



NEUBAU

# Wache Nord mit Zentraler Einsatzlogistik Schutz & Rettung Zürich-Oerlikon

**Projektwettbewerb im selektiven Verfahren**  
Bericht des Preisgerichts



# INHALTSVERZEICHNIS

1	Einleitung . . . . .	3
2	Auftraggeberin, Wettbewerbsaufgabe und -ziele . . . . .	4
3	Raumprogramm . . . . .	8
4	Teilnehmende . . . . .	10
5	Preisgericht . . . . .	11
6	Vorprüfung . . . . .	12
7	Beurteilung . . . . .	13
8	Rangierung . . . . .	14
9	Schlussfolgerungen. . . . .	15
10	Empfehlungen . . . . .	17
11	Genehmigung. . . . .	18
12	Projektverfassende . . . . .	19
	Projekte . . . . .	23

**Herausgeberin**

Stadt Zürich  
Amt für Hochbauten  
Postfach, 8021 Zürich

Tel. 044 412 11 11  
[www.stadt-zuerich.ch/hochbau](http://www.stadt-zuerich.ch/hochbau)

Mai 2017

**Auflage**

350 Exemplare

**Inhalt / Redaktion**

Stefan Bernoulli  
Ursula Tschirren

**Layout**

Gabriella Cristaldi

**Modellfotografie**

Iris Stutz, Zürich

**Druck**

Print-Shop, Zürich

**Gestaltungskonzept**

blink design, Zürich

# 1 EINLEITUNG

Als grösste zivile Rettungsorganisation der Schweiz ist Schutz & Rettung Zürich (SRZ) in die Notfall- und Katastrophenorganisation von Stadt und Kanton Zürich sowie des Bundes integriert. Unter dem organisatorischen Dach von SRZ sind Feuerwehr (Berufs- und Milizfeuerwehr), Sanität (Rettungsdienst), Zivilschutz, Feuerpolizei, die Einsatzleitzentrale 144/118 und die Ausbildung bzw. Höhere Fachschule für Rettungsberufe vereint.

Im Notfall zählt jede Minute: Feuerwehr und Rettungsdienst müssen innert 10 Minuten ab Aufgebot am Notfallort eintreffen. Diese Vorgabe kann Schutz & Rettung Zürich (SRZ) bereits heute nicht mehr auf dem ganzen Stadtgebiet vollumfänglich erfüllen. Mit dem prognostizierten Wachstum der Stadtbevölkerung von heute rund 415 000 Personen auf über 490 000 Personen bis 2030 wird ein strategischer Standortausbau unumgänglich. Um die Notfallgrundversorgung auch in Zukunft in der ganzen Stadt sicherzustellen, hat SRZ daher die «Standortstrategie Schutz & Rettung» erarbeitet. Diese sieht vor, dass SRZ in zehn bis fünfzehn Jahren zusätzlich zu den bestehenden Wachen Süd, Zentrum (Neumühlequai) und Flughafen mit drei neuen dezentralen Wachen im Norden, Osten und Westen operiert. Alle Wachen sind mit Einheiten der Berufsfeuerwehr und des Rettungsdienstes besetzt, so dass gerettet, gelöscht und behandelt werden kann. Weiter ist eine Integration der Einheiten und des Materials der Milizfeuerwehr vorgesehen. Ausnahme ist die Wache Zentrum, wo aus Platzgründen weiterhin ausschliesslich der Rettungsdienst stationiert sein wird. Durch diese Konzentration kann bei einem praktisch gleichbleibenden Flächenanspruch die Anzahl der Standorte markant reduziert und zahlreiche dezentrale Kleindepots können aufgehoben werden.

Als wichtiger Baustein der Standortstrategie sollen unter einem Dach auf dem Areal Binzmühlestrasse 156 in unmittelbarer Nachbarschaft zum ewz-Unterwerk Oerlikon die neue Wache Nord und eine Zentrale Einsatzlogistik (ZEL) zur zentralen Versorgung aller Wachstandorte mit Material und Logistikdienstleistungen realisiert werden. Darin enthalten sind das Materiallager für Einsatz und Betrieb sowie die Werkstätten für Fahrzeuge und Material der Einsatzformationen. Damit werden logistische Flächen zusammengelegt, Synergien im technischen Bereich ermöglicht und Arbeitsabläufe optimiert.

Beim Neubau wird der Minergie-P-Standard angestrebt. Die Wache Nord mit Zentraler Einsatzlogistik von Schutz & Rettung Zürich soll 2025 in Betrieb genommen werden. Der Termin für die allfällige Erweiterung mit Büroflächen steht noch nicht fest.



## 2 AUFTRAGGEBERIN, WETTBEWERBSAUFGABE UND -ZIELE

Die Stadt Zürich, vertreten durch Immobilien Stadt Zürich (IMMO), beauftragte das Amt für Hochbauten (AHB) einen anonymen, einstufigen Projektwettbewerb im selektiven Verfahren durchzuführen, um Projektvorschläge für den Neubau der Wache Nord mit Zentraler Einsatzlogistik (ZEL) von Schutz & Rettung Zürich (SRZ) in Zürich-Oerlikon zu erhalten. Der Wettbewerb unterstand der Interkantonalen Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen (IVöB) und der Submissionsverordnung (SVO) des Kantons Zürich. Subsidiär dazu galt die Ordnung für Architektur- und Ingenieurwettbewerbe SIA 142 (Ausgabe 2009). Das Wettbewerbsprogramm wurde von der Kommission für Wettbewerbe und Studienaufträge des SIA als konform zu dieser Ordnung unter dem Vorbehalt der Bestimmung «Festlegung von Vertragsbedingungen» genehmigt.

### **Wettbewerbsperimeter und städtebauliche Einordnung**

Der Wettbewerbsperimeter liegt im Entwicklungsgebiet Neu-Oerlikon und umfasst die rund 8495 m<sup>2</sup> grosse Parzelle Kataster-Nr. OE6179. Sie ist heute im Besitz von ewz, Elektrizitätswerk der Stadt Zürich. Das Grundstück liegt zwischen der Eduard-Imhof-Strasse und der Binzmühlestrasse auf dem Baufeld A6 der Sonderbauvorschriften für Zürich Nord. Die Parzelle steht zwischen einer Reihe von industriellen Betrieben mit der ABB (Toro3: Produktionsgebäude und Toro4: Laborgebäude High Voltage Products) im Osten und NCERD (Headquarters und Produktion der Freitag lab. AG) im Westen. Auf der nördlichen Teilfläche des Grundstücks OE6179, an der Eduard-Imhof-Strasse, steht das kürzlich erstellte ewz-Unterwerk Oerlikon. Die ehemals oberirdische Freianlage wurde durch ein Unterwerk mit drei unterirdischen Geschossen ersetzt; oberirdisch tritt es als zweigeschossiger Netzstützpunkt in Erscheinung. Nach Ablauf der Übergangszeit von rund vier Jahren kann die bestehende Freiluftschaltanlage rückgebaut werden. Dadurch wird ab 2020 der südliche Arealteil für andere Nutzungen frei. Der Arealteil ist abparzelliert worden. Die über dem Unterwerk nicht ausgeschöpfte Ausnutzung kann auf die restliche Teilfläche der Parzelle übertragen werden.

### **Städtebauliche Anforderungen**

In seiner Massstäblichkeit, Ausdehnung und Höhenentwicklung war die neue Wache Nord angemessen in die Körnigkeit der allseitig anschliessenden grossvolumigen Nutzungen einzureihen. Eine stadträumlich einheitliche und ruhige Strassenflucht war anzustreben: Auf die Gebäudeflucht des NCERD war Bezug zu nehmen – in entsprechender Abwägung mit den Erfordernissen aus dem Raumprogramm. Trotz der vorherrschend industriellen Prägung der Umgebung hatte der Neubau besonders strassenseitig einen qualitätsvollen und identitätsstiftenden Beitrag zum übergeordneten Strassenraum zu leisten. Die benötigten industriellen Aussenflächen inklusive der Zufahrten waren gesamtheitlich sorgfältig in die Umgebung zu integrieren. Die Anforderungen aus den geltenden Sonderbauvorschriften Neu-Oerlikon waren

zu berücksichtigen, insbesondere war auf eine «gute Gesamtwirkung» nach Art. 19 zu achten.

### **Wettbewerbsaufgabe**

Die bestehenden Wachen der Berufsfeuerwehr und des Rettungsdienstes, die Depots- und Lagergebäude der Milizfeuerwehr und vom Zivilschutz sowie die Lager und Werkstätten der Abteilungen Fahrzeuge und Material verteilen sich heute auf zahlreiche Standorte, die über das gesamte Stadtgebiet verteilt sind. Die Disposition der zur Verfügung stehenden Einsatz- und Betriebsmittel sowie die logistische Versorgung aller dezentralen Standorte werden dadurch erschwert. Bei einem Teil der heutigen Standorte (Paul-Clairmont-Strasse 8, Leutschenbachstrasse 62 und 70, Wattstrasse 6) ist die weitere Nutzung ungesichert. Sie müssen mittelfristig aufgegeben werden. Diese Flächen werden mit der Realisierung der Wache Nord mit der Zentralen Einsatzlogistik (ZEL) zusammengeführt bzw. kompensiert.

Wie alle Wachen von SRZ muss auch die Wache Nord die Anforderungen an einen einsatzorientierten 24-Stunden-Betrieb von Feuerwehr und Rettungsdienst erfüllen. Nebst der Gestaltung von zeitgemässen und den gesetzlichen Anforderungen entsprechenden Arbeitsräumen für die Belegschaft ist es das Ziel, Flächen, die der zentralen Logistik dienen, zusammenzulegen, Synergien im technischen Bereich nutzbar zu machen sowie Arbeitsabläufe zu optimieren. Die Gewährleistung einer optimalen Versorgung ermöglicht eine ökonomische und ökologische Bewirtschaftung der zentralen Logistik von heutigen und zukünftigen Wachen.

Das Raumprogramm umfasst im Wesentlichen folgende Punkte:

- Büroflächen im Bereich der Logistik (Ausrüstungsmaterial und Fahrzeugunterhalt)
- Gemeinschaftszonen wie allgemeine Sanitär-, Aufenthalts- und Besprechungsräume
- Flächen für die Einsatzdienste wie z. B. Fahrzeugeinstellplätze für die Einsatzfahrzeuge der Berufs- und Milizfeuerwehr und des Rettungsdienstes, Garderoben und Sanitärräume, Ruhe- und Schlafräume, Lagerräume usw.
- Lager- und Kommissionierungsflächen für den Logistikbetrieb
- Werkstattflächen, die dem Fahrzeugunterhalt und -ausbau dienen
- Infrastrukturräume, welche die Funktion des Gebäudes sicherstellen
- Fahrzeugabstellflächen im Aussenraum
- Tankstelle für den internen Betrieb
- Allfällige Erweiterung mit Büroflächen bis zur maximalen Ausnutzung

### **Zielerstellungskosten**

Die mutmasslichen Erstellungskosten der Wache Nord mit ZEL belaufen sich auf 60 Millionen Franken (BKP 1-9, inkl. 8% MWST, exkl. Kreditreserven).

In den Kosten nicht enthalten sind Landwert/Landerwerb, Demontagen Elektrizitätswerk, Altlastensanierung, die Lichtsignalanlage Binzmühlestrasse und die Büroflächen der allfälligen Erweiterung (2. Etappe).

Unter Berücksichtigung des Landwerts, der Altlastensanierung, der Erstellung der Lichtsignalanlage Binzmühlestrasse und der Kreditreserven ist ein Objektkredit von 84 Millionen Franken zu erwarten.

### **Wettbewerbsziele**

Im vorliegenden Wettbewerb wurden – im Sinne eines umfassenden Nachhaltigkeitsgedankens – Projekte mit den folgenden Eigenschaften gesucht:

#### **Gesellschaft**

Gesellschaftlich vorbildliche Projekte,

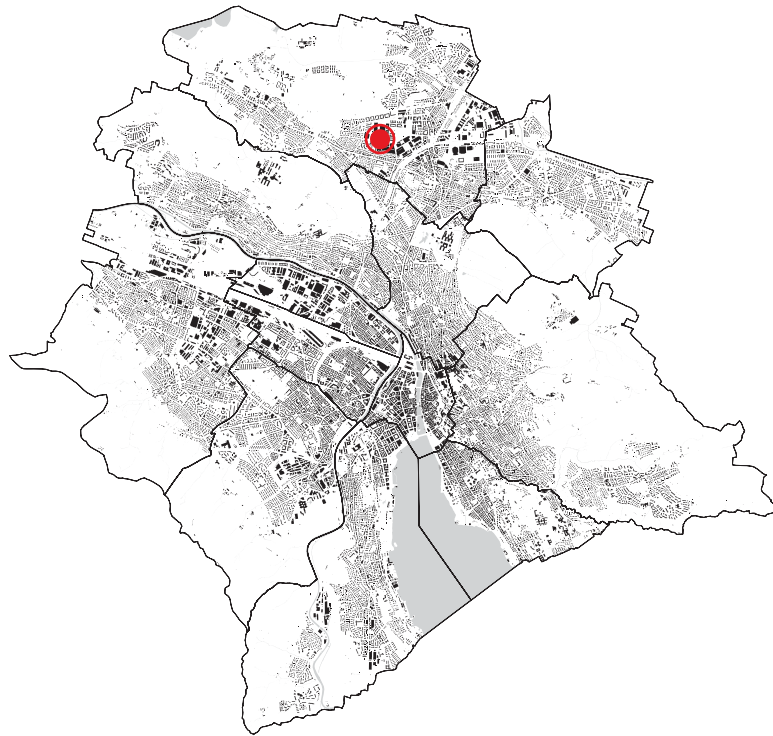
- die bestmöglich auf die bestehende Stadtstruktur reagieren und dank einer hohen architektonischen Qualität einen Mehrwert für das Quartier sowie dessen Bewohnerinnen und Bewohner leisten.
- die Fassaden und eine Materialisierung aufweisen, die der städtebaulichen Präsenz an der Binzmühlestrasse gerecht werden und identitätsstiftend wirken.
- die mit einer hohen Funktionalität und der bestmöglichen Unterstützung der einsatzorientierten Anforderungen zur Auftragserfüllung von Schutz & Rettung und damit zur Notfallgrundversorgung der Bevölkerung beitragen.
- die in ihren Konzepten, Grundrissen und Schnitten das vorgeschriebene Raumprogramm und die formulierten Anforderungen bestmöglich umsetzen, einen hohen Gebrauchswert aufweisen und allen Menschen eine hindernisfreie und sichere Nutzung ermöglichen.

#### **Wirtschaft**

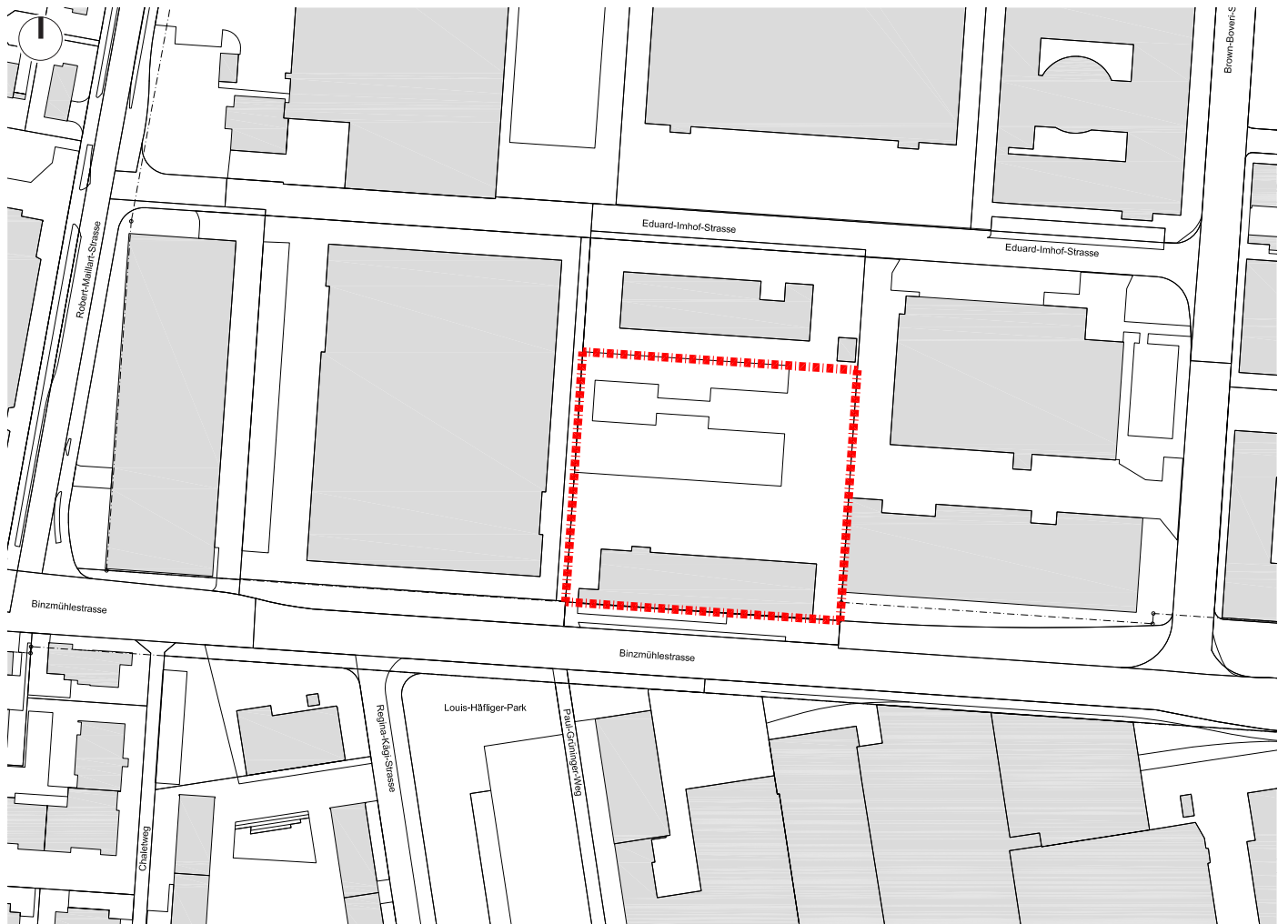
Wirtschaftlich vorbildliche Projekte, die niedrige Erstellungskosten sowie einen kostengünstigen Betrieb und Unterhalt erwarten lassen.

#### **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 1:2000

### 3 RAUMPROGRAMM

Mit dem Neubau der Wache Nord und der Zentralen Einsatzlogistik (ZEL) von Schutz & Rettung Zürich sollen die Ausrückzeit und Hilfsfrist massgeblich verbessert und der Raumbedarf durch die wegfallenden Standorte kompensiert werden. Zudem werden betriebsrelevante Leistungen im Bereich Logistik, Lagerung und Reparaturen inkl. Werkstätten künftig zusammengeführt. Dies bündelt Know-how und verbessert Arbeitsabläufe. Die Logistikkette wird substanziell effizienter und die Einsatzmittel können für den Ereignisfall effektiver disponiert werden. Zur Versorgung aller Wachen und der Einsatzstellen mit Einsatzmaterial (Nachschub, spezielle Einsatzmittel), Betriebsstoffen, Medikamenten, medizinischem Sauerstoff sowie zur Ausrüstung von Mitarbeitenden und Milizangehörigen mit Dienst- und Einsatzbekleidungen müssen die erforderlichen Lager-, Umschlags- und Produktionsflächen eingerichtet werden.

#### **Logistik-Zentrum**

rund 4000 m<sup>2</sup>

Das Logistik-Zentrum muss die zentrale Versorgung der städtischen Wachen mit den für Rettungs- und Feuerwehreinsätze notwendigen Materialien und gewarteten Maschinen gewährleisten. Dieser Teilbereich umfasst im Wesentlichen Flächen für: Waren- und Textillagerung, Warenumschlag, Kommissionierung (Warenzusammenstellung), Schneiderei, Werkstätten für die Instandhaltung und Reparatur von Material, technischen Geräten und Maschinen, Büronutzung, Garderoben/WC-Anlagen. Um einen reibungslosen Ablauf zu gewährleisten, waren v.a. die Räume für Lager und Warenumschlag im EG anzuordnen.

#### **Einsatz**

rund 1500 m<sup>2</sup>

Der Teilbereich Einsatz umfasst u.a. Räumlichkeiten für die Retablierung (Bereitstellen von eingesetztem Material, eingesetzten Ausrüstungsgegenständen sowie von Einsatzfahrzeugen nach einem Einsatz zur Wiedererlangung der materiellen und funktionellen Einsatzbereitschaft im Hinblick auf den nächsten Einsatz), Lagerflächen Einsatzmaterial, Warenumschlag, Büronutzung sowie einen grossen Anteil an Garderoben mit WC/Duschen.

#### **Gedeckter Bereich, «Innenhof»**

Grösse: projektabhängig

Der gedeckte Bereich (im Betriebskonzept auch als Innenhof beschrieben) wird als Multifunktionsfläche von der Wache Nord und der ZEL gemeinsam genutzt für Ausbildung, Übungsfläche, Retablierung, Rangieren und Warenumschlag. Eine Kombination mit den Fahrzeugabstell- und Erschliessungsflächen der Fahrzeughalle war auch denkbar.

#### **Büros, Infrastruktur, Fahrzeugwerkstätten, Technik**

rund 1600 m<sup>2</sup>

Die Büroflächen bilden den kleinsten Teil des Raumprogramms mit 170 m<sup>2</sup>. Sie sollten im Obergeschoss angeordnet werden. Für Infrastruktur und Technik (u.a. WC-Anlagen, Räume für den Hausdienst, Entsorgung, Technik-

räume) waren rund 735 m<sup>2</sup> einzuplanen. Bei den Fahrzeugwerkstätten für Reparatur, Unterhalt und Reinigung betrug der Platzbedarf rund 1215 m<sup>2</sup>.

### **Abstellflächen, Tankstelle**

Im knapp bemessenen Aussenraum waren neben der zu erstellenden Freifläche und der Erschliessungsfläche u.a. Parkplätze für Besucher (Personenwagen + ein LKW) und Standflächen für LKWs inkl. einem Platz für Sattelschlepper bei der Anlieferung vorzusehen. Die Tankstelle war so anzuordnen, dass der Rangierbetrieb im Aussenraum nicht behindert wird. Bei zu knappen Platzverhältnissen im Aussenraum konnten die geforderten Parkplätze für Mitarbeiter, Einsatzfahrzeuge und Abstellflächen im UG (Einstellhalle) geplant werden. Die Zu- und Wegfahrt des Grundstücks musste rückwärtig neben dem ewz-Unterwerk über die Eduard-Imhof-Strasse organisiert werden (Ausnahme: Einsatzausfahrten direkt auf die Binzmühlestrasse). Auch die Anordnung von Besucher-Parkplätzen an der Binzmühlestrasse war nicht zulässig.

### **Einstellhalle**

rund 2000 m<sup>2</sup>

Für die Fahrzeuge der Logistik, Einsatzfahrzeuge, Fahrzeuge der Miliz und Abstellflächen war eine Einstellhalle zu planen. 8 Containerstellplätze mit ausreichender Manövrierfläche (400 m<sup>2</sup> + 350 m<sup>2</sup>) konnten in der Einstellhalle oder bei genügend Platz im EG platziert werden.

### **2. Etappe - Büroflächen**

rund 1750 m<sup>2</sup>

In einer allfälligen 2. Etappe soll die Wache Nord mit Büroflächen erweitert werden können. Diese Büroflächen waren in einem konzentrierten Volumen an ein bis zwei Stellen des Gebäudes anzubieten. Die Erweiterungsflächen waren so zu planen, dass sie als funktionale Erweiterung des 24h-Betriebs von SRZ funktionieren können und in möglichst direkter Verbindung zur Fahrzeughalle stehen (z.B. Verbindung mit Rutschstangen). Die Flächen müssen flexibel unterteilbar sein und später beim Mieterausbau verschiedene Bürokonzepte zulassen. Die Erweiterung war im Modell darzustellen.

## 4 TEILNEHMENDE

Das Preisgericht trat am 20. September 2016 zur Genehmigung des Wettbewerbsprogramms und zur Präqualifikation zusammen. Insgesamt reichten 61 Teams bestehend aus Fachleuten der Bereiche Architektur und Bauingenieurwesen rechtzeitig eine vollständige Bewerbung um die Teilnahme am Projektwettbewerb ein. Bei den vorgeschriebenen Teammitgliedern aus den Fachbereichen Architektur und Bauingenieurwesen waren Mehrfachbewerbungen und -selektionen nicht zulässig. Bei allen anderen Fachbereichen waren Mehrfachnennungen dagegen möglich.

Sämtliche Bewerbungen wurden auf die in den Ausschreibungsunterlagen aufgeführten Kriterien hin geprüft. In mehreren Rundgängen wurden die folgenden zehn Teams (vgl. detaillierte Teamzusammensetzung unter «Projektverfassende», ab S. 19) für die Teilnahme am Projektwettbewerb ausgewählt:

- Architektur: Enzmann Fischer Partner AG, Zürich  
Baumanagement: ffbk Architekten AG, Zürich /  
Bauingenieurwesen: Schnetzer Puskas Ingenieure AG, Zürich
- Architektur und Bauingenieurwesen: Penzel Valier AG, Zürich
- Architektur: Edelaar Mosayebi Inderbitzin Architekten AG, Zürich /  
Bauingenieurwesen: APT Ingenieure GmbH, Zürich
- Architektur: Staufer & Hasler Architekten AG, Frauenfeld /  
Bauingenieurwesen: ACS-Partner AG, Zürich
- Architektur: steigerconcept ag, Zürich  
Bauingenieurwesen: wlw Bauingenieure AG, Zürich
- Architektur: Dürig AG, Zürich /  
Bauingenieurwesen: MWV Bauingenieure AG, Baden
- Architektur: ARGE Miebach Oberholzer Architekten GmbH  
Gunz & Künzle Architekten GmbH, Zürich  
Baumanagement: Ghisleni Partner AG, Zürich /  
Bauingenieurwesen: WAM Planer und Ingenieure AG, Bern
- Architektur: Graser Architekten AG, Zürich  
Baumanagement: PBM Planungs- und Baumanagement AG, Zürich /  
Bauingenieurwesen: Ferrari Gartmann AG, Chur
- Architektur: Annette Gigon / Mike Guyer Architekten AG, Zürich /  
Bauingenieurwesen: Conzett Bronzini Partner AG, Chur
- Architektur: ARGE Wagner Vanzella Architekten, Zürich  
Ressegatti Thalmann Architektinnen, Zürich  
Baumanagement: GMS Partner AG, Zürich /  
Bauingenieurwesen: Fürst Laffranchi Bauingenieure GmbH, Aarwangen

## 5 PREISGERICHT

### **Sachpreisrichterinnen und Sachpreisrichter**

- Hanspeter Fehr, Direktor Schutz & Rettung Zürich
- Thomas Heil, Schutz & Rettung Zürich
- Daniel Riedmann, Immobilien Stadt Zürich
- Patricia Egloff, Immobilien Stadt Zürich
- Alexandra Nötzli, Quartiervertreterin Oerlikon

### **Fachpreisrichterinnen und Fachpreisrichter**

- Jeremy Hoskyn, Architekt, Amt für Hochbauten (Vorsitz)
- Britta Brauer, Architektin, Amt für Städtebau
- Christian Hönger, Architekt, Zürich
- Daniel Meyer, Bauingenieur, Zürich
- Silva Ruoss, Architektin, Zürich
- Andreas Sonderegger, Architekt, Zürich

### **Wettbewerbsorganisation, Kommunikation und Sekretariat**

- Stefan Bernoulli, Projektentwicklung, Amt für Hochbauten
- Ursula Tschirren, Kommunikation, Amt für Hochbauten
- Britta Walti, Assistentin, Amt für Hochbauten



## 6 VORPRÜFUNG

Die 10 eingereichten Projekte (Pläne am 16. Februar 2017, Modelle am 2. März 2017) wurden nach den Grundsätzen der SIA-Ordnung für Architektur- und Ingenieurwettbewerbe 142 (Ausgabe 2009) basierend auf den Anforderungen des Wettbewerbsprogramms und der Fragenbeantwortung auf folgende Punkte hin geprüft:

### Teil 1:

Für die Zulassung zur Beurteilung:

Termingerechtigkeit und Vollständigkeit der eingereichten Unterlagen

Antrag der Vorprüfung: Die Zulassung aller Projekte zur Beurteilung.

Für die Zulassung zur Preiserteilung:

- Projektierungsperimeter/Baurecht
- Raumprogramm
- Betrieb
- Tragwerk
- Projektökonomie / Kostenvergleich
- Ökologische Nachhaltigkeit

Im Teil 1 des Vorprüfungsberichts wurden die Mengenangaben der Wettbewerbskalkulation überprüft und verifiziert. Die Berichte sämtlicher Experten sind in den Vorprüfungsbericht Teil 1 eingeflossen.

Antrag der Vorprüfung: Die Zulassung aller Projekte zur Preiserteilung trotz kleinerer Verstösse.

### Teil 2:

Die fünf Projekte der engeren Wahl wurden auf folgende Kriterien hin geprüft:

- Raumprogramm
- Betrieb
- Tragwerk
- Erschliessung / Verkehr / Schleppkurven
- Brandschutz
- Aussenraum
- Gebäudetechnik
- Projektökonomie
- Ökologische Nachhaltigkeit

Die Projektvorschläge wurden vertieft auf die Kriterien des 2. Teils der Vorprüfung hin überprüft. Die Berichte sämtlicher Experten sind in den Vorprüfungsbericht Teil 2 eingeflossen.

## 7 BEURTEILUNG

Das Preisgericht trat am 14. und 28. März 2017 zur Beurteilung der Wettbewerbseingaben zusammen. Nach einer freien Besichtigung aller Projekte nahm das Preisgericht am ersten Jurierungstag vom Ergebnis der Vorprüfung (Teil 1) Kenntnis. Das Preisgericht beschloss, dem Antrag der Vorprüfung stattzugeben und alle zehn Projekte zur Beurteilung und Preiserteilung zuzulassen. Nachdem sich das Preisgericht – in Gruppen eingeteilt – eingelese hatte, wurden sämtliche Projekte in einer ersten wertungsfreien Vorstellungsrunde im Plenum präsentiert. Anschliessend wurde das Wettbewerbsareal besichtigt. Schliesslich wurden die zehn Projekte im Preisgericht neu verteilt und nach den folgenden im Wettbewerbsprogramm aufgeführten Kriterien (Reihenfolge enthält keine Wertung) diskutiert und beurteilt:

### Gesellschaft

- Städtebau, Architektur, Aussenraum
- Funktionalität im Hinblick auf die Auftragserfüllung von SRZ (Einsatzorientierung und logistische Dienstleistungsorientierung), Gebrauchswert, Einhaltung des Raumprogramms, Hindernisfreiheit

### Wirtschaft

- Erstellungskosten
- Betriebs- und Unterhaltskosten

### Umwelt

- Energiebilanz
- Bauökologie

Das Preisgericht nahm basierend auf diesen Beurteilungskriterien am ersten Jurierungstag eine Gesamtwertung vor. In zwei Wertungsrundgängen wurden die folgenden Projekte ausgeschieden:

1. Wertungsrundgang: Projekte Nr. 4 «NUKLEUS», Nr. 5 «SPHINX»
2. Wertungsrundgang: Projekte Nr. 2 «ZÜRI LÖSCHT», Nr. 6 «GESTAPELT-GEFÜGT», Nr. 10 «T-BONE»

Nach einem abschliessenden Kontrollrundgang verblieben die Projekte Nr. 1 «REGAL», Nr. 3 «MAZINGA», Nr. 7 «FLORIAN», Nr. 8 «GARDE DU NORD» und Nr. 9 «LICHTSIRENEN» in der engeren Wahl. Alle 10 Projekte wurden den Fachpreisrichterinnen und -richtern zum Verfassen eines schriftlichen Projektbeschriebs zugeteilt.

Nach der Präsentation der Ergebnisse der vertieften Vorprüfung (Teil 2) zu Beginn des zweiten Jurierungstags hat das Preisgericht in einer eingehenden Beratung der Projektbeschriebe, einer intensiven Diskussion der Projekte der engeren Wahl sowie einem letzten Kontrollrundgang entschieden, die Projekte Nr. 1 «REGAL» und Nr. 7 «FLORIAN» in einem 3. Wertungsrundgang auszuschneiden. Dem Rückkommensantrag, das Projekt Nr. 2 «ZÜRI LÖSCHT» mit einem Preis zu würdigen, wurde stattgegeben. Daraufhin hat das Preisgericht die Rangierung und Preiszuteilung der restlichen Projekte der engeren Wahl festgelegt und das Projekt Nr. 3 «MAZINGA» einstimmig zum Sieger gewählt.

## 8 RANGIERUNG

Für Preise, Ankäufe und feste Entschädigungen stand eine Summe von 220 000 Franken (exkl. 8 % MwSt.) zur Verfügung. Für jedes zur Beurteilung zugelassene Projekt wurde den Teilnehmenden je eine feste Entschädigung von 10 000 Franken (exkl. 8 % MwSt.) ausbezahlt. Das Preisgericht setzte die folgende Rangierung und Preiszuteilung fest:

1. Rang   1. Preis	Projekt Nr. 3	MAZINGA	Fr. 40 000
2. Rang   2. Preis	Projekt Nr. 9	LICHTSIRENEN	Fr. 32 500
3. Rang   3. Preis	Projekt Nr. 8	GARDE DU NORD	Fr. 27 500
4. Rang   4. Preis	Projekt Nr. 2	ZÜRI LÖSCHT	Fr. 20 000

## 9 SCHLUSSFOLGERUNGEN

Die komplexe und hybride Wettbewerbsaufgabe für die neue Wache Nord mit Feuerwehr und Sanität, in Kombination mit einer Zentralen Einsatzlogistik für die ganze Stadt Zürich, stellte sowohl für die Teilnehmenden wie auch für die Jury eine neue und ungewohnte Herausforderung dar. Die betriebliche Organisation hatte während des gesamten Jurierungsprozesses Vorrang und stand immer wieder im Mittelpunkt der Diskussionen. Denn nur mit optimalen Betriebsabläufen wird es Schutz & Rettung in Zukunft möglich sein, die ambitionierte zeitliche Vorgabe der Rettungskräfte vom Alarm bis zum Eintreffen am Einsatzort von maximal 10 Minuten einzuhalten.

Der Schlüssel dazu lag in der bestmöglichen Organisation des Erdgeschosses, insbesondere des gedeckten Innenhofs, der zum Erschliessen, Rangieren, Warenumschielen, Retablieren und Ausbilden genutzt werden soll. Diese Aufgabe war wegen der knappen Platzverhältnisse wie erwartet überaus anspruchsvoll. Die Anforderung, dass zahlreiche Räume und Raumgruppen aus betrieblichen Gründen zwingend im Erdgeschoss organisiert werden mussten, erzeugte einen enormen Druck auf den gesamten Perimeter. Dabei erwies sich eine gewisse Nutzungsentflechtung – beispielsweise der Trennung einer offenen Tiefgaragenzufahrt und Logistik von der gedeckten Arbeits- und Übungshalle – als sinnvoll. Besonders erfolgreich waren diejenigen Beiträge, die eine winkelförmige Lösung mit einem offenen Vorbereich im Nordwesten des Perimeters vorschlugen. Demgegenüber erwiesen sich die Projekte mit zentralen oder ostseitigen Hallenbereichen, die entweder eine Erschliessung durch enge Zufahrten oder durch umständliche Umfahrrouten rund um das Gebäude herum notwendig machen, als eher ungünstig. In diesem Zusammenhang war es auch Sicht der Jury besonders bedauerlich, dass Teile der arealinternen Erschliessung nicht mit dem benachbarten neuen ewz-Unterwerk zusammengelegt werden konnten.

Beim Thema der städtebaulichen Einordnung stand neben der Ausbildung der Volumen auch deren Positionierung an der Binzmühlestrasse im Vordergrund. Die Beurteilung dieser Frage wurde erschwert, da für die zukünftige Entwicklung dieses Strassenraums heute noch keine konkrete Strategie vorliegt. Es ist beispielsweise unklar, ob hier einmal eine Tramlinie geführt werden soll oder nicht. Weiter ist auch offen, wie sich die gegenüberliegende Seite entwickeln und wie sich der Strassenraum stadtauswärts mit seiner heterogenen und kleinteiligen Bebauung in Zukunft verändern wird. Die Jurymitglieder und vermutlich auch die Wettbewerbsteilnehmenden tappten hier gewissermassen im Dunkeln. Die Jury war insgesamt der Auffassung, dass es sich im Bereich des Perimeters um ein lokales Fragment handelt und dass klar definierte Strassenfluchten keine typischen Merkmale von Industriequartieren darstellen. Neben den vielen betrieblichen Anforderungen und dem hohen Nutzungsdruck im Erdgeschoss sprach gegen ein Zurückbleiben auf

der Flucht der Nachbargebäude auch die unklare Bedeutung eines allfälligen Vorbereichs. Während linkerhand beim NCERD eine erhöhte Vorzone der arealinternen Erschliessung und Anlieferung dient, ist dem ABB-Gebäude rechterhand eine offene Ruderalfläche von zweifelhafter Qualität vorgelagert. Zudem galt es bei der Einordnung auch zu berücksichtigen, dass die Ausfahrt der verschiedenen Rettungsfahrzeuge möglichst unmittelbar auf die Binzmühlestrasse erfolgen soll.

Letztendlich ging es aber auch um die Frage, mit welchen architektonischen Mitteln die neue Wache Nord als öffentliches Infrastrukturgebäude im heterogenen Quartier von Neu-Oerlikon auftreten und wie insbesondere der Haupteingang gelöst werden soll. Nicht zuletzt auch bei diesem Thema überzeugte das einstimmig gewählte Siegerprojekt mit einem der Industriearchitektur nachempfundenen und gleichzeitig sehr eigenständigen Ausdruck. Besonders erwähnenswert ist auch der gelungene Versuch, die Südfassade mit einer integrierten Photovoltaik als eigentliche Solarfassade auszubilden. Das Preisgericht und das Amt für Hochbauten danken allen Teilnehmenden für die engagierten Wettbewerbsbeiträge und gratulieren dem siegreichen Team von Enzmann Fischer Partner AG und Schnetzer Puskas Ingenieure AG aus Zürich zum Wettbewerbserfolg.

## 10 EMPFEHLUNGEN

Das Preisgericht empfiehlt der Bauherrschaft, das Projekt Nr. 3 «MAZINGA» von Enzmann Fischer Partner AG und Schnetzer Puskas Ingenieure AG aus Zürich – unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Vorprüfung und der Projektkritik – weiter zu bearbeiten. Im Rahmen der weiteren Projektierung sollen insbesondere folgende Punkte geklärt und weiterentwickelt werden:

- Die Setzung und die Ausbildung des Gebäudekörpers sind hinsichtlich seiner Einbindung in den Kontext und insbesondere in Bezug zum Strassenraum weiter zu optimieren.
- Der Haupteingang an der Binzmühlestrasse ist hinsichtlich seiner Adressqualität zu überarbeiten.
- Die Erstellungskosten sind durch Verbesserungen der Flächeneffizienz zu reduzieren.
- Die vorgeschlagene Aufstockung ist zu überprüfen. Sie soll nach Möglichkeit nicht vorne an der Binzmühlestrasse über die gesamte Gebäudelänge in Erscheinung treten.
- Die gesetzlich vorgeschriebene Freiflächenziffer ist einzuhalten.
- Die Besucherparkplätze sollen an einer geeigneteren Stelle angeordnet werden.
- Es ist zusätzlich ein zweiter Warenlift vorzusehen.
- Die verschiedenen «Schmuckelemente» an den Fassaden (Beschriftungen und Stahltreppen) sollen erhalten bleiben.

## 11 GENEHMIGUNG

Zürich, den 28. März 2017, das Preisgericht

Hans Fehr

Thomas Heil

Daniel Riedmann

Patricia Egloff

Alexandra Nötzli

Jeremy Hoskyn (Vorsitz)

Britta Brauer

Christian Hönger

Daniel Meyer

Silvia Ruoss

Andreas Sonderegger

## 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 Projektverfassenden und -verfasser ermittelt:

### 1. Rang | 1. Preis

#### Projekt Nr. 3

Architektur:

Verantwortlich:

Mitarbeit:

Bauingenieurwesen:

Verantwortlich:

Baumanagement:

HLKS-Planung:

Verkehrsplanung:

Bauphysik und Akustik:

Landschaftsarchitektur:

#### MAZINGA

#### (Antrag zur Weiterbearbeitung)

Enzmann Fischer Partner AG

Seebahnstrasse 109, 8003 Zürich

Philipp Fischer, Martin Bucher

Danilo Anchora, Sebastian Ritter

Schnetzer Puskas Ingenieure AG

Zweierstrasse 100, 8003 Zürich

Stefan Bänziger

ffbk Architekten AG, Zürich

s3-engineering, Dübendorf

Enz & Partner GmbH, Zürich

BAKUS Bauphysik & Akustik GmbH, Zürich

SMLXL Landschaft + Städtebau, Zürich

### 2. Rang | 2. Preis

#### Projekt Nr. 9

Architektur:

Verantwortlich:

Mitarbeit:

Bauingenieurwesen:

Verantwortlich:

HLKS-Planung:

Elektroplanung:

Bauphysik und Akustik:

#### Lichtsirenen

Staufer & Hasler Architekten AG I BSA SIA

Industriestrasse 23, 8500 Frauenfeld

Astrid Staufer, Sabine Harmuth

Lars Inderbitzin (verantwortlicher Projektarchitekt), Arthur Benesch, Adrian Weber,

Maurjin Rouwet, Anina Schmid,

Alexandra Dumbur

ACS-Partner AG, Dipl. Bauingenieure ETH SIA USIC,

Gubelstrasse 28, 8050 Zürich

Rainer Hohermuth, Rudolf Vogt

hps energieconsulting ag, Zürich

EBP Schweiz AG, Zürich

Mühlebach Partner AG, Wiesendangen



**3. Rang | 3. Preis****Projekt Nr. 8**

Architektur:

Verantwortlich:

Mitarbeit:

Bauingenieurwesen:

Verantwortlich:

Mitarbeit:

Baumanagement:

Verkehrsplanung:

Nachhaltigkeit,

HLKS-Planung:

**GARDE DU NORD**

ARGE Wagner Vanzella Architekten /  
Ressegatti Thalmann Architektinnen,  
Am Schanzengraben 15, 8002 Zürich

Marcella Ressegatti, Michael Wagner  
Jay Thalmann, Raphael Vanzella, Sofia Disiou

Fürst Laffranchi Bauingenieure GmbH  
Eyhalde 2, 4912 Aarwangen

Massimo Laffranchi

Jean Bourquin

GMS Partner AG, Zürich-Flughafen

Klaus Zweibrücken, Zürich

Durable Planung und Beratung GmbH, Zürich

**4. Rang | 4. Preis****Projekt Nr. 2**

Architektur:

Verantwortlich:

Mitarbeit:

Bauingenieurwesen:

Verantwortlich:

Verkehrsplanung:

Logistik:

**Züri Löscht**

Graser Architekten AG  
Badenerstrasse 18, 8004 Zürich

Jürg Graser

Beda Troxler, Basil Witt, Maike Katharina Hunds,  
Lea Marie Siegler, Aspasia Eleni Papageorgiou,  
Aleksandra Koziol

Ferrari Gartmann AG  
Bärenloch 11, 7000 Chur

Emanuela Ferrari

Rombo, Zürich

Prof. Dieter Fischer, Windisch

**Verfassende der weiteren Projekte:****Projekt Nr. 1**

Architektur:

Verantwortlich:

Mitarbeit:

Bauingenieurwesen:

Verantwortlich:

Mitarbeit:

Verkehrsplanung:

**Regal**

Dürig AG  
Feldstrasse 133, 8004 Zürich

Jean-Pierre Dürig

Guillermo Dürig, Gian Andrin Derungs

MWV Bauingenieure AG  
Bruggerstrasse 37, 5400 Baden

Ljupko Peric

Tilo Renner

IBV Hüsler AG, Zürich

**Projekt Nr. 4**

Architektur:

Verantwortlich:

Mitarbeit:

Bauingenieurwesen:

Baumanagement:

Verantwortlich:

HLKSE-Planung:

Verkehrsplanung:

Bauphysik und Akustik:

**NUKLEUS**

ARGE Gunz &amp; Künzle Architekten GmbH mit

Miebach Oberholzer Architekten GmbH

Manessestrasse 170, 8045 Zürich

Mathias Gunz, Rico Oberholzer

Sarah Miebach, Michael Künzle

WAM Planer und Ingenieure AG

Münzrain 10, 3005 Bern

Ghisleni Partner AG, Zürich

Michael Karli

PZM Polke, Ziege, von Moos AG, Zürich

IBV Hüsler AG, Zürich

BAKUS Bauphysik &amp; Akustik GmbH, Zürich

**Projekt Nr. 5**

Architektur:

Verantwortlich:

Mitarbeit:

Bauingenieurwesen:

Verantwortlich:

Mitarbeit:

**SPHINX**

Edelaar Mosayebi Inderbitzin Architekten AG

ETH SIA BSA, Badenerstrasse 156, 8004 Zürich

Ron Edelaar

Elli Mosayebi, Christian Inderbitzin,

Pascal Ruckstuhl, Basil Bründler,

Simon Chueng, Theres Hollenstein

APT Ingenieure GmbH

Hofwiesenstrasse 3, 8042 Zürich

Tom Richter

Amin Jamali

**Projekt Nr. 6**

Architektur:

Verantwortlich:

Mitarbeit:

Bauingenieurwesen:

Verantwortlich:

Mitarbeit:

HLKK-Planung:

Bauphysik und Akustik:

**GESTAPELT - GEFÜGT**

Annette Gigon / Mike Guyer

Dipl. Arch. ETH/BSA/SIA AG

Carmenstrasse 28, 8032 Zürich

Mike Guyer, Stefan Thommen

Stefan Thommen, Vladimir Dianiska,

James Mac Aree, Urh Urbancic

Conzett Bronzini Partner AG

Bahnhofstrasse 3, 7000 Chur

Gianfranco Bronzini

Jürg Conzett

Waldhauser+Hermann AG, Münchenstein

BAKUS Bauphysik &amp; Akustik GmbH, Zürich

**Projekt Nr. 7**

Architektur:

Verantwortlich:

Mitarbeit:

Bauingenieurwesen:

Verantwortlich:

Mitarbeit:

Baumanagement:

**FLORIAN**

steigerconcept ag

Staffelstrasse 8, 8045 Zürich

Thomas Keller

Agata Muszynska, Dajana Schaetzle,  
Helena Gomez, Jan Vogler, Laura Egger,  
Melek Bardak, Rémy Voisard

wlw Bauingenieure AG

Luegislandstrasse 31, 8051 Zürich

Martin Kündig

Michael Rupf

Confirm AG, Zürich

**Projekt Nr. 10**

Architektur:

Verantwortlich:

Mitarbeit:

Bauingenieurwesen:

Verantwortlich:

Verkehrsplanung:

**T-Bone**

Penzel Valier AG

Grubenstrasse 40, 8045 Zürich

Christian Penzel

Andreas Lerchl, Ignacio Frade,  
Apostolos Apostolinas, Sven Laubel

Penzel Valier AG

Grubenstrasse 40, 8045 Zürich

Martin Valier

IBV Hüsler AG, Zürich



## Projekt Nr. 3:

1. RANG | 1. PREIS

### Architektur:

**Enzmann Fischer Partner AG**  
**Seebahnstrasse 109, 8003 Zürich**  
**Verantwortlich: Philipp Fischer,**  
**Martin Bucher**  
**Mitarbeit: Danilo Anchora,**  
**Sebastian Ritter**

### Bauingenieurwesen:

**Schnetzer Puskas Ingenieure AG, Zürich**  
**Verantwortlich: Stefan Bänziger**

### Baumanagement:

**ffbk Architekten AG, Zürich**

### HLKS-Planung:

**s3-engineering, Dübendorf**

### Verkehrsplanung:

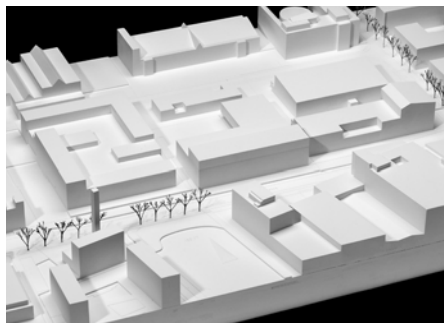
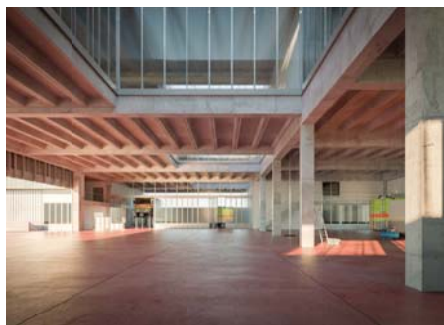
**Enz & Partner GmbH, Zürich**

### Bauphysik und Akustik:

**BAKUS Bauphysik & Akustik GmbH,**  
**Zürich**

### Landschaftsarchitektur:

**SMLXL Landschaft + Städtebau, Zürich**



Erweiterung 2. Etappe

## MAZINGA

(Antrag zur Weiterbearbeitung)

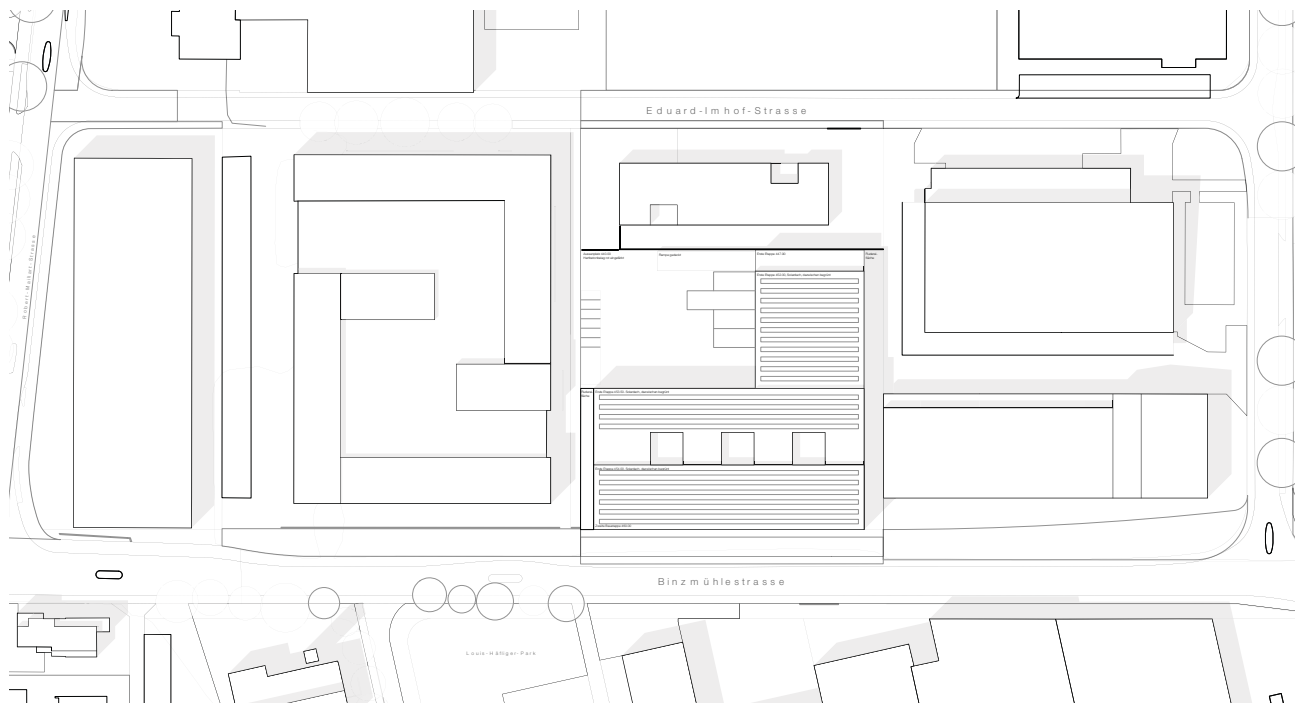
Das neue Gebäude für die Wache Nord tritt aus der Reihung der Gewerbebauten entlang der Binzmühlestrasse hervor und stösst mit seiner Südfassade bis an die Baulinie. Innerhalb des Konglomerats von sehr unterschiedlichen Nutzungen und Architektursprachen in diesem Abschnitt der Binzmühlestrasse positioniert es sich damit als öffentliches Gebäude, wobei die geforderte Bezugnahme auf die nachbarlichen Gebäude vernachlässigt wird. Gegen aussen zeigt das Projekt eine ruhige Silhouette und eine klar gestaltete Fassade. Im Arealinneren ist das Volumen differenzierter: mit seiner L-förmigen Anlage formuliert es einen grosszügigen Aussenbereich, der als Zufahrt, Anlieferung und Manövrierfläche dient, jedoch auch als Übungsplatz genutzt werden kann. Die Einfahrt in die unterirdische Einstellhalle erfolgt am nördlichen Rand dieses Platzes, Kreuzungen können somit weitgehend vermieden werden. Gleichzeitig werden die Bereiche des ewz-Unterwerks und der Wache Nord auf selbstverständliche Art zoniert. Neben den Einsatzfahrzeugen befinden sich auch die Containerstellplätze im Untergeschoss, wobei die grosszügig dimensionierte Erschliessungshalle auch dort ein konfliktfreies Manövrieren ermöglicht und als weitere Übungshalle dienen kann. Das eigentliche Herz des Projekts «Mazinga» stellt die grosse stützenfreie Übungshalle dar, die unmittelbar an den genannten Aussenbereich anschliesst und auch einen direkten betrieblichen Bezug zur Fahrzeughalle, zu den Werkstätten und zur Anlieferung aufweist. Auch die Nutzungen in den oberen Geschossen sind rund um die Übungshalle organisiert. Zwischengeschosse innerhalb der Hallenteile, die mit einläufigen Treppen angebunden werden, ergänzen die nutzbaren Flächen des Erdgeschosses wie auch des ersten Obergeschosses. Lichthöfe über die ganze Höhe setzen die Aufenthalts- und Büroräume in Bezug zur Übungshalle und gewährleisten sehr schöne Sicht- und Lichtbeziehungen zwischen den verschiedenen Nutzungseinheiten. Vorbild und Inspiration für den Entwurf stellen die teilweise heute noch bestehenden grosszügigen und funktionalen Industriehallen Oerlikons dar. Die Aufnahme und Weiterentwicklung von typischen architektonischen und konstruktiven Merkmalen des industriellen Bauens ist interessant. Das Gebäude ist geprägt von seiner klaren und kräftigen Konstruktion und Tragstruktur aus Beton. Es ist als Betonskelettbau mit einer selbsttragenden Hülle aus Trapezblech und Glas konzipiert. Die vorfabrizierten Rippendecken werden mit Überbeton zu einem Verbundsystem vergossen. Das geschosshohe Fachwerk im 1. Obergeschoss erlaubt den stützenfreien Übergang zwischen Übungshalle und Hof: bei aufgezogenen Hubtoren kann ein riesiger Übungsplatz genutzt werden. Die Südfassade ist als Solarfassade mit Solarpaneelen ausgebildet und vermittelt damit den Nachhaltigkeitsgedanken auch gegen aussen. Der hohe Anteil an Wiederholungen und an Vorfabrikation dürfte sich auf die Bauökonomie und die Bauzeit vorteilhaft auswirken. Die Seitenfassaden bieten Potenzial, die Einbindung in den Stadtraum und die



Situationsmodell 1:500

Adressierung weiter zu verbessern. Das Betriebskonzept wird insgesamt sehr positiv bewertet, insbesondere stellt der grosszügig bemessene multifunktionale «Innenhof» ein hervorragendes Raumangebot dar. Ein gewisser, wenn auch geringer Konflikt besteht mit dem Werkstattbetrieb. Auch die Anordnung der Einsatzräume im Erdgeschoss ist noch nicht ganz zufriedenstellend gelöst. Aus logistischer Sicht müsste der zweite Lift als Warenlift dimensioniert sein. Die Räume für die Metallbearbeitung sind deutlich zu klein geraten. Die Wohn- und Aufenthaltsgeschosse für das Einsatzpersonal sind sehr angenehm, hell und wohnlich. Über die gut platzierten Rutschstangen ist die Fahrzeughalle schnell erreichbar. Die Geschossflächen liegen insgesamt über dem Durchschnitt der eingereichten Projekte; die Untergeschosse bergen noch Optimierungspotenzial. Das vorgeschlagene Tragwerkskonzept ist gut konzipiert und weist eine sowohl in vertikaler als auch horizontaler Richtung logische Lastabtragung auf. Die Tragstruktur ist in Massivbauweise hergestellt und besteht grösstenteils aus vorgefertigten Betonelementen, welche mit den Ortbetonkonstruktionen zu einer effizienten Einheit vergossen werden. Das Tragwerk positioniert sich eindeutig im Raumgefüge und verstärkt den industriellen Charakter des Gebäudes.

Die Verfassenden haben sich sehr intensiv mit den Eigenheiten des Orts wie auch den Anforderungen des Raumprogramms beschäftigt, was sich im stimmigen Gesamtkonzept und im betrieblich, konstruktiv und räumlich sehr durchdachten und ausgereiften Projektvorschlag ausdrückt. Nebst seiner guten Funktionalität zeichnet sich das Projekt «Mazinga» auch durch das kohärente Energiekonzept und die glaubwürdige Auseinandersetzung mit Themen der Nachhaltigkeit aus. Der Vorschlag für die Erweiterung überzeugt nicht gleichermassen, verändert er doch die Silhouette des Baukörpers gegen aussen massgeblich. Ebenso überzeugt die Bezugnahme zu den Nachbarsbauten an der Binzmühlestrasse noch nicht vollumfänglich. Als schönes abschliessendes Detail sei die zeichenhafte bewegliche Montage- und Unterhaltstreppe entlang der Südfassade erwähnt, die gleichzeitig funktionell und verspielt wirkt: Sie unterstützt die Präsenz und Dynamik der Wache Nord, die in diesem durchdachten und attraktiven Projekt zum Ausdruck kommt.



Visualisierung / Situation 1:2000



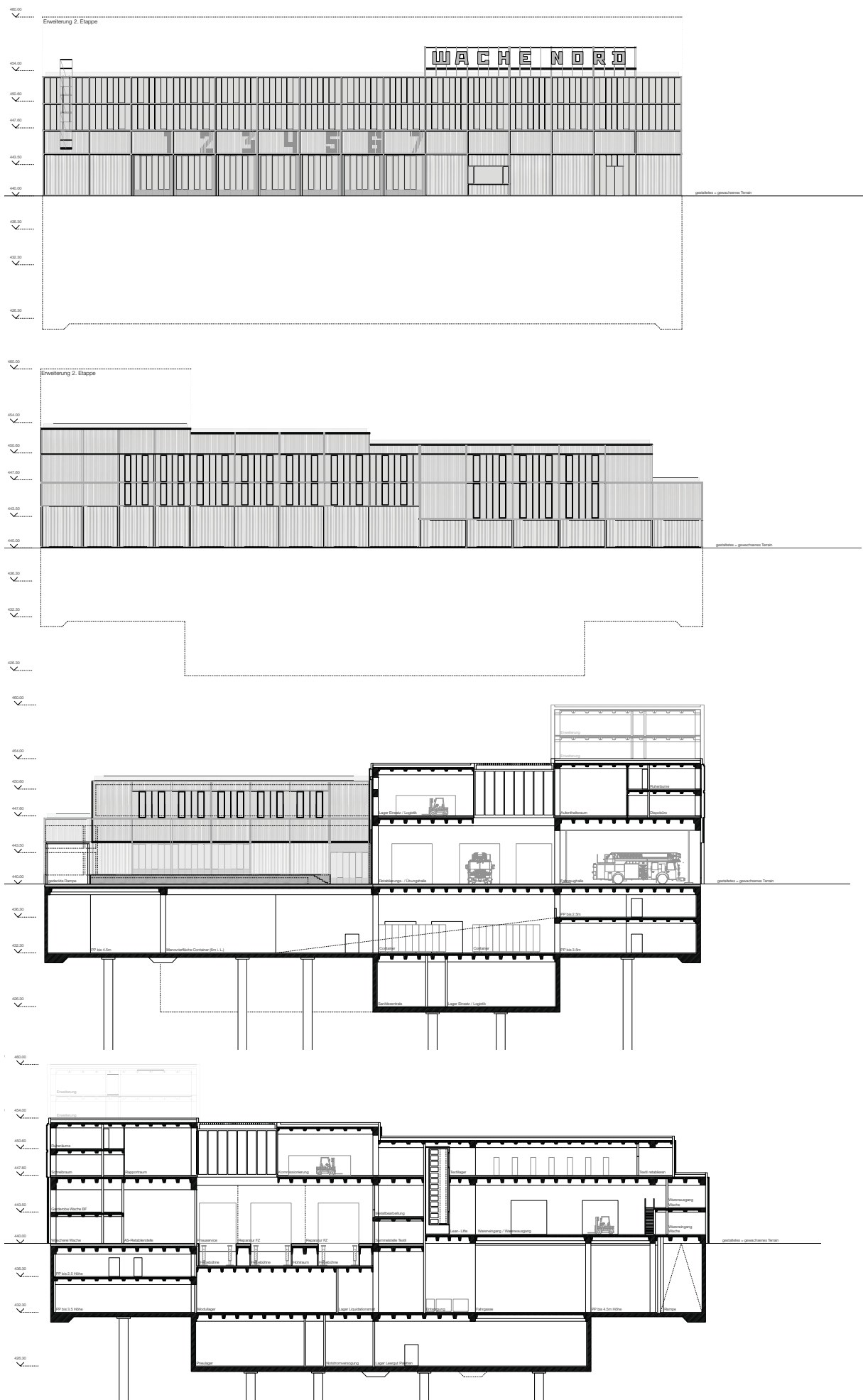




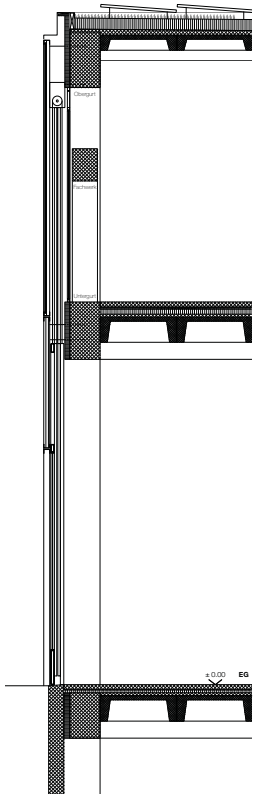
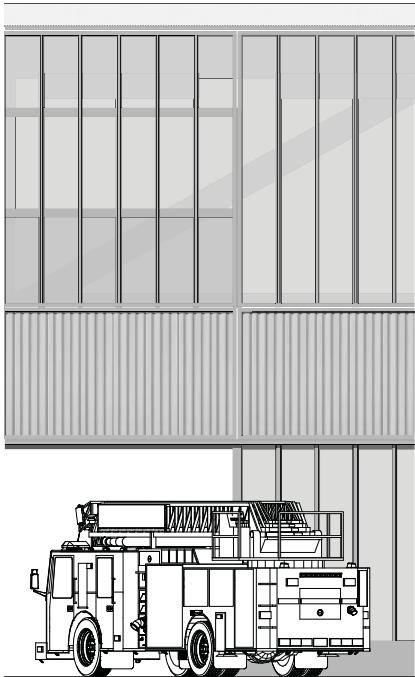
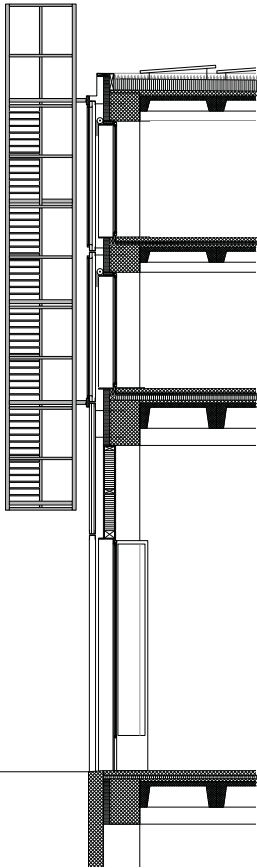
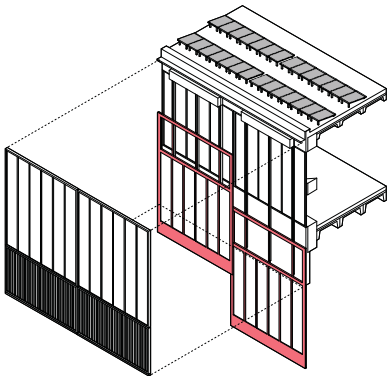
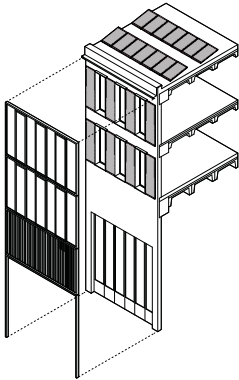




2. Zwischengeschoss, 1.OG 1:600



Süd- und Ostfassade, Längsschnitte A-A und B-B 1:600



Fassadenschnitte 1:150

## Projekt Nr. 9:

### 2. RANG | 2. PREIS

#### Architektur:

**Stauer & Hasler Architekten AG | BSA SIA**

**Industriestrasse 23, 8500 Frauenfeld**

**Verantwortlich: Astrid Stauer, Sabine Harmuth**

**Mitarbeit: Lars Inderbitzin (verantwortlicher Projektarchitekt), Arthur Benesch, Adrian Weber, Maurjin Rouwet, Anina Schmid, Alexandra Dumbur**

#### Bauingenieurwesen:

**ACS-Partner AG, Dipl. Bauingenieure**

**ETH SIA USIC, Zürich**

**Verantwortlich: Rainer Hohermuth, Rudolf Vogt**

#### HLKS-Planung:

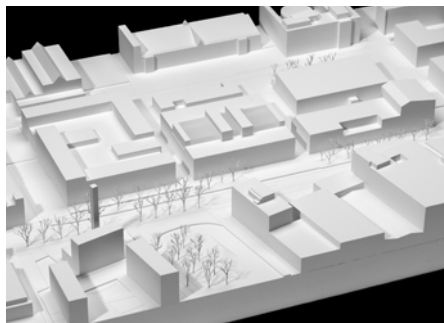
**hps energieconsulting ag, Zürich**

#### Elektroplanung:

**EBP Schweiz AG, Zürich**

#### Bauphysik und Akustik:

**Mühlebach Partner AG, Wiesendangen**



Erweiterung 2. Etappe

## LICHTSIRENEN

Selbstverständlich und präzise fügt sich der betont industriell gehaltene Bau der neuen Wache in die Reihe seiner Nachbarn an der Binzmühlestrasse ein. Wie diese weist er grosszügige strassenbegleitende Freiflächen auf, die dem zukünftigen Potenzial dieses Strassenraums Rechnung tragen. Auch auf den anderen Seiten sorgt die Volumensetzung für ein entspanntes Verhältnis zu den Nachbarbauten. Die «Lichtsirenen» genannten, verglasten Dachlaternen akzentuieren die ansonsten moderate, beinahe nüchterne Erscheinung mit ihrer Verkleidung aus Betonlamellen, Verglasungen und Rohzinkblechen. Sie verweisen auf die raffiniert im Dachgeschoss versteckten späteren Ausbaumöglichkeiten des Projekts. Innen wird die dreischiffige kompakte Anlage geprägt von weit gespannten Betonrippendecken. Lichthöfe brechen deren industrielle Strenge und versprechen spannungsvolle, ansprechende Innenwelten.

Die Struktur des Gebäudes ist als einfacher Stahlbeton-Skelettbau mit grossen Spannweiten konzipiert. Das Untergeschoss, die aufgehenden Kerne, die das Gebäude stabilisieren, und die primären Unterzüge sind in Ortbeton vorgesehen. Die Decken und Stützen der Obergeschosse sind vorfabriziert, wobei die Deckenelemente mit Ortbeton, zwecks Scheibenwirkung, übergossen werden. Das vorgeschlagene Tragwerk ist gut strukturiert, weist eine klare Lastabtragung auf und tritt selbstverständlich in Erscheinung.

Die Organisation des Baus ist einfach und klar. Zwischen den Kernen werden die verschiedenen Nutzungsschichten mit ihren unterschiedlichen Raumbedürfnissen aufgespannt. Die Funktionalität ist mit einigen Einschränkungen nachgewiesen. Die Retablierung der Feuerwehr ist zu weit von den Einsatzfahrzeugen entfernt. Bei den Ruheräumen fehlen die Sanitärräume. Unbefriedigend sind die Platzverhältnisse für den rollenden Verkehr im Aussenbereich. Manövrierende, ein- und ausfahrende Fahrzeuge kommen sich auf eine Weise in die Quere und schränken die Funktionalität empfindlich ein. Unglücklich ist auch, dass der grosszügig überdachte Innenhof mit der hier vorgeschlagenen Parkierung der Abrollcontainer verstellt wird.

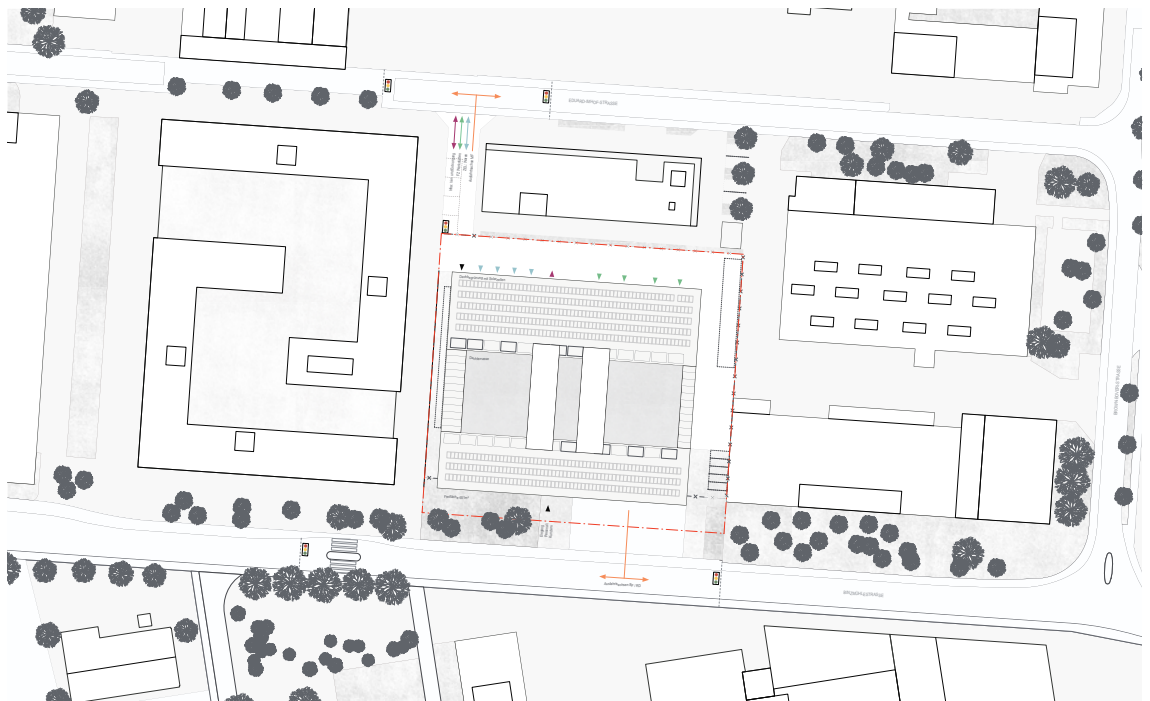
Das Gebäude ist betont kompakt gehalten. Die ausgewiesenen Volumen und Flächen liegen im Durchschnitt. Der hohe Präfabrikationsanteil und die generell industrielle Bauweise versprechen eine hohe Wirtschaftlichkeit. Die Aussagen zur Nachhaltigkeit sind sehr allgemein gehalten, es springen aber auch wenige Mängel ins Auge. Der vorgeschriebene Freiflächenanteil ist unterschritten, liesse sich aber mit Optimierungen einhalten.

Das Projekt «Lichtsirenen» überzeugt auf vielen Ebenen mit Kohärenz und Stringenz. Städtebaulich passt es tadellos. Struktur und Ausdruck zeigen einen hohen Grad an Angemessenheit. Unbefriedigend sind die Platzverhältnisse für den Fahrzeugverkehr.



Situationsmodell 1:500



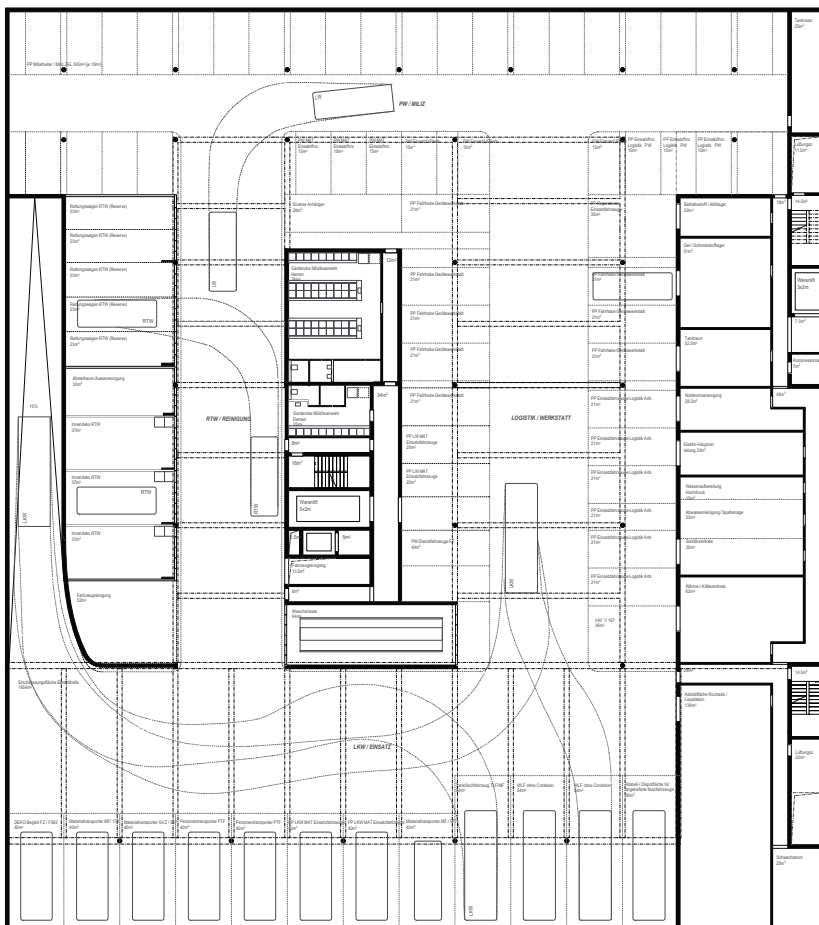




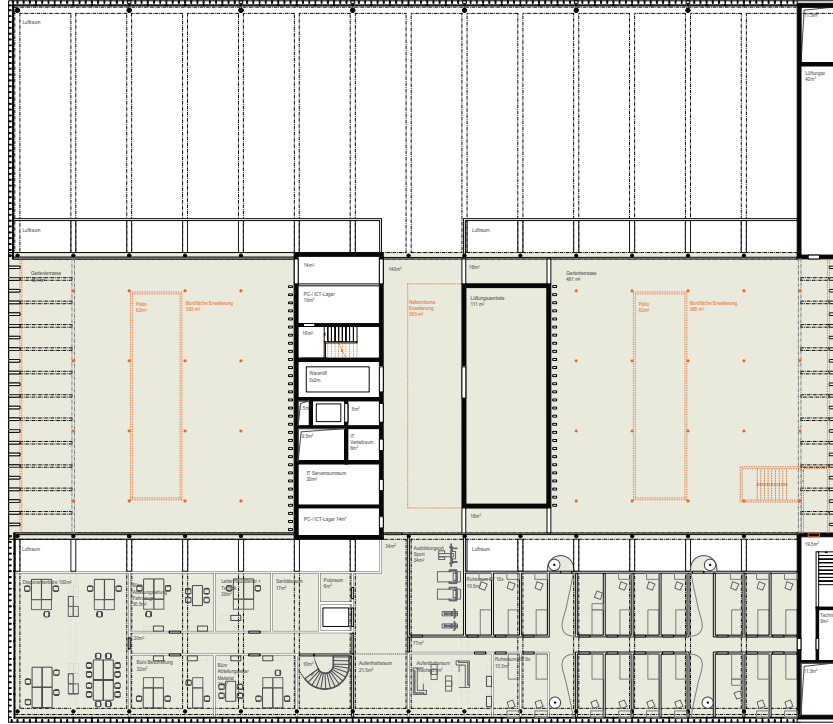
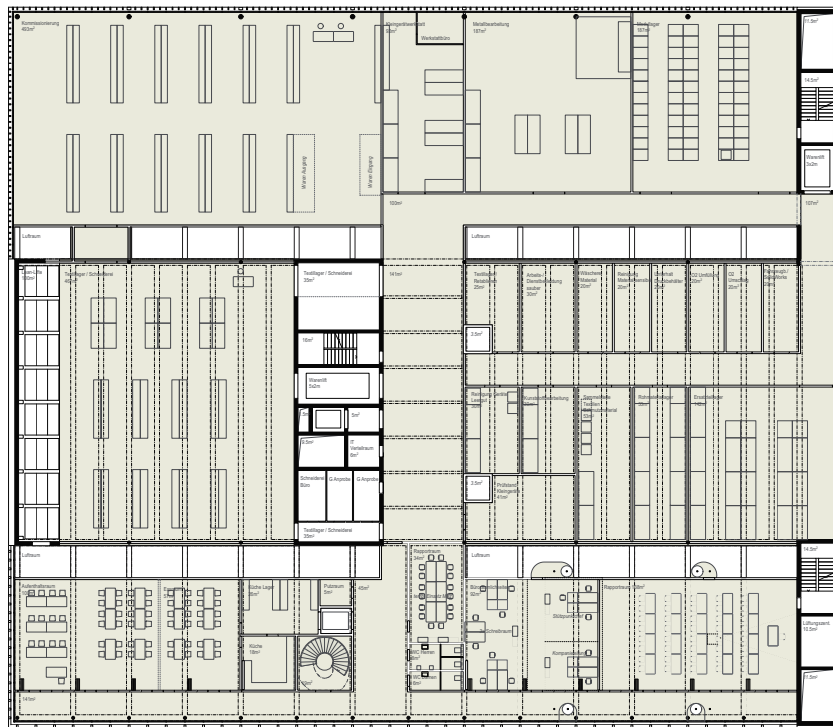
Erdgeschoss 1:600





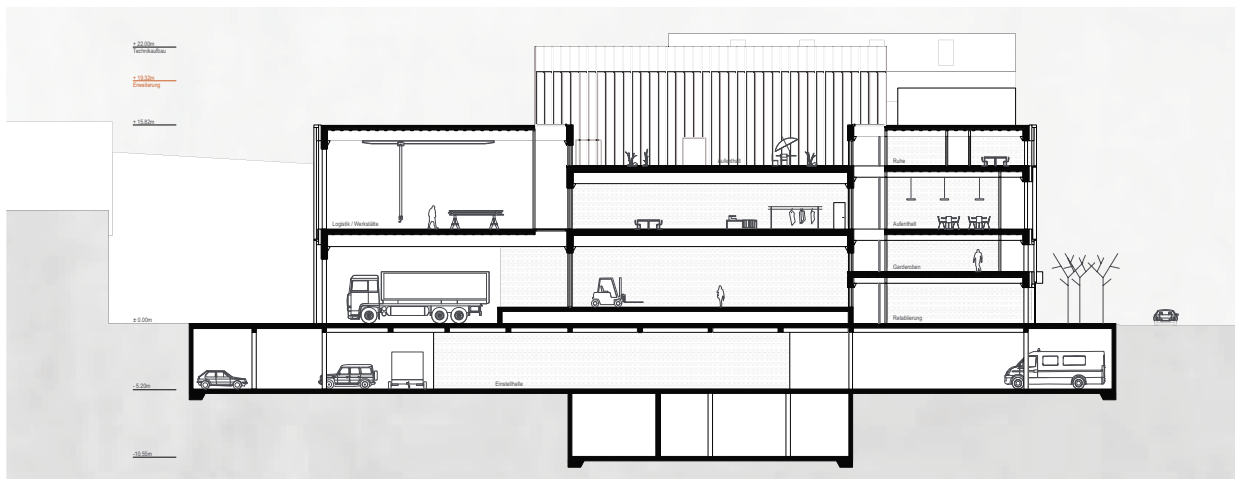
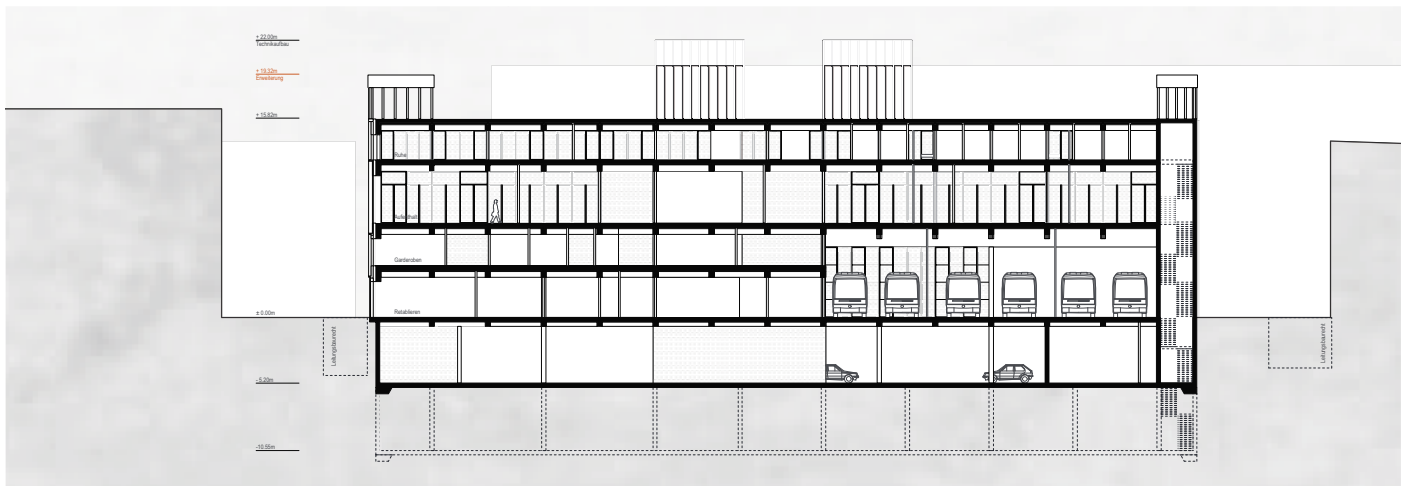
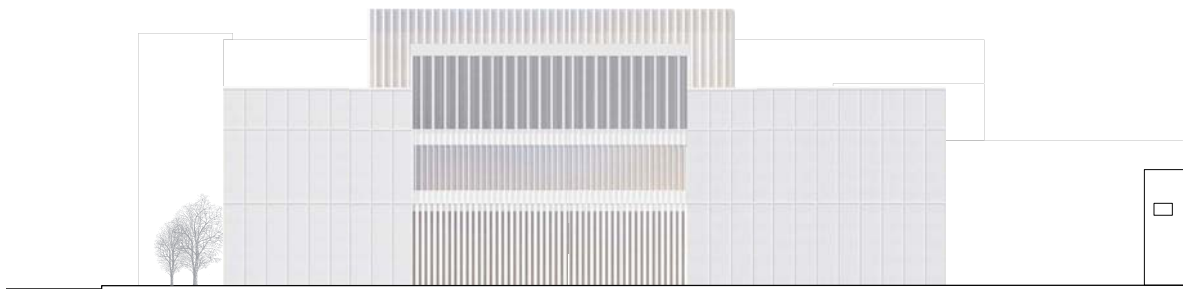


1.OG und UG 1:600

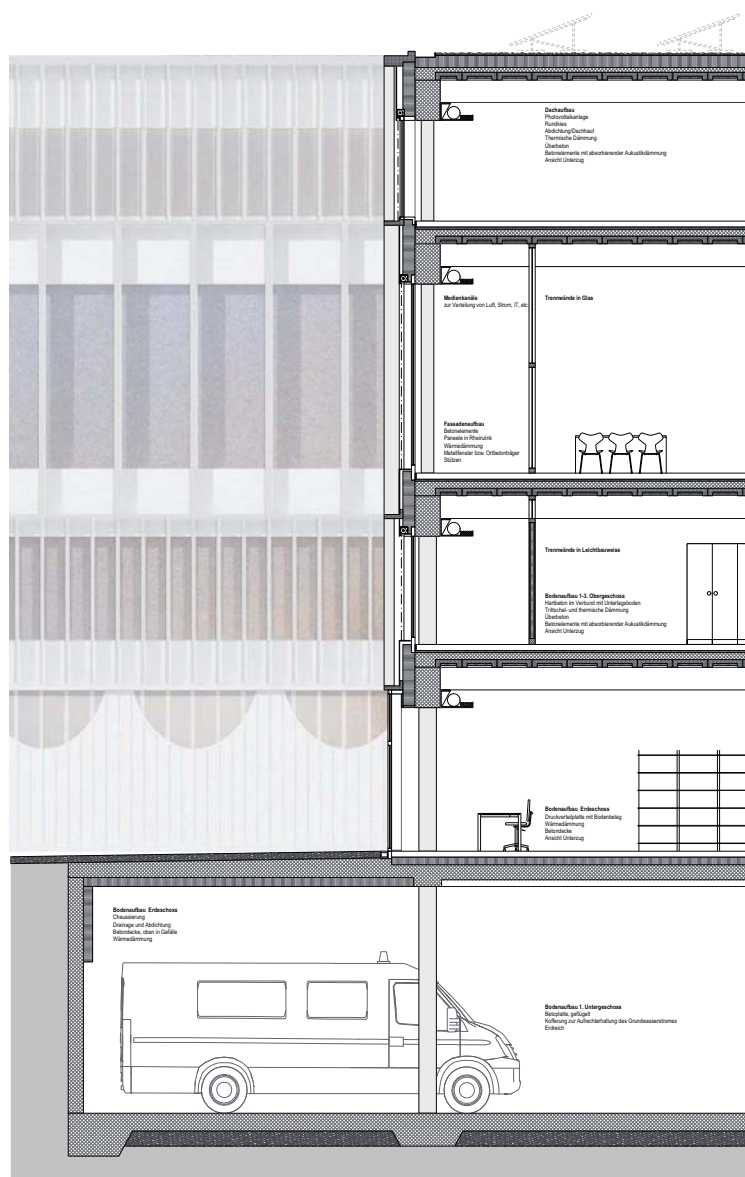
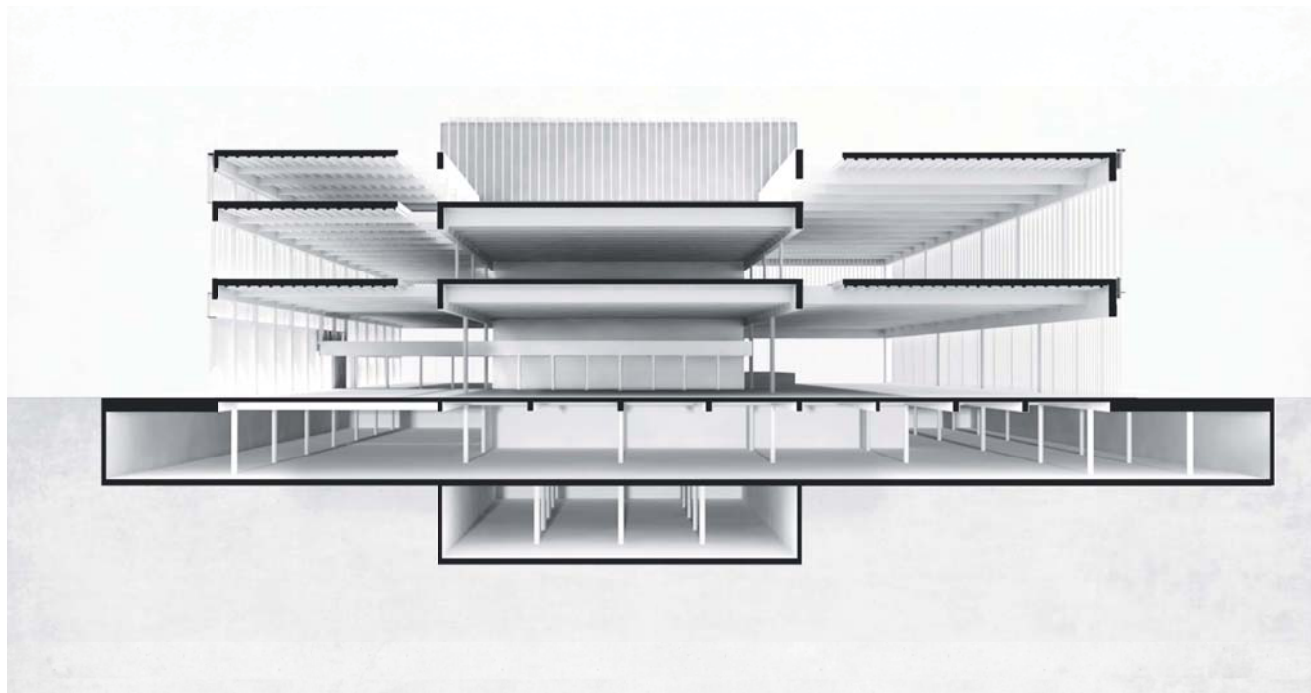


3.OG und 2.OG 1:600





Süd- und Ostfassade, Schnitte 1-1 und 2-2 1:600



## Projekt Nr. 8:

### 3. RANG | 3. PREIS

#### Architektur:

**ARGE Wagner Vanzella Architekten /  
Ressegatti Thalmann Architektinnen**  
Am Schanzengraben 15, 8002 Zürich  
**Verantwortlich:** Marcella Ressegatti,  
Michael Wagner  
**Mitarbeit:** Jay Thalmann, Raphael  
Vanzella, Sofia Disiou

#### Bauingenieurwesen:

**Fürst Laffranchi Bauingenieure GmbH,  
Aarwangen**  
**Verantwortlich:** Massimo Laffranchi  
**Mitarbeit:** Jean Bourquin

#### Baumanagement:

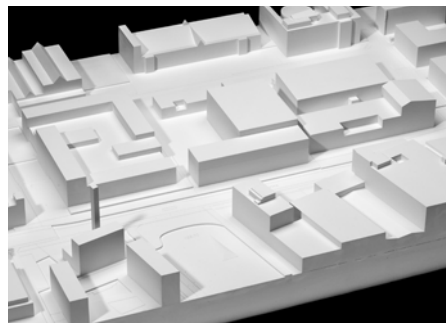
**GMS Partner AG, Zürich-Flughafen**

#### Verkehrsplanung:

**Klaus Zweibrücken, Zürich**

#### Nachhaltigkeit, HLKS-Planung:

**Durable Planung und Beratung GmbH,  
Zürich**



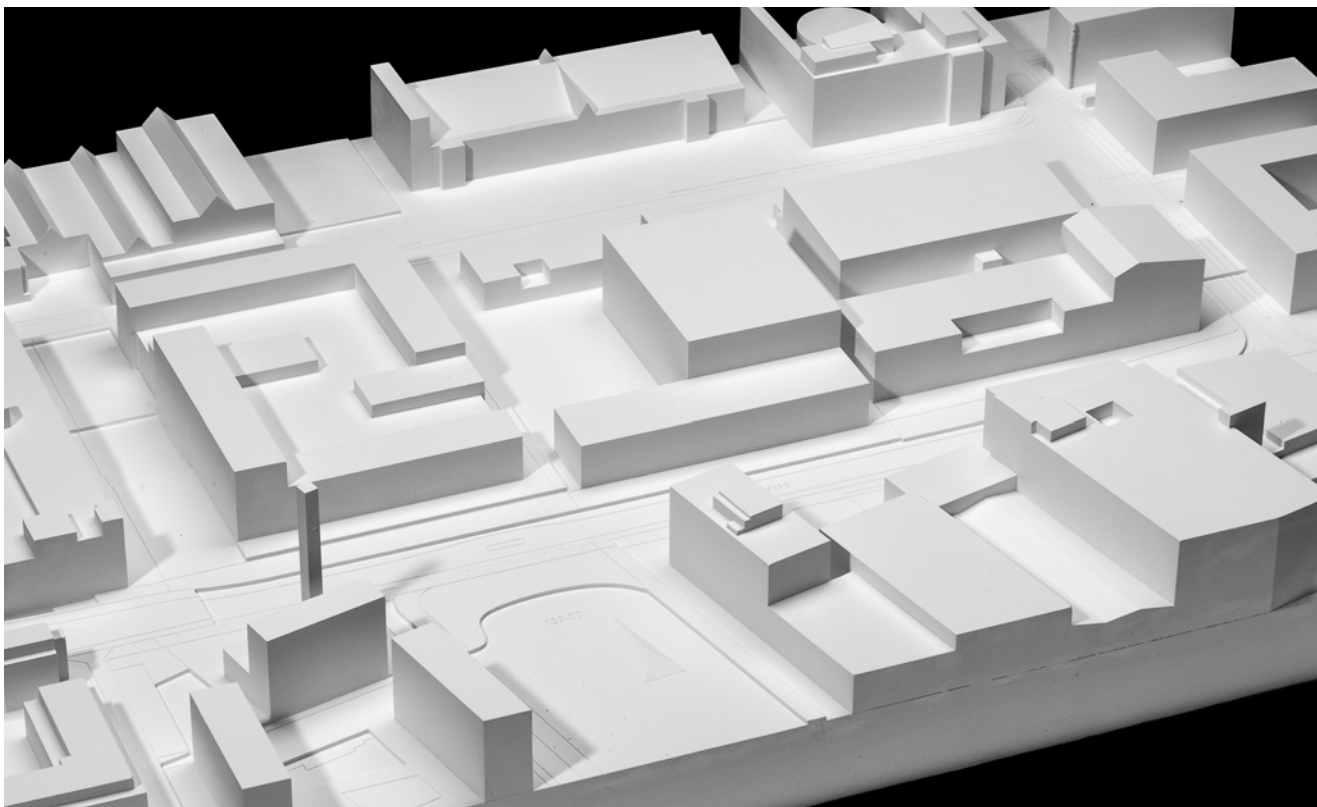
Erweiterung 2. Etappe

## GARDE DU NORD

Die Verfassenden von «Garde Du Nord» schlagen mit einem winkelförmigen, ungleichschenkligen Gebäudekörper, der zusammen mit dem ewz-Unterwerk einen gemeinsamen Hofraum bildet, eine sinnfällige städtebauliche Disposition vor. Der Schenkel an der Binzmühlestrasse greift bis an die Baulinie dreigeschossig – referenziert auf die ungefähre Höhe der Nachbarbauten – in den Strassenraum der Binzmühlestrasse hinein und ist 17 Meter tief. Um diese Tiefe rückversetzt weist der hofseitige Winkel eine Bautiefe von 39 Metern und eine Höhe von 20 Metern auf. Mit der zweiten Etappe verliert der strassenseitige Baukörper die Höhenreferenz zu den Nachbarn und wird im Strassenraum zu dominant. Gleichzeitig geht die einleuchtende, starke volumetrische Differenzierung der beiden Gebäudeschenkel verloren. Die gewählte Gliederung der Baukörper mit alternierenden Bändern drückt den inneren Schnittaufbau mit differenten Geschosshöhen direkt und schlüssig aus. Der architektonische Ausdruck in Glas und Betonfertigteilen mit unterschiedlichen Wellungen und örtlichen, gut integrierten Vordächern, die leider im Modell nicht dargestellt sind, flirtet mit einer industriellen Direktheit, ohne sie genau zu kopieren. Für den Auftritt der Institution kann die trockene Spröde noch veredelt werden. Die innere Tragstruktur aus Stützen, Scheiben und Unterzügen in Beton ist wie die Nutzungsverteilung pragmatisch, einfach und schlüssig. Hingegen erlaubt der präzise statische Massenzug keine grosse Flexibilität für Umnutzungen.

Die volumetrische Gliederung stimmt schlüssig mit der Nutzungsverteilung überein, wobei die Grundrisse sehr einfach organisiert und die verschiedenen Raumhöhen raumplanartig intelligent verzahnt sind. Im Erdgeschoss an der Binzmühlestrasse liegen die beiden unterschiedlich hohen Fahrzeughallen Feuerwehr und Rettungsdienst – über die mittige Einsatzzentrale klimatisch und funktional getrennt – zentral und optimal. Je seitlich sind die Retablierungsbereiche und die Eingänge mit Vertikalerschliessungen gut angeordnet.

Die Büros im Zwischengeschoss über der Fahrzeughalle und die Ruheräume im ersten Obergeschoss liegen funktional und bezüglich Erreichbarkeit der Fahrzeuge ebenfalls optimal. Im hofseitigen Gebäudeschenkel mit der Fahrzeughalle liegt die grosszügige, flexibel bespielbare Multifunktionshalle, dahinterliegendem Waren- und seitlichem Reparaturbereich, der die freie Bespielbarkeit der Halle etwas einschränkt. Der durchgängige Erdgeschossboden und die im Aussenbereich abgesenkte Anlieferungskante werden sehr begrüsst. Hier sind die Gefällsverhältnisse längs und quer aufgrund der Schrägstellungen der Sattelschlepper jedoch noch unklar.



Situationsmodell 1:500

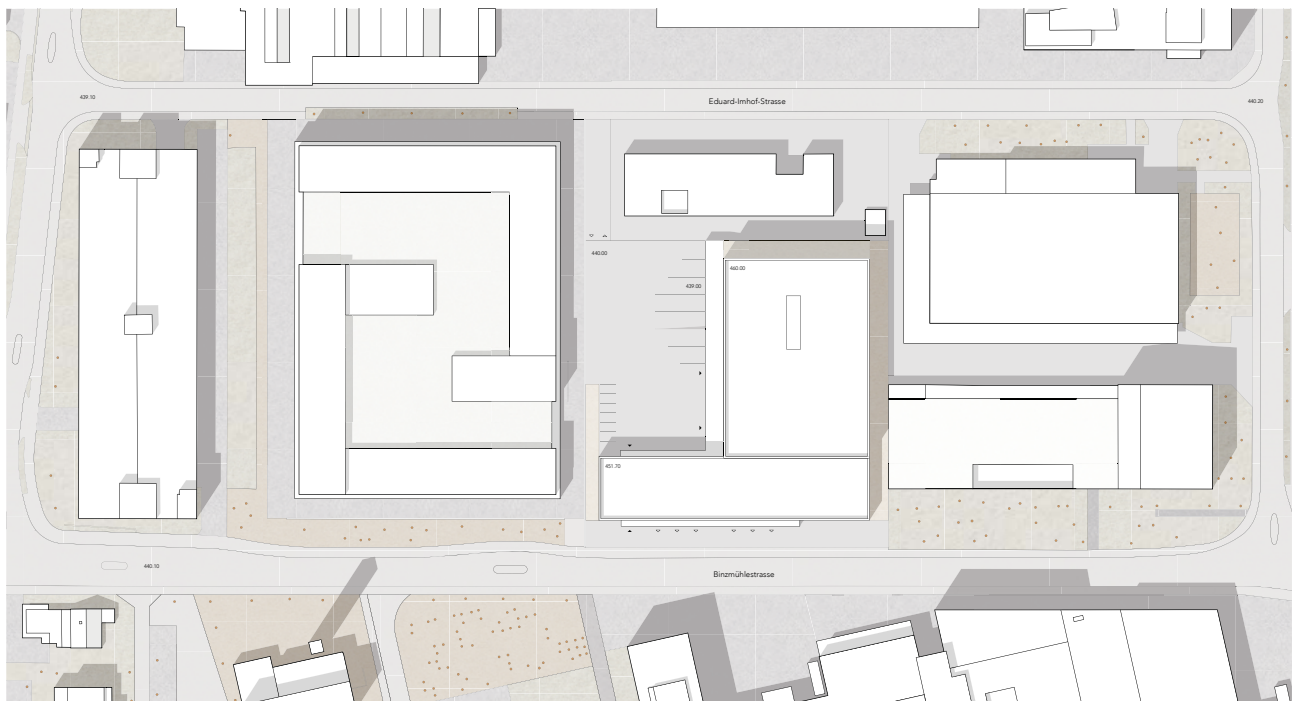
Die Lager- und Logistikflächen sind über dem hofseitigen Gebäudeschenkel um einen zentralen Licht- und Erschliessungshof angesiedelt und geben dem Gebäudekomplex mit geschlossenen Stirnen nach aussen einen adäquaten Ausdruck.

Das Tragwerk ist als Stahlbetonkonstruktion konzipiert und weist generell eine robuste Erscheinung auf. Entsprechend den Nutzungsanforderungen kommen Stützen-Platten-Systeme, Unterzugsdecken aber auch tragende, raumhohe Wandscheiben zur Anwendung. Die Decken sind zum Teil vorgespannt. Die Lastabtragung ist anspruchsvoll und auf hohem Niveau gelöst.

Das Projekt liegt bezüglich Kosten im Durchschnitt der Projekte. Die Nachhaltigkeit ist durch die grosse Speichermasse gut, weitergehend aber nicht thematisiert.

Das Projekt «Garde Du Nord» überzeugt volumetrisch in der ersten Etappe, in der zweiten jedoch noch nicht. Es kombiniert funktionale Logik mit lapidaren Grundrisslösungen und intelligenten Schnittanordnungen sowie einem leicht veredelten industriellen Ausdruck, der noch nobilitiert werden kann.





Visualisierung / Situation 1:2000

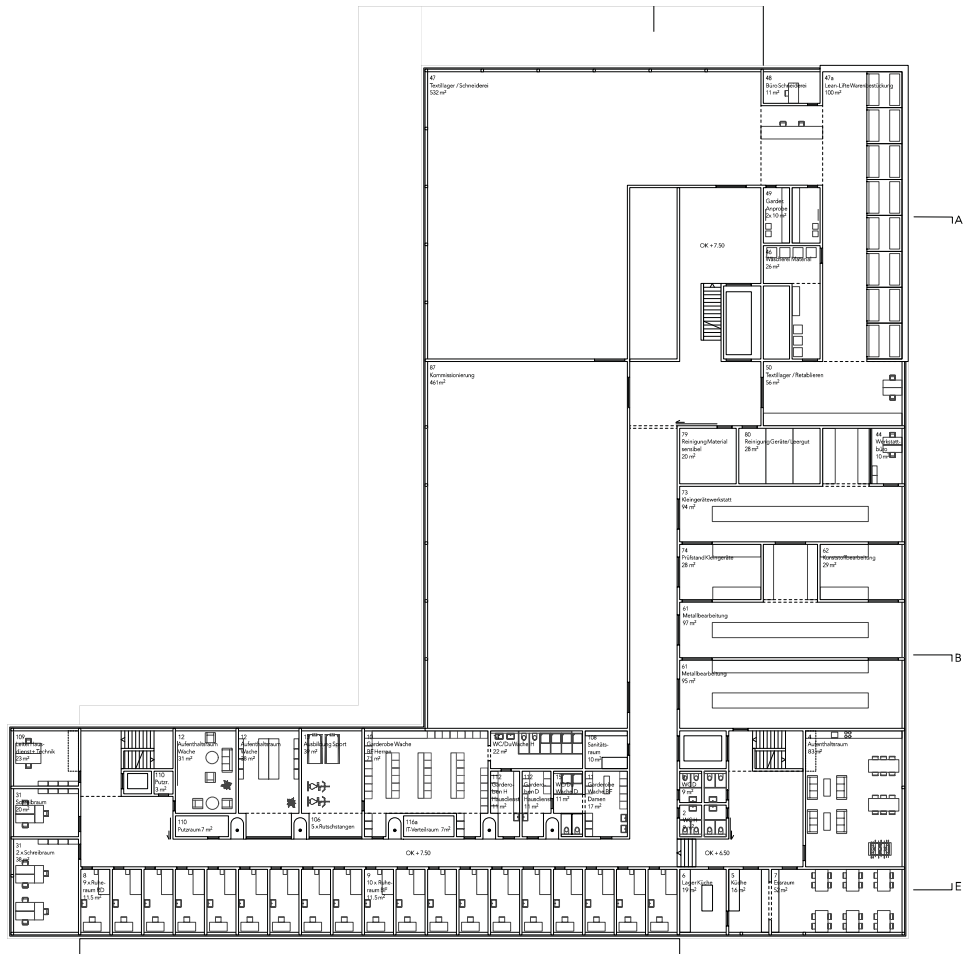
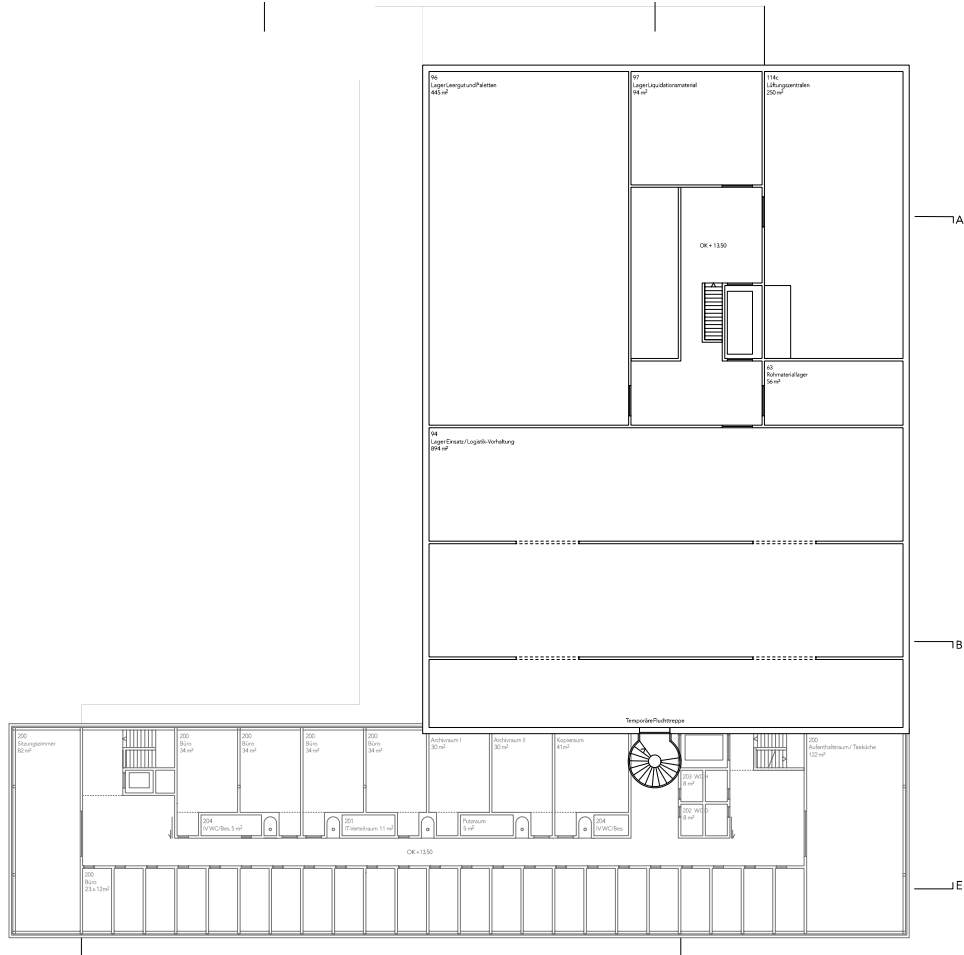


Erdgeschoss 1:600



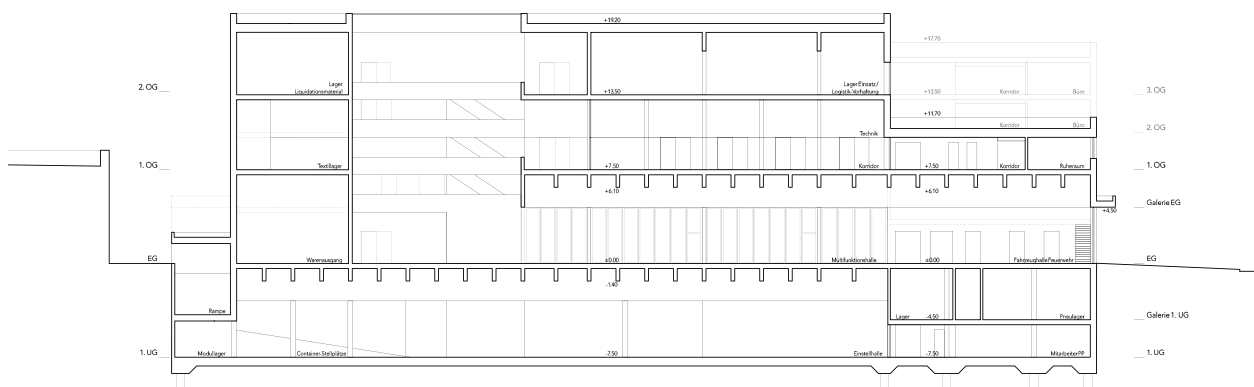
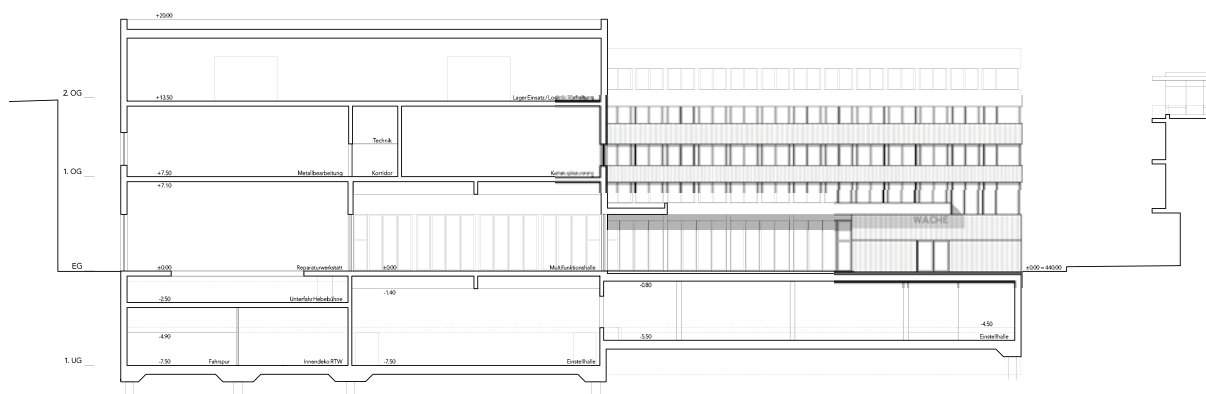
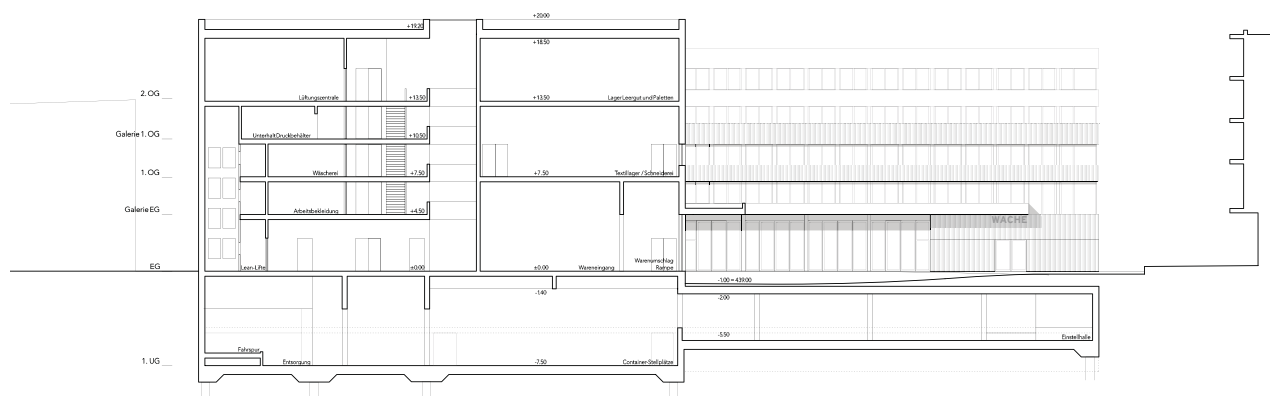
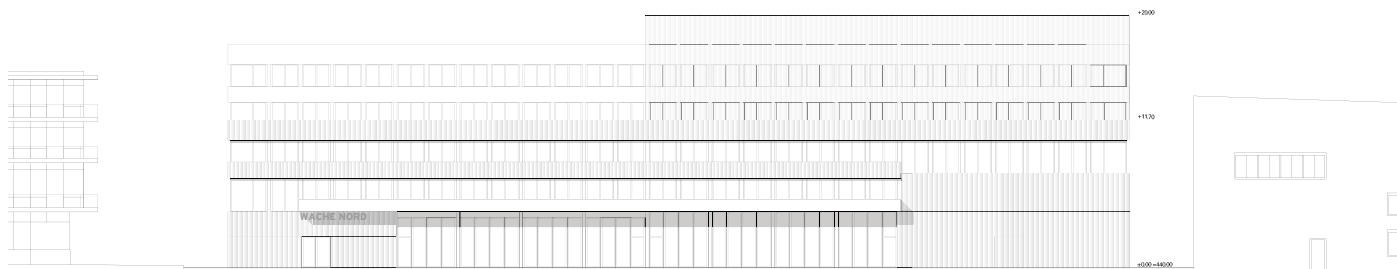




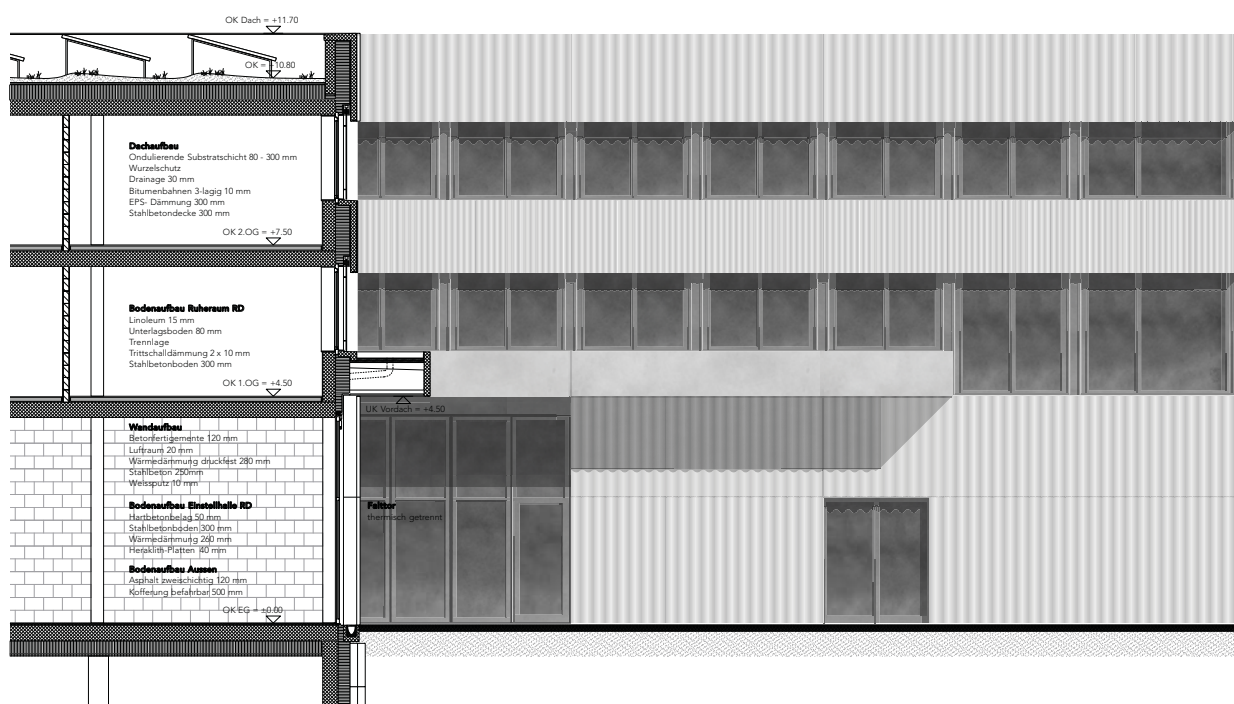
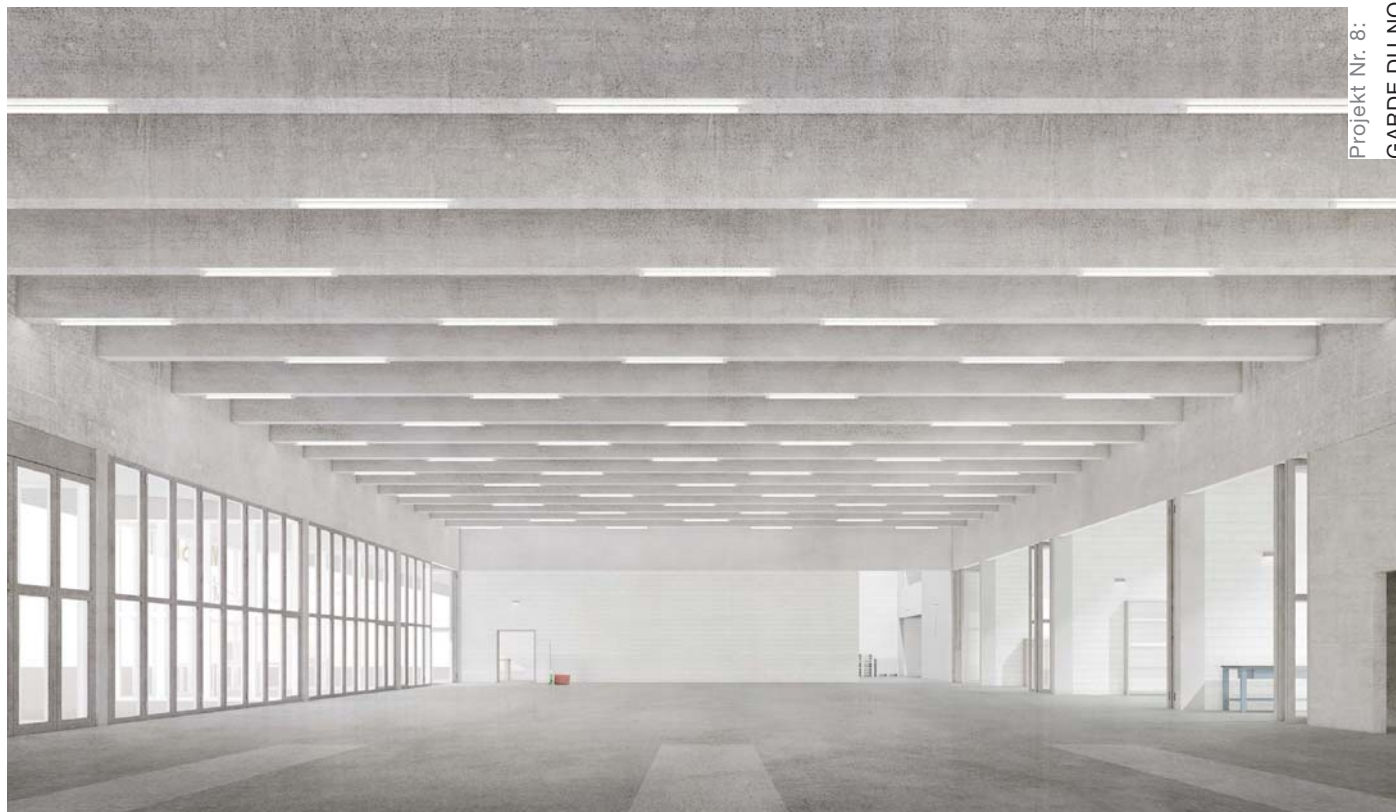


2.OG und 1.OG 1:600





Nordfassade, Längsschnitte A-A und B-B, Querschnitt D-D 1:600



Visualisierung / Fassadenschnitt 1:150

## Projekt Nr. 2:

### 4. RANG | 4. PREIS

#### Architektur:

Graser Architekten AG

Badenerstrasse 18, 8004 Zürich

Verantwortlich: Jürg Graser

Mitarbeit: Beda Troxler, Basil Witt, Maike

Katharina Hunds, Lea Marie Siegler,

Aspasia Eleni Papageorgiou,

Aleksandra Koziol

#### Bauingenieurwesen:

Ferrari Gartmann AG, Chur

Verantwortlich: Emanuela Ferrari

#### Verkehrsplanung:

Rombo, Zürich

#### Logistik:

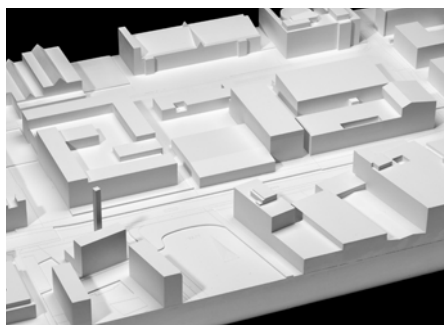
Prof. Dieter Fischer, Windisch

## ZÜRI LÖSCHT

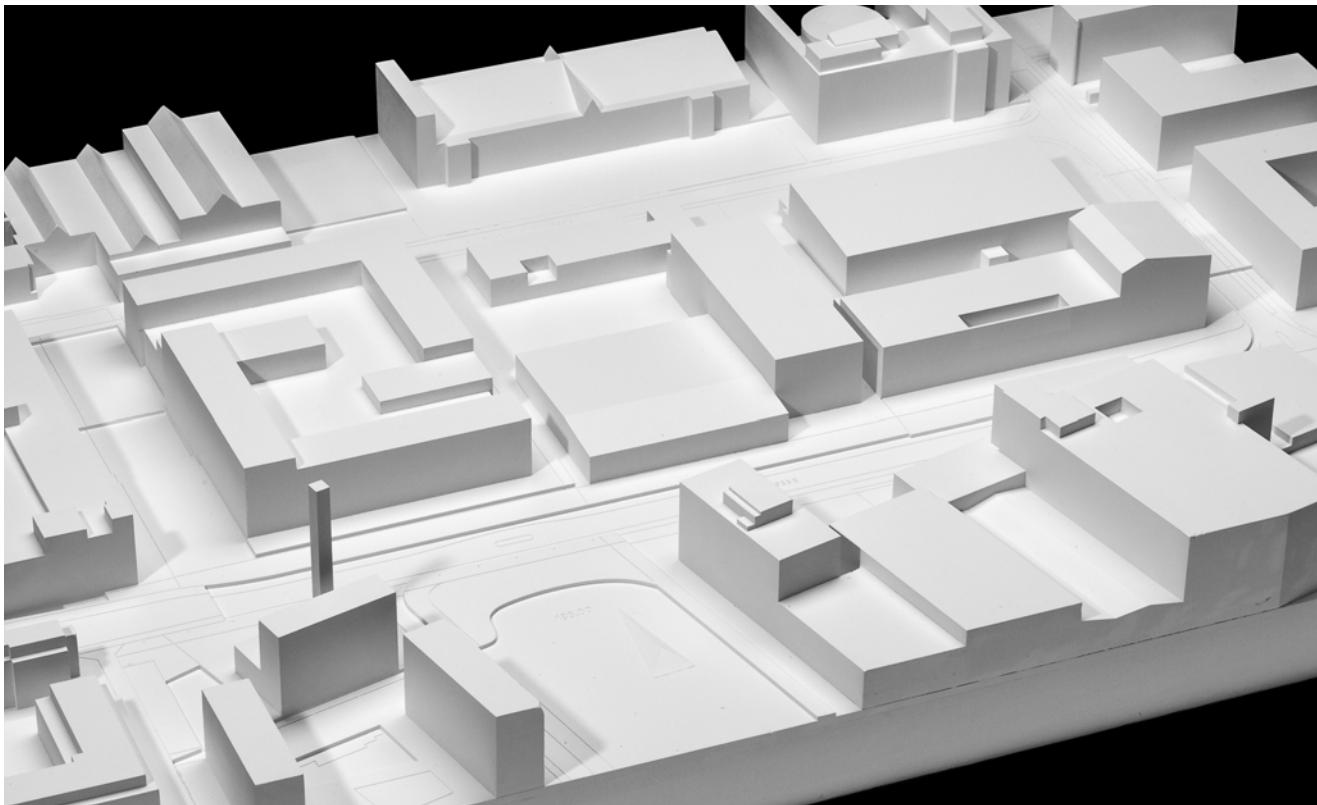
Anstelle einer einzigen, hybriden Anlage wird die Wache Nord im Projekt «Züri löscht» auf zwei ganz unterschiedliche Gebäudetypen aufgeteilt: zum einen auf eine niedrige, rund 9 Meter hohe Fahrzeughalle und zum anderen auf einen rund 20 Meter hohen Gewerbetrakt mit den Wache- und Logistikutnutzungen, die beide winkelförmig zueinander angeordnet sind. Während die flache Halle vorne direkt auf die Baulinie platziert ist, weicht die hochformatige Scheibe auf eine Flucht in der zweiten Reihe zurück. Die Höhen- und Tiefenstaffelungen der beiden Volumen nehmen bewusst ein bestehendes Prinzip entlang der Binzmühlestrasse auf. Die Halle für die Einsatzfahrzeuge von Feuerwehr und Sanität ist dank ihrem Vorrücken zeichnerhaft im Strassenraum präsent, während die turmartige Stirnseite mit dem Haupteingang die Wache, trotz ihrem Zurückweichen, als öffentliche Einrichtung gut markiert. Dieses Ensemble, dessen Proportionen mit Aufstockung deutlich besser sind als ohne, fügt sich städtebaulich ausgezeichnet in den umliegenden Kontext ein. Das benachbarte NCERD mit seinen Arbeitsplätzen bewahrt eine gewisse Weite und das ewz-Unterwerk erhält ein massstäbliches Gegenüber. Die ausdruckslose Fassade der ABB-Halle tritt neben der eleganten neuen Wache in den Hintergrund. Die Aufteilung des Raumprogramms auf zwei Baukörper hat neben den städtebaulichen Vorteilen aber auch typologische und betriebliche Nachteile. Einerseits ist die Fahrzeughalle wegen den zahlreichen, betrieblich bedingten Unterteilungen nur wenig als offener Hallenraum wahrnehmbar. Andererseits ist die Verbindung von Wache und Fahrzeughalle im Notfalleinsatz mit zwei Gruppen von Rutschstangen und einer dazwischen gelegten Passerelle als Horizontalverteilung ungünstig.

Die Fahrzeughalle besteht aus einem effizienten Stahlbau mit fünf über zwei Felder gespannten Doppel-T-Trägern. Seitlich zu diesen Primärträgern bringen elegante rautenförmige Öffnungen in der Profilblech-Dachkonstruktion zenitales Licht ins Halleninnere. Das Projekt weist sowohl für den Hochbau als auch für die daneben liegende Fahrzeughalle ein logisches und klares Tragwerkskonzept auf und vermag durch seine Einfachheit zu überzeugen. Die Wache selber besteht aus einem einfachen Skelettbau in Ortbeton und zwei Erschliessungskernen zur Aussteifung. Dieses einfache Konstruktionssystem wird mit schlanken, vertikalen und horizontalen Betonprofilen auch nach aussen hin fein nachgezeichnet. Eine abwechselnde Abfolge von horizontalen Fenster-, Brüstungs- und Sturzbändern aus hinterlüfteten Faserzementplatten erzeugt einen gut rhythmisierten Fassadenaufbau und einen kultivierten, industriellen Ausdruck.

Auch für die Fahrzeuge werden zwei verschiedene Bereiche



Erweiterung 2. Etappe



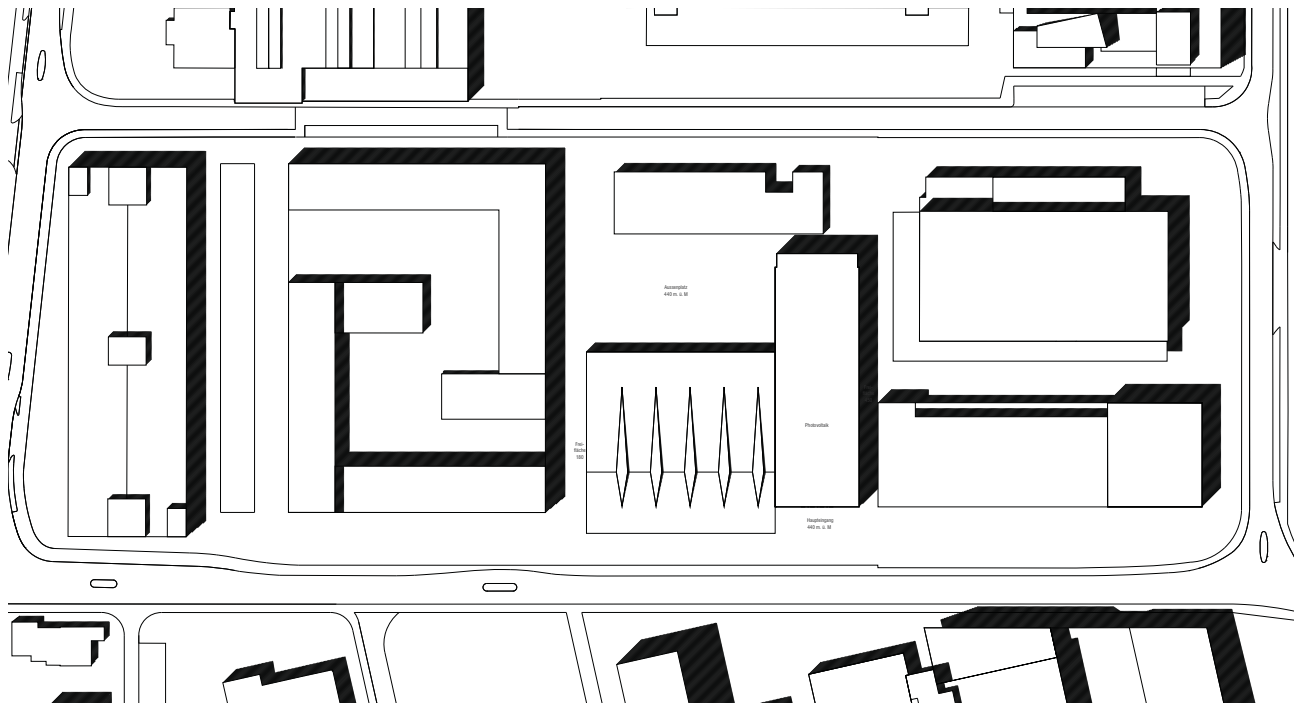
Situationsmodell 1:500

angeboten. Der Warenumschlag der Logistikgüter erfolgt über einen offenen Aussenplatz auf der Nordwestseite der Parzelle. Diese Fläche dient auch als Zugang für die Reinigung und Dekontamination der Einsatzfahrzeuge. Die Rampe für die unterirdische Einstellhalle, die den gesamten Perimeter unterkellert, liegt strategisch günstig direkt bei der Zufahrt von der Eduard-Imhof-Strasse. Die vielen hintereinander angeordneten, blinden Parkfelder in der Einstellhalle sind jedoch nur schlecht nutzbar. Für die Feuerwehr und Sanität wird innerhalb der Halle ein klimatisierter Innenhof ausgeschieden. Der Versuch einer Entflechtung der vielfältigen Fahrzeugbewegungen überzeugt insgesamt aber nicht. So besteht die latente Gefahr, dass die Lastwagen der Logistik und die von ihrem Einsatz zurückkehrenden Einsatzfahrzeuge den Zugang zur Halle und damit zum Innenhof blockieren. Zudem ist der Innenhof als Gelenk zwischen der Wartehalle für die Einsatzfahrzeuge, die Werkstätten und die Container-Stellplätze funktional schlicht überlastet. Bei den Einsatzfahrzeugen fehlen zudem die seitlichen Flächen zur Reinigung und Retablierung.

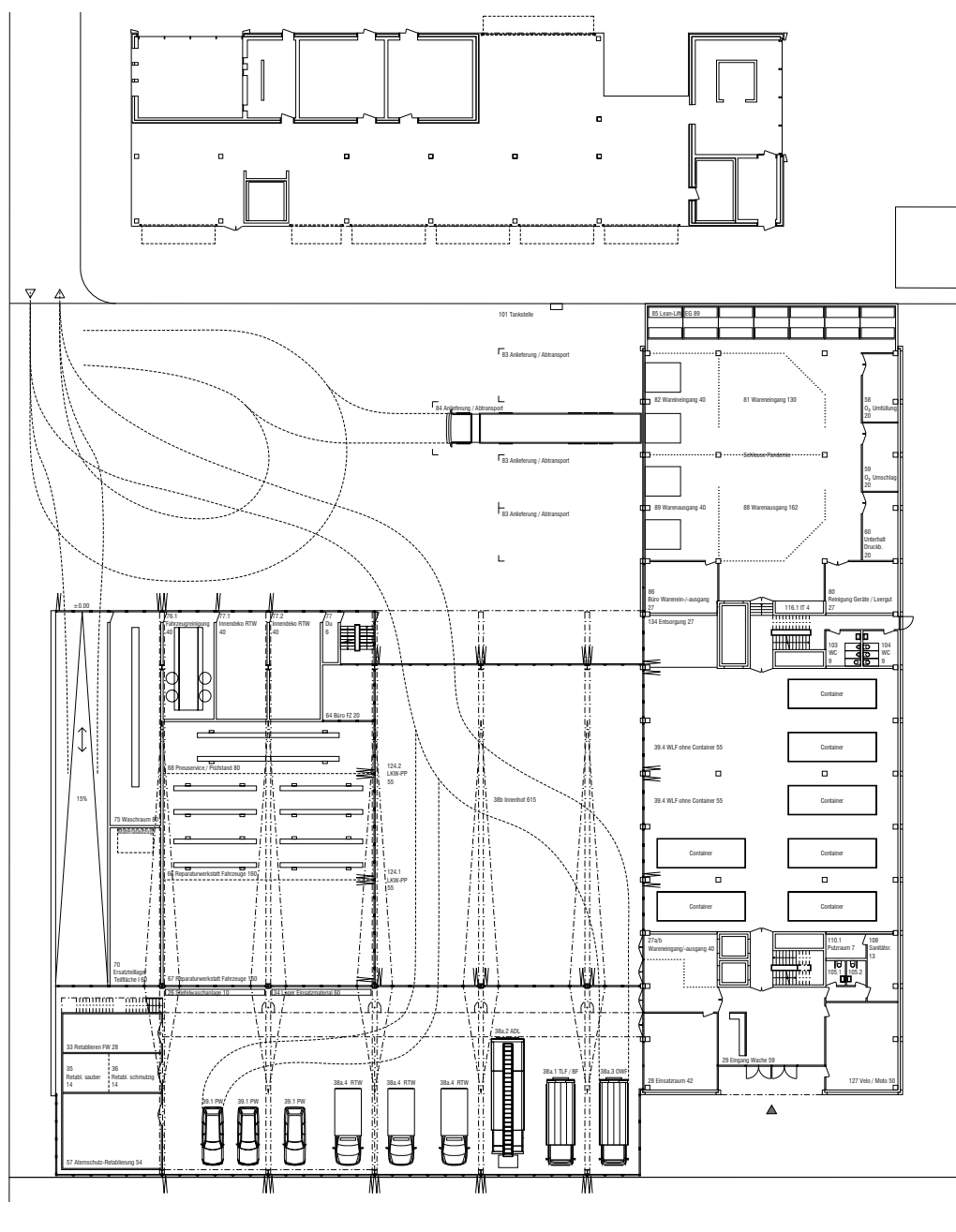
Das Projekt «Züri löscht» gehört zu den kostengünstigsten Beiträgen im Vergleich der eingereichten Projekte.

Das Konzept, die Fahrzeuge von den übrigen Nutzungen der Wache Nord abzutrennen und in einer separaten Halle auszulagern, ist in städtebaulicher und architektonischer Hinsicht sehr gut gelungen. Die räumliche Aufteilung stimmt mit den betrieblichen Anforderungen insgesamt aber doch zu wenig überein. Dem Innenhof werden zudem zu viele Aufgaben zugemutet und der Weg der Einsatzkräfte von den Aufenthalts- und Ruheräumen zu den Fahrzeugen ist zu lang und zu umständlich.





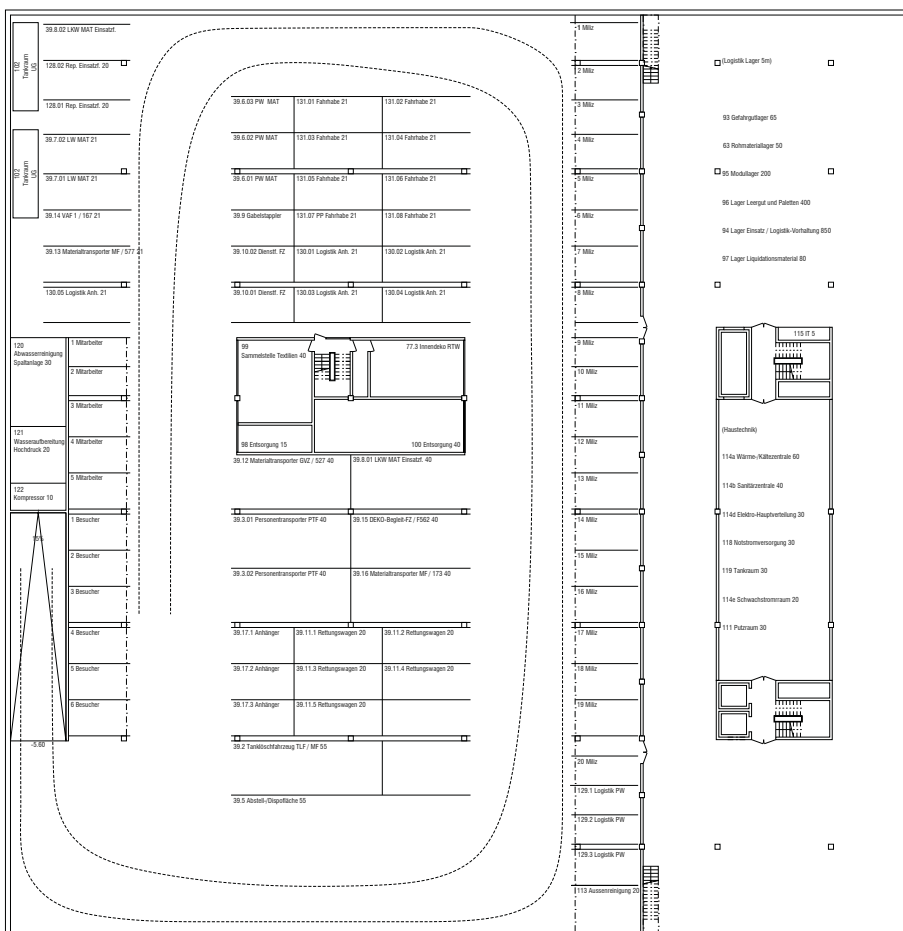
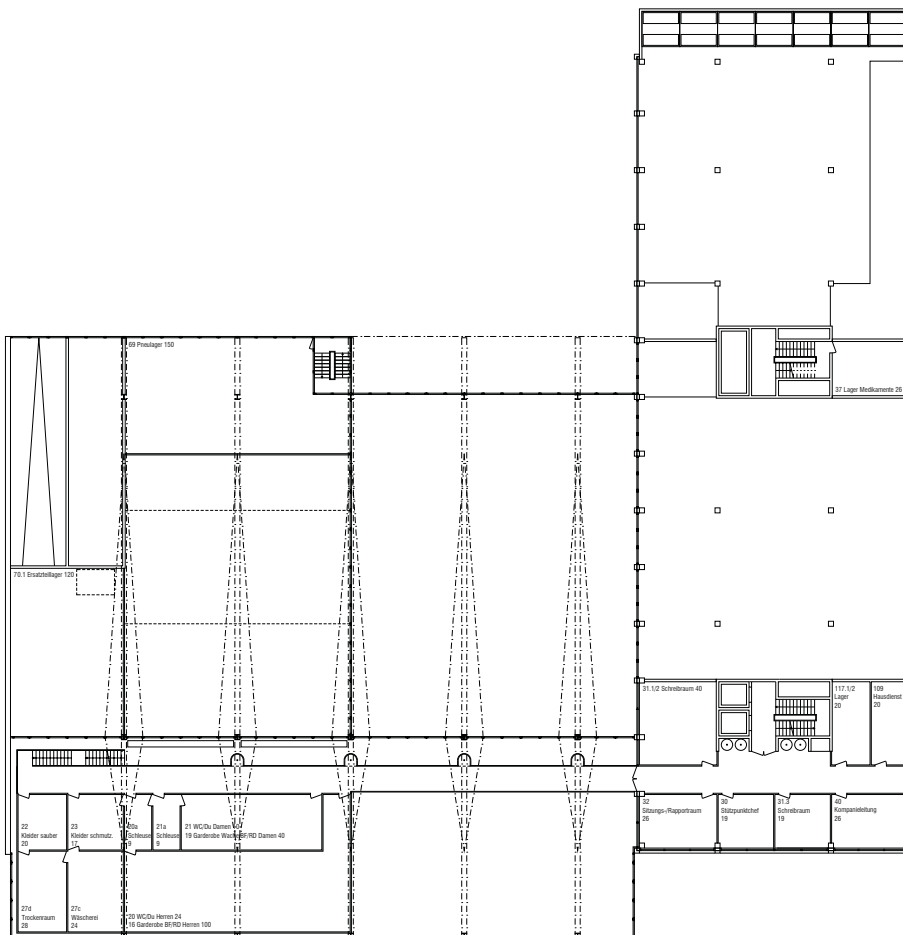
Visualisierung / Situation 1:2000



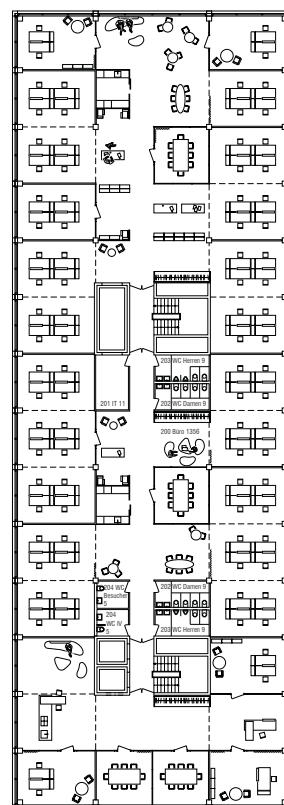
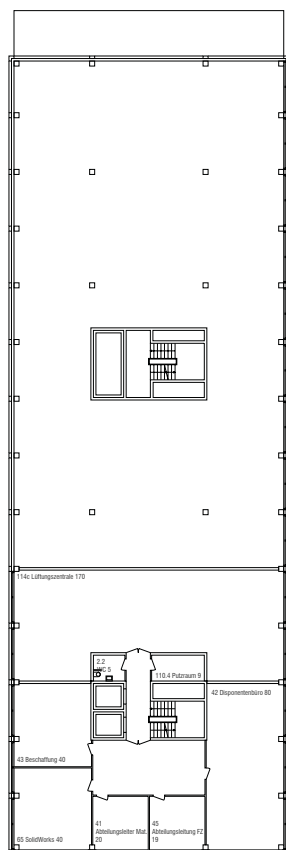
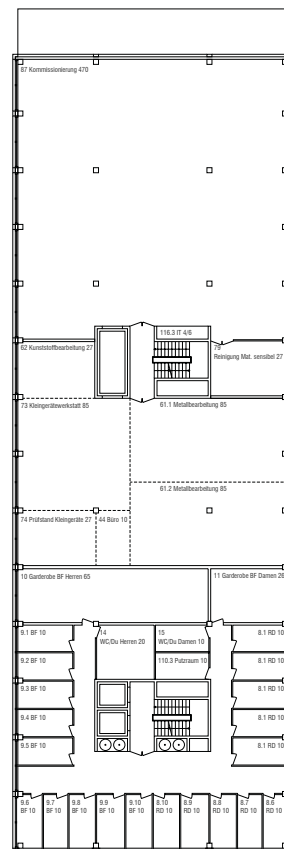
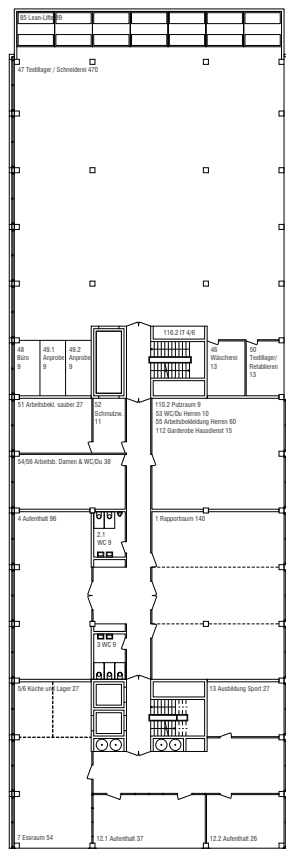
Erdgeschoss 1:600





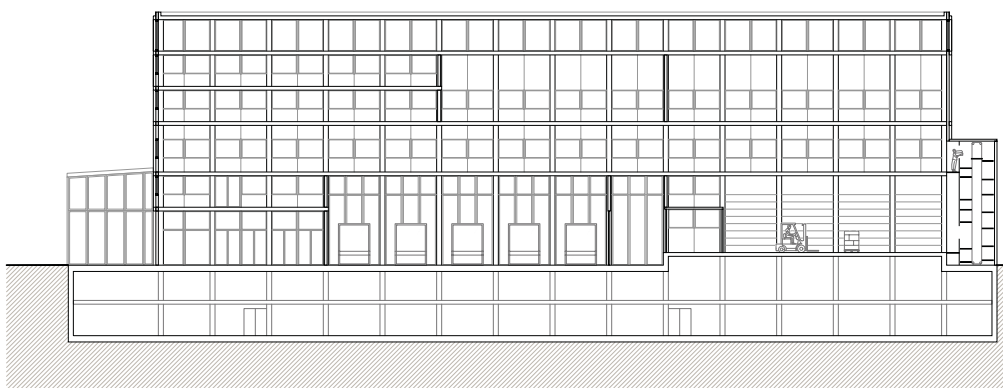
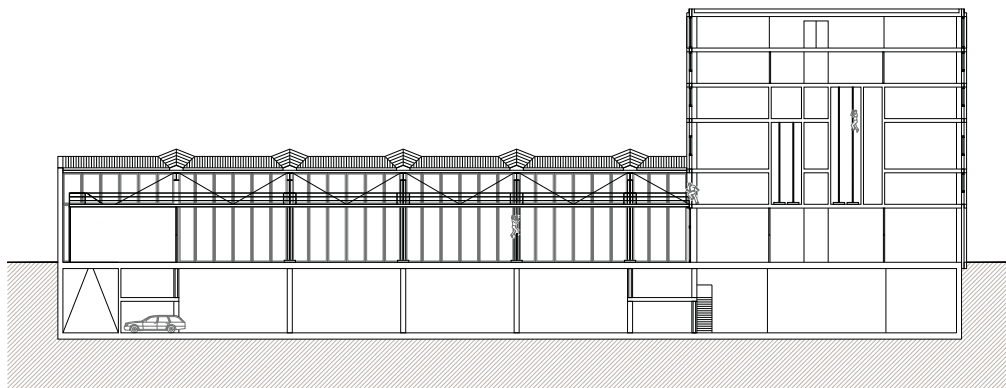
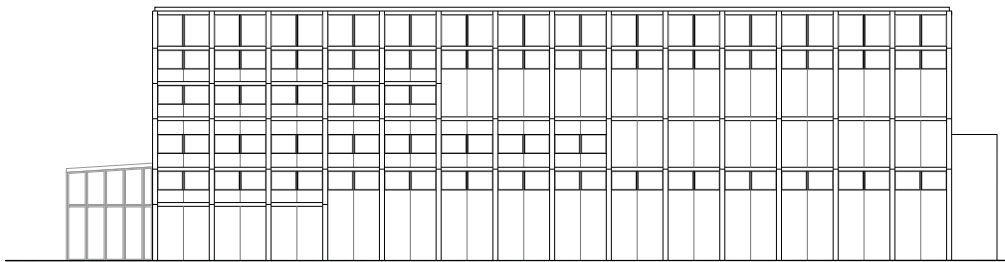
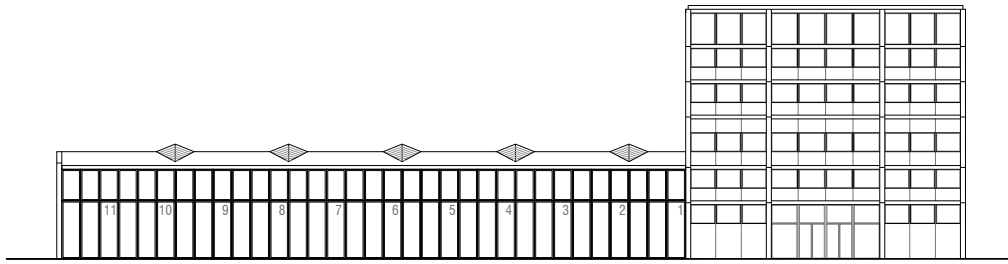


Zwischengeschoss EG und UG 1:600



1.OG, 2.OG, Zwischengeschoss 2.OG und Erweiterung 1:600





Süd- und Ostfassade, Schnitt durch Fahrzeughalle und Längsschnitt 1:600



## Projekt Nr. 1:

## REGAL

### Architektur:

Dürig AG

Feldstrasse 133, 8004 Zürich

Verantwortlich: Jean-Pierre Dürig

Mitarbeit: Guillermo Dürig, Gian Andrin

Derungs

### Bauingenieurwesen:

MWV Bauingenieure AG, Baden

Verantwortlich: Ljupko Peric

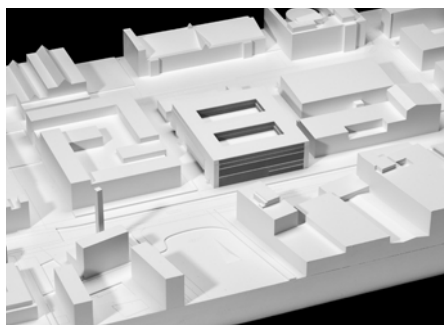
Mitarbeit: Tilo Renner

### Verkehrsplanung:

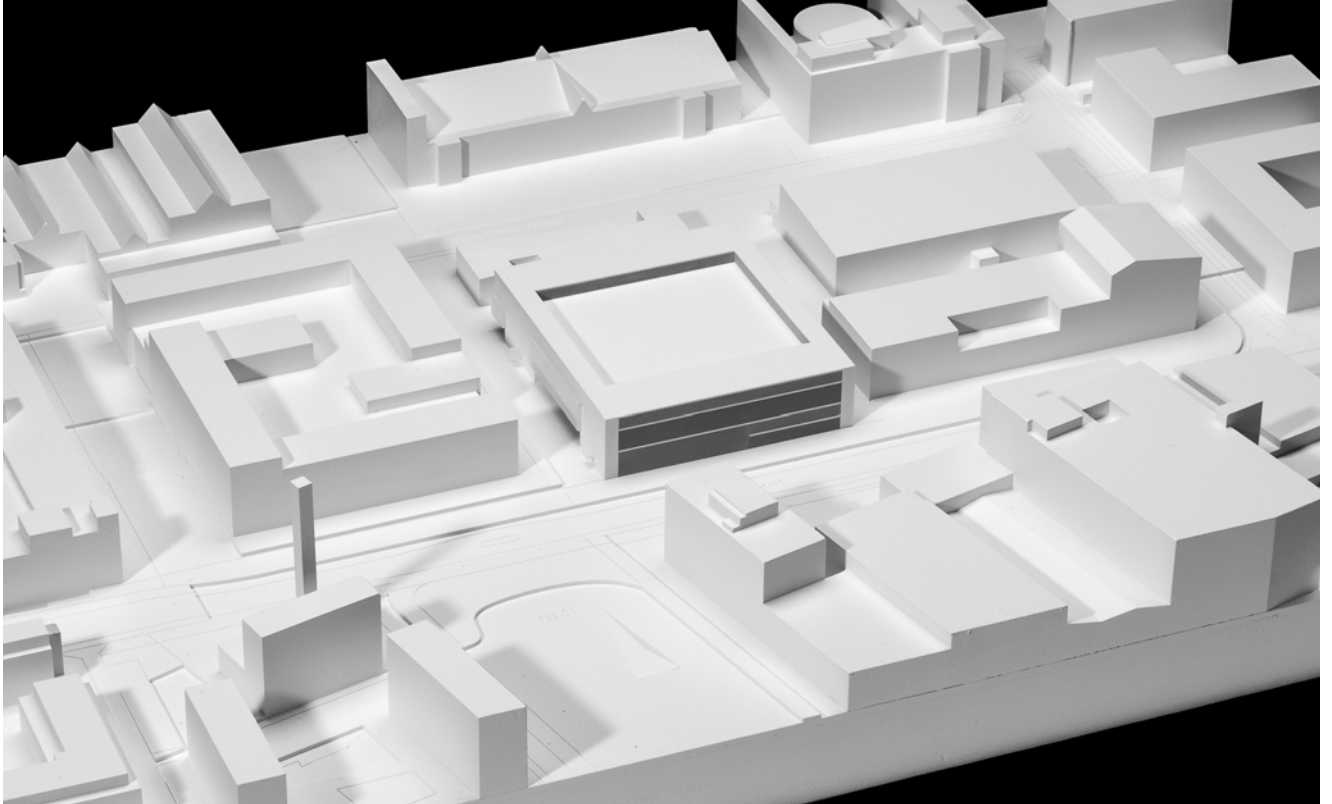
IBV Hüsler AG, Zürich

Für das heterogene und komplexe Raumprogramm der neuen Wache wird ein überraschend einfaches Volumen mit einer klaren Tragstruktur und einer strengen Form vorgeschlagen. Die zentrale Projektidee besteht aus einem als überdimensioniertes Lagerregal konzipierten Gewerbegebäude, das im Innern einen grossen überdachten, stützenfreien Verkehrs- und Übungshof einschliesst. Zwischen zwei seitlichen, raumhaltigen «Regalstützen» aus Sichtbeton mit den Vertikalerschliessungen, Service- und Technikräumen sind raumhohe Fachwerksträger eingespannt, die das Erdgeschoss in nur zwei Feldern überspannen. Sie bieten Platz für die verlangten Arbeits-, Aufenthalts- und Lagerräume. Zudem bilden sie auch eine Plattform für ein hofförmiges Dachgeschoss, in dem die verschiedenen Schlafzimmer von Feuerwehr und Sanität sowie weitere Bürobereiche angeordnet sind. Die vertikale Lastabtragung ist einfach und Dank den raumhohen Fachwerken sehr effizient. Auch das Aussteifungskonzept, das in Längsrichtung über die langen Betonscheiben und in Querrichtung über eine Rahmenwirkung der Querrachwerke zusammen mit den Betonkernen funktioniert, ist logisch hergeleitet. Allerdings ist der Brandschutz nicht nachgewiesen. Diese klare Systematik in der Tragstruktur wird im Zentrum des Gebäudes aber leider nicht konsequent genug weitergeführt. Hier wird die Richtung der Fachwerksträger zugunsten eines stützenfreien gedeckten Innenhofs um 90° gedreht. Der kompakte Baukörper mit einem umlaufenden, eingeschossigen Aufbau steht mit seiner ganzen Breite von 25 Metern und mit seiner Höhe von 16 Metern direkt auf der Baulinie. Dadurch tritt der Neubau als öffentliches Infrastrukturgebäude markant in Erscheinung und die Ausfahrt der Rettungsfahrzeuge liegt ohne schlecht nutzbarem Vorbereich folgerichtig direkt an der Binzmühlestrasse. Allerdings schiebt sich der Neubau mit seiner ganzen Masse so weit in den Strassenraum hinein und erscheint mit seinen markanten Seitenfassaden aus Sichtbeton in der Längsachse der Binzmühlestrasse etwas gar prominent. Zudem wird auf der rückwärtigen Seite das ewz-Unterwerk bedrängt und in seiner Qualität beeinträchtigt. Hingegen tragen die seitlichen, etwas klein geratenen Personeneingänge zur Belebung und damit zur Aufwertung der Zwischenräume zu den Nachbargebäuden NCERD und ABB bei. Demgegenüber ist die primär aus Symmetriegründen eingeführte, grossflächige Toröffnung auf der Ostseite nutzlos und fragwürdig. Die verlangte Aufstockung ist elegant gelöst, verstärkt allerdings die städtebauliche Problematik zusätzlich.

Mit seiner äusseren Erscheinung nimmt das Projekt «Regal» konsequent Bezug auf die quartiertypischen Industrie- und



Erweiterung 2. Etappe



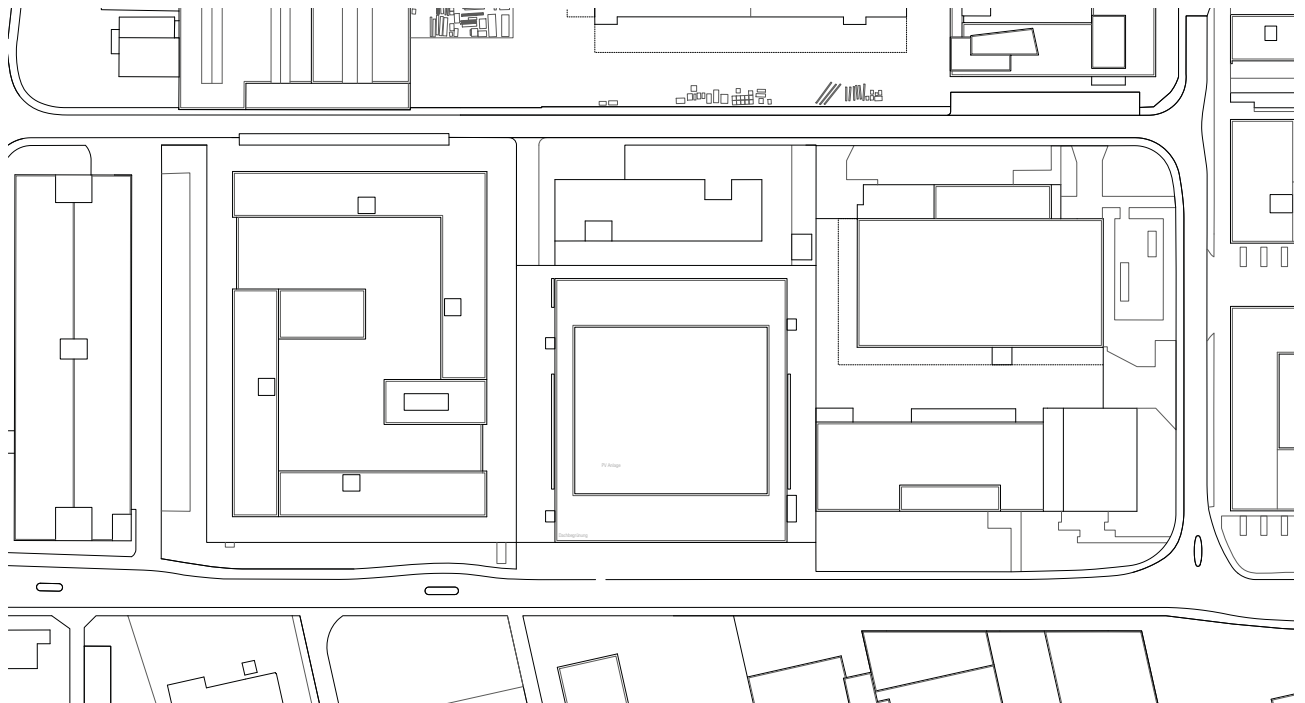
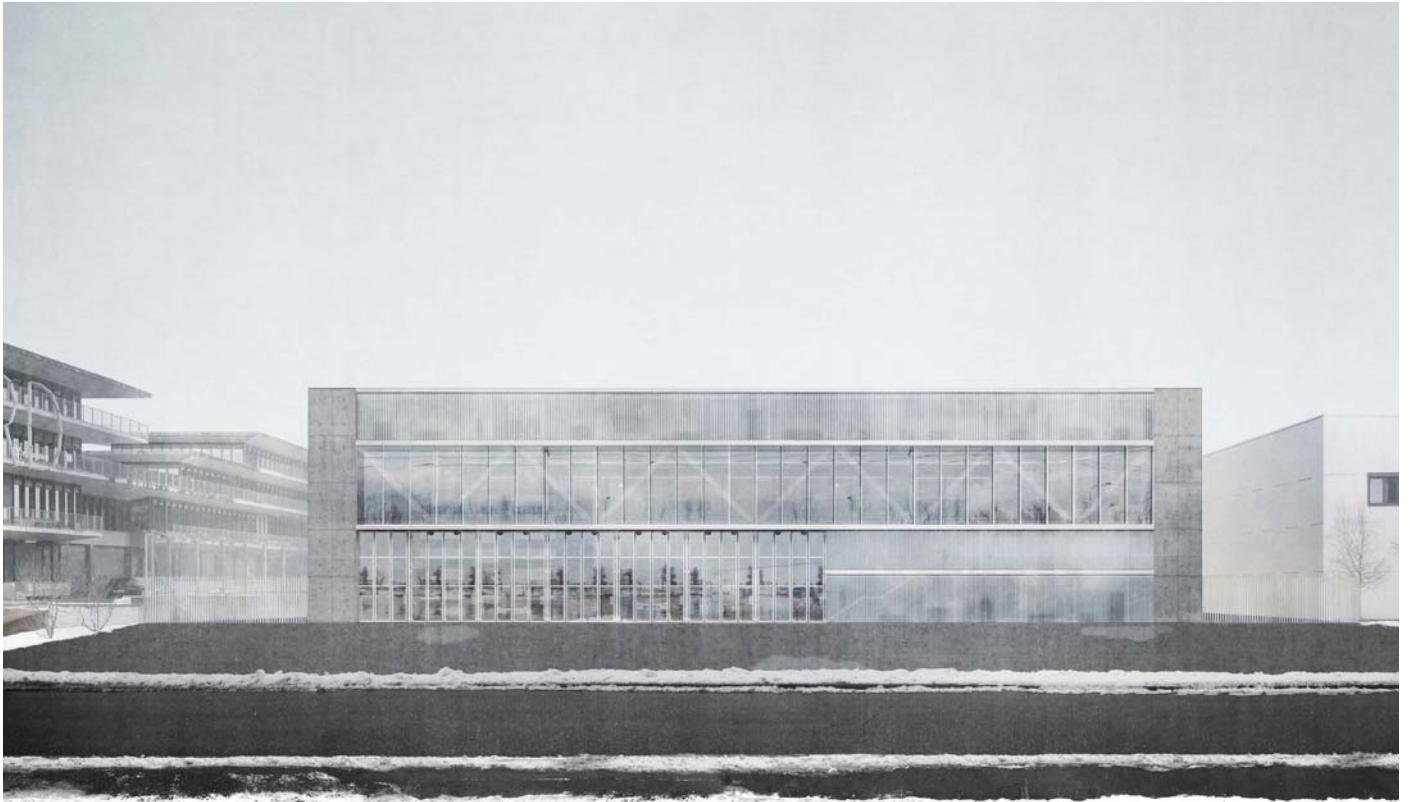
Situationsmodell 1:500

Gewerbebauten. Die Seitenfassaden sind mit Ausnahme der Hauseingänge und der beweglichen Tore für die Fahrzeuge vollständig geschlossen, während die Strassenfronten aus einem konstruktiven Raster aus Metall mit transparenten und opaken Verglasungen bestehen, welche die Funktionen, die Tragstruktur und die Schnittfigur nach aussen hin gut abbilden.

Das Herz der Anlage bildet der grosszügige Werkhof im Zentrum des Gebäudes, der über einen Drittel der bebaubaren Fläche abdeckt. Die klimatischen Bedingungen in diesem Werkraum lassen sich durch die breiten seitlichen Tore den Jahreszeiten entsprechend gut regulieren. Trotz seiner Geräumigkeit ist die Betriebstauglichkeit dieses zentralen Raumes wegen den dichten Verkehrsbeziehungen, der zentralen Positionierung der Tankstelle und der randlagigen Aufstellung der Containerstellplätze zu wenig gut nachgewiesen. Zudem fehlen den Rettungsfahrzeugen die seitlichen Servicräume zur Vor- und Nachbereitung der Einsätze. Im 2. und 3. Obergeschoss muss die klare räumliche und statische Disposition durch ein langes und umständliches Korridorsystem erkaufte werden.

Die zu erwartenden Erstellungskosten liegen leicht über dem Durchschnitt der eingereichten Projekte. Der Ansatz, für das komplexe Aufgabenfeld von Feuerwehr, Sanität und Logistik eine einprägsame Form mit einer einfachen Tragstruktur zu entwickeln, ist grundsätzlich interessant und nachvollziehbar. Die konkrete Umsetzung ist hinsichtlich der städtebaulichen Einordnung und der betrieblichen Anforderungen jedoch zu wenig gut gelungen.

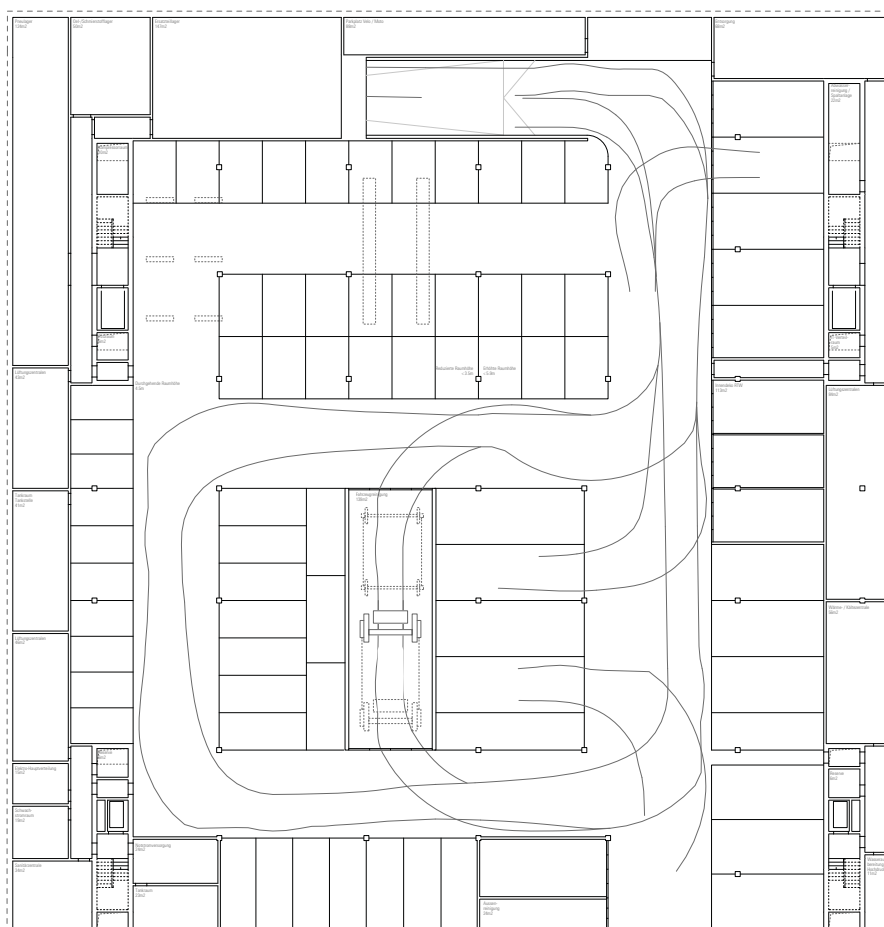
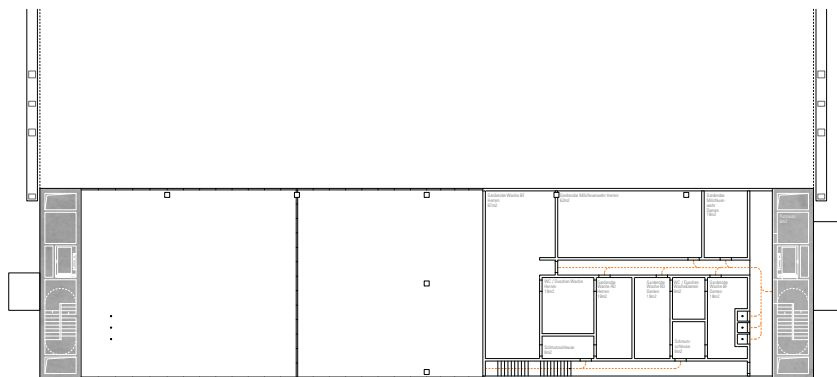




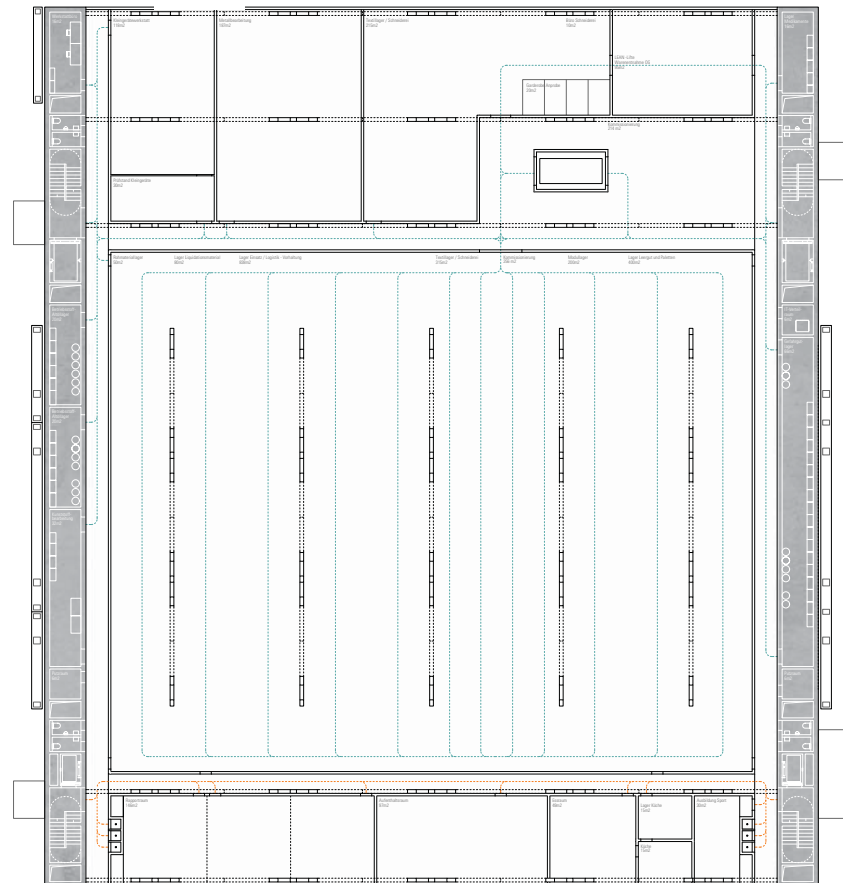
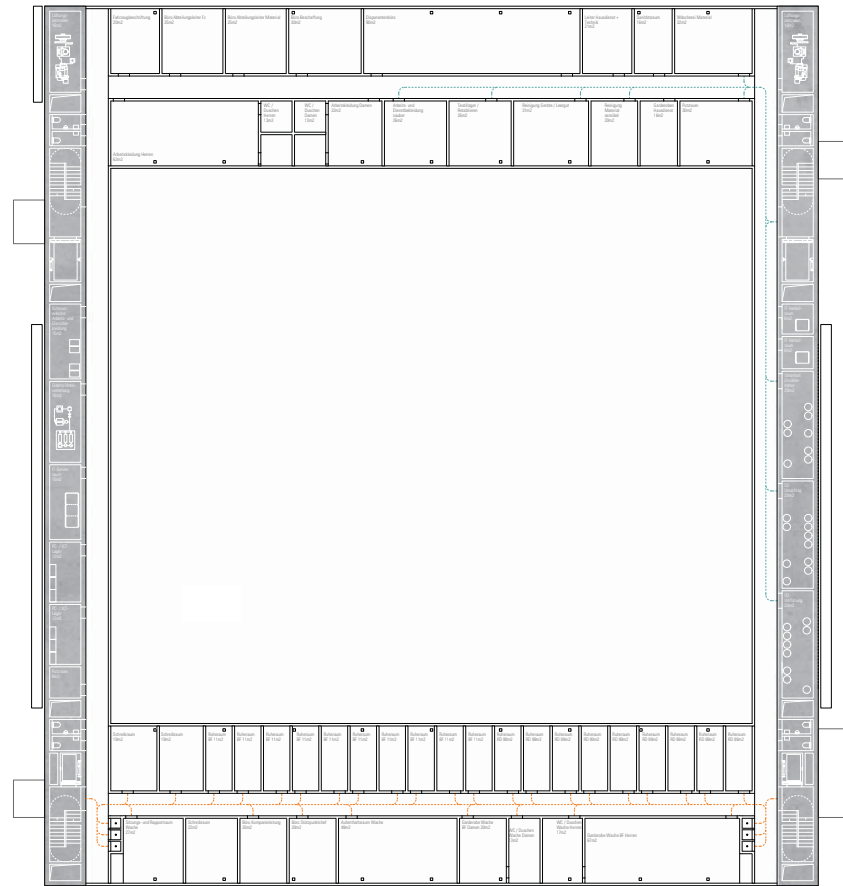
Visualisierung / Situation 1:2000





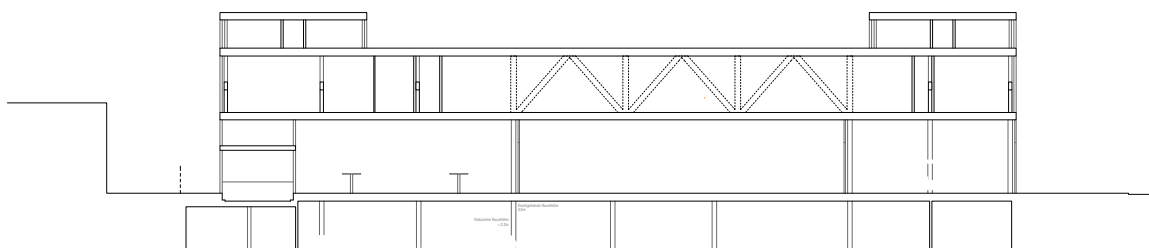
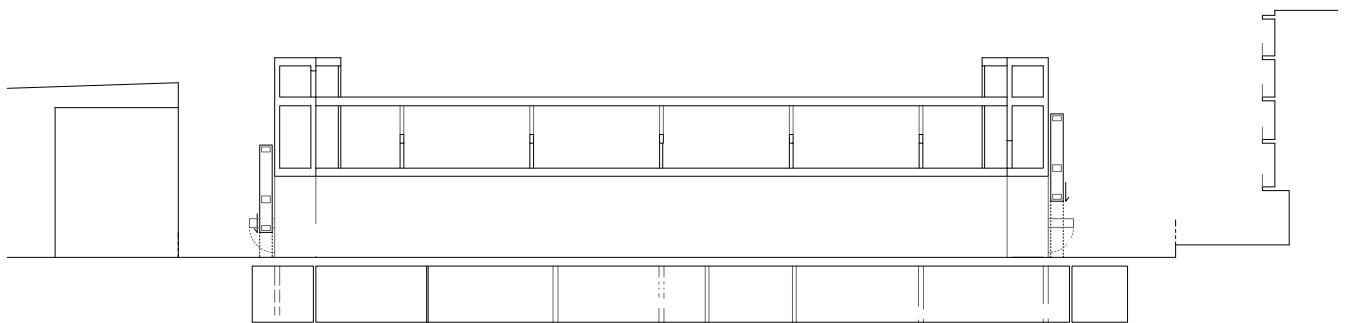
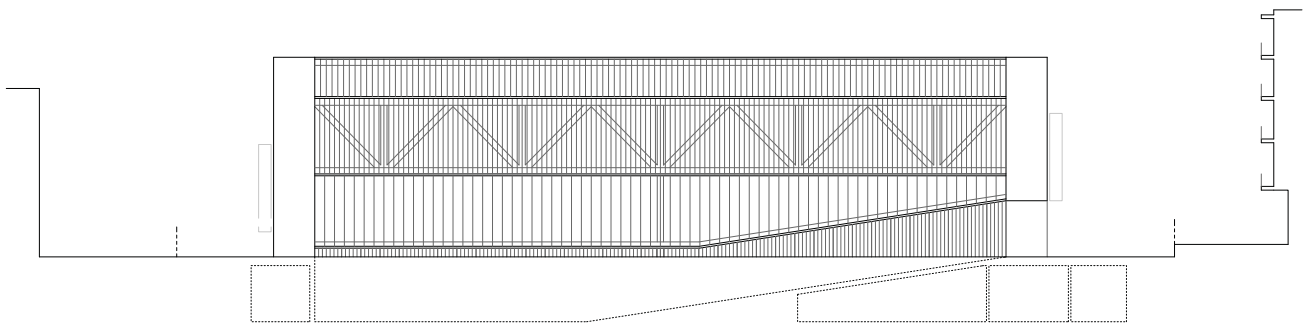
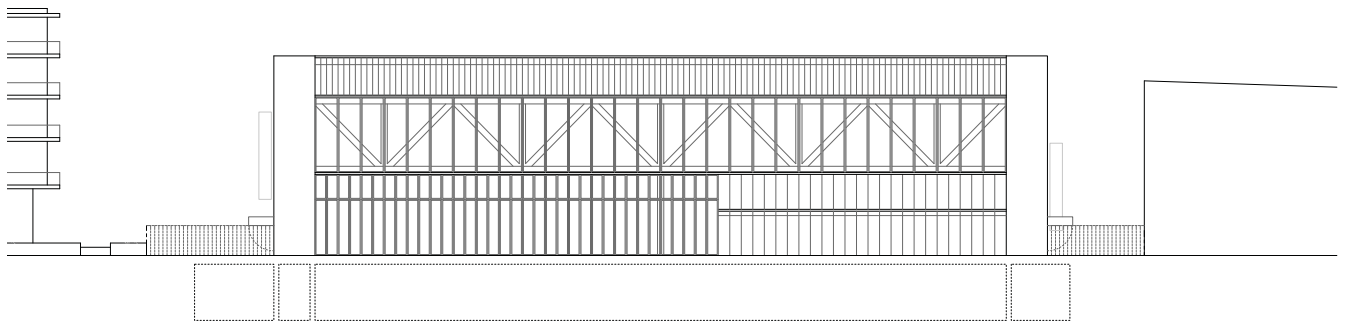


Zwischengeschoss 1.OG und UG 1:600

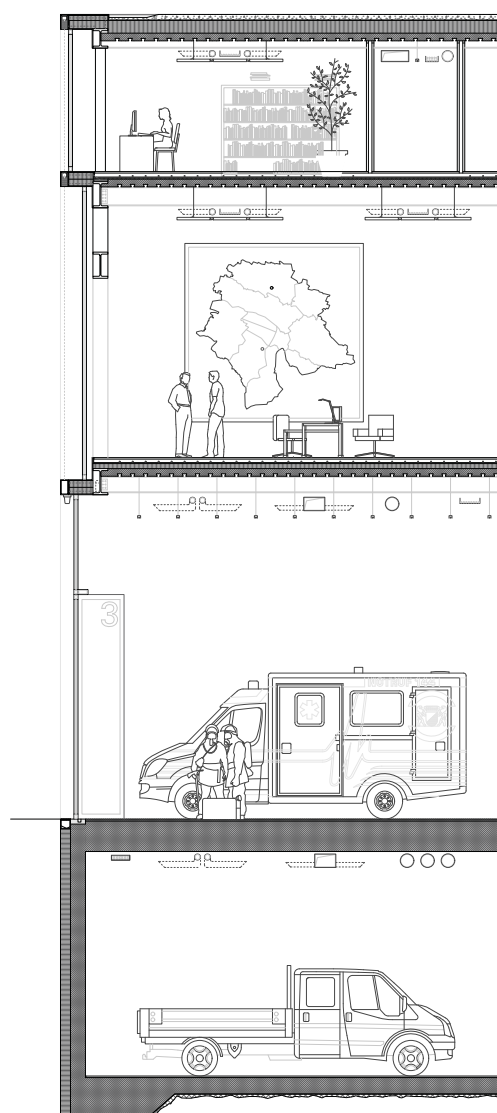
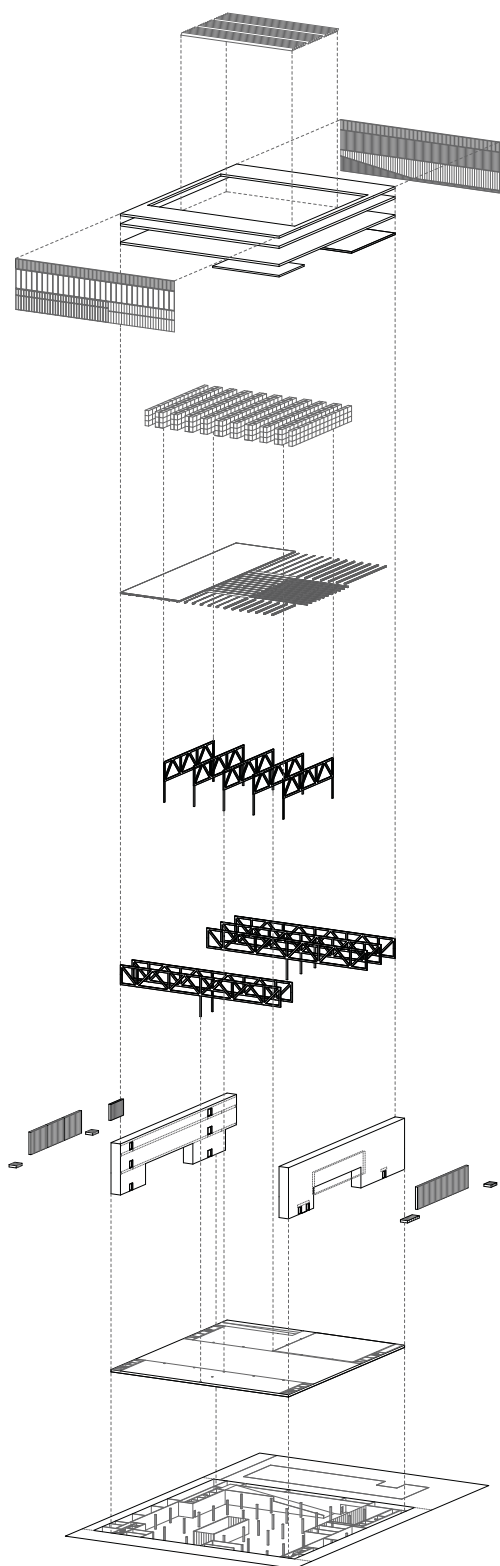


3.OG und 2.OG 1:600





Süd- und Nordfassade, Querschnitt A-A und Längsschnitt B-B 1:600



Axonometrie konstruktive Ebenen und Schichten / Fassadenschnitt 1:150

## Projekt Nr. 4:

## NUKLEUS

### Architektur:

**ARGE Gunz & Künzle Architekten GmbH  
mit Miebach Oberholzer Architekten GmbH**  
Manessestrasse 170, 8045 Zürich  
Verantwortlich: Mathias Gunz, Rico  
Oberholzer  
Mitarbeit: Sarah Miebach, Michael Künzle

### Bauingenieurwesen:

**WAM Planer und Ingenieure AG, Bern**  
Verantwortlich: Michael Karli

### Baumanagement:

**Ghisleni Partner AG, Zürich**

### HLKSE-Planung:

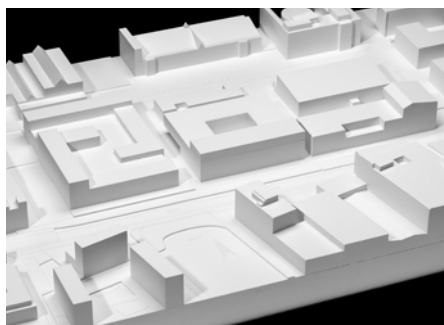
**PZM Polke, Ziege, von Moos AG, Zürich**

### Verkehrsplanung:

**IBV Hüsler AG, Zürich**

### Bauphysik und Akustik:

**BAKUS Bauphysik & Akustik GmbH,  
Zürich**



Erweiterung 2. Etappe

Im Projekt «Nukleus» wird der Neubau für die Wache Nord auf die Gebäudeflucht der Nachbarsbauten gesetzt. Er ordnet sich auch in seiner Höhenentwicklung in das bestehende volumetrische Gefüge ein. Die resultierende grosse Freifläche an der Binzmühlestrasse muss aus betrieblichen Gründen mehrheitlich asphaltiert und leer bleiben, sie wirkt entsprechend karg. Die neuen Nutzungen entwickeln sich auf einer annähernd quadratischen Grundfläche um einen zentralen Innenhof, der die multifunktionale Übungshalle aufnimmt. Die für den Betrieb benötigten Erschliessungsflächen und -radien überlappen sich in diesem Bereich mehrfach und behindern sich entsprechend gegenseitig. Die Arealzufahrt bzw. die Halleneinfahrt stellt ein eigentliches Nadelöhr dar. Die unterschiedlich nutzbare breite Rangiergasse entlang der westlichen Parzellengrenze vermag die Situation nicht zu verbessern.

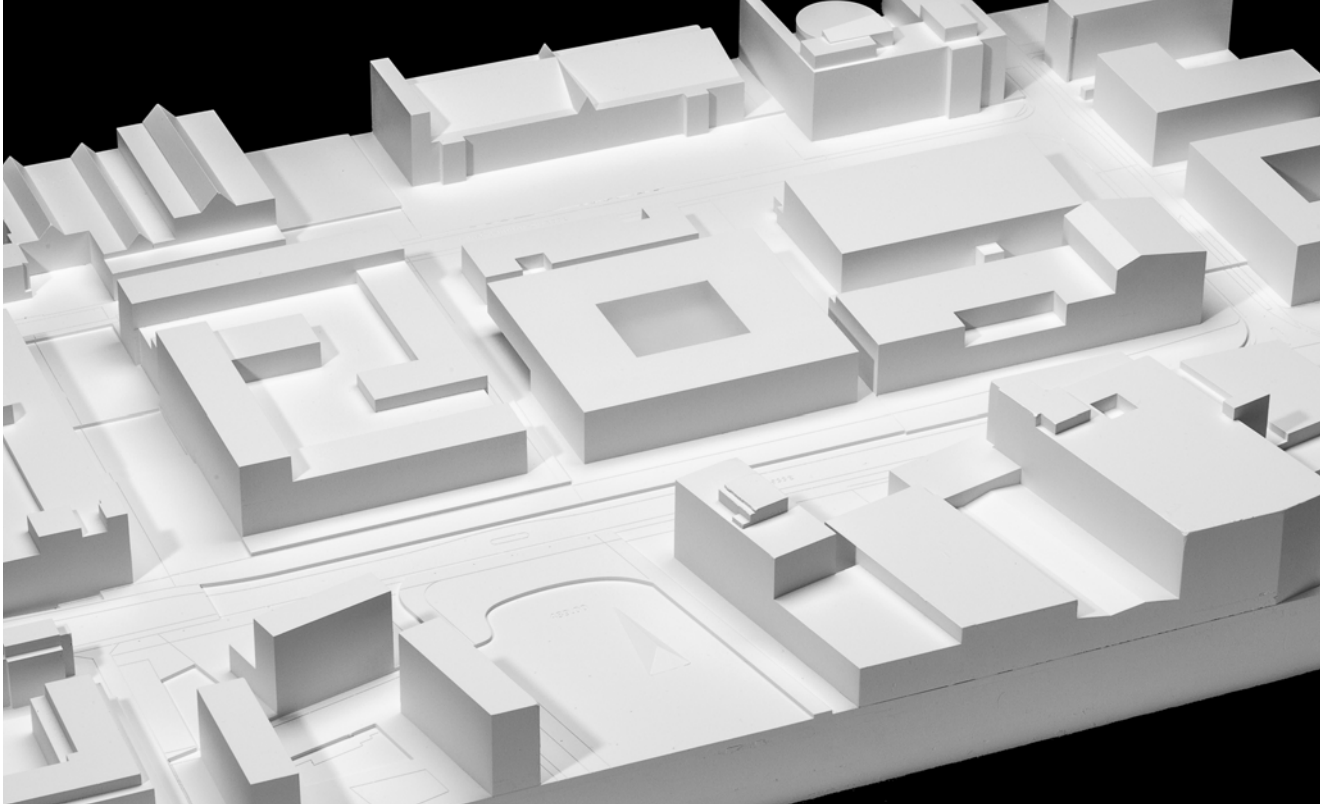
Gemäss Aussage der Verfassenden handelt es sich bei diesem Gebäude um einen Prototypen, dessen Tauglichkeit sich erst mit dem Gebrauch zeigen wird, entsprechend flexibel und veränderbar muss er sein. Sie schlagen vor, das Haus als «Gestell» zu konzipieren, das jede Nutzung aufnehmen und daran angepasst werden kann. Die Geschosse werden somit als «Tablare» mit unterschiedlichen Dimensionen bezeichnet. Diese guten und verständlichen Absichten und Formulierungen generieren im Projekt zu wenige Qualitäten.

Die generell engen Verhältnisse im Erdgeschoss und die zusätzliche Behinderung durch die aus der gewählten Tragkonstruktion resultierende Stützenanordnung schaffen keine gute Ausgangslage für den Betrieb. Das Zwischengeschoss mit Steg verunklärt die Fahrzeughalle und schränkt die Raumhöhe im Bereich der Einsatzfahrzeuge ein. Die für den Einsatz wichtigen Rutschstangen sind nicht sinnvoll platziert. Auch die Einstellhalle im Untergeschoss zeigt keine genügende Funktionalität. Die Besucherparkplätze sind im Innenhof schlecht angeordnet. Aus betrieblicher Sicht werden zudem die langen internen Verkehrswege kritisiert.

Das Gebäude ist als Skelettbau in Massivbauweise mit Flachdecken, Fassaden- und Innenstützen sowie tragenden Kernen konzipiert. Die Lastabtragung ist generell sowohl in vertikaler als auch horizontaler Richtung einfach und angemessen.

Die Konstruktion aus Vierendeelträgern, welche die Auskrugung über dem Zufahrtsbereich bewältigt, wird nicht als angemessen erachtet.

Die Erweiterung wird als Aufstockung entlang der Südfassade nachgewiesen, die volumetrisch sehr dominant in Erscheinung tritt und die städtebauliche Einbindung ungünstig verändert.

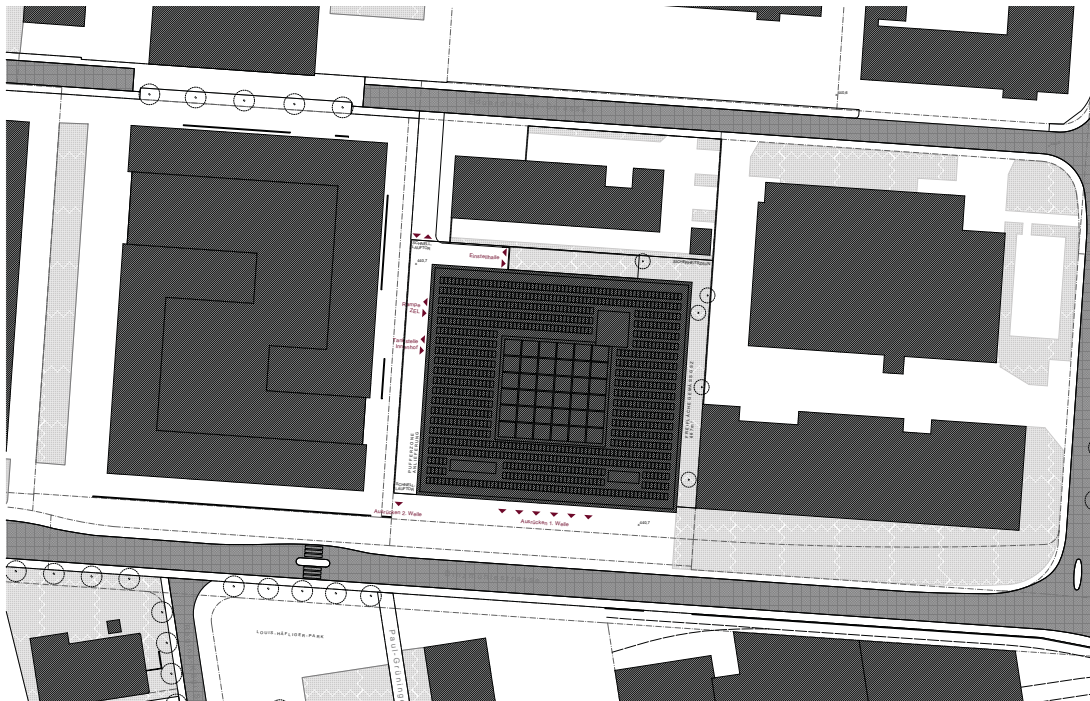


Situationsmodell 1:500

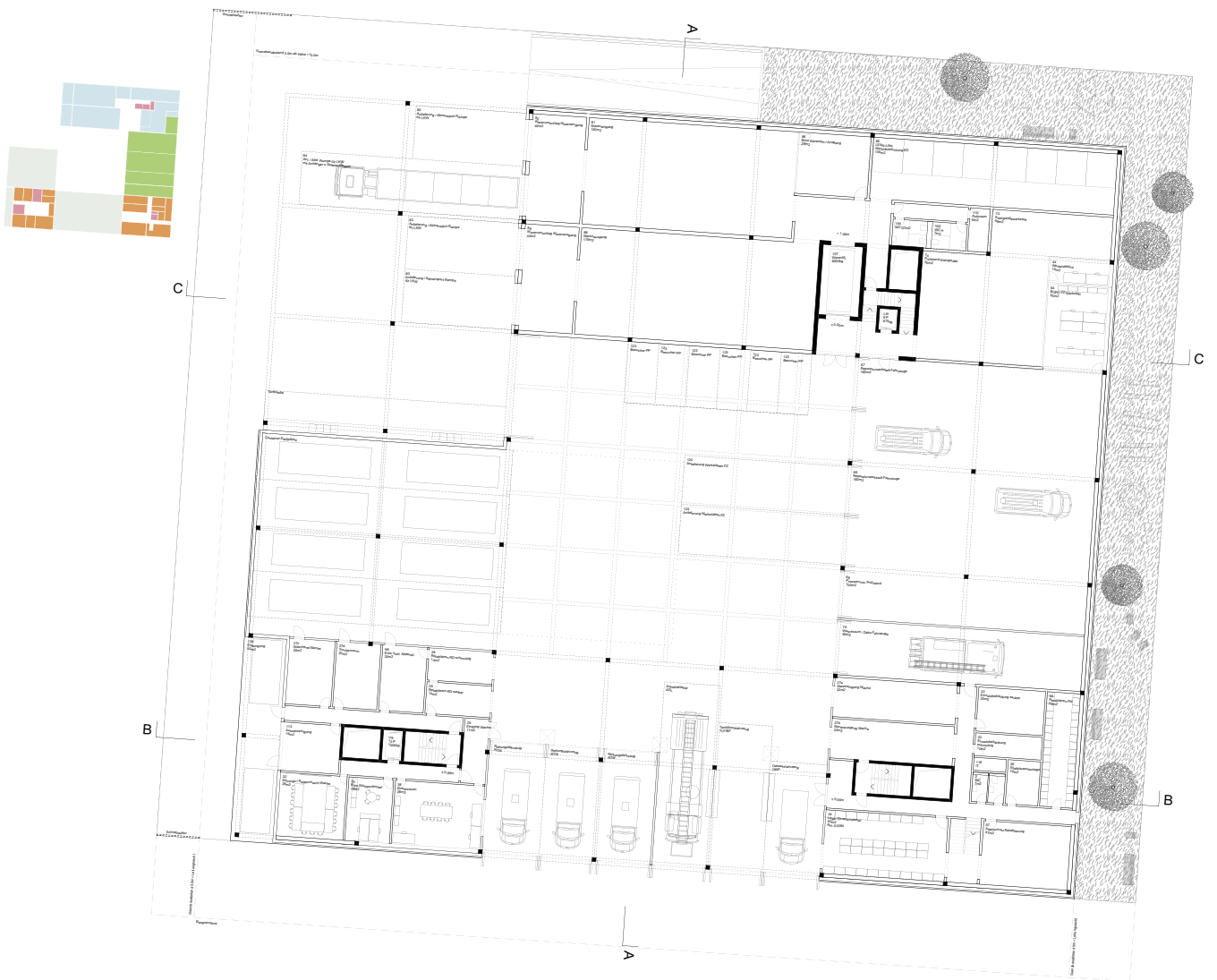
Gemessen an den geplanten Geschossflächen liegen die Erstellungskosten im Durchschnitt der zehn eingereichten Projekte.

Ein helles Metallgewebe bildet die äussere Haut und vereinheitlicht unterschiedliche Ausfachungen oder Nutzungen im Gebäude; gleichzeitig dient es als mechanischer Fassaden- wie auch als Sonnenschutz. Diese Materialisierung ist sicherlich vorstellbar, sie lässt das Gebäude jedoch eher abweisend und abstrakt erscheinen. Die aus dem Gewebe ausgeschnittenen runden Öffnungen in der Fassade wirken formalistisch. Es sind jedoch vor allem die komplexen funktionellen Anforderungen, die das Projekt durch die Überlastung des wichtigen Multifunktionsraums und die generell engen Verhältnissen im Inneren nicht ausreichend erfüllen kann.





Visualisierung / Situation 1:2000



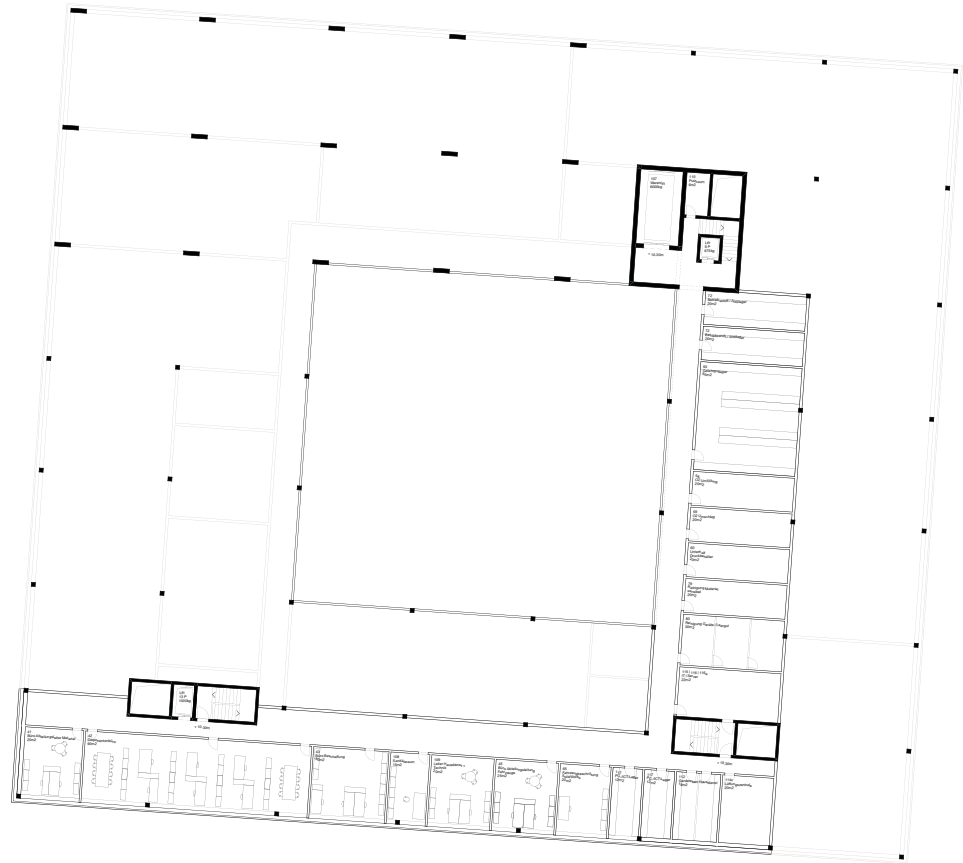
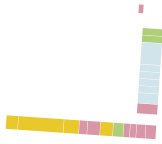
Erdgeschoss 1:600





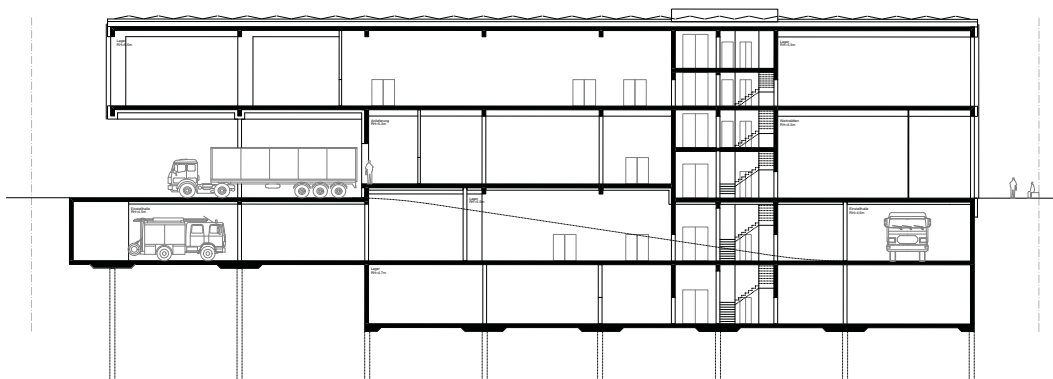
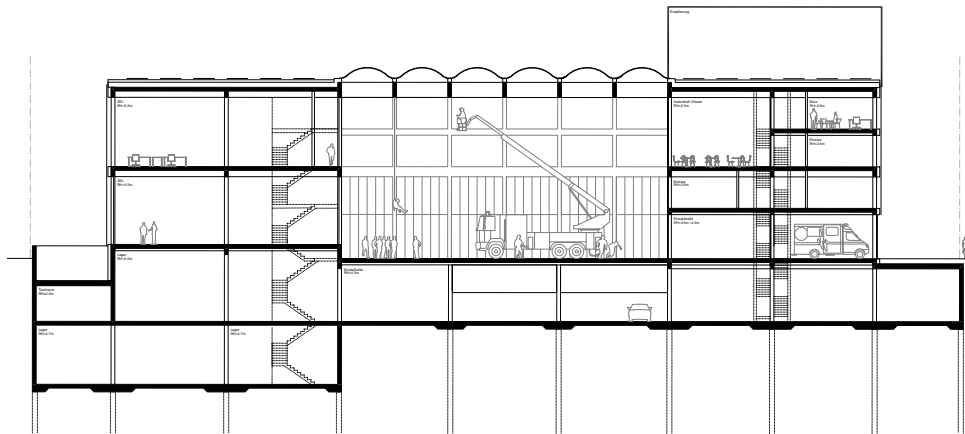
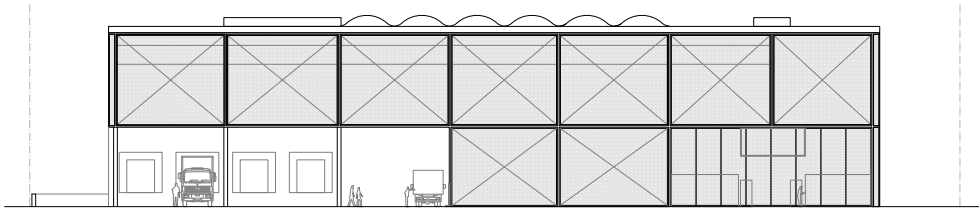
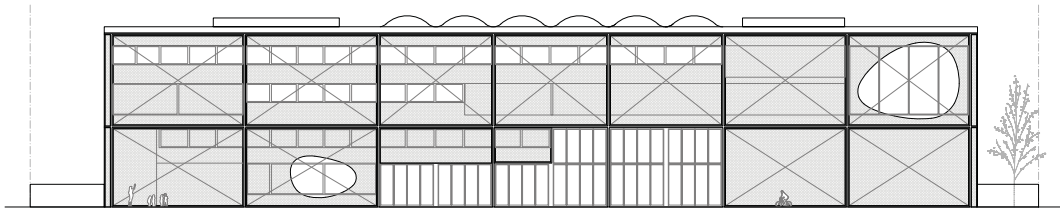


EG Mezzanin und UG 1:600

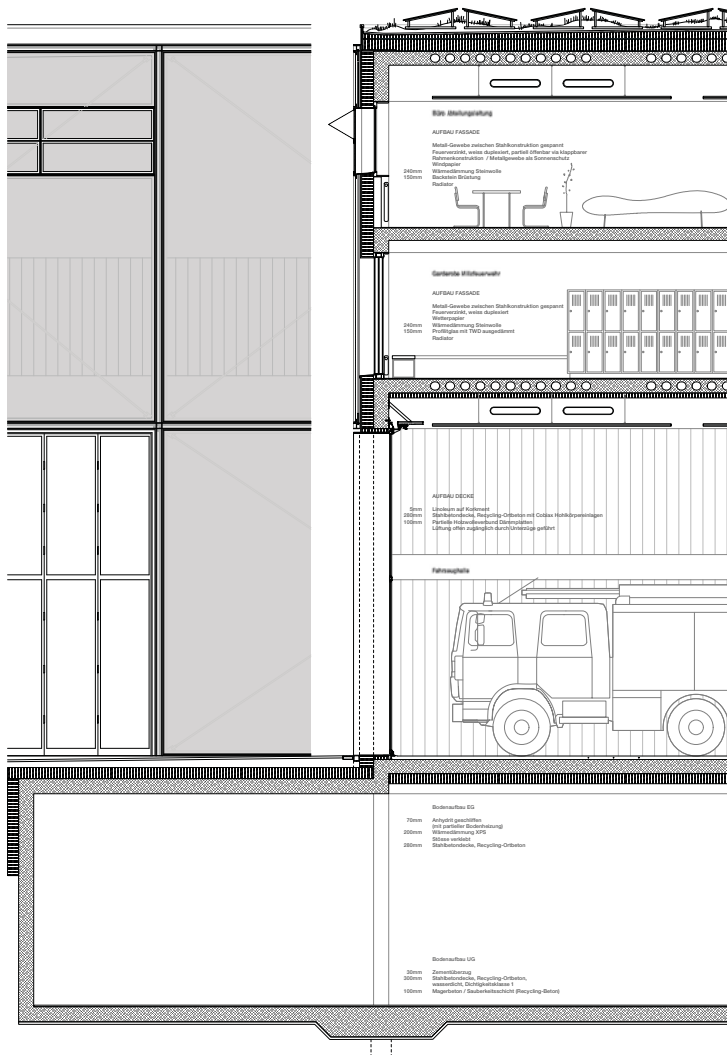


OG und OG Mezzanin 1:600





Süd- und Westfassade, Schnitte A-A und C-C 1:600



Visualisierung / Fassadenschnitt 1:150

## Projekt Nr. 5:

## SPHINX

### Architektur:

Edelaar Mosayebi Inderbitzin

Architekten AG ETH SIA BSA

Badenerstrasse 156, 8004 Zürich

Verantwortlich: Ron Edelaar

Mitarbeit: Elli Mosayebi, Christian

Inderbitzin, Pascal Ruckstuhl,

Basil Bründler, Simon Chueng,

Theres Hollenstein

### Bauingenieurwesen:

APT Ingenieure GmbH, Zürich

Verantwortlich: Tom Richter

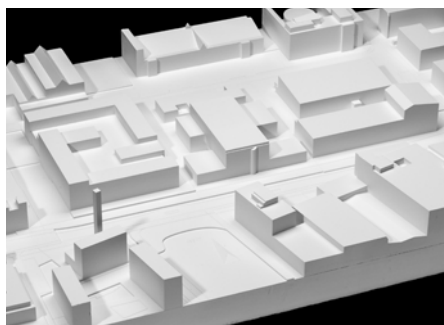
Mitarbeit: Amin Jamali

Die Massstäblichkeit des Projekts «Sphinx» fällt auf: Im Kontext der grossmassstäblichen Gebäude des sich wandelnden ehemaligen Industriequartiers positioniert sich der Baukörper volumetrisch eher bescheiden. Seine Differenzierung sowie auch die der Aussenräume lässt zunächst vermuten, dass das Raumkonglomerat aus der inneren Struktur heraus entstanden ist. Städtebaulich lässt sich das aus einem Hauptkörper und vier unterschiedlich ausladenden Anbauten bestehende Bauvolumen ansonsten nicht herleiten. Zur Binzmühlestrasse möchten die Projektverfassenden das Gebäude als dreischiffige Anlage verstanden wissen: Ein je nach Etappe vier- oder fünfgeschossiges Hauptschiff wird begleitet von zwei zweigeschossigen Seitenschiffen. Dieses Konstrukt erscheint nicht zweifelsfrei, da sich die vermeintlichen Seitenschiffe hinter der Fassade in zwei unabhängige, durch «Halbhöfe» getrennte, unterschiedlich dimensionierte Anbauten auflösen. Immerhin stellt die Strassenfassade durch die Aufnahme der Gebäudefluchten der Nachbarn einen Bezug zu seiner direkten Umgebung her und gliedert sich insofern auch im Sinne des kompakten Stadtkörpers ein.

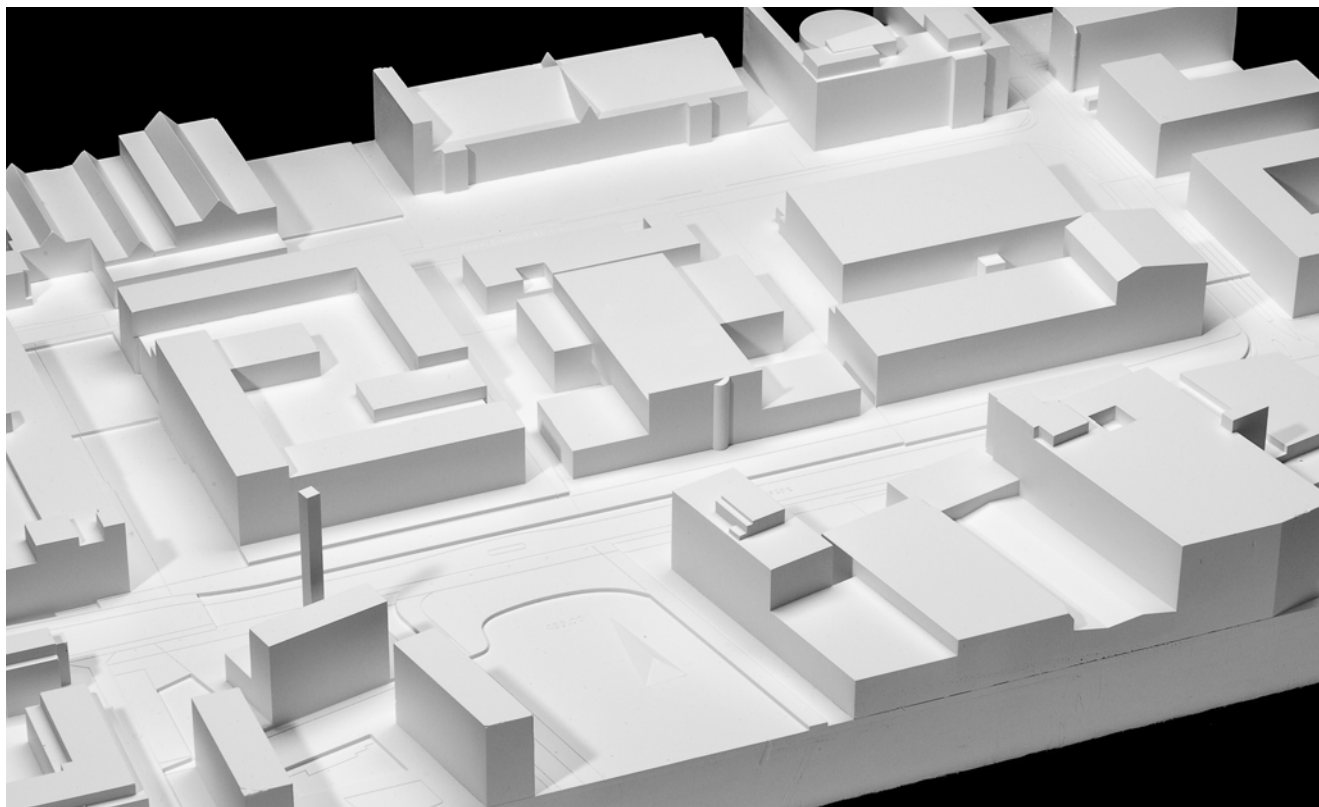
Mit Ausnahme der direkten Ausfahrt der Fahrzeuge im Ersteintritt auf die Binzmühlestrasse erfolgen sämtliche Verkehrser-schliessungen über die rückwärtige Zufahrt. Den Fussgängerinnen und Fussgängern bietet das Gebäude allseitig Zutritt. Als Haupteingang wird ein in den vorderen östlichen Anbau eingezogener Innenhof deklariert, der jedoch als schwierig auffindbar erscheint. Deshalb gibt es an der Binzmühlestrasse als adressbildende Massnahme einen Zugang für Externe. Die Teilung von Adresse und Haupteingang sowie deren Ausformulierung vermag nicht recht zu überzeugen.

An der Binzmühlestrasse zeigt sich das Gebäude in einem edlen Klinkergewand, in das sich in der Mitte der Hauptkörper im oberen Bereich hineinschiebt. Originär funktioniert das Gebäude als Betonskelettbau, dessen Fassade als Holzelementbau, belegt mit Aluminiumpaneelen, konstruiert ist. Auch die Anbauten zeigen sich jenseits der Strassenfassade deutlich bescheidener in Putz, rot gestrichen. Zwischen ihnen spannt sich eine Stahl-Glas-Konstruktion als Überdeckung für Teile der «Halbhöfe». Ähnlich pragmatisch zeigt sich strassenseitig lediglich die grosse Torfront, hinter der die Einsatzfahrzeuge bereitstehen. Ansonsten wirkt die Fassade hier inszeniert und damit fremd – zudem kann nicht zweifelsfrei nachvollzogen werden, wie sie ohne die 2. Etappe abschliesst. Ein authentischer, weniger inszenierter aber durchaus selbstbewusster architektonischer Ausdruck in der industriell geprägten Umgebung wird vermisst.

Die funktionale Aufteilung der Aussenflächen in zwei «Halbhöfe»



Erweiterung 2. Etappe



Situationsmodell 1:500

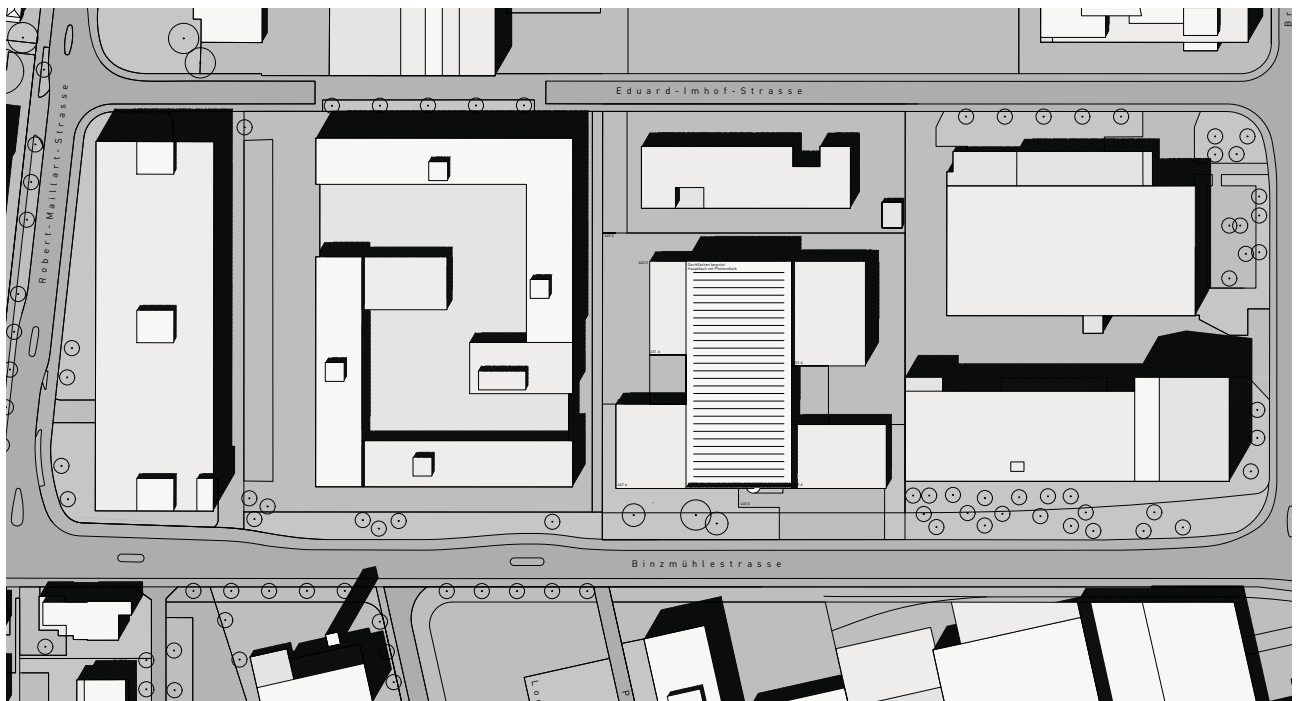
erscheint zunächst aufgrund der direkten Nutzungszuordnung interessant, vermag letztlich jedoch den geforderten grosszügigen Multifunktionsraum nicht zu ersetzen: Die Einzelflächen sind zu klein. Die betriebliche Anordnung überzeugt, wobei die Kreuzung der Erschliessung des Rettungsdienstes mit dem Haupteingang kritisch erscheint. Im Hinblick auf die internen kurzen Erschliessungswege erscheint auch die Anordnung der Ruheräume im 3. Obergeschoss nicht optimal. Es fällt auf, dass die zunächst vermutete klare Konzeption des Volumens aus den Funktionen heraus so nicht vorliegt: Im Haupttrakt befinden sich z. B. sowohl Logistik als auch Einsatz – mit ganz unterschiedlichen Anforderungen wie an die Raumhöhen. Beide erstrecken sich aber auch in die seitlichen Anbauten, die dem Grundgedanken nach den Hallenfunktionen vorbehalten sein sollten.

Die vorgeschlagene Tragkonstruktion, welche komplett in Stahlbeton hergestellt wird, weist sowohl in vertikaler als auch horizontaler Richtung eine effiziente Lastabtragung auf. Um auf konventionelle Schalungselemente verzichten zu können, kommen in den Obergeschossen ausschliesslich vorfabrizierte Halbfertigteile, welche mit Ortbeton gefüllt werden zum Einsatz.

Die unterdurchschnittliche Projektvolumetrie verspricht ein kostengünstiges Projekt – allerdings auch zu Lasten etlicher gegenüber dem Raumprogramm unterdimensionierter Räume.

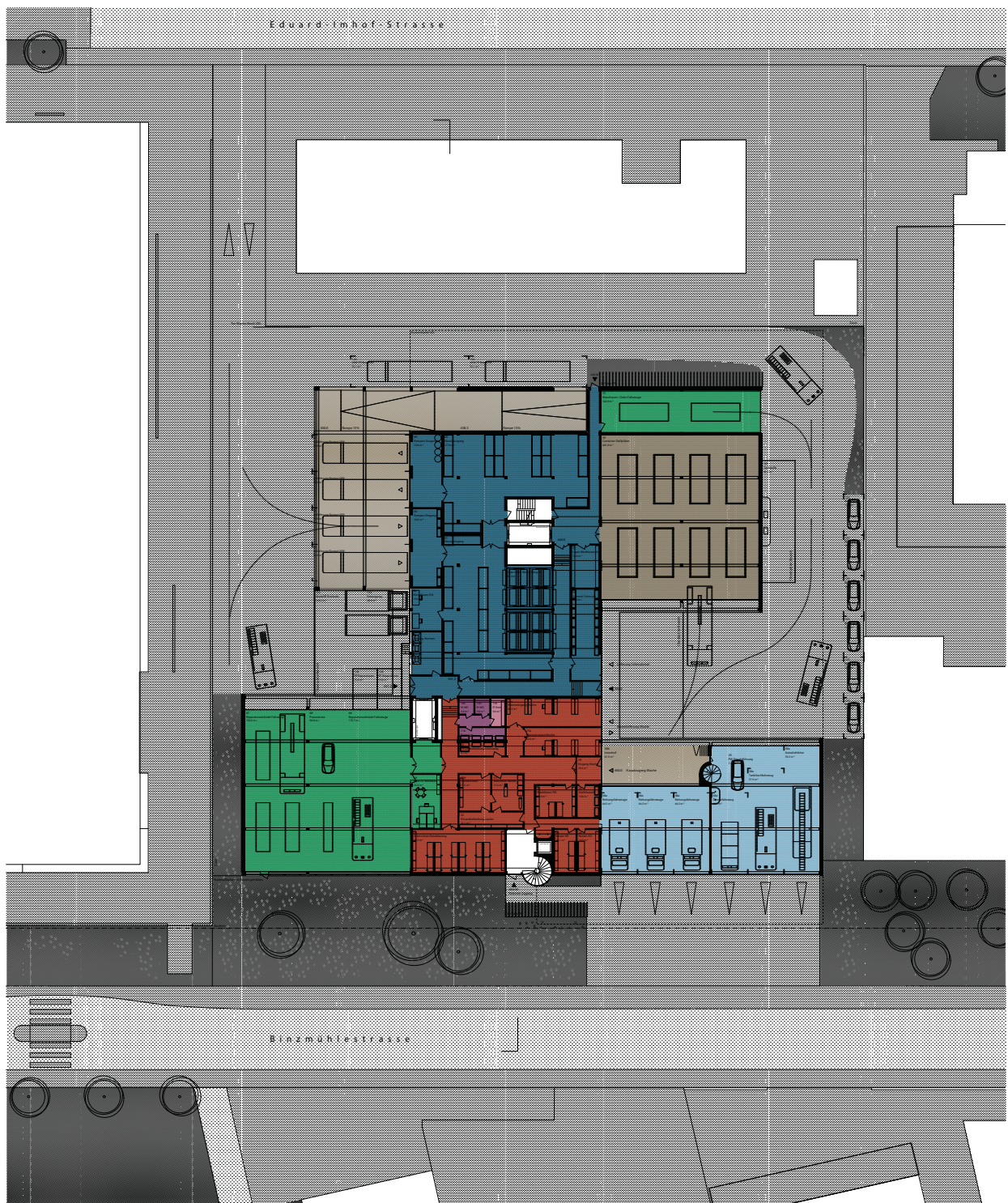
Das Projekt «Sphinx» vermag das Versprechen, aus optimierten funktionalen Zusammenhängen generiert zu sein, nicht einzulösen. Die Zweifel, wie das Gebäude gelesen werden soll – ob dreigeschifft in Längs- oder in Querrichtung – ziehen sich durch den Städtebau, die Architektur, die Funktionalität bis hin zur Konstruktion. Die grosse Geste des edlen Gewandes zur Strasse kann darüber nicht hinwegtäuschen, sondern offenbart es umso mehr.





Visualisierung / Situation 1:2000

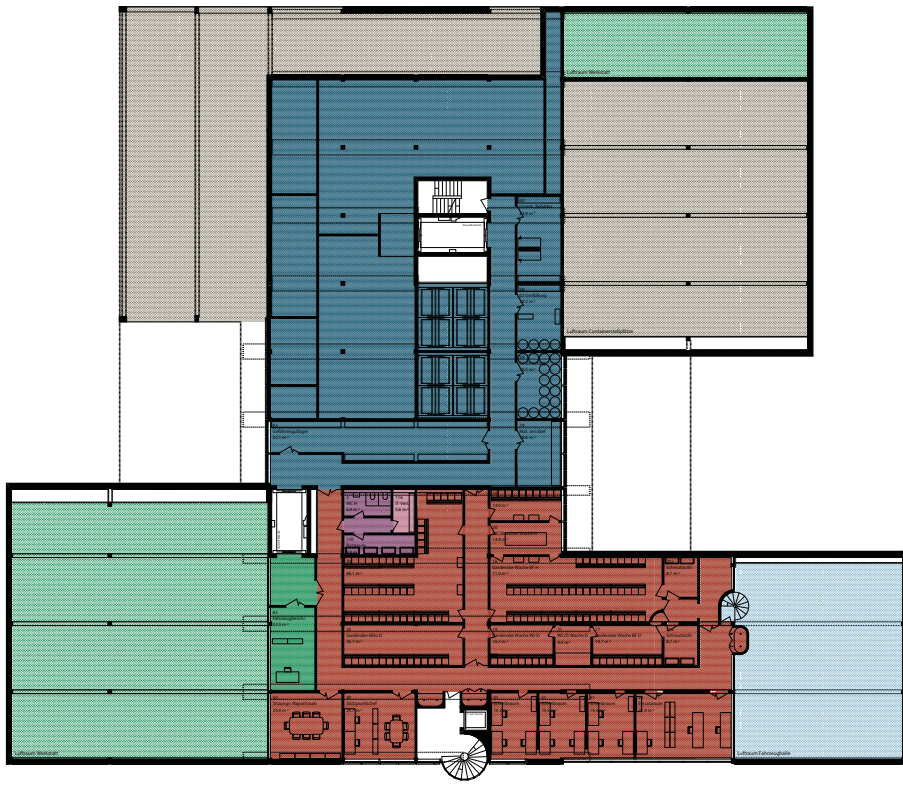




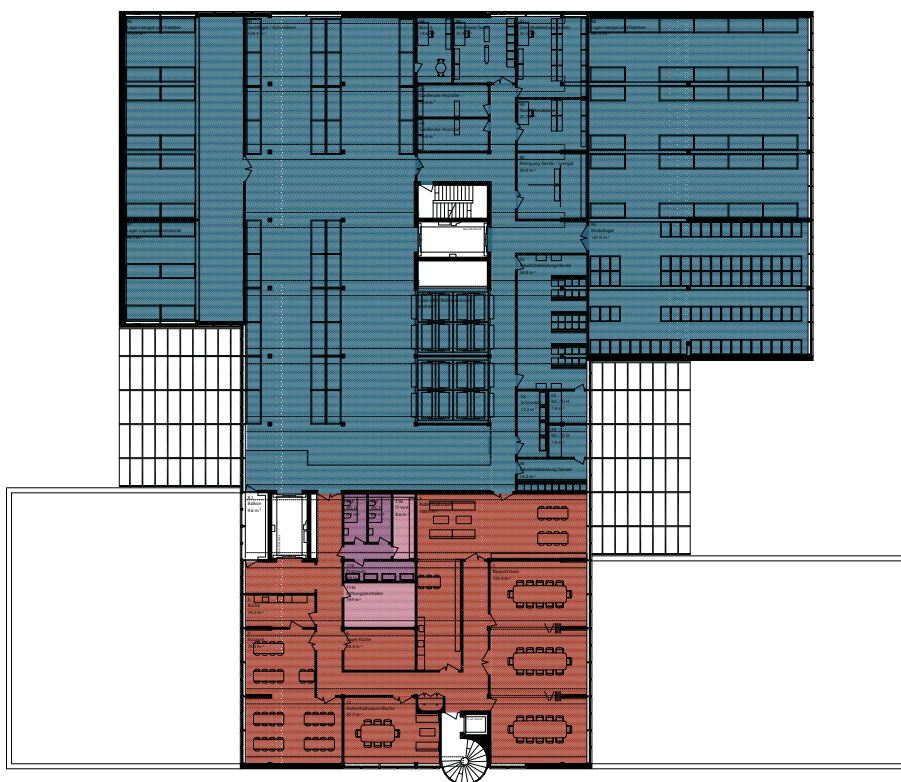
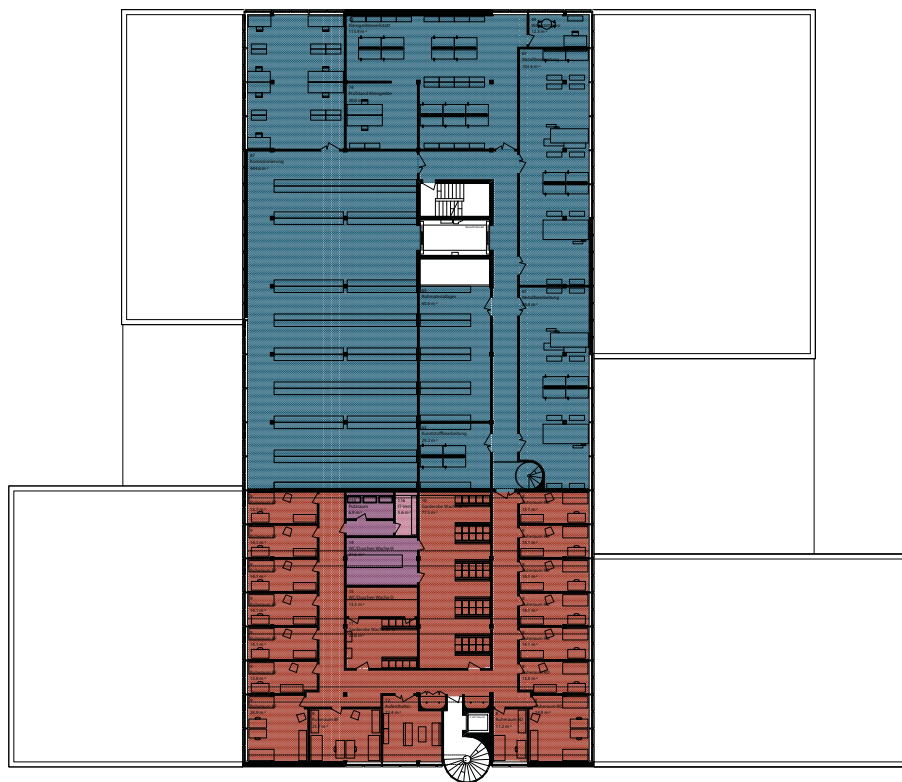
Erdgeschoss 1:600







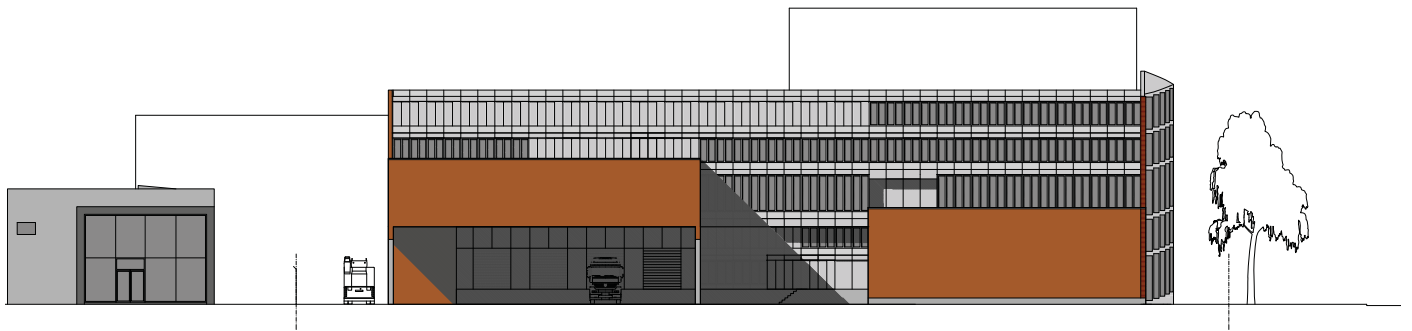
1.OG und UG 1:600



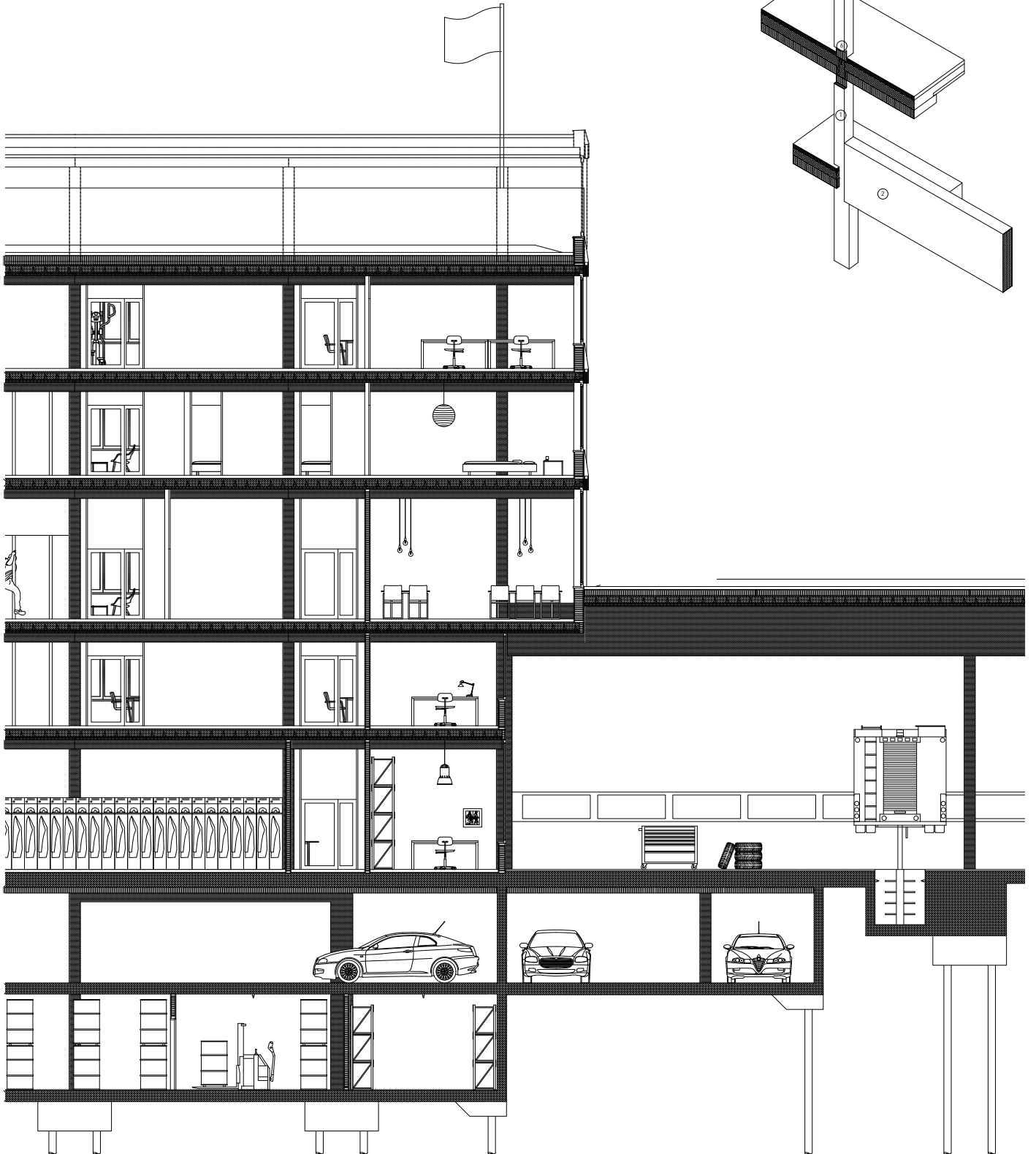
3.OG und 2.OG 1:600







Süd- und Westfassade, Längsschnitt 1:600



Fassadenschnitt 1:150

## Projekt Nr. 6:

## GESTAPELT - GEFÜGT

### Architektur:

Annette Gigon / Mike Guyer

Dipl. Arch. ETH/BSA/SIA AG

Carmenstrasse 28, 8032 Zürich

Verantwortlich: Mike Guyer,

Stefan Thommen

Mitarbeit: Stefan Thommen, Vladimir

Dianiska, James Mac Aree, Urh Urbancic

### Bauingenieurwesen:

Conzett Bronzini Partner AG, Chur

Verantwortlich: Gianfranco Bronzini

Mitarbeit: Jürg Conzett

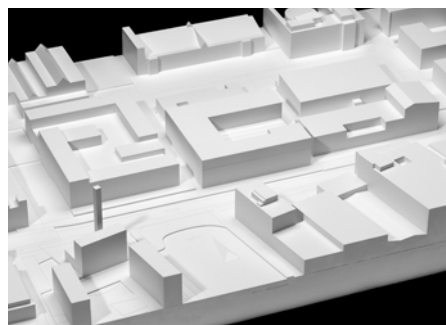
### HLKK-Planung:

Waldhauser+Hermann AG, Münchenstein

### Bauphysik und Akustik:

BAKUS Bauphysik & Akustik GmbH,

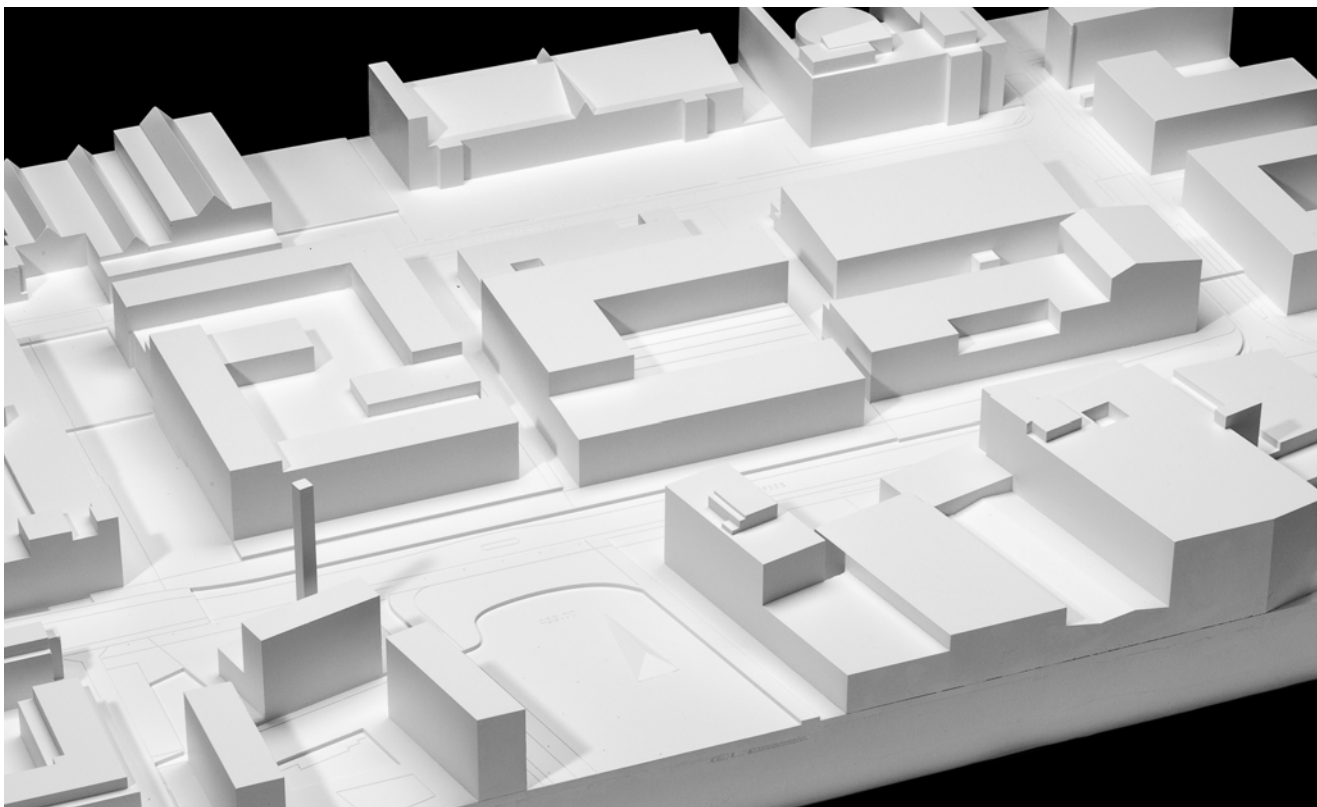
Zürich



Erweiterung 2. Etappe

Analog seinen industriellen grossmassstäblichen Nachbarn zeigt sich das Projekt «Gestapelt – Gefügt» grossmassstäblich. Um einen eingeschossigen zentralen überdachten Hof formieren sich U-förmig die grösseren Bauvolumen. Strassenseitig erscheint es in der ersten Etappe noch als dreigeschossiger Riegel. Mit der zweiten Etappe wird dieser um zwei Geschosse aufgestockt und wächst dann auch in der Höhe mit dem restlichen Volumen zusammen. Ein kompakter Baukörper, der die verschiedenen Nutzungen vereint, schöpft dann nicht nur zwei- sondern auch dreidimensional das Grundstück räumlich maximal aus – und rückt zudem noch exponiert in den Strassenraum: Erfolgt in der ersten Etappe das Vorspringen über die Gebäudefluchten der Nachbarn nur über die drei Geschosse, vermag die zweite Etappe mit einem fünfgeschossigen vorspringenden Bau die Eingliederung in den vorhandenen kompakten Siedlungskörper gänzlich nicht mehr herzustellen.

Entlang der Gebäuderückseite reihen sich sämtliche Zufahrten und Nutzungen, die über die Zufahrt von der Eduard-Imhof-Strasse verkehrstechnisch erschlossen werden, pragmatisch auf. Die sparsam dimensionierte Zufahrt zum stark frequentierten multifunktionalen Hof erweist sich jedoch als Nadelöhr. Die Ausfahrt für die Ersteinsatzfahrzeuge erfolgt direkt auf die Binzmühlestrasse. Hier reihen sich auch die Fussgängerzugänge – noch etwas dezent im Sinne einer Adresse – in die Fassade ein. Dezent ist die Fassade ansonsten nicht. Sie fällt auf durch eine immense Strukturierung: Rippendecken scheinen aus dem Gebäude herauszulaufen, Verteilerträger und Stützen zeigen sich in der Fassade, dazwischen bilden Holzelemente mit und ohne Fenster die schützende Hülle. Aber auch die Betonstruktur läuft natürlich nicht aus dem Gebäude heraus: Kragplattenanschlüsse stellen bei den Decken die thermische Trennung sicher; Verteilerträger und Stützen funktionieren als Sandwichelemente mit einem dämmenden Kern und äusserer Betonschale. Die Projektverfassenden begründen dieses Erscheinungsbild mit der Idee, die innere Struktur aussen zeigen zu wollen: Den geforderten stützenfreien Hallen geschuldet und zugunsten einer maximalen Flexibilität spannen die Geschossdecken von Fassade zu Fassade – Stützen gibt es nur hier. Das Innere ist strukturiert durch die dichten Rippen der Decken und die verteilenden Träger. Nun lässt sich zwar hinterfragen, ob diese Flexibilität verbunden mit dem entsprechenden statischen Aufwand überall angemessen ist. Die Idee der statisch-konstruktiven Struktur, der alles zugrunde liegt, hat aber durchaus auch Ihren Reiz. Im Äusseren scheint der Aufwand, der im Hinblick auf die thermische Trennung betrieben werden muss, jedoch nicht mehr angemessen.



Situationsmodell 1:500

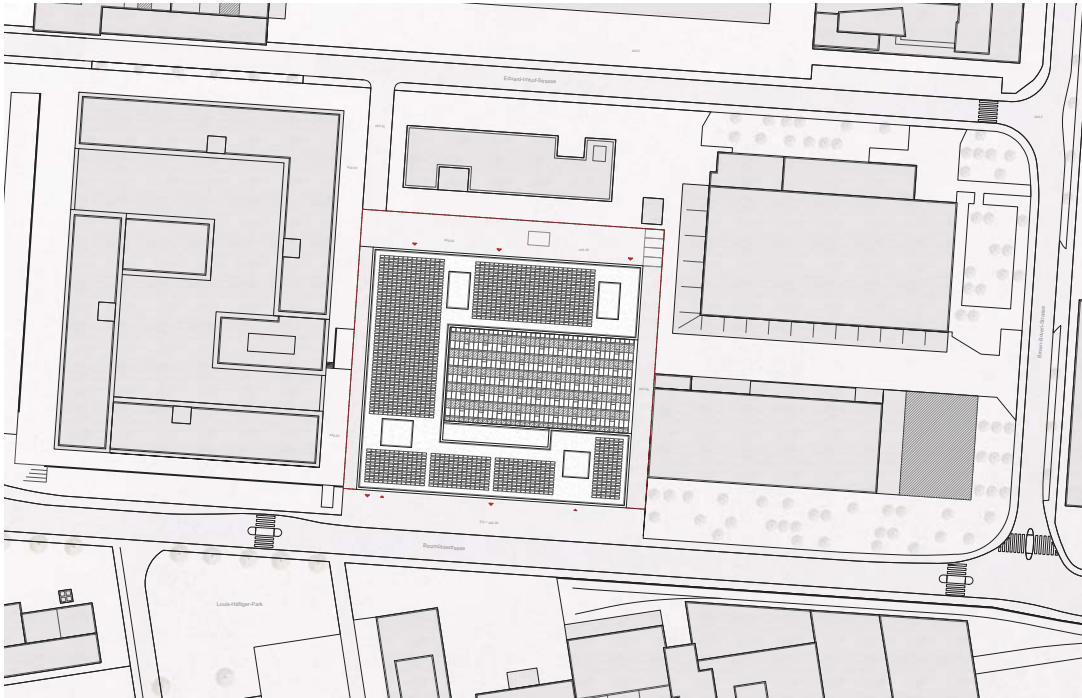
sen – zumal der gestalterische Mehrwert nicht überzeugen kann: Die Fassaden wirken sehr unruhig. Die aufgrund der unterschiedlichen Raumhöhen in der Höhe unterschiedlich dimensionierten Rippen und Verteilerträger verstärken dies noch. Auch die Holzelemente bzw. Fenster variieren in ihrer Höhe. Fragen zum Unterhalt drängen sich auf. Ebenso drängt sich die Frage auf, ob der Ausdruck, bei dem die verglaste Halle der Einsatzfahrzeuge fast zur Nebensache wird, ein angemessener für eine Wache ist. In seiner äusserst differenzierten Strukturierung, die eben letztlich auch nur inszeniert ist, ist er das sicher noch nicht. Das betriebliche Layout vermag zu überzeugen. Hinter der kompakten städtebaulichen Grossfigur zeigt sich tatsächlich eine grosse Maschinerie, in der sich die verschiedenen Nutzungen miteinander verzahnen. Lediglich die verglaste zentrale Halle müsste – zugunsten einer komfortableren Rangierfläche – grosszügiger dimensioniert werden.

Sowohl die vertikale als auch horizontale Lastabtragung ist nachvollziehbar konzipiert. Dagegen erscheint die gewählte gestapelte Konstruktionsweise mit den sehr feingliedrigen Tragelementen als zu aufwändig und nicht angemessen.

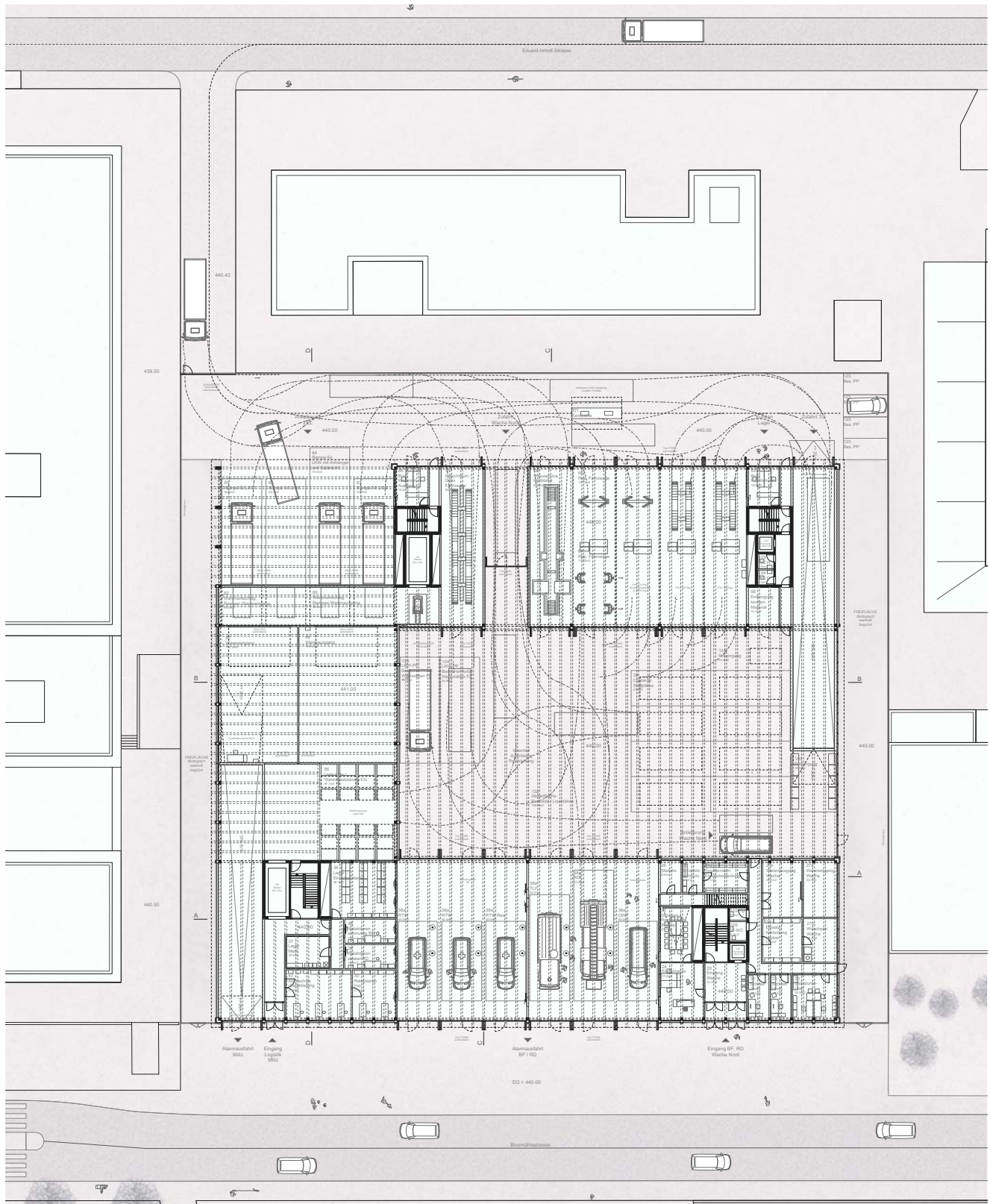
Hinsichtlich Flächen und Kosten erscheint das Projekt adäquat wirtschaftlich, auch aufgrund seiner Kompaktheit, die wesentlich auch zu einem guten Nachhaltigkeitskonzept beiträgt. Die Angemessenheit der Kosten für die Fassadenkonstruktion bleibt fraglich.

Das Projekt «Gestapelt – Gefügt» gibt sich grosszügig – sowohl in der städtebaulichen Figur und Geste als auch in der konstruktiven und architektonischen Sprache. Die Idee der einfachen kompakten Maschinerie wird betrieblich gut umgesetzt. Ihre Präsentation in einer immens feingliedrigen aber leider auch unruhig strukturierten Hülle, der letztlich reiner Gestaltungswille zugrunde liegt, vermag jedoch nicht zu überzeugen. Die adäquate architektonische und städtebauliche Einordnung wird vermisst.



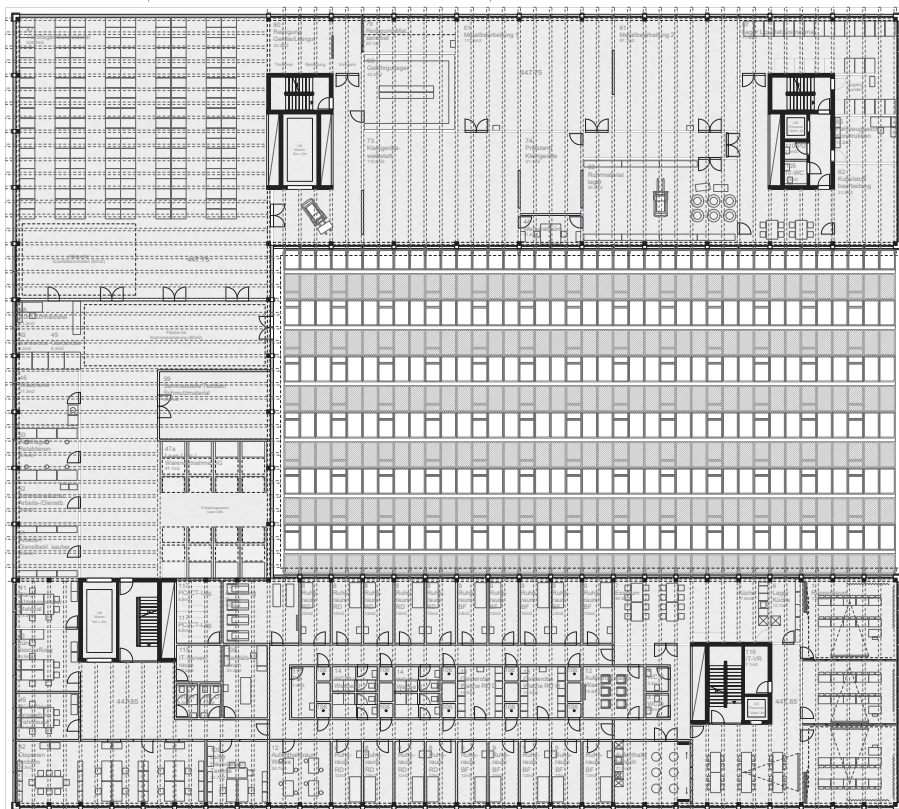
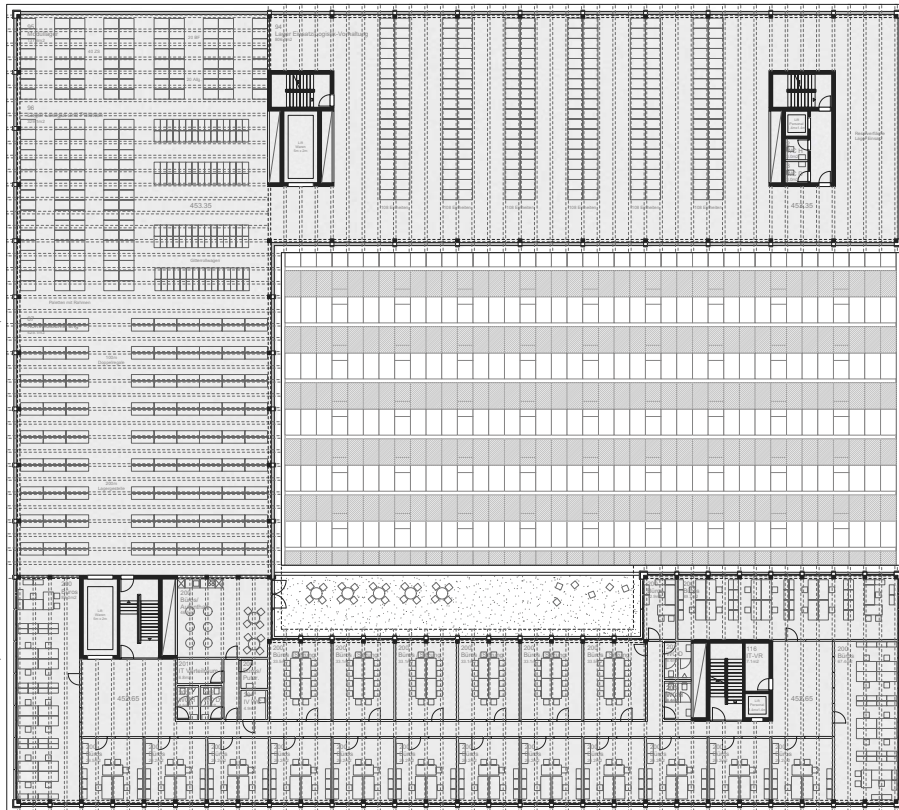


Visualisierung / Situation 1:2000

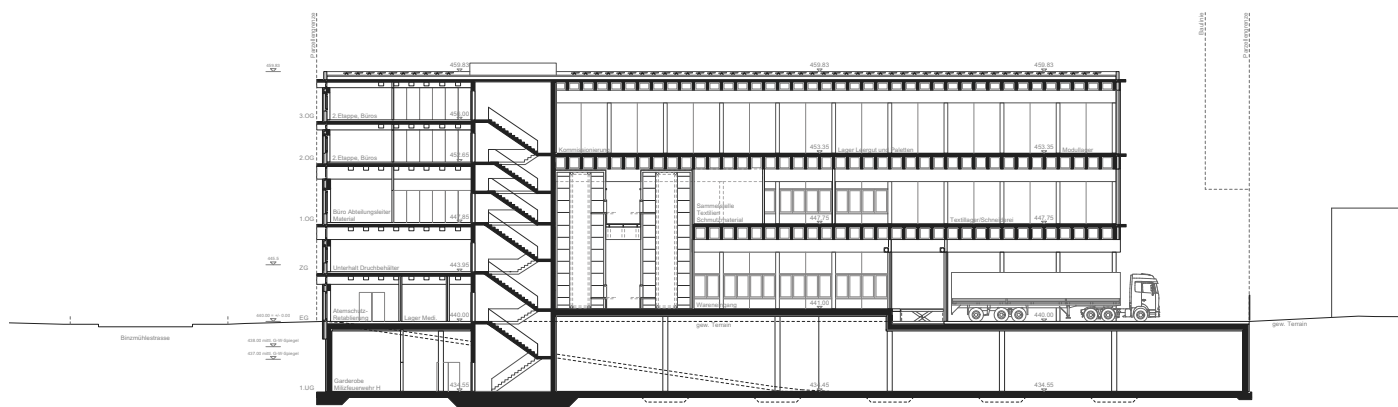
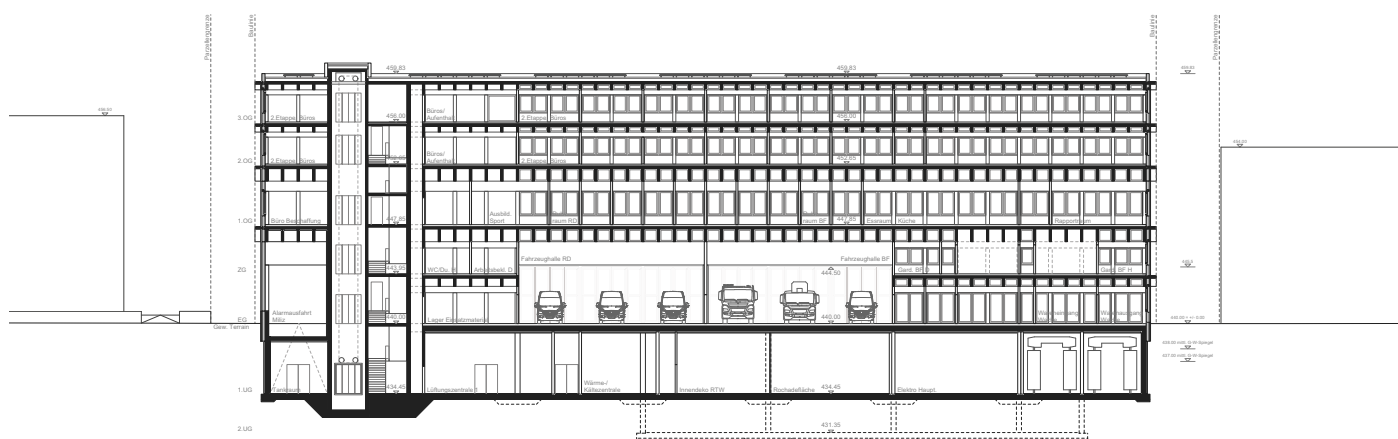
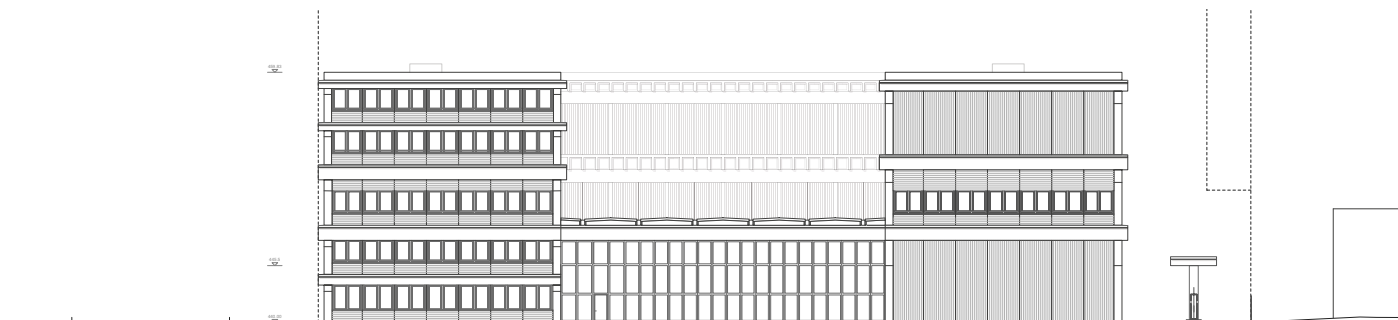
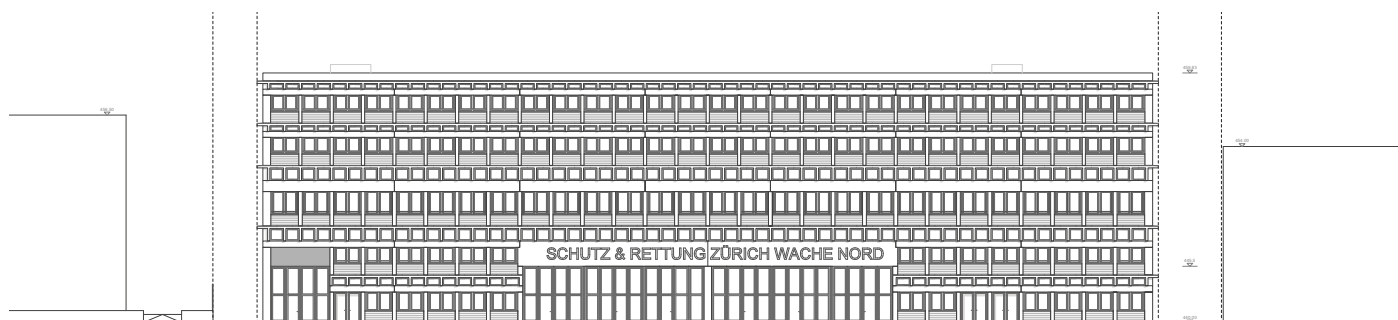




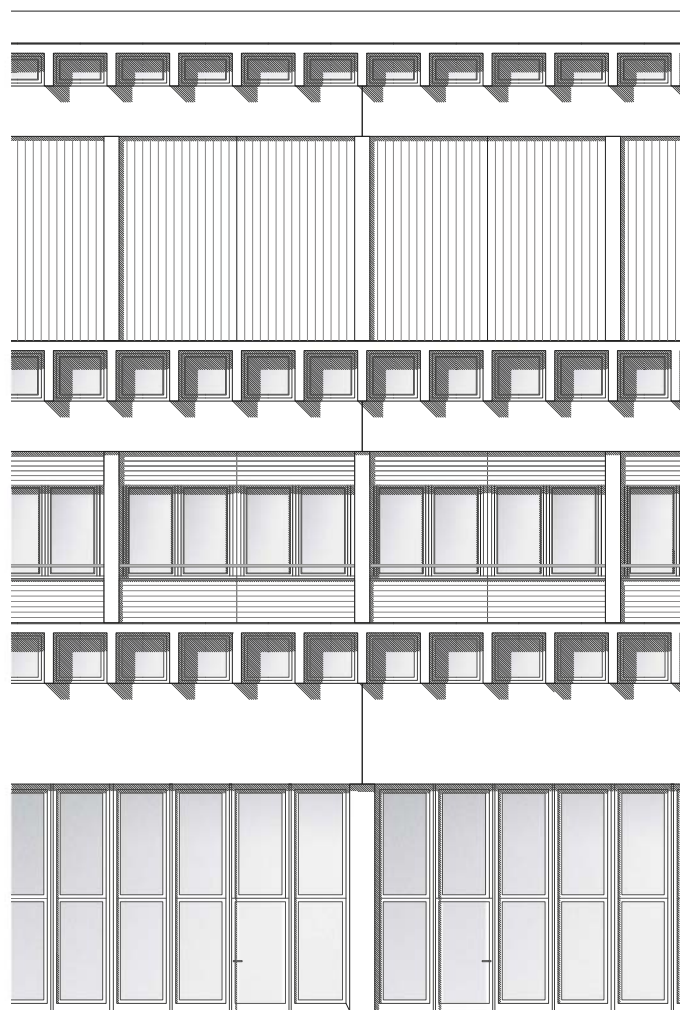
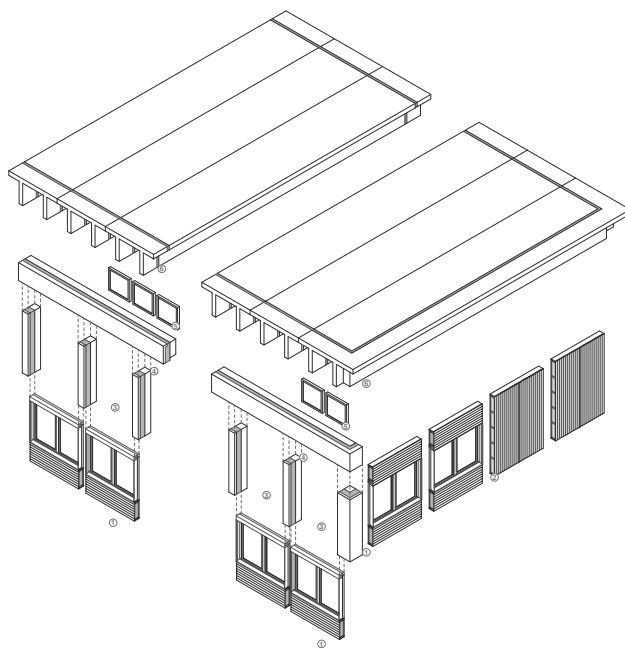
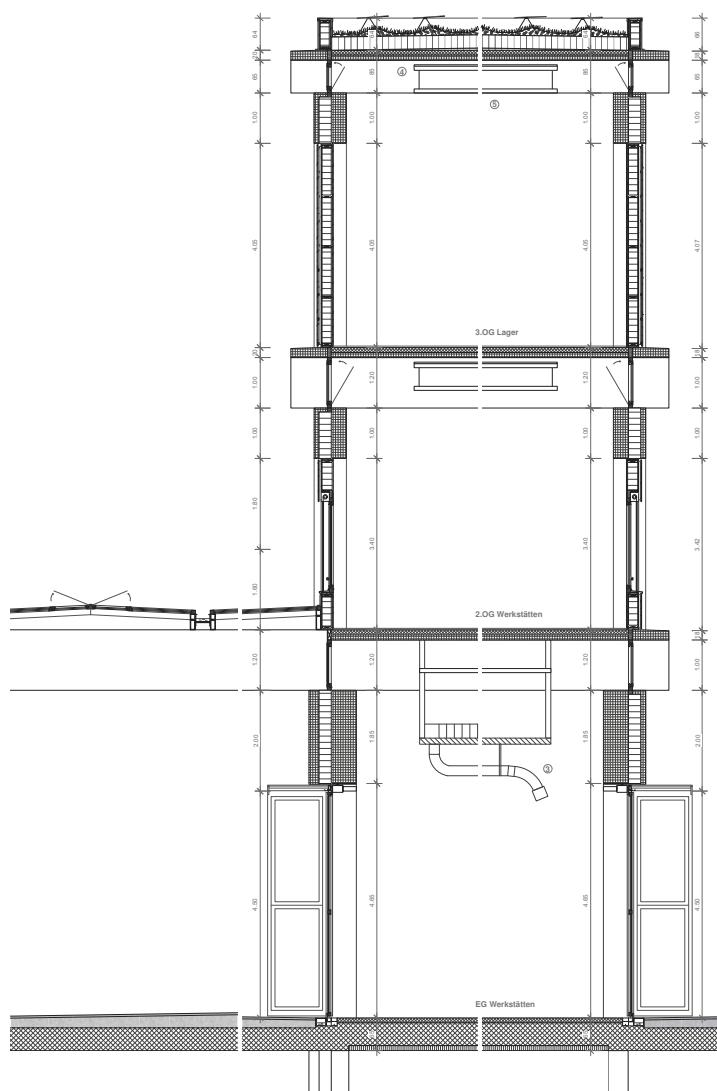




3.OG und 2.OG 1:600



Süd- und Ostfassade, Schnitte A-A und D-D 1:600



Ansicht Nord 1:50

Fassadenschnitt 1:150

## Projekt Nr. 7:

## FLORIAN

### Architektur:

steigerconcept ag

Staffelstrasse 8, 8045 Zürich

Verantwortlich: Thomas Keller

Mitarbeit: Agata Muszynska, Dajana

Schaetzle, Helena Gomez, Jan Vogler,

Laura Egger, Melek Bardak,

Rémy Voisard

### Bauingenieurwesen:

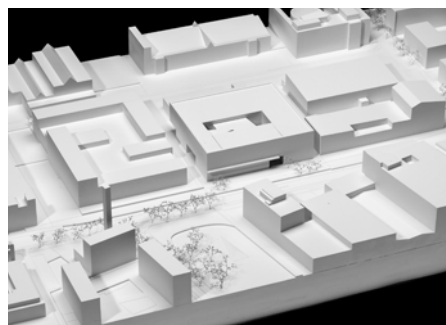
wlw Bauingenieure AG, Zürich

Verantwortlich: Martin Kündig

Mitarbeit: Michael Rupf

### Baumanagement:

Confirm AG, Zürich



Erweiterung 2. Etappe

Die Verfassenden des Projekts «Florian» schlagen auf der Fassadenflucht des Gebäudes NCERD einen drei- beziehungsweise viergeschossigen Quader vor, der den Bauplatz nahezu ausfüllt und den Kontext leicht überragt. Der städtebauliche Impuls, die Traufe und die Fassaden schon in der ersten Etappe final zu definieren, leuchtet ein. Beim Volumeneinschnitt an der Binzmühlestrasse wird in der zweiten Etappe das Ballgitter des Sportplatzes mit der neuen Glasfassade ersetzt. Der Vorschlag lässt das ewz-Unterwerk als vernachlässigbaren Nachbarn erscheinen.

Durch die Ausgedehnteheit des Volumens entstehen im Innern entspannte Raumverhältnisse und das anregende Raumkonzept «Tetris» kann mit der Verzahnung von Körpern und Räumen überhaupt umgesetzt werden. Der evozierte Ausdruck vermittelt ein einladendes Gebäude, das auch von der Öffentlichkeit intensiv durchströmt werden kann und den Mitarbeitenden einen kommunikativen Arbeitsort bieten soll. Die vor allem in der Aussenhaut eingesetzten Materialien sind sehr hochwertig und vermitteln einen übermässig edlen Charakter des öffentlichen Gebäudes im Industriequartier. Im Innern wird ein schickes Bürohaus suggeriert.

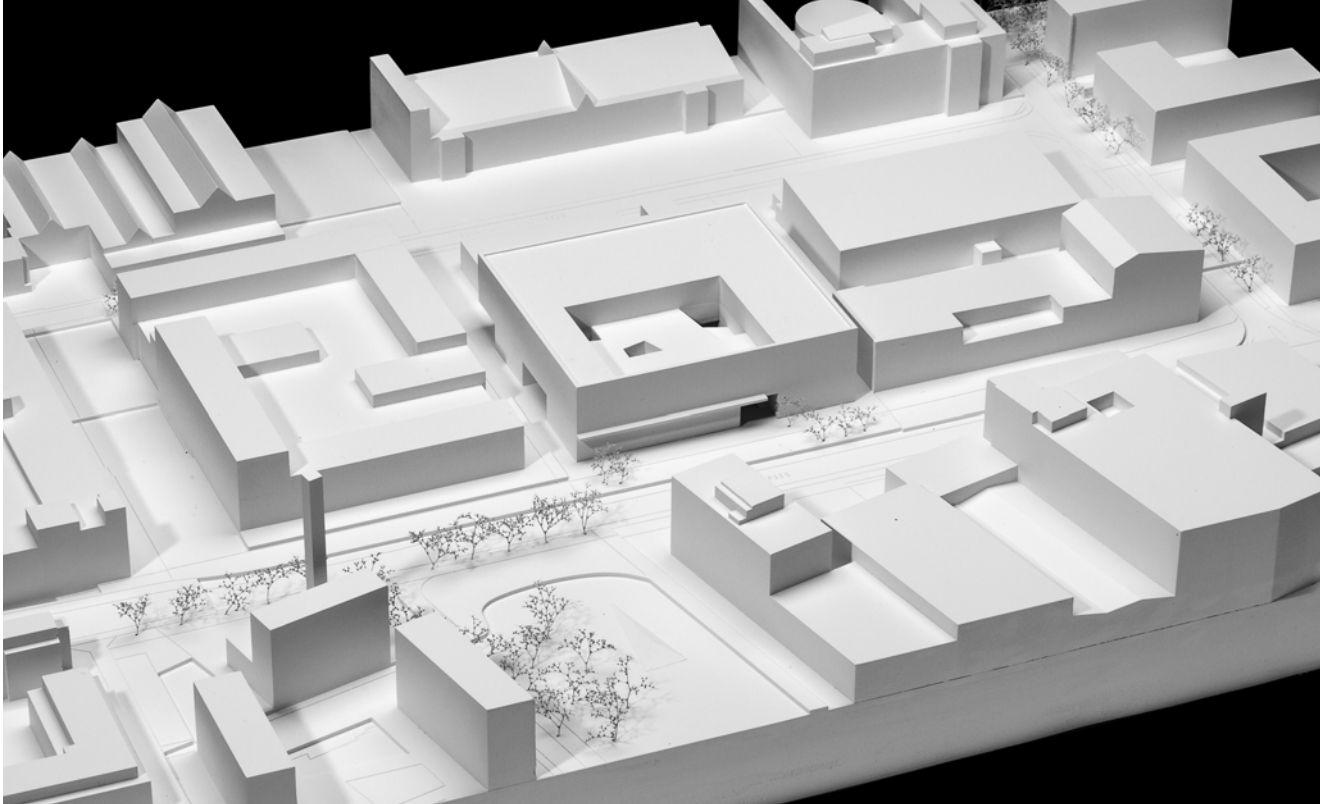
Das Gebäude steht im Erdgeschoss vermeintlich auf den drei Funktionsclustern Werkstätten, Fahrzeughallen Feuerwehr/ Rettungsdienst und Logistik. Dazwischen sind die grosszügigen zugehörigen Aussenflächen und der Innenhof angeordnet.

Zwischen Fahrzeughalle und Logistik sind zwei Rampen und der als Kaskadentreppe inszenierte Aufgang in den oberen Innenhof angeordnet. Auf die ausfahrende Rampe könnte hier verzichtet werden. In der Fahrzeughalle fehlen der Feuerwehr zugeordnete Retablierungsflächen.

Im 1. Obergeschoss dehnen sich die Bereiche horizontal aus und bilden eine U-förmige Figur mit zentralem Kommunikationsbereich durchsetzt mit Oblichtern für den Innenhof. Die Tageslichtsituation wird als kritisch beurteilt und verschärft sich mit der zweiten Etappe nochmals drastisch. Im 2. Obergeschoss sind die Lagerflächen angeordnet, die hier eine U-förmige Figur zur Binzmühlestrasse bilden. Die Orientierung und vollflächige Verglasung mit innenliegendem Sonnenschutz ist ein Anachronismus. Die Besucherparkplätze an der Binzmühlestrasse sind hier nicht möglich.

Das Projekt präsentiert im Vergleich das grösste Bauvolumen und die entsprechend höchsten Erstellungskosten. Die Stützenpositionen sind für das zweite Untergeschoss bezüglich Parkplatzeffizienz und -normen nicht optimiert. Die beiden ebenfalls voluminösen Untergeschosse greifen bis zu 12 Metern ins





Situationsmodell 1:500

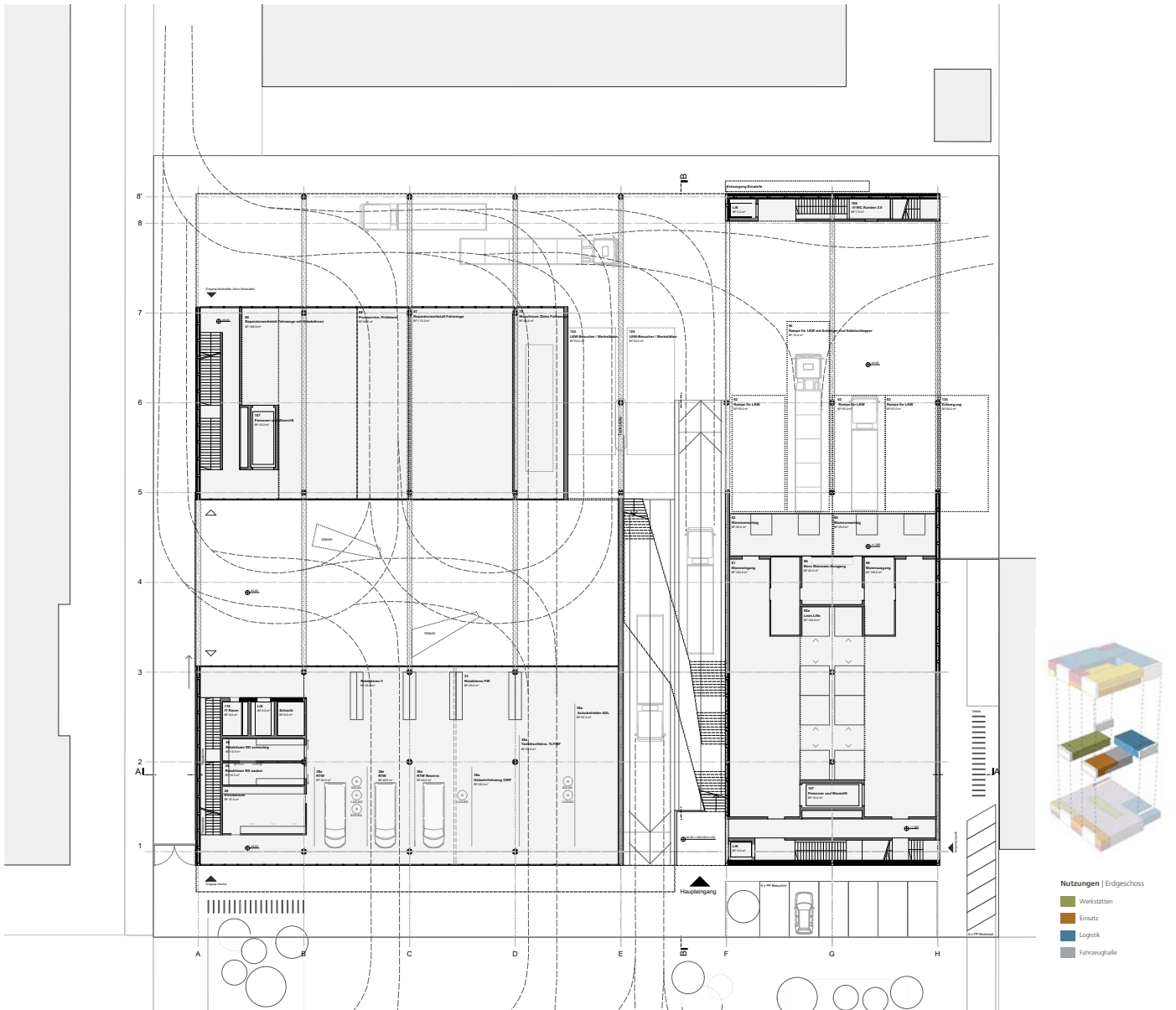
Erdreich. Ob das diskussionswürdige Projekt bei einer notwendigen Redimensionierung seine offensichtlichen Qualitäten einbüßen würde, bleibt offen. Die zweite Etappe bildet eine aufwändige und beeinträchtigende Baustelle im Innern. Der Nachhaltigkeit wird wenig Beachtung geschenkt und Rechnung getragen. Das vorgeschlagene Tragwerkskonzept ist konzeptionell gut durchdacht und überzeugt durch eine einfache Konstruktionsweise in Ortbeton. Es kommen fast ausschliesslich Flachdecken, welche auf vorfabrizierten Betonstützen mit Betonpilzen aufliegen, zur Anwendung. Der Raster ist mit 10 x 8.5 Metern grosszügig und nutzerfreundlich gewählt. Das peripheren geschlossen Wandscheiben des Gebäudes geben dem Gebäude die nötige Robustheit gegenüber der horizontalen Aussteifung.

Der eindeutige und klare Städtebau des Projekts «Florian» für beide Etappen wird bekräftigt mit der Innovation eines öffentlichen und kommunikativen ersten Obergeschosses.

Hingegen überschiesst das opulente Volumen gekoppelt mit einer tiefen Baugrube, üppigen Erschliessungen und einer luxuriösen äusseren Materialisierung die Ansprüche der Institution.

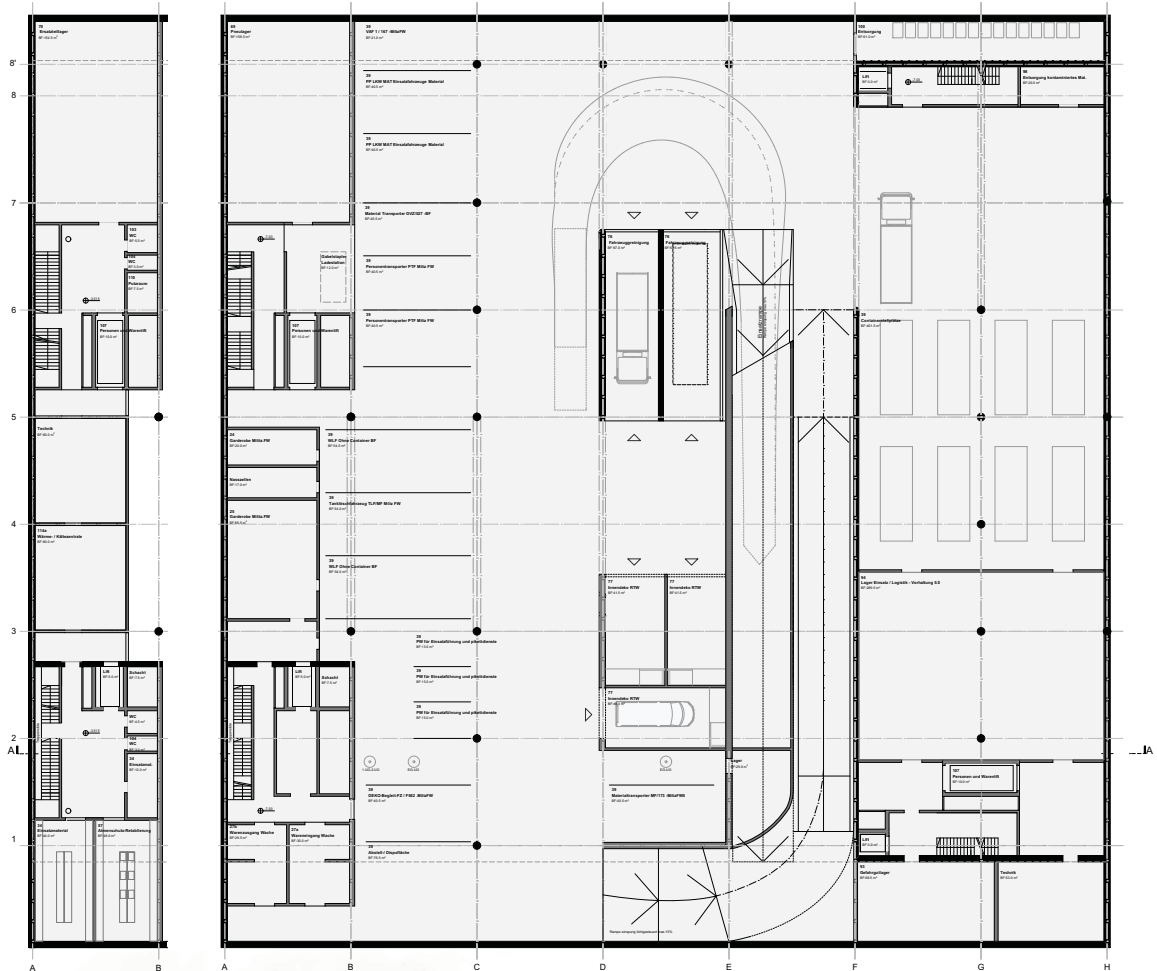
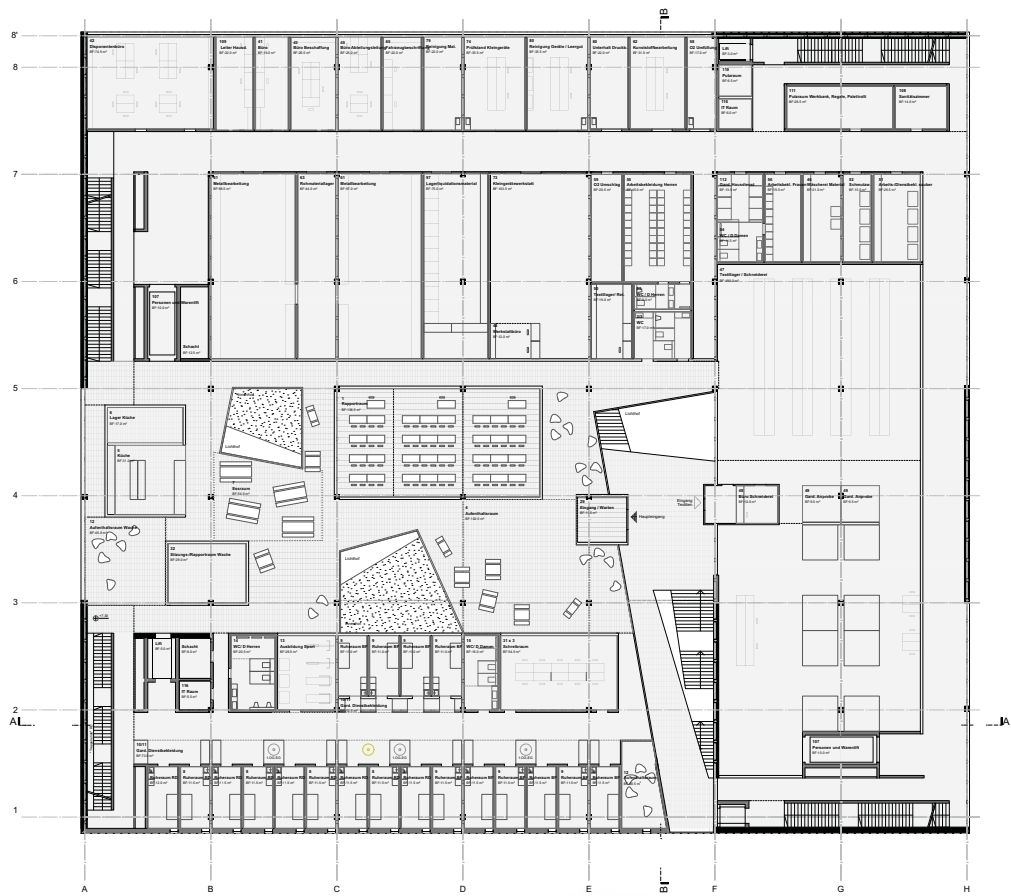


Visualisierung / Situation 1:2000



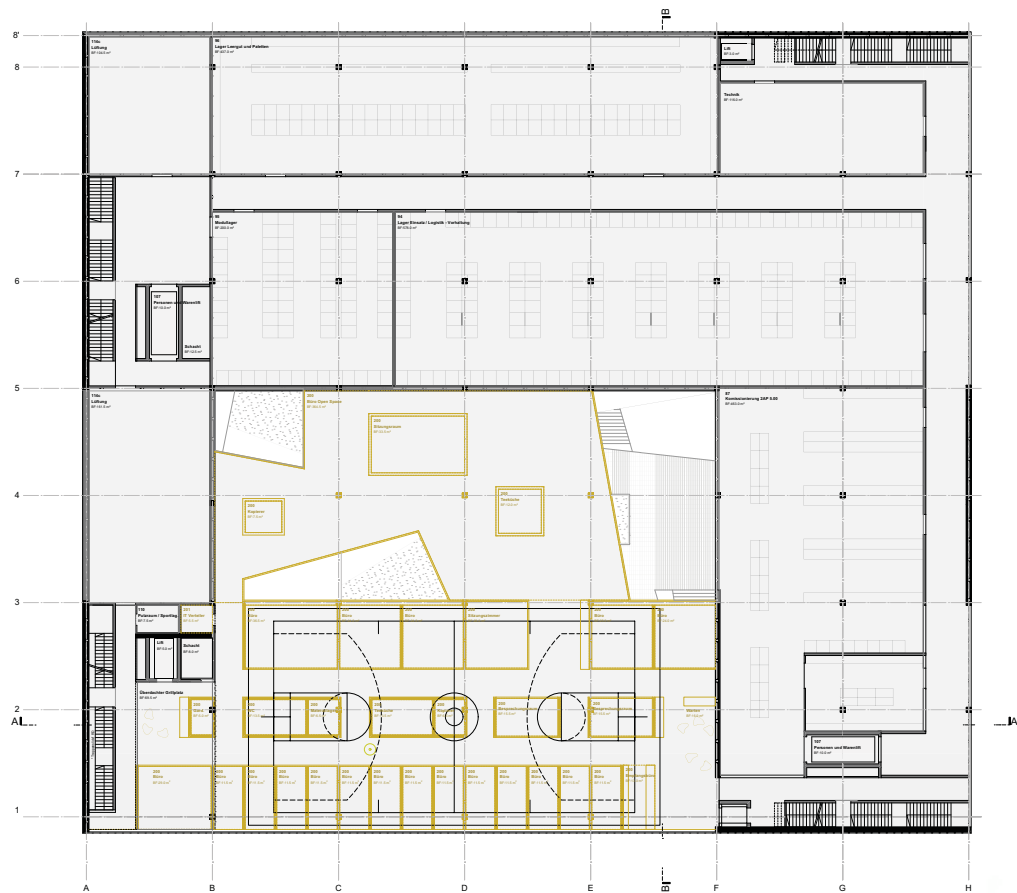
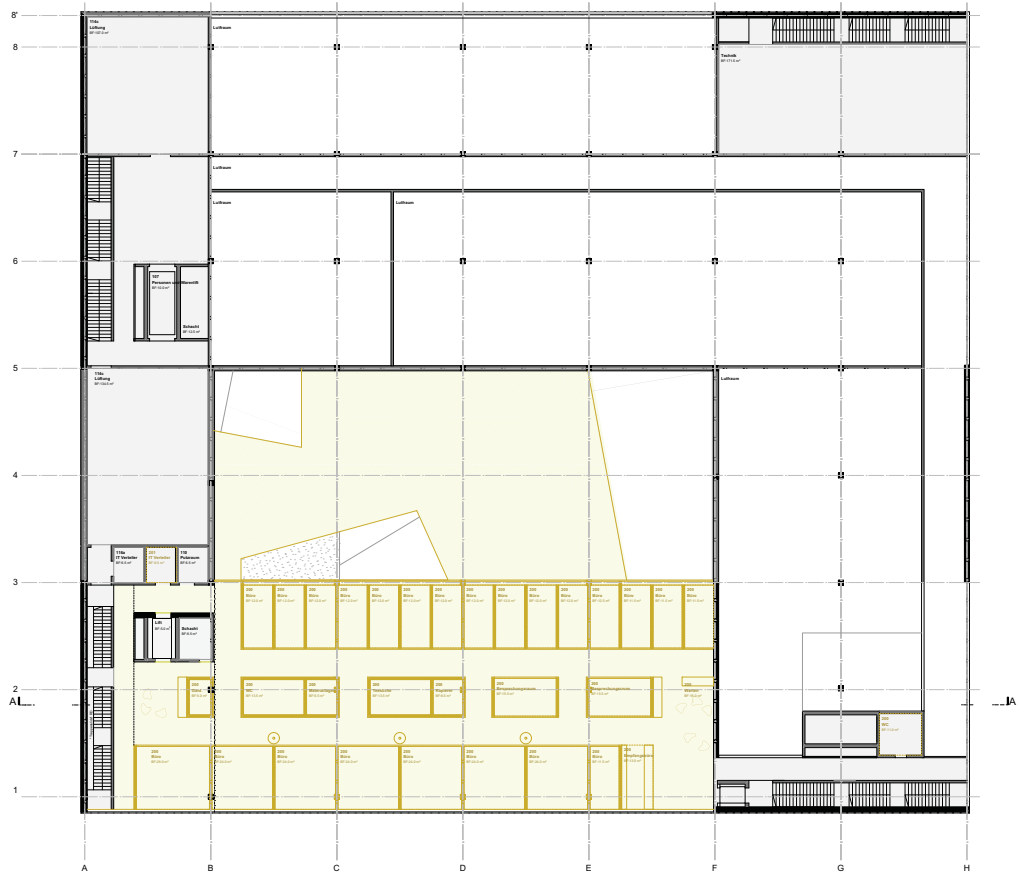
Erdgeschoss 1:600





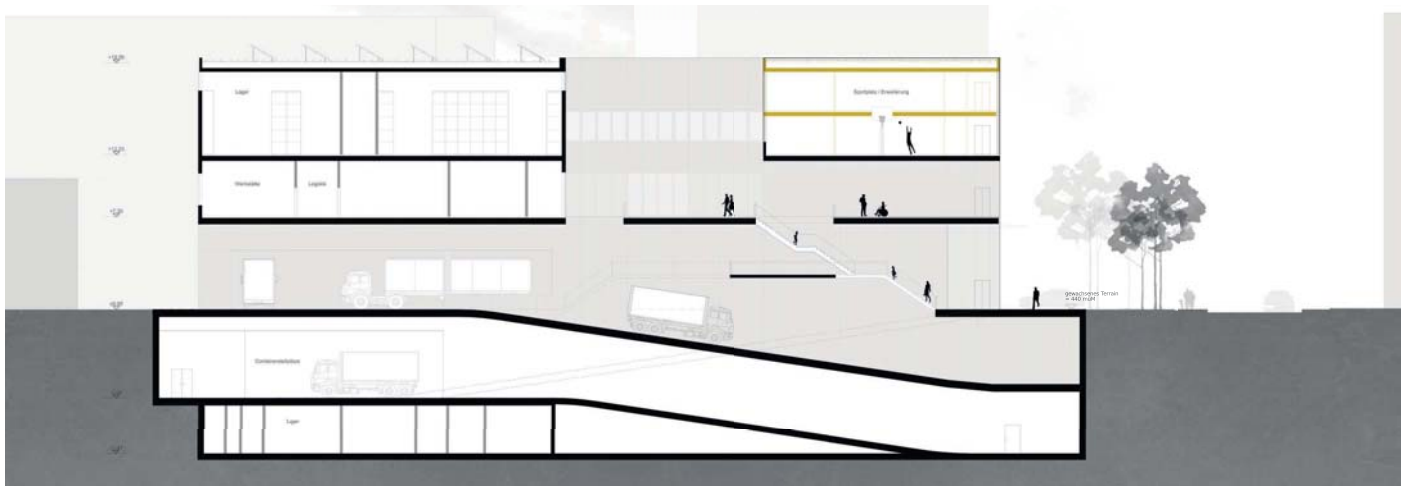
1.OG und Zwischengeschoss, UG 1:600



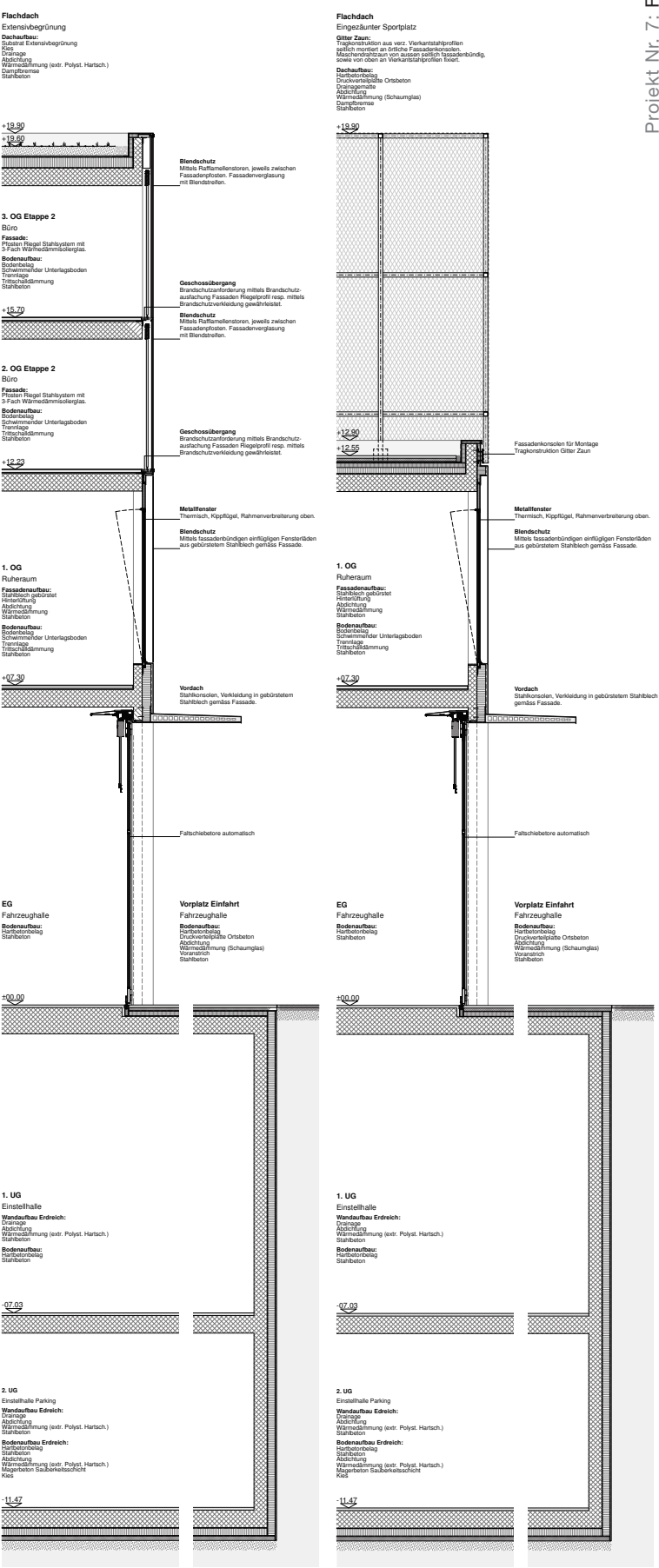


3.OG und 2.OG 1:600





Südwest- und Nordostfassade, Schnitte A-A und B-B 1:600





## Projekt Nr. 10:

## T-BONE

### Architektur:

**Penzel Valier AG**

**Grubenstrasse 40, 8045 Zürich**

**Verantwortlich: Christian Penzel**

**Mitarbeit: Andreas Lerchl, Ignacio Frade,**

**Apostolos Apostolinas, Sven Laubel**

### Bauingenieurwesen:

**Penzel Valier AG, Zürich**

**Verantwortlich: Martin Valier**

### Verkehrsplanung:

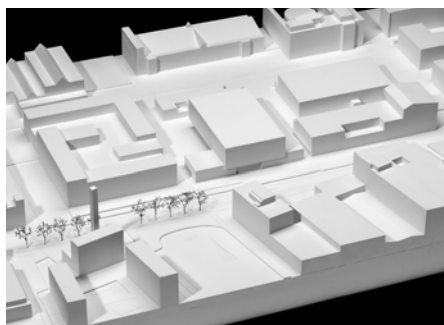
**IBV Hüsler AG, Zürich**

Auf den ersten Blick erscheint die städtebauliche Setzung – eine Komposition einfacher, gut proportionierter Kuben – im Projekt «T-Bone» gekonnt und selbstverständlich. Die grosszügig gegliederte Fassade zur Binzmühlestrasse wirkt ausgesprochen repräsentativ. Erst die Erkundung der Massstäblichkeiten vergegenwärtigt die Ambitioniertheit des Projekts. Struktur und Auftritt haftet etwas ausgesprochen Theatralisches an. Mit einem beträchtlichen bautechnischen Aufwand wird der Hochbau zum Schweben gebracht. Im Ausdruck zeigt sich eine Gestik, die bei dieser Bauaufgabe nicht erwartet wurde und die eher einem Kulturbau angemessen wäre. Die Ausbautappe, eine Aufstockung des Hochbaus, wird architektonisch nur schwer nachvollziehbar nachgewiesen und überschreitet die maximal zulässige Höhe. Die Lastabtragung des Gebäudes, das in Massivbauweise hergestellt wird, ist klar, die Lastenführung ist dagegen komplex. Das Aussteifungskonzept des Gebäudes ist nachvollziehbar. Dagegen werden die Verbindungen zwischen der Sichtbetonfassade und dem Trägerrost in der Dachebene bezüglich der bauphysikalischen Anforderungen, aber auch dem thermischen Verhalten der Fassade, kritisch beurteilt.

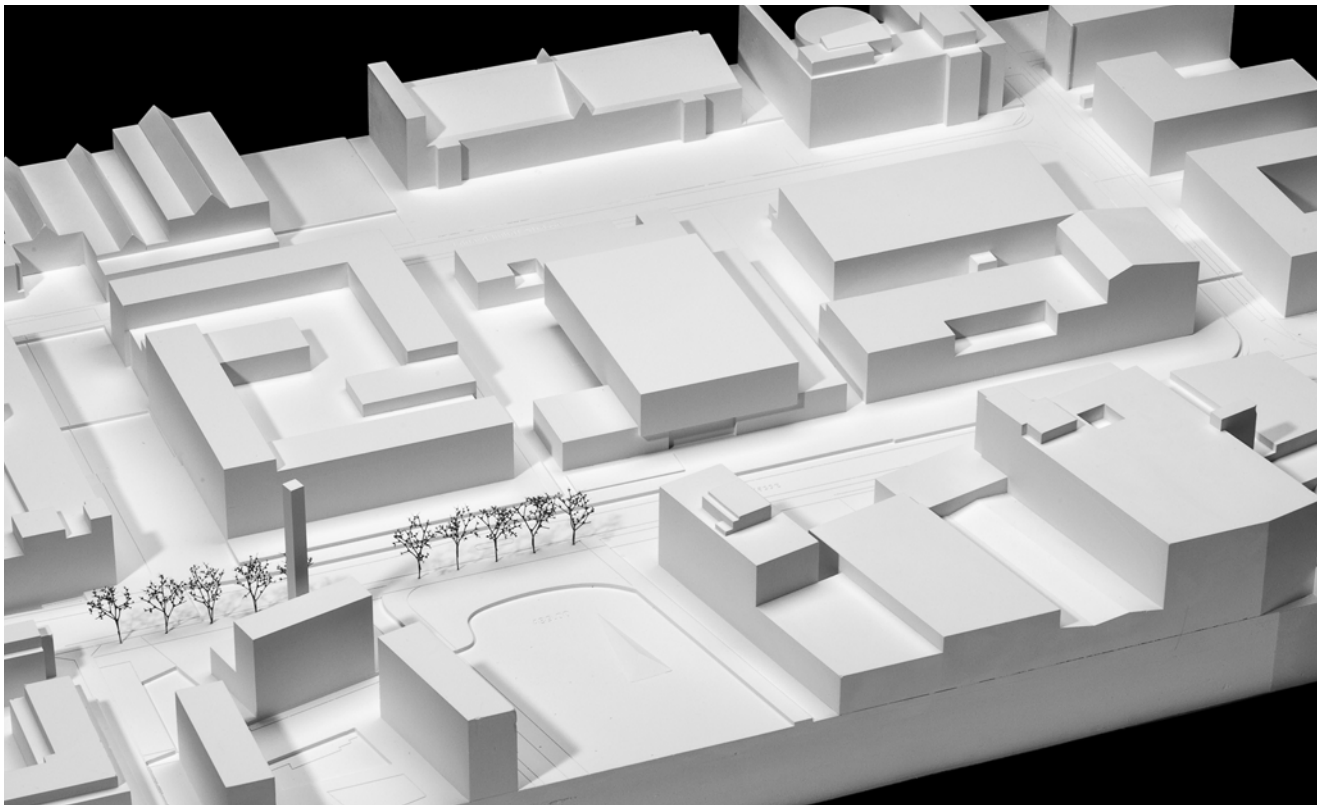
Die Zuordnung der Hofflächen ist funktional, wenn auch teilweise beengt. Der Preis dieses Layouts ist ein auf mehrere Gebäude zerteiltes Erdgeschoss. Die Organisation des Untergeschosses ist übersichtlich, einschränkend hingegen die oftmals zweireihige Parkierung der Fahrzeuge. Im zweiten Obergeschoss – dem eigentlichen Hauptgeschoss – zeigen sich die Nachteile des übertiefen Volumens in der Grundrissorganisation: lange, teils unübersichtliche Wege (z.B. bei der einbündigen Ruheraumerschliessung), tageslichtarme Binnenbereiche, sehr schmale Räume entlang der Fassaden. Ein Pluspunkt sind die Aufenthaltsbereiche mit eigenem Aussenraum.

Die ausgewiesenen oberirdischen Flächen liegen im Durchschnitt, unterirdisch sind sie unterdurchschnittlich. Das Ortbeton Tragwerk ist ausserordentlich aufwändig, ohne dass daraus ein entsprechender Nutzen gezogen werden könnte, denn die daraus resultierenden Grundrisse sind relativ unflexibel. Die Dämmperimeter sind unübersichtlich und im Zusammenhang mit der generellen Innenwärmedämmung problematisch.

Aussagen zur Nachhaltigkeit fehlen weitgehend. Es ist fraglich, ob die relevanten Nachhaltigkeitsaspekte erkannt wurden. Die zu erwartenden Kosten liegen im Durchschnitt der eingereichten Projekte. Städtebaulich wirkt das Projekt gewinnend, doch wird dafür ein hoher Preis bei der Funktionalität in Kauf genommen. Ausdruck und Tragwerkskonzeption können nicht als angemessen bezeichnet werden. Aspekte der Nachhaltigkeit kommen zu kurz.



Erweiterung 2. Etappe



Situationsmodell 1:500



Visualisierung / Situation 1:2000



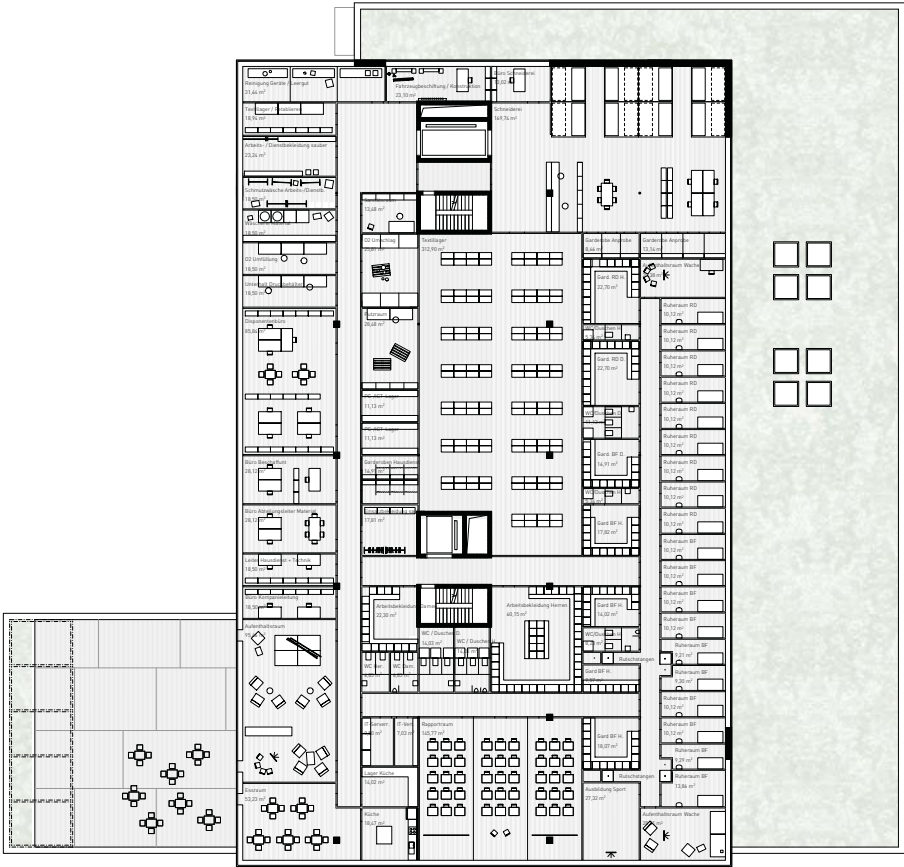
Erdgeschoss 1:600





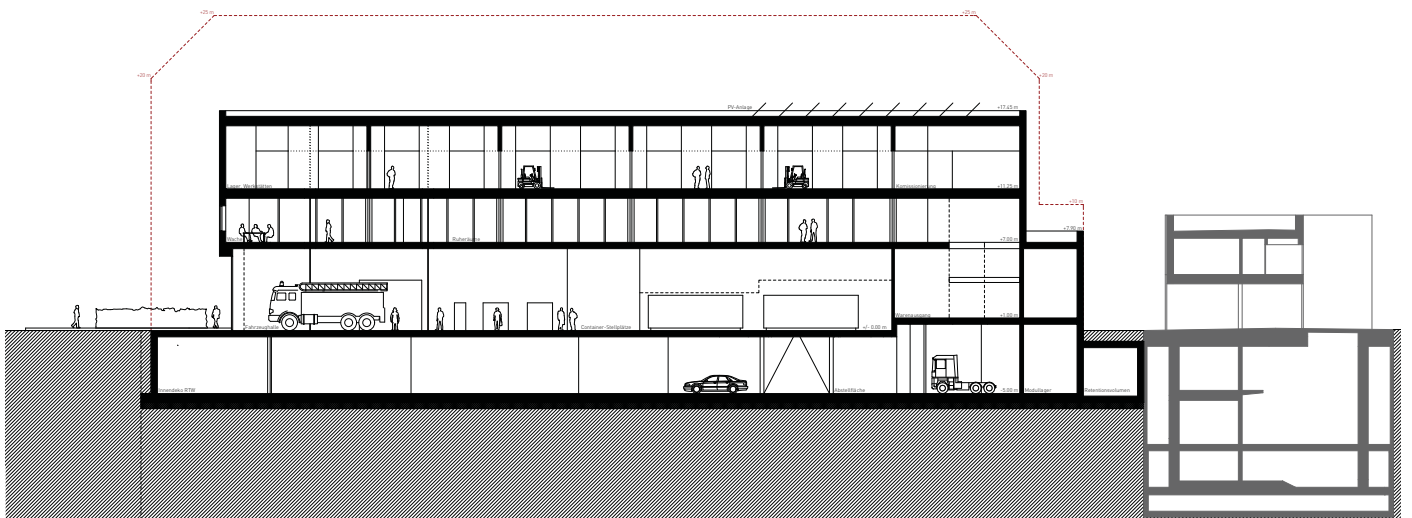
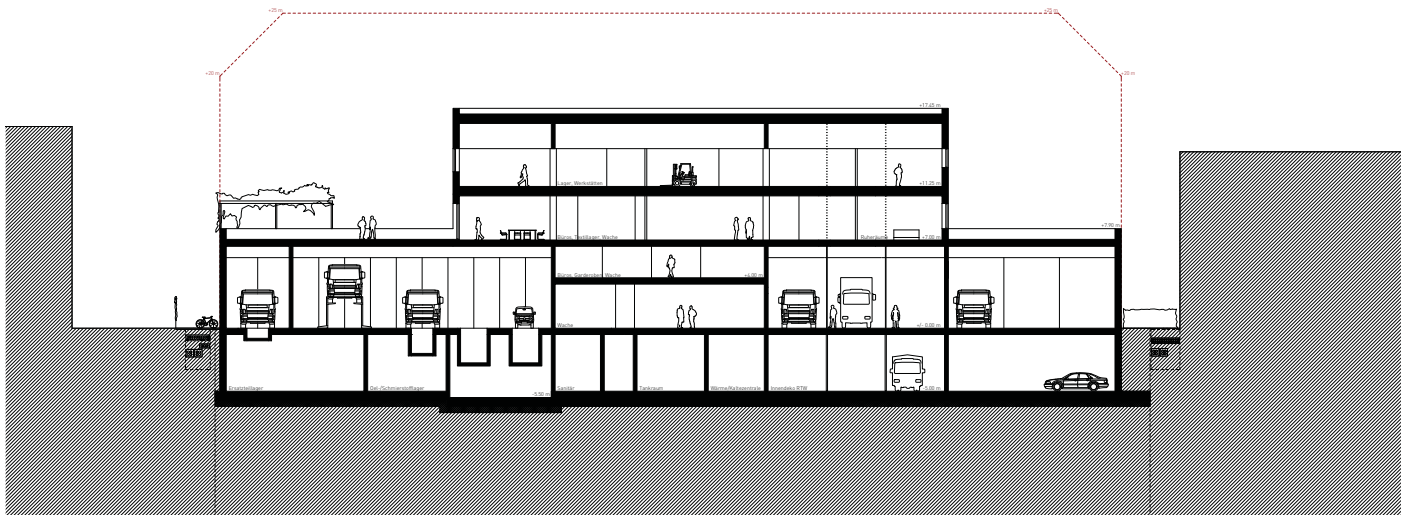
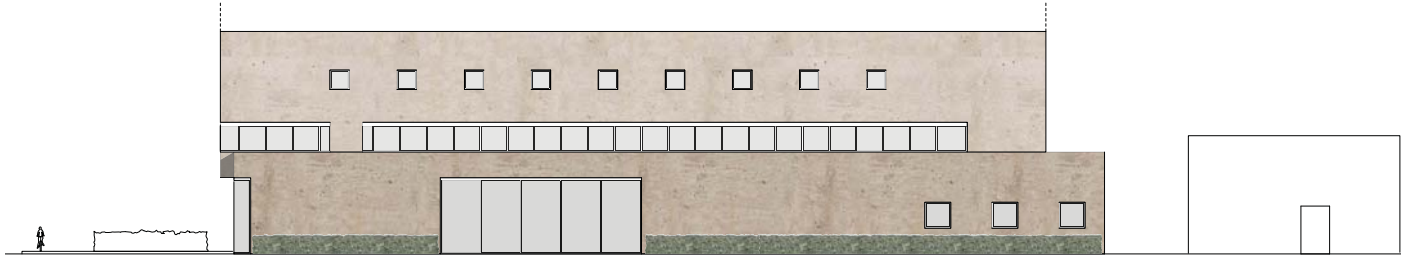
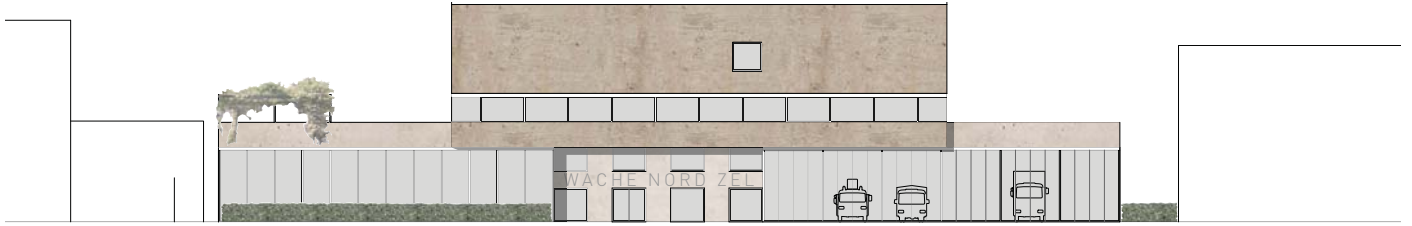


1.OG und UG 1:600



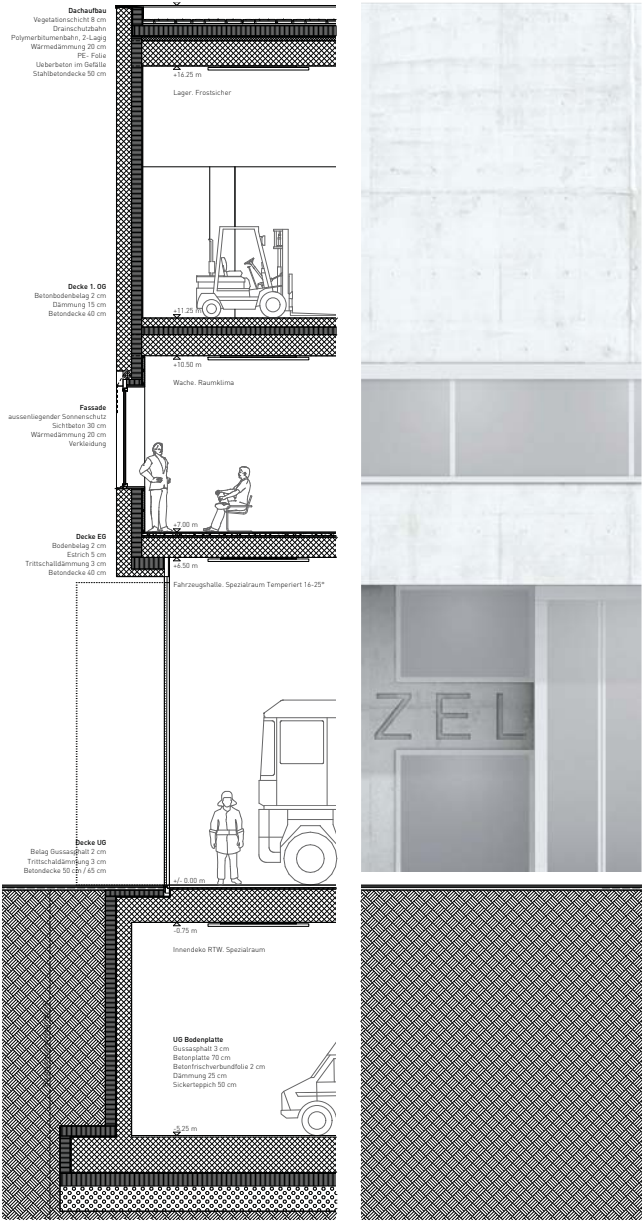
4.OG und 2.OG 1:600





Südwest- und Nordostfassade, Schnitte A-A und B-B 1:600





Fassadenschnitt 1:150

