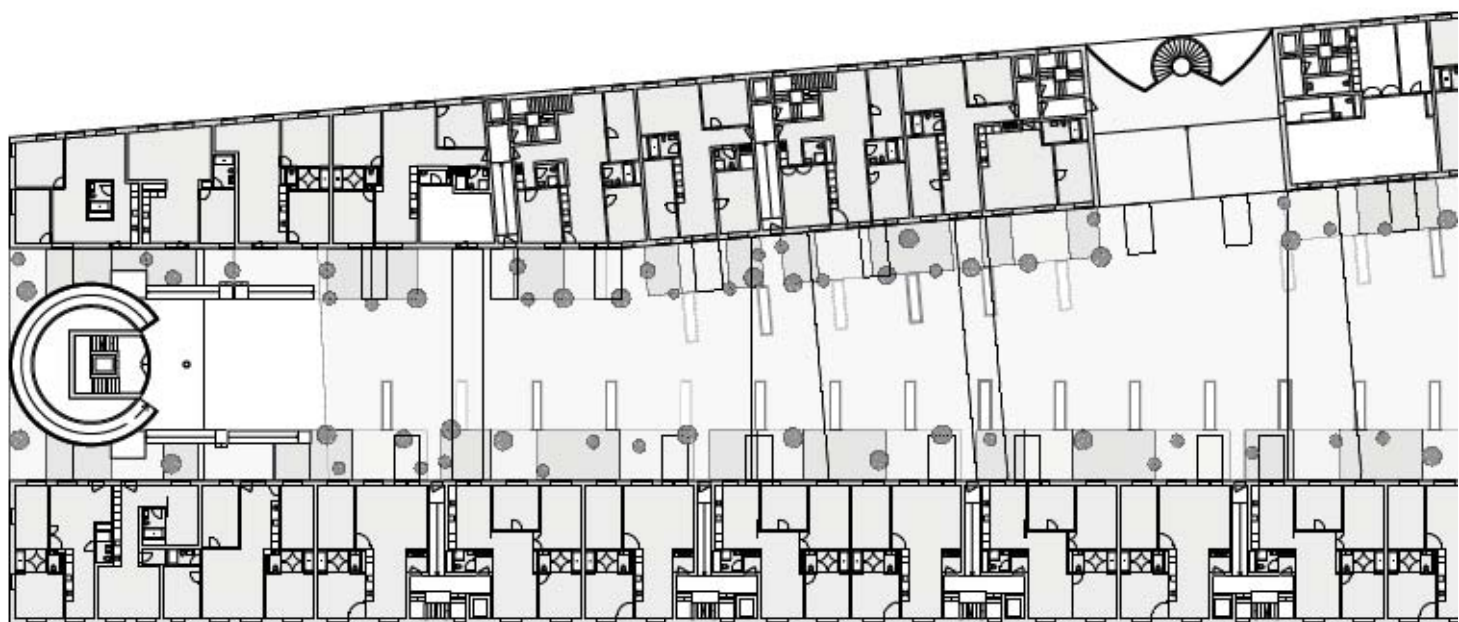


Grundriss Tramdepot 1:600



Südfassade 1:600





Grundriss Wohnen Niveau Platte 1:600

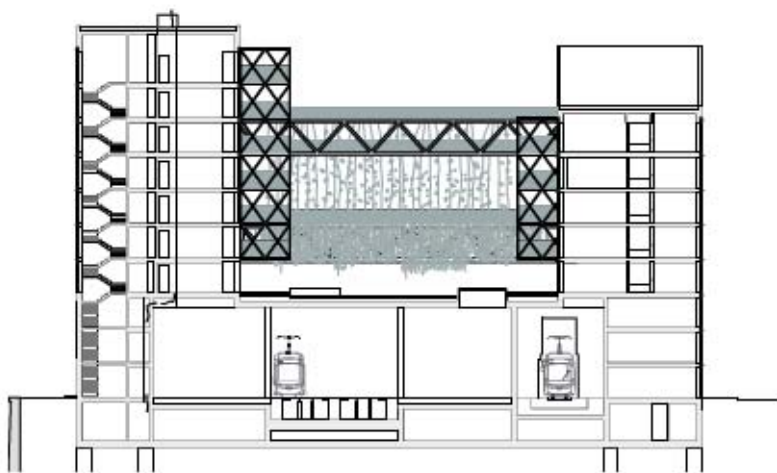


Längsschnitt 1:600

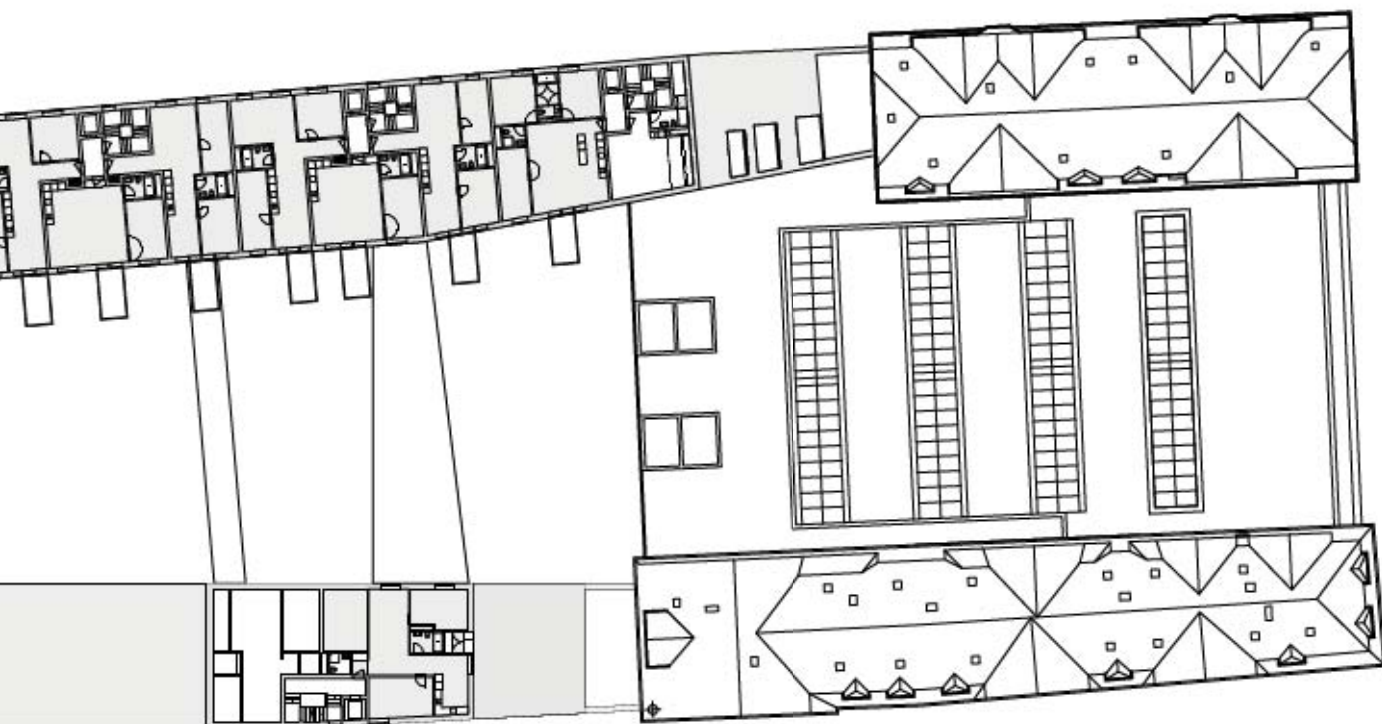


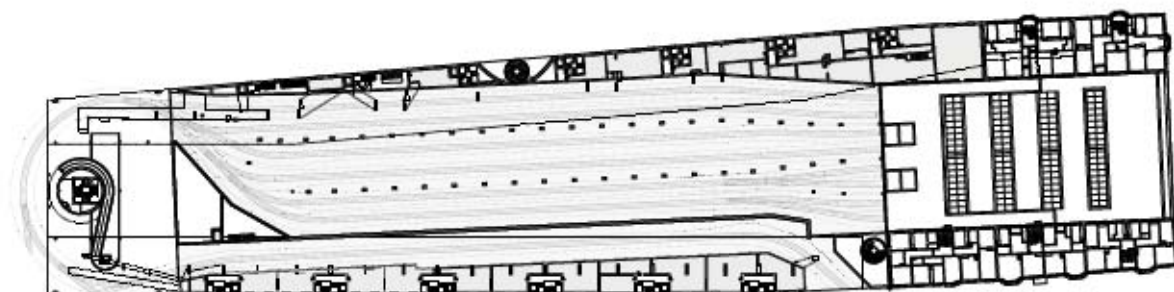


Grundriss Wohnen Regelgeschoss 1:600

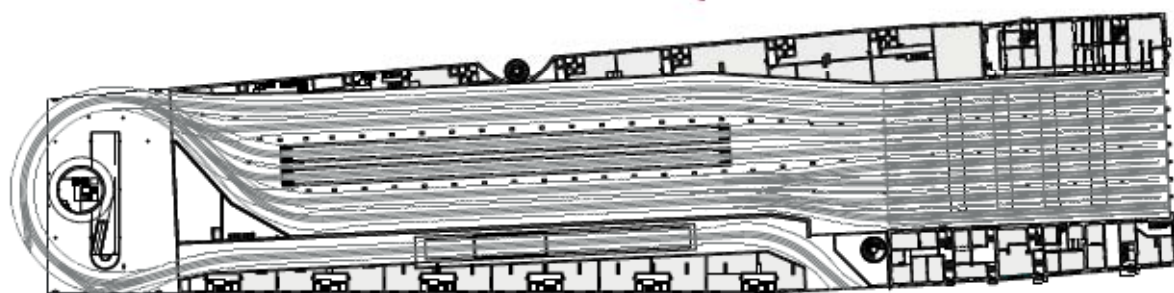


Querschnitt 1:600

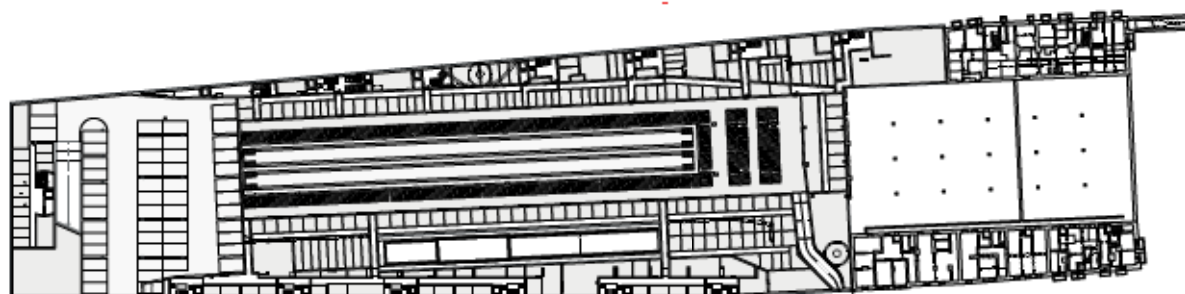




Grundriss 2. Zwischengeschoss 1:1 500

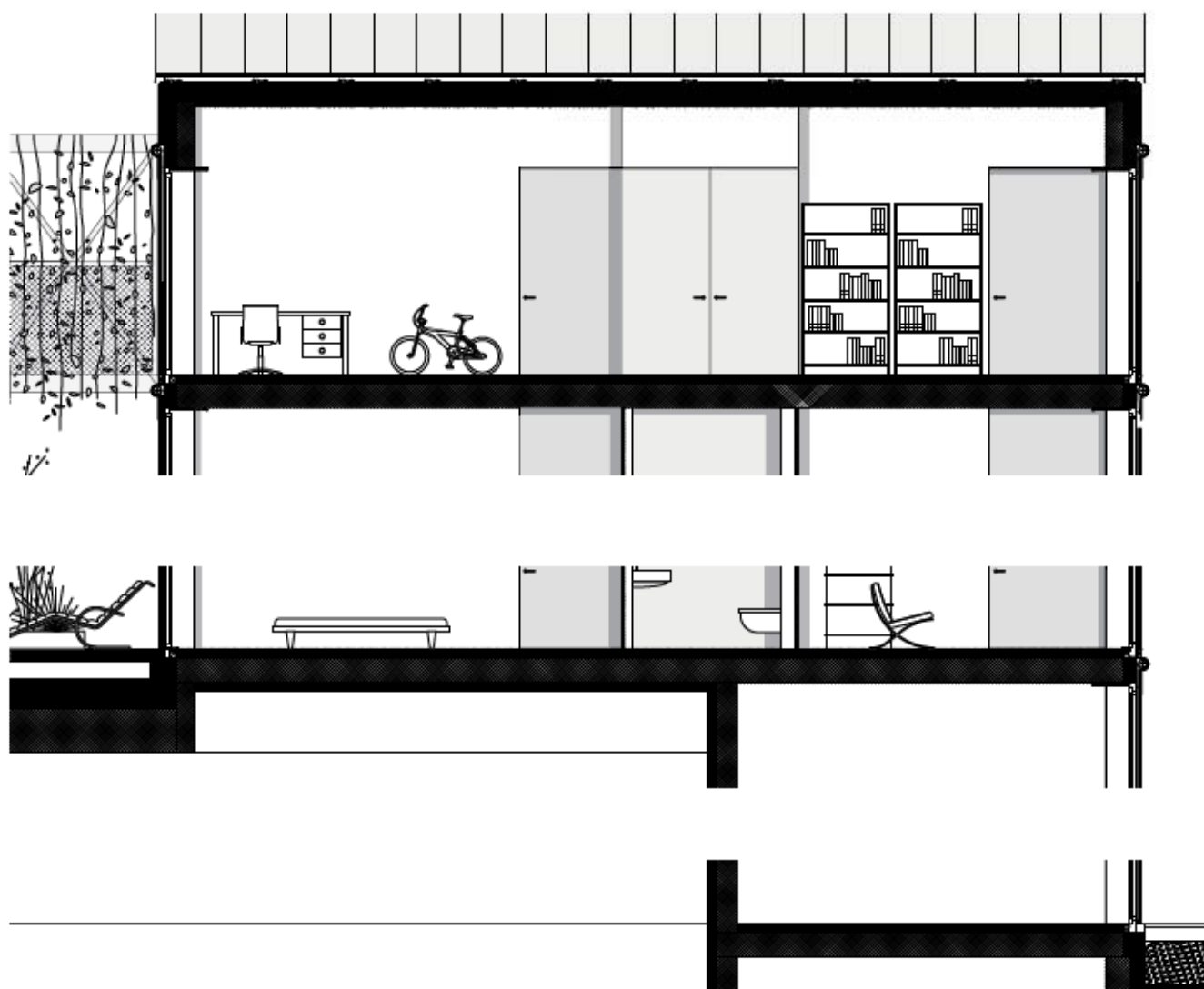


Grundriss 1. Zwischengeschoss 1:1 500



Grundriss Untergeschoss 1:1 500





Konstruktionsschnitt 1:80





