



SBB CFF FFS

# Schlieren Arealentwicklung Bahnhof

Studienauftrag auf Einladung

Juni 2012



# Inhalt

<b>1. Einleitung</b>	<b>4</b>
<b>2. Verfahrensaufbau</b>	<b>5</b>
<b>3. Aufgabenstellung</b>	<b>6</b>
<b>4. Vorprüfung</b>	<b>7</b>
<b>5. Beurteilung</b>	<b>8</b>
<b>6. Empfehlung</b>	<b>9</b>
<b>7. Danksagung</b>	<b>10</b>
<b>8. Genehmigung</b>	<b>11</b>
<b>Projekt Baumann Roserens</b>	<b>12</b>
<b>Projekt Krokodil</b>	<b>16</b>
<b>Projekt Loko</b>	<b>20</b>
<b>Projekt Max</b>	<b>24</b>
<b>Projekt Onemax</b>	<b>28</b>

# 1. Einleitung

## Ausgangslage

Die Stadt Schlieren befindet sich zurzeit in einem starken Entwicklungsprozess. Neben dem Stadtzentrum werden auch zahlreiche Areale, insbesondere auf der Nord- und Westseite des Bahnhofs, umgewidmet und dicht überbaut.

Für das Gebiet Schlieren West wurde im Zuge dieser städtebaulichen Entwicklung 2009 ein öffentlicher Gestaltungsplan gemäss § 84 PBG festgesetzt. Der Gestaltungsplan verlangt für das SBB-Areal eine besonders gute Qualität in Bezug auf die Bebauung, die Erschliessung und Gestaltung der Freiräume.

Die Standortqualitäten am Bahnhof werden heute nicht optimal genutzt. Vor diesem Hintergrund hat sich die SBB als Grundeigentümerin – unterstützt von der Stadt Schlieren – entschlossen, ihre bahnbetrieblich nicht mehr benötigten Arealflächen beim Bahnhof Schlieren umzuwidmen und dazu einen Studienauftrag zu veranstalten.

## Zielsetzung

Im Rahmen des Studienauftrages sollen einerseits Vorstellungen zur künftigen Gestaltung des Bahnhofplatzes entwickelt und andererseits ein städtebauliches Konzept für die künftige Nutzung und Überbauung des Baufeldes im Westen des Bahnhofareals erarbeitet werden. Aufbauend auf den Resultaten des Studienauftrages beabsichtigen SBB und Stadt, das Bahnhofareal schrittweise aufzuwerten und zu erneuern.

# 2. Verfahrensaufbau

## Verfahren

Das Verfahren wurde als nicht anonymer Studienauftrag auf Einladung festgesetzt. Anlässlich einer Zwischenpräsentation konnten die teilnehmenden Planerteams ihre Vorschläge und Ideen, entsprechend dem Stand der Projektierung, vorstellen und mit dem Beurteilungsgremium diskutieren. Die Schlussbeurteilung erfolgte unter Ausschluss der Planerteams.

## Veranstalter

Auftraggeberin des Verfahrens ist die SBB, vertreten durch den Geschäftsbereich SBB Immobilien Development.

## Teilnehmende

Die Veranstalterin beauftragte folgende Planerteams mit dem Studienauftrag:

- Aebi & Vincent Architekten AG, Bern
- Baumann Roserens Architekten, Zürich
- huggenbergerfries Architekten AG, Zürich
- Müller Sigrist Architekten AG, Zürich
- Onemax® Development Ltd, Zug

## Begleitung und Vorprüfung

Die administrative Begleitung und Koordination der Vorprüfung erfolgte durch:

- Güntensperger Felix (asa AG)
- Vieitez Jorge (SBB Immobilien)

## Beurteilungsgremium

Zur Beurteilung der eingereichten Arbeiten setzte die Veranstalterin folgendes Beurteilungsgremium ein:

Sachexperten:

- Åström Maria (SBB Immobilien; Stv. Vorsitz)
- Meyer Barbara (Stadt Schlieren)
- Perrin Jean-Claude (Stadt Schlieren)
- Schubnell Stefan (SBB Immobilien)

Fachexperten:

- Bollhalder Markus (Bollhalder Eberle Architekten; Architektur, Vorsitz)
- Hug Marius (Meier Hug Architekten AG; Architektur)
- Kuhn Stefan (Kuhn Landschaftsarchitekten; Umgebungsgestaltung)
- Naef Hans (GSP AG; Immobilienmarketing / -ökonomie)

Sachverständige (ohne Stimmrecht):

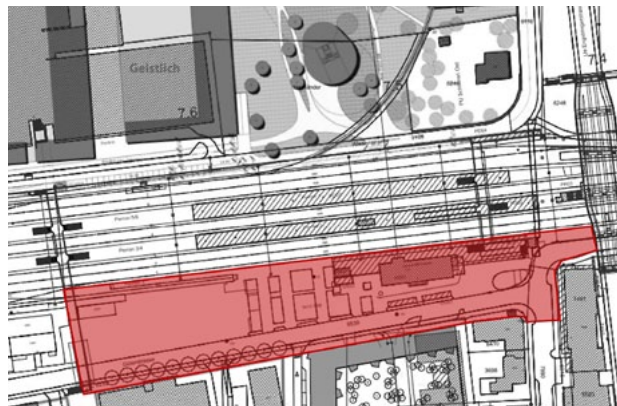
- Bosshard Lukas (SBB Infrastruktur; System Zugang zur Bahn)
- Hartmann Hans-Peter (SBB Bewirtschaftung; Gesamtverantwortung Bahnhof)
- Hauenstein Judith (Ernst Basler Partner; Lärmschutz)
- Richter Heinz (Ernst Basler Partner; Nachhaltigkeit)
- Schaffner René (Stadt Schlieren; Baurecht)
- Wenzel Jan (asa AG; Verkehrsplanung)



### 3. Aufgabenstellung

#### Projektperimeter

Der Studienauftrag beschränkte sich auf den im Rahmenplan festgelegten Projektperimeter. Die Vorgaben und Zielvorstellungen für das Areal nördlich des Gleiskörpers sowie die geplanten baulichen Anpassungen im Gleisbereich können erst zu einem späteren Zeitpunkt umgesetzt werden. Sie haben nur informativen Charakter und waren nicht Bestandteil der Aufgabe.



Projektperimeter Studienauftrag

#### Grundsatz

Die Aufgabenstellung bestand darin, einerseits ein Konzept für eine Neugestaltung des Aussenraums im Bahnhofsumfeld und andererseits Lösungsvorschläge für einen Neubau auf dem Areal des ehemaligen Güterschuppens zu erarbeiten. Diese zwei Aufgaben wurden als gleichermassen wichtig eingestuft.

#### Aussenraum

Die Veranstalterin hatte die Erwartung, dass in der Aussenraumgestaltung übersichtliche, attraktive Raumgliederungen geschaffen werden, in denen die verschiedenen Nutzergruppen, insbesondere der Fussgängerverkehr, eine hohe Aufenthaltsqualität wiederfinden. Die Bearbeitungstiefe wurde dabei auf einer konzeptionellen Ebene festgelegt: Es wurden keine fertig ausgearbeiteten Aussenraumplanungen verlangt, sondern es sollten die Organisation und der Charakter der Aussenräume ersichtlich sein.

#### Anforderungen an Neubau

Für den Neubau auf dem ehemaligen Güterschuppenareal wurden von der Veranstalterin Lösungsvorschläge erwartet, die ortsbezogen, angemessen und gleichzeitig eigenständig sind: Der Bahnhof und sein Umfeld sind die Visitenkarte der SBB, aber auch ein wichtiger Ankerpunkt mit Identifikationscharakter im Stadtgefüge von Schlieren. Entsprechend wurde für die Beurteilung der Lösungsansätze eine detailliertere Bearbeitungstiefe auf einer Massstabebene 1:200 verlangt.

#### Szenarien

Die Rahmenbedingungen ermöglichen zwei unterschiedliche Nutzungsmasse, abhängig davon, ob sich die Arealentwicklung am öffentlichen Gestaltungsplan Schlieren West orientiert oder aber ein privater Gestaltungsplan erarbeitet wird. Daraus ergab sich in der Aufgabenstellung, dass für den Neubau SBB zwei Szenarien mit unterschiedlichen maximal anrechenbaren Geschossflächen (7152 m<sup>2</sup> resp. 9000 m<sup>2</sup>) darzustellen waren. Diese zwei Szenarien waren in der gleichen Bearbeitungstiefe darzustellen.

#### Vorgaben Bahnumfeld

Das Mobilitätskonzept der SBB beschränkt sich nicht bloss auf die Personenbeförderung mit der Bahn, sondern schliesst auch den Zugang zur Bahn mit ein. Dem reibungslosen Verkehrsfluss der Bahnkunden im Bahnhofsumfeld wurde dementsprechend eine hohe Priorität beigegeben.

Ebenso galt es, bei der Aussenraumgestaltung der Bedeutung des bestehenden Bahnhofgebäudes Rechnung zu tragen: Das Aufnahmegebäude ist einschliesslich WC-Pavillion und Perrondach denkmalpflegerisch relevant. Mit dem Schutzziel einer integralen Erhaltung im äusseren Erscheinungsbild sollen störende Eingriffe (z.B. Kiosk) aus denkmalpflegerischer Sicht entfernt werden.

### 4. Vorprüfung

#### Kriterien

Im Rahmen der Vorprüfung wurden folgende Kriterien durch die beigezogenen Sachverständigen untersucht und in einem Kurzbericht für das Beurteilungsgremium festgehalten:

- Vollständigkeit der eingereichten Unterlagen
- Richtigkeit der Berechnungen und Angaben
- Beurteilung Bereich Baurecht
- Beurteilung Bereich Lärmschutz
- Beurteilung Bereich Nachhaltigkeit
- Beurteilung Bereich Wirtschaftlichkeit

#### Zulassung zur Beurteilung

Das Beurteilungsgremium beschloss einstimmig, alle fünf Projekte zur Beurteilung zuzulassen und allen teilnehmenden Planerteams die entsprechende Entschädigung von Fr. 40000.- (inkl. Nebenkosten /exkl. Mehrwertsteuer) zu entrichten.

#### Zusammenfassung

Das Ergebnis der Vorprüfung lässt sich wie folgt zusammenfassen:

- Vollständigkeit: Alle fünf Projekte (Pläne und Modelle) wurden fristgerecht bei der Koordinationsstelle eingereicht.
- Richtigkeit: Die Nachkontrolle der Kennzahlen und Berechnungen (Geschossflächen und Gebäudevolumen nach SIA) hat kleinere Abweichungen im Toleranzbereich ergeben.
- Baurecht: Bei mehreren Projekten sind die Fluchtwege aus der Tiefgarage kritisch. Teilweise sind Besucher-PP beim «Parkside» angeordnet. Bei einem Projekt wird die empfohlene Gebäudehöhe um ca. 6.0 m überschritten.
- Lärmschutz: Die Immissionsgrenzwerte können bei den meisten Projekten eingehalten werden, wobei die Bewilligungsfähigkeit bei den Lösungen mit eineinhalbgeschossigen Wohnräumen, Lichthöfen oder einseitig orientierten Raumfolgen teilweise als kritisch beurteilt wird.
- Nachhaltigkeit: Bei einzelnen Projekten fehlen private Aussenräume für die Anwohner. Eine Priorisierung des Langsamverkehrs ist aus den Plänen nur zum Teil ersichtlich. Eine gute Kompaktheit und einfache Dämmperimeter sind mehrheitlich ausgewiesen.
- Wirtschaftlichkeit: Die Ertrags- und Kostenangaben der Planerteams basieren mehrheitlich auf realistischen Annahmen. Die Wirtschaftlichkeit ist im Quervergleich aller Projekte – unabhängig vom jeweiligen Szenario – sehr unterschiedlich.

## 5. Beurteilung

### Ablauf der Beurteilung

Das Beurteilungsgremium versammelte sich am 24. Mai 2012 im Sihlpostgebäude in Zürich zwecks Jurierung der eingereichten Arbeiten. Hans Näf musste sich krankheits- halber entschuldigen. Seine schriftliche Stellungnahme wurde durch Jorge Vieitez jeweils in die Diskussion eingebracht.

Zunächst wurden die eingereichten Projekte individuell durch die Mitglieder des Beurteilungsgremiums besichtigt.

Anlässlich eines Informationsrundganges wurden alle Projekte umfassend erläutert und die Ergebnisse der Vorprüfung durch die jeweiligen Fachexperten vorge- tragen. Im Anschluss daran wurden die Projekte in meh- reren Durchgängen bewertet.

### Beurteilungskriterien

Bei den Rundgängen wurden die eingereichten Arbeiten durch das Beurteilungsgremium nach folgenden Kriterien beurteilt:

#### Städtebau/Architektur

- Ortsbauliche Eingliederung der Neubauten in städtebauliche Situation
- Qualität und Gestaltung der Aussenräume, insbesondere Zugang zur Bahn
- Architektonische Qualität des Neubaus
- Identifikationspotenzial, Image1

#### Funktionalität/Nutzung

- Konzeption und Flexibilität (v.a. Gewerbenutzung) der Gebäudenutzung
- Effizienz und Attraktivität der räumlichen Gliederung und Flächenaufteilung
- Schutz vor Lärmimmissionen

### Wirtschaftlichkeit/Nachhaltigkeit

- Wirtschaftlichkeit (Betrachtung auf Basis der Life-Cycle-Kosten und des Ertragspotenzials)
- Nachhaltigkeit anhand der festgelegten Kriterien gemäss Aufgabenstellung
- Vermarktbarkeit an geeignete Nachfragesegmente (Zielgruppenkonformität)

### Ausscheidungsrounden

Auf der Grundlage der festgelegten Beurteilungskriterien wurden die einzelnen Projekte wie folgt ausgeschieden:

1. Rundgang
- Onemax (Szenario 1+2)
  - Loko (Szenario 1+2)
  - Krokodil (Szenario 2)

2. Rundgang
- Baumann Roserens (Szenario 2)
  - MAX (Szenario 1)
  - Krokodil (Szenario 1)

3. Rundgang
- MAX (Szenario 2)

In einem letzten Kontrolldurchgang wurden alle Projekte ein weiteres Mal diskutiert, deren Mängel und Qualitäten hervorgehoben und die Resultate der vorhergehenden Rundgänge bestätigt.

## 6. Empfehlung

### Entscheid des Beurteilungsgremiums

Aufgrund der inhaltlichen Beurteilung der Rundgänge beschliesst das Beurteilungsgremium einstimmig, das Projekt

### Baumann Roserens mit dem Szenario 1

zur Weiterbearbeitung zu empfehlen. Das Projekt erfüllt die zahlreichen Anforderungen in hohem Mass und ist gleichzeitig in der Lage, die künftige bauliche Entwicklung auf dem Bahnhofareal wegweisend vorzuzeichnen.

### Empfehlung des Beurteilungsgremiums

Die Empfehlung für die Weiterbearbeitung verknüpft das Beurteilungsgremium mit folgenden Hinweisen zum Projekt:

- Der Wohnungsmix ist zu optimieren.
- Die Einhaltung der Lärmschutzvorschriften ist in den massgebenden Räumen rechnerisch nachzuweisen.
- Die Geschosshöhen im Bürobau sind zu überprüfen.
- Die Aussenraumgestaltung ist im Detail zu über- arbeiten.

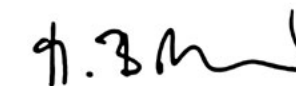
## 7. Danksagung

Die Beiträge des Studienverfahrens haben vertiefte Diskussionen und Erkenntnisse für die weitere Entwicklung des Bahnhofs Schlieren ermöglicht. Das Beurteilungsgremium und die Veranstalterin schätzen die sehr hohe Qualität und Vielfalt der Projektbeiträge und bedanken sich bei allen Teilnehmenden für ihr grosses Engagement.

## 8. Genehmigung

Der vorliegende Bericht wurde durch das Beurteilungsgremium einstimmig genehmigt.

Bollhalder Markus (Vorsitz)  
Bollhalder & Eberle, St. Gallen



Åström Maria (Stv. Vorsitz)  
SBB Immobilien, Region Ost



Hug Marius  
Meier Hug Architekten AG, Zürich



Kuhn Stephan  
Kuhn Landschaftsarchitekten, Zürich



Meyer Barbara  
Stadt Schlieren, Stadtentwicklung



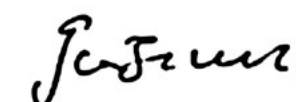
Naef Hans  
GSP AG, Zürich



Perrin Jean-Claude  
Stadt Schlieren, Stadtrat



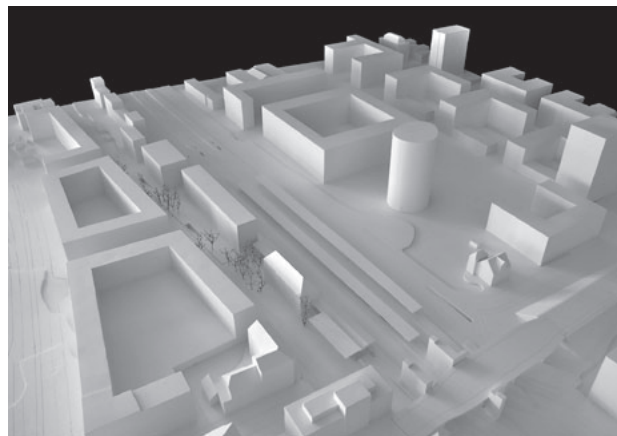
Schubnell Stefan  
SBB Immobilien, Team Ostschweiz







Blick von der Güterstrasse



Modellansicht

**Ortsbauliche Eingliederung / Städtebau**

Die Verfasser entwickeln aus einer sorgfältigen städtebaulichen Analyse ein überraschend einfaches Gesamtkonzept. Mit drei differenziert gestalteten Gebäudekörpern wird die Gesamtsituation am Bahnhof auf selbstverständliche Art und Weise geklärt und eine unspektakuläre, dem Ort in einem hohen Masse angemessene Lösung vorgeschlagen.

Das filigrane Dach mit Kioskpavillon in der Achse der Bahnhofstrasse vermag als Auftakt zum Bahnhof dem Ort einen städtischen Charakter zu verleihen.

Der entlang dem Gleiskörper vorgeschlagene Längsbau mit Wohnungen und öffentlicher Nutzung im Erdgeschoss überzeugt im architektonischen Ausdruck durch seine rhythmisch gegliederte Fassade.

Ein Punkthaus schliesst den Bahnhofplatz gegen Westen ab. Als 14-geschossiges Hochhaus in Szenario 2 vermag es jedoch nicht zu überzeugen, das skulpturale Volumen kann sich ohne entsprechenden Freiraum im städtebaulichen Gefüge nicht genügend entfalten.

Als fünfgeschossiges Bürohaus in Szenario 1 hingegen findet der Baukörper eine natürliche Massstäblichkeit, die auch durch seine im Vergleich zum Wohnhaus differenzierte Erscheinung gelungen scheint. Einzig die zweigeschossige Arkade wird als zu monumental wahrgenommen.

**Aussenraum / Zugang zur Bahn / Verkehr**

Das vorgeschlagene raumbildende Baumfeld mit unterschiedlichen Dichten soll dem langgezogenen, promenadenartigen Bahnhofplatz Abwechslung verleihen. Dabei

besteht jedoch die Gefahr, dass eine Aneinanderreihung von unterschiedlichen Themen ohne Gesamtzusammenhang resultiert.

Die Zugänge sowohl zur PU-Ost als auch zur PU-West sind stimmig und gut gelöst.

Der Tiefgaragenzugang über zwei einläufige Rampen erzeugt eine unerwünschte Trennwirkung im Aussenraum. Die daran platzierten Veloabstellplätze sind zu weit von den Personenunterführungen entfernt.

**Grundrisskonzept / Lärmschutz**

Die Geschosswohnungen sind mit einem durchgehenden Wohn- und Essbereich konzipiert, der über eine Wohnküche auf der lärmabgewandten Platzseite natürlich belüftet wird. Durch die Überhöhe und den halbgeschossigen Versatz des Wohnraums wird die Aussichtssituation und Lichtführung verbessert. Die Grundrisse reagieren unmittelbar auf die städtebauliche Situation und weisen mit den eingezogenen Loggias einen hohen Gebrauchswert auf.

Das Punkthaus mit seiner Gewerbenutzung ist effizient gestaltet. Einzig die Lage der Treppenhäuser sollte zentraler angeordnet und der erdgeschossige Zugang direkter über den Platzraum erschlossen werden.

Die Einhaltung der Lärmschutzanforderungen ist in Teilbereichen der Wohnnutzung (z.B. halbgeschossig

versetzte Wohnräume) fraglich und bedarf eines rechnerischen Nachweises oder nötigenfalls einer Grundrissanpassung.

**Wirtschaftlichkeit / Vermarktbarkeit / Nachhaltigkeit**

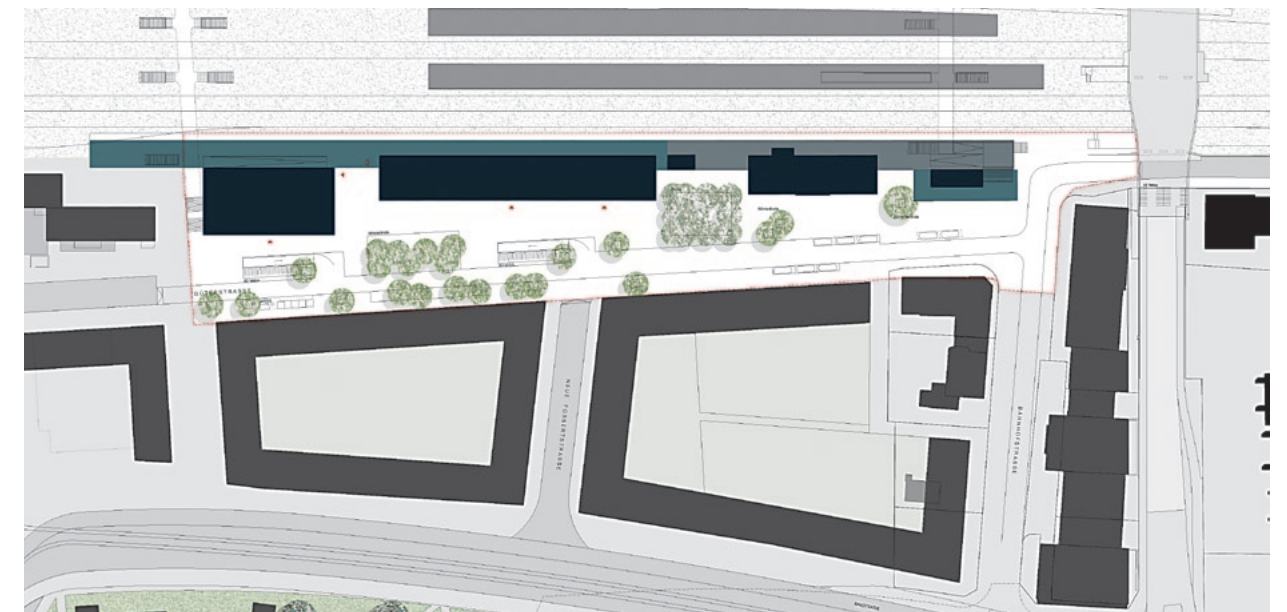
Das Projekt weist im Quervergleich eine sehr gute Wirtschaftlichkeit in Szenario 1 und eine gute Wirtschaftlichkeit in Szenario 2 auf.

Die attraktive Grundrissgestaltung erlaubt eine gute Vermarktung, einzig der hohe Anteil an 4 1/2-Zimmer-Wohnungen wird als nicht optimal erachtet.

Die kompakten Baukörper bieten gute Voraussetzungen für eine nachhaltige und kostengünstige Umsetzung des Projektes.

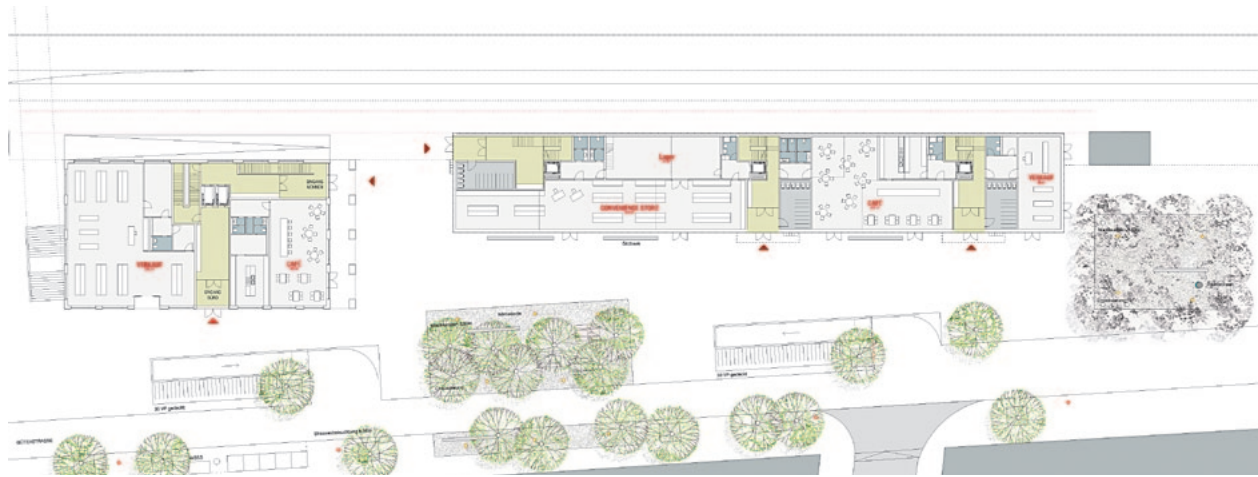
**Fazit**

Das Projekt im Szenario 1 überzeugt vor allem durch seine städtebauliche Setzung, die eine angemessene urbane Lösung für den Ort findet. Die hohe gestalterische Qualität setzt sich in der sorgfältigen und attraktiven Grundrissgestaltung fort und findet auch mit dem muralen und differenzierten Erscheinungsbild eine stimmige Entsprechung. Das Aussenraumkonzept liest sich als Abfolge von Gestaltungselementen, die teilweise noch nicht stimmig sind und deshalb als Ganzes nicht die gleiche gestalterische Qualität der städtebaulichen Setzung erreichen.



Situation

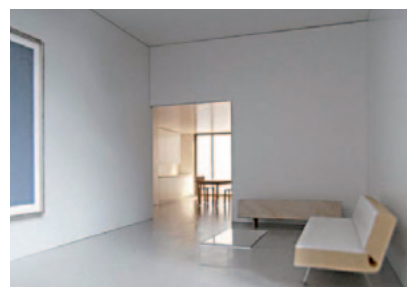




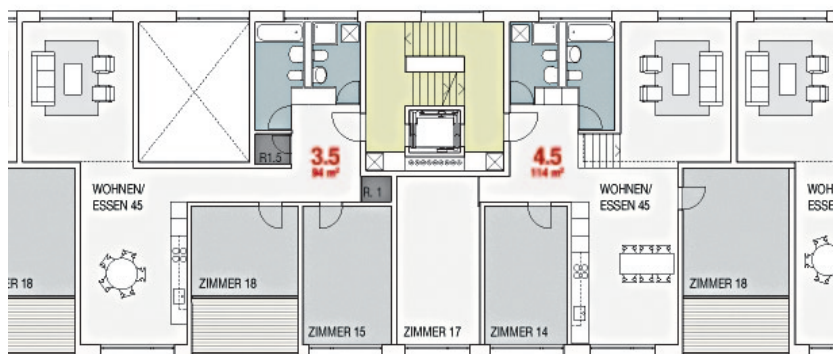
Erdgeschoss



Normgeschoss



Visualisierung Wohnen



Grundriss Beispielwohnung



Szenario 2 mit Hochhaus



Blick von der Güterstrasse (Szenario 2)



Visualisierung Bahnhofplatz



Südansicht



Schnitt Wohnhaus mit Ansicht Gewerbehhaus

**Architektur**

Baumann Roserens Architekten ETH SIA BSA, Zürich

**Team:**

Lorenz Baumann, Alain Roserens, Gopal Joshi, Nicolò Krättli, Silvia Bühler, Mike Bürgi

**Landschaftsplaner**

anton & ghiggi landschaft architektur, Zürich  
Carola Anton, Dominik Ghiggi, Barbara Blank, Maria Angelica Gutierrez

**Verkehrsplaner**

stadt raum verkehr, Birchler + Wicki, Zürich  
Alexandra Wicki, Andreas Lusti

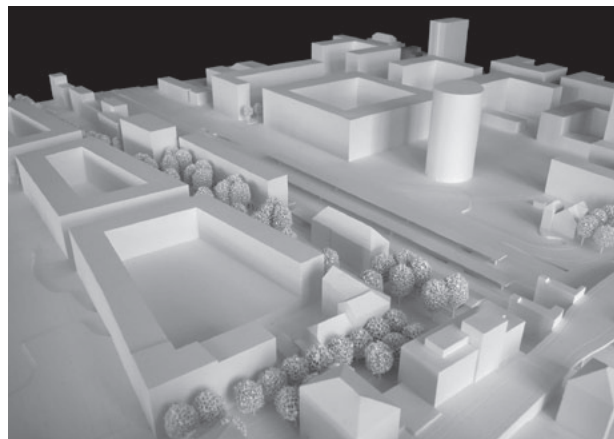
**Visualisierungen**

KLR Architekten, Zürich  
Samuel Rey





Blick von der Güterstrasse



Modellansicht

**Ortsbauliche Eingliederung / Städtebau**

Zwei kompakte, winkelförmig angeordnete Baukörper definieren eine klare Platzsituation und schliessen den Raum zur Bahn hin ab. Hergeleitet vom bestehenden Bahnhofgebäude sind die Gebäude als murale Baukörper ausformuliert, die mit differenzierten Öffnungen auf die unterschiedlichen Nutzungen hinweisen.

Allerdings können grundsätzliche Bedenken nicht ausgeräumt werden. Aus Sicht des Beurteilungsgremiums ist die grossstädtisch wirkende Geste dem Ort nach wie vor nicht angemessen und sprengt den Massstab von Schlieren. Die nutzungsneutralen Fassaden negieren die unterschiedlichen Lagen am Bahnhof. Insbesondere zur Gleisseite resultiert dadurch ein monumentaler Ausdruck, der im Szenario 2 durch die annähernd durchgehende Fassadenfront noch verstärkt wird.

**Aussenraum / Zugang zur Bahn / Verkehr**

Im Aussenraum erstreckt sich vom Bahnhofgebäude aus ein langgezogener Platz, der im Westen vom Bürogebäude gefasst und abgeschlossen wird. Dieser Platz ist zwar möbliert und mit Nutzungen aufgeladen, trotzdem

wirkt er überdimensioniert und es ist fraglich, ob sich die erhoffte Aufenthaltsqualität einstellen lässt. Mit dem langgestreckten Wohnbau resultiert zudem eine unerwünschte Riegelwirkung zum Gleiskörper, welche durch den zu schmalen Durchgang zwischen den Gebäuden noch akzentuiert wird. Währenddem der Aufgang bei der PU-West mit den einläufigen Treppen optimiert wird, fehlt eine Aussage, wie der eigentliche Hauptzugang zum Bahnhof östlich vom Aufnahmegebäude aufgewertet werden könnte.

**Grundrisskonzept / Lärmschutz**

Der schmale Wohnungsbau ist für Kleinwohnungen von unterschiedlicher Grösse konzipiert. Die Wohnungen sind hauptsächlich nach Süden zum Platz hin orientiert und werden mit langen Laubengängen auf der Gleisseite erschlossen. Diese Laubengänge und die einseitig orientierten Wohnungsgrundrisse überzeugen nur bedingt und wirken austauschbar. Das Grundrisslayout im Bürogebäude mit zentral gelegenen Erschliessungskernen und Luftraum funktioniert gut. Sowohl beim Büro- als auch beim Wohnbau bestehen keine Probleme bezüglich Lärmschutz. Die IGW können voraussichtlich überall eingehalten werden.

**Wirtschaftlichkeit / Vermarktbarkeit / Nachhaltigkeit**

Das Projekt weist im Quervergleich eine schlechte Wirtschaftlichkeit in Szenario 1 und eine gute Wirtschaftlichkeit in Szenario 2 auf. Die kompakten Gebäudevolumen mit einfachem Dämmperimeter sind aus Sicht der Nachhaltigkeit ideal, wobei wegen dem hohen Glasanteil die Gefahr einer Überhitzung der Innenräume besteht.

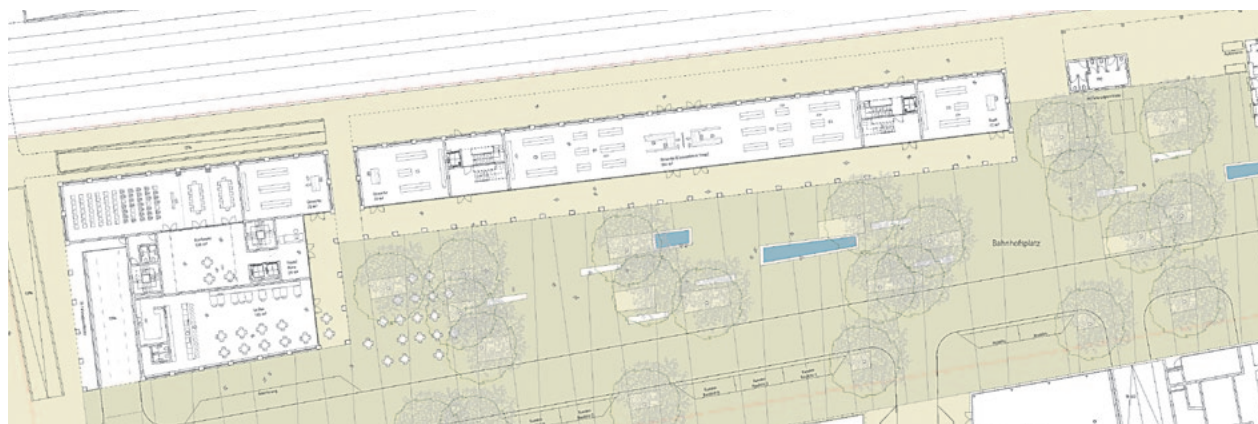
**Fazit**

Die beiden Szenarien unterscheiden sich nicht wesentlich im Grundkonzept und verfolgen dabei klare und einfach verständliche Lösungsansätze. Diese konzeptionelle Klarheit vermag hingegen in der vorgeschlagenen Form nicht zu überzeugen. Sowohl Erscheinungsbild als auch Massstäblichkeit werden in ihrer grossstädtischen Wirkung dem Ort nicht gerecht.



Situation

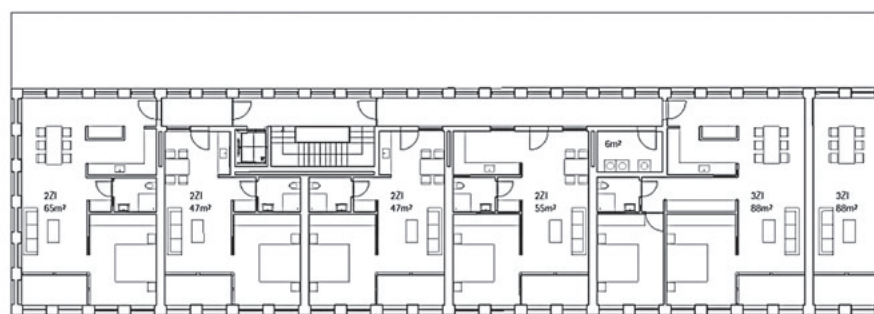




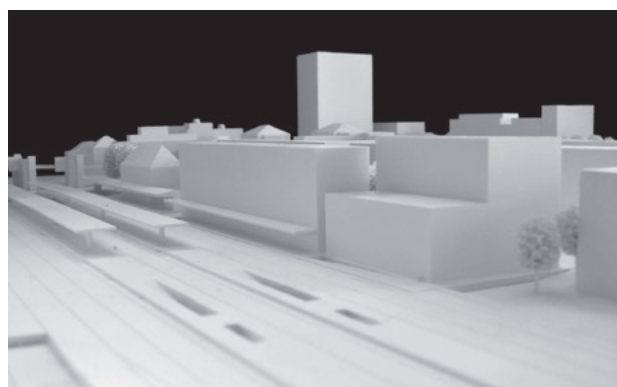
Erdgeschoss



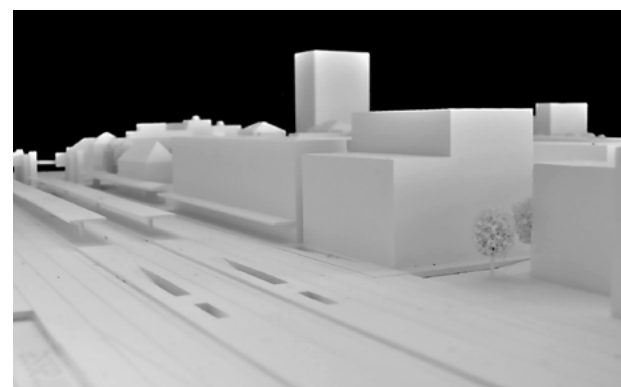
Normgeschoss



Grundriss Beispielswohnung



Szenario 1



Szenario 2



Visualisierung Gleisbereich (Szenario 1)



Ansicht Süd

**Architektur**

Aebi &amp; Vincent Architekten SIA AG, Bern

## Team:

Bernhard Aebi, Pascal Vincent, Christian Heller, Jan Busch, Marcel Hari, Maximilian Willier, Iwan Schröder, Tatjana Speranca, Jean-Baptiste Hardy

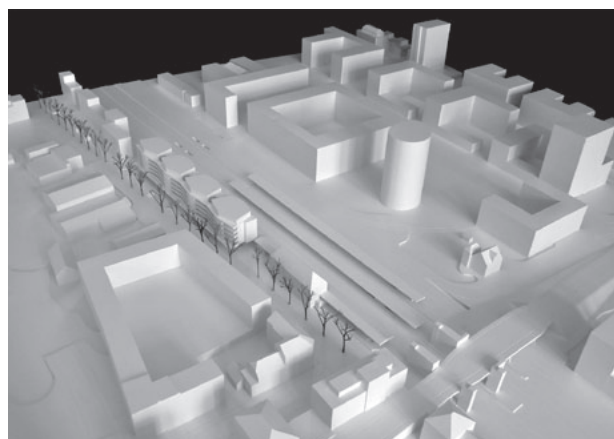
**Landschaftsplaner**Hager und Partner AG, Zürich  
Monika Schenk**Verkehrsplaner**Kontextplan, Bern  
Markus Reichenbach**Immobilienmarketing**Wüest & Partner, Zürich  
Marcel Scherrer, Niels Lehmann**Nachhaltigkeit / Bauphysik / Lärmschutz**Gartenmann Engineering AG, Bern  
Niklaus Hodel**Haustechnik / Brandschutz**Enerconorm AG Bern, Bern  
Roman PortmannAmstein + Walthert AG, Zürich  
Erich Füglistner**Statik**WAM Partner Planer Ingenieure, Bern  
Michael Karli**Kostenplanung**Abplanalp Affolter Partner GmbH, Bern  
Werner Abplanalp**Künstlerische Beratung**

Adrian Scheidegger, Bern





Blick von der Güterstrasse



Modellansicht

**Ortsbauliche Eingliederung / Städtebau**

In der ortsbaulichen Eingliederung zeichnet sich der lineare, der Bahnlinie folgende Baukörper durch ein Höchstmass an Transparenz im Erdgeschoss aus und verbindet den Stadtraum auf direkte Art und Weise mit dem Gleisraum. Durch die Beschränkung auf fünf Vollgeschosse und die Kombination mit der expressiven Grundfigur gelingt es den Verfassern, das Bahnhofgebäude unmittelbar in die nähere Umgebung einzubinden.

Die auf den ersten Blick stimmige Grundanordnung wirft aber auch die städtebauliche Frage auf, ob eine vom Boden abgehobene «Wohnmaschine» an diesem Ort die richtige Antwort ist. Insbesondere die Verflechtung mit dem Stadtraum und die Aufenthaltsqualität im Aussenraum – solange das Hausperron nicht in Betrieb ist – wird kritisch beurteilt.

Die in Szenario 2 vorgeschlagene Aufstockung der Aufbauten wirkt beliebig und vermag nicht zu überzeugen.

**Aussenraum / Zugang zur Bahn / Verkehr**

In der Aussenraumgestaltung wird durch das offene Erdgeschoss ein Raumkontinuum zwischen den beiden

Personenunterführungen aufgespannt. Allerdings fehlt eine Aussage, wie der Hauptzugang bei der PU-Ost aufgewertet werden könnte. Ebenfalls kritisch beurteilt wird die strikte Trennung zwischen Fahrbahn und Platzraum, die einer angestrebten Begegnungszone im Bereich des Bahnhofes widerspricht. Die im Untergeschoss angeordnete Velostation wirft Fragen auf zu Sicherheitsaspekten und deren Kostenfolgen.

**Grundrisskonzept / Lärmschutz**

In der Grundrisskonzeption gelingt es den Verfassern, dem seriell aneinander gereihten Vierspänner ein effizientes und zugleich vielfältiges Wohnungsangebot einzuschreiben, und durch eine schiefwinklige Geometrie eine prägnante Form auszugestalten. Auf der anderen Seite resultieren aus dieser Verdrehung zum Teil beengende Raumsituationen im Grundriss.

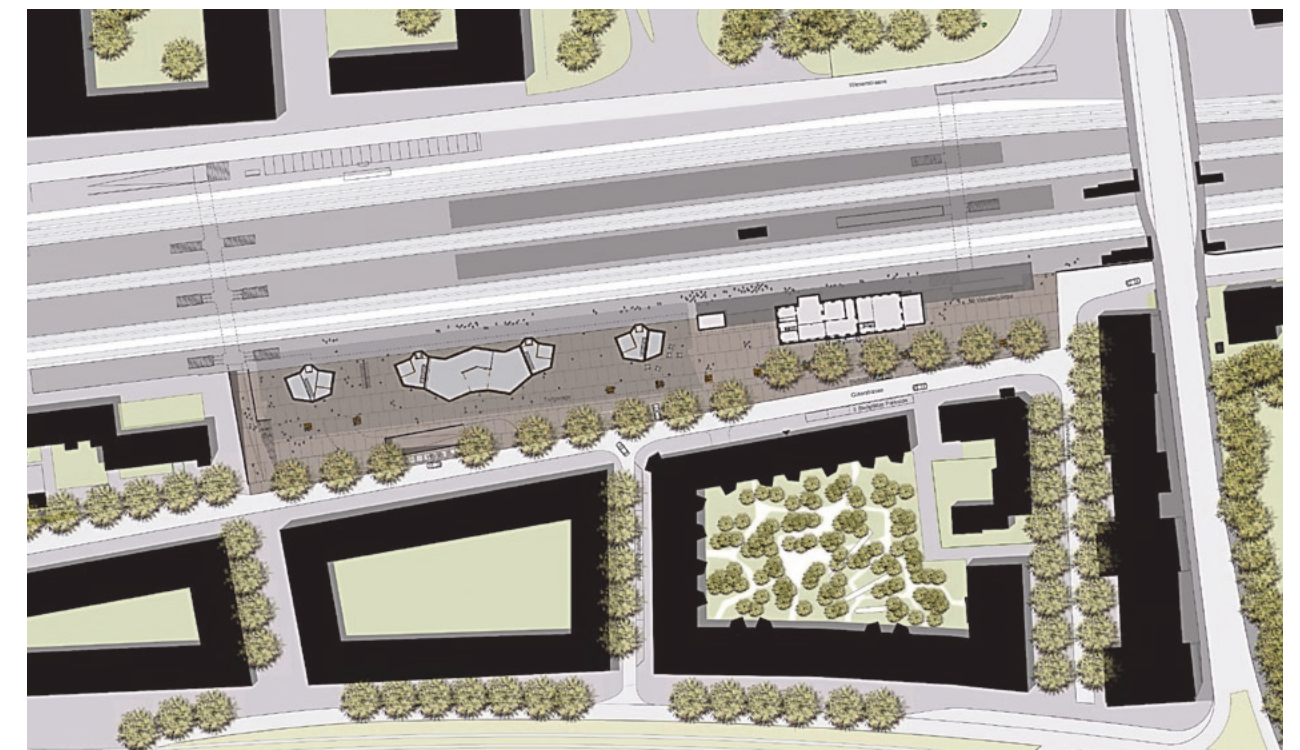
Bei den Wohnungen besteht die Absicht, sämtliche Räume schallabgewandt zu lüften. Die dafür vorgesehenen Lichthöfe weisen in Szenario 2 zu geringe Flächen auf. Zudem sind die Raumbreiten in den Wohnungen teilweise zu schmal für das vorgeschlagene Belüftungskonzept.

**Wirtschaftlichkeit / Vermarktbarkeit / Nachhaltigkeit**

Das Projekt weist bei Szenario 1 im Quervergleich eine schlechte Wirtschaftlichkeit auf, dies als direkte Folge des eingeschränkten Nutzungsangebots im Erdgeschoss. In Szenario 2 wird immerhin eine mässige Wirtschaftlichkeit erzielt.

**Fazit**

Das Projekt besticht – in Szenario 1 – durch eine gelungene Einbindung mit einem prägnanten und eigenständigen Baukörper sowie die hohe architektonische Qualität in der Grundrissgestaltung. Hingegen vermag unter einem städtebaulichen Gesichtspunkt die erdgeschossige Ausbildung mit seiner Offenheit im Aussenraum und gleichzeitiger Introvertiertheit des Gebäudes nicht zu überzeugen.



Situation





Erdgeschoss



Normgeschoss

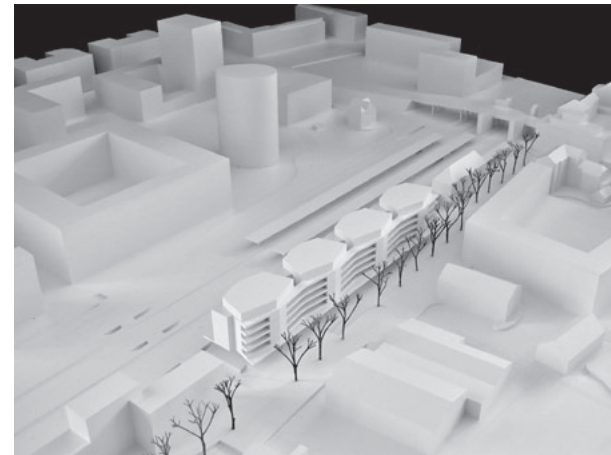
Attikageschoss



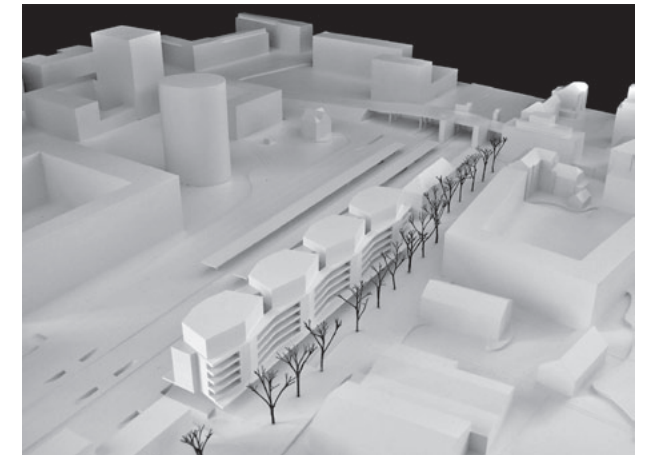
Grundriss Beispielswohnung



Visualisierung Bahnhofplatz (Szenario 2)



Szenario 1



Szenario 2



Ansicht Süd



Schnitt Lichthof

**Architektur**

huggenbergerfries Architekten AG, Zürich

Mitarbeit:

Pierre Schild, Nathalie Schümperlin, Sara Nigg

**Landschaftsplaner**

Schweingruber Zulauf Landschaftsarchitekten, Zürich

**Immobilienmarketing**

Fahrländer Partner AG, Zürich

**Bauphysik / Lärmschutz**

Ingenieurbüro F. Künzler, Speicher

**Energieberatung**

Edelmann Energie, Zürich

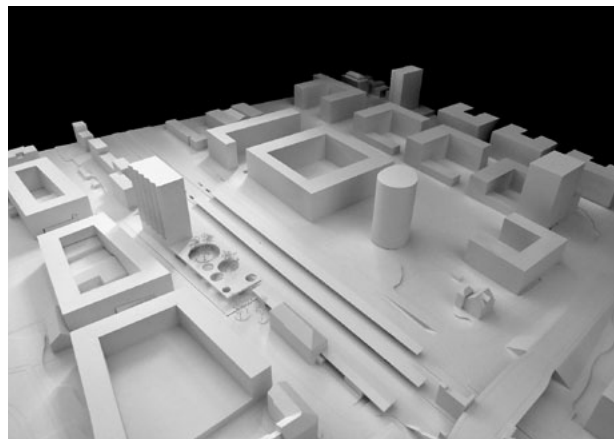
**Statik**

Synaxis AG, Zürich





Blick von der Güterstrasse



Modellansicht

**Ortsbauliche Eingliederung / Städtebau**

Die Verfasser haben für die beiden Szenarien grundlegend verschiedene Konzepte entwickelt und damit auf beeindruckende Art und Weise das Spektrum möglicher Lösungsansätze auf dem Bahnhofareal aufgezeigt.

Während sich das konisch verlaufende Langhaus in Szenario 1 von den vielversprechenden volumetrischen Ansätzen aus der Zwischenbesprechung entfernt hat, wird mit dem Hochhaus in Szenario 2 eine stimmungsvolle Vision für den Bahnhof skizziert. Es wird der Nachweis erbracht, dass ausgehend von einem hohen Haus auch ein Mehrwert für die Öffentlichkeit auf Platzniveau resultieren kann. Mit der Kombination von vertikalem Akzent und liegender Dachfläche wird ein grosszügiger Raum freigespielt und gleichzeitig ein Höchstmass an Durchlässigkeit und Transparenz zum Gleiskörper generiert. Durch die Anordnung des Hochhauses im Westen und seine zurückhaltende Formensprache wird die erforderliche Distanz zum Aufnahmegebäude geschaffen, so dass sich dieses am Bahnhof nach wie vor behaupten kann.

**Aussenraum / Zugang zur Bahn / Verkehr**

Der grosszügige Aussenraum wird durch das charaktergebende, strukturierte Dach und die weiteren Möblierungen im Aussenraum gekonnt gestaltet. Gleichzeitig stellt sich bei diesen Dimensionen die Frage, ob die Umgebung genug Kraft entwickeln kann, um diesen Ort nachhaltig zu beleben. Die Funktionsfähigkeit ohne Hausperron und die Aufenthaltsqualität in den Randzeiten wird hinterfragt.

Die weitere Aussenraumgestaltung sieht in der Güterstrasse eine Führung durch eine niveaugleiche Einfassung vor, sowie eine übergeordnete Baumreihe auf der gegenüberliegenden Strassenseite. Das Konzept einer Begegnungszone, welche die Aufenthaltsräume beidseits der Strasse miteinander verbinden soll, wird durch den linear wirkenden Strassenzug allerdings abgeschwächt.

**Grundrisskonzept / Lärmschutz**

Das Langhaus in Szenario 1 verfügt über einen guten Wohnungsmix und die Grundrisse mit den durchgehenden Wohn-/Essbereichen sind attraktiv gestaltet. Bedingt durch die konische Form entstehen jedoch entweder zu schmale oder zu tiefe Balkonzonen.

Beim Hochhaus in Szenario 2 überzeugen die Grundrisse nicht. Aus der Anordnung des Treppenhauses an der Aussenfassade resultieren übertiefe Wohnungsgrundrisse mit einseitiger Belichtung und lange, schlecht nutzbare Gangzonen. Die daraus resultierende Volumetrie und Fassadengestaltung negiert die Lage des Hochhauses in der Talebene sowie seine allseitige Fernwirkung.

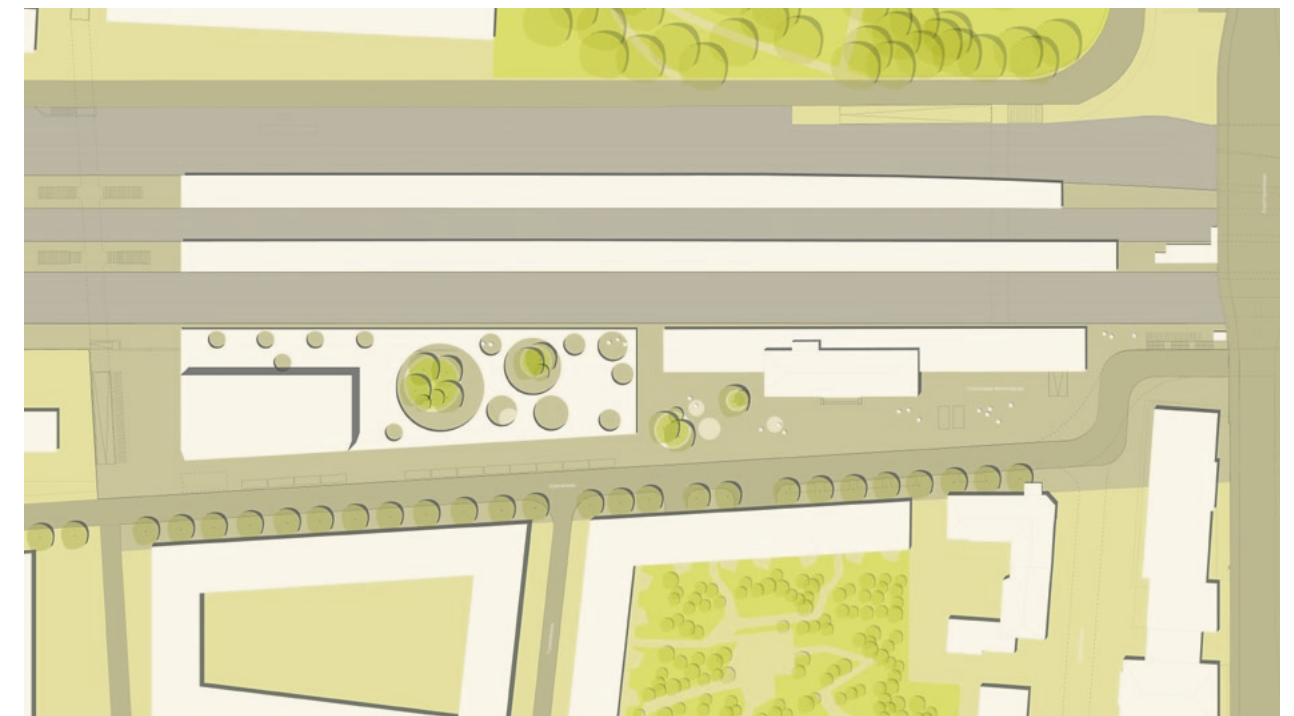
Trotz konsequenter Anordnung der lärmempfindlichen Räume auf die lärmabgewandte Seite können nicht alle Bedingungen bezüglich Lärmschutz erfüllt werden.

**Wirtschaftlichkeit / Vermarktbarkeit / Nachhaltigkeit**

Im Quervergleich ist eine sehr gute Wirtschaftlichkeit in beiden Szenarien gegeben.

**Fazit**

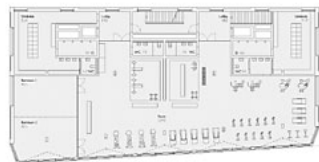
Das Projekt verdient mit den zwei grundverschiedenen Lösungsansätzen in den beiden Szenarien grosse Anerkennung. Vor allem die städtebauliche Setzung der Hochhausvariante überzeugt, zeigt aber auch gleichzeitig die Schwierigkeiten im Aussenraum und die Grenzen in der Grundrissgestaltung einer solchen Lösung mit einer Wohnnutzung auf.



Situation



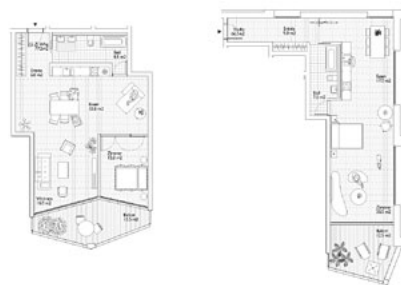
Erdgeschoss



1. Obergeschoss



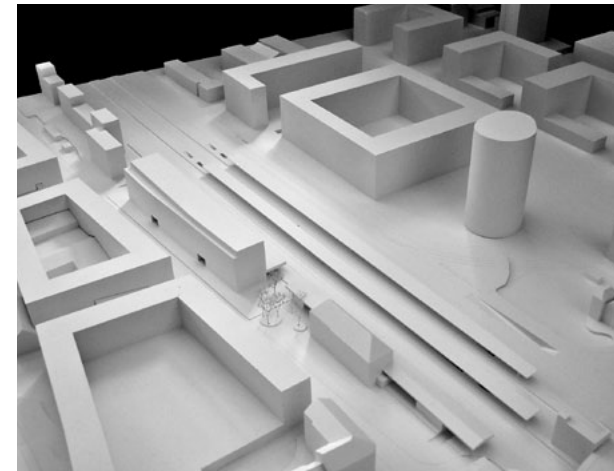
Normgeschoss



Grundrisse Beispielswohnungen



Ansicht Süd



Szenario 1



Visualisierung Szenario 1

**Architektur**

Müller Sigrist Architekten AG, Zürich

Team:

Peter Sigrist, Pascal Müller, Monique Jüttner, Michele Broglia, Patricia Evangelista, Federico Benelli

**Landschaftsplaner**Westpol Landschaftsarchitektur, Basel  
Andy Schönholzer, Ane Nieschling**Verkehrsplaner**ACS Partner, Zürich  
Matteo Cogliatti**Immobilienmarketing**intosens ag – urban solutions, Zürich  
Goetz Datko

interurban AG, Zürich

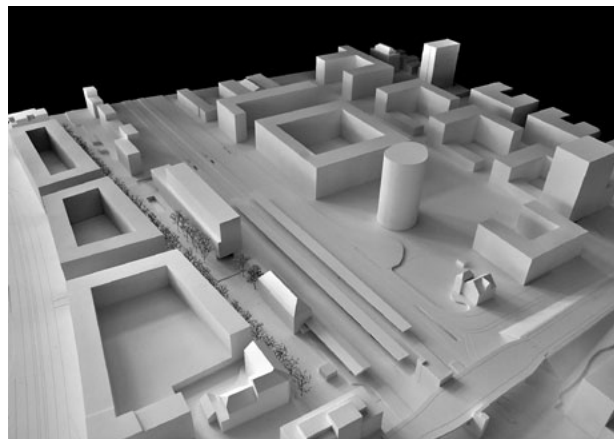
Peter Kotz

**Nachhaltigkeit/Bauphysik/Lärmschutz**Wichser Akustik Bauphysik, Zürich  
Susanne Rechsteiner**Haustechnik**Lemon Consult, Zürich  
Martin Ménard**Kostenplanung**Pasquale Baurealisation GnbH, Zürich  
Walter Pasquale**Statik**Dr. Lüchinger & Meyer AG, Zürich  
Andreas Gianoli





Blick vom Gleisfeld



Modellansicht

**Ortsbauliche Eingliederung / Städtebau**

Der von den Verfassern vorgeschlagene lineare Neubau fügt sich ungezwungen und gut in die städtebauliche Situation ein. Mit der Gliederung in einen hohen und tieferen Baukörper wird sowohl gegenüber dem Aufnahmegebäude eine klare und ansprechende Platzsituation als auch ein angemessener Übergang zum angrenzenden Goldschlägiareal definiert. Diese Grundordnung funktioniert in Szenario 1 und 2 gleichermassen gut, da sich diese sehr ähnlich sind und lediglich durch eine Anpassung in der Geschossigkeit unterscheiden.

Der architektonischen Gestaltung mit Schiebeläden und horizontalen Brüstungsbändern haftet hingegen eine gewisse Beliebigkeit oder Austauschbarkeit an. Die grundlegend verschiedenen Qualitäten zur Gleis- und Platzseite werden negiert und mit einer einheitlichen, annähernd identischen Fassade überspielt.

**Aussenraum / Zugang zur Bahn / Verkehr**

Die von den Verfassern versprochene «Transparenz vom Bahnhofplatz zum Gleisraum als prägendes Thema» ist nicht ersichtlich respektive zu wenig klar umgesetzt.

Die Gestaltung des Aussenraumes kommt nicht über die Aufreihung von Funktionen hinaus. Die Rampe zur Tiefgarage liegt im gesamten Gefüge zu zentral und zerschneidet den Platz vor dem Neubau.

**Grundrisskonzept / Lärmschutz**

Die bereits an der Zwischenbesprechung formulierten Bedenken gegenüber der architektonischen Umsetzung eines Boarding-Houses können auch nach der Überarbeitung nicht ausgeräumt werden.

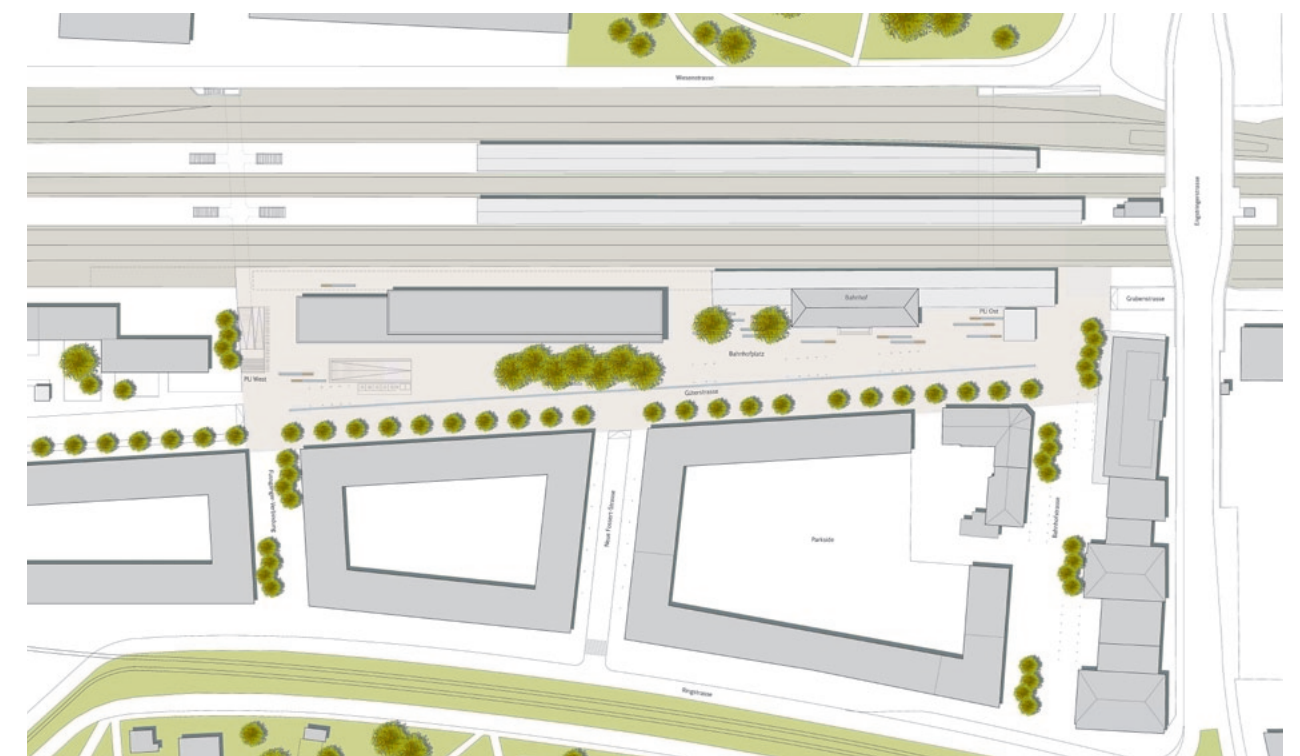
Das vorgeschlagene Grundrisslayout mit aneinandergereihten, hotelähnlichen Wohneinheiten bietet nur einen geringen Spielraum für eine allfällige Umnutzung zu einem späteren Zeitpunkt.

**Wirtschaftlichkeit / Vermarktbarkeit / Nachhaltigkeit**

Das Projekt weist auch unter Berücksichtigung der andersartigen Nutzung als Boarding House in beiden Szenarien eine im Vergleich schlechte Wirtschaftlichkeit auf.

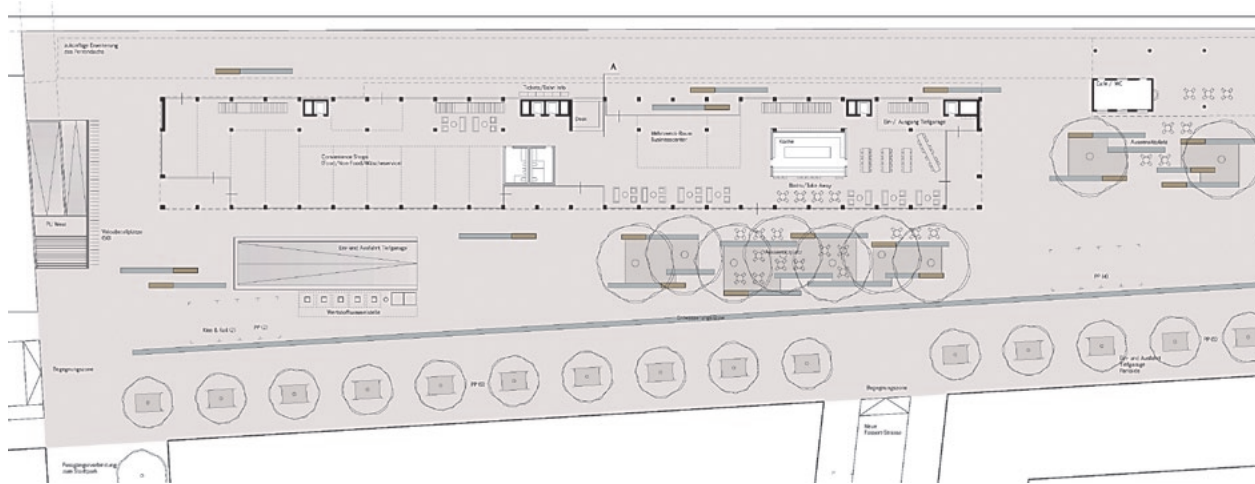
**Fazit**

Das Projekt Onemax überzeugt als Produkt «smart single living» mit einer klar definierten Zielgruppe, die sich in Schlieren grundsätzlich adressieren lässt. Auch gefällt die ortsbauliche Eingliederung der Bauvolumen mit ihren Bezügen zur Umgebung. Hingegen vermag die architektonische Umsetzung dieses Produkts mit einer einseitigen Anlehnung an die Hoteltypologie nicht zu überzeugen.

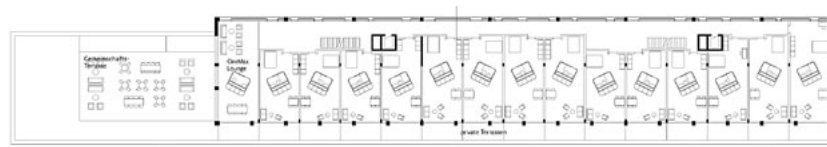


Situation

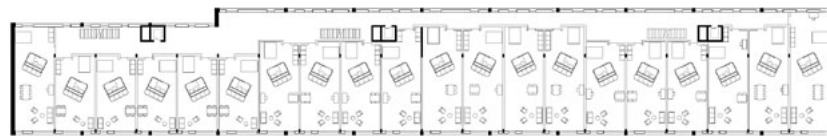




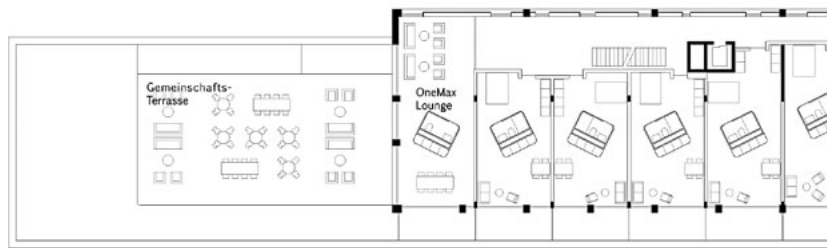
Erdgeschoss



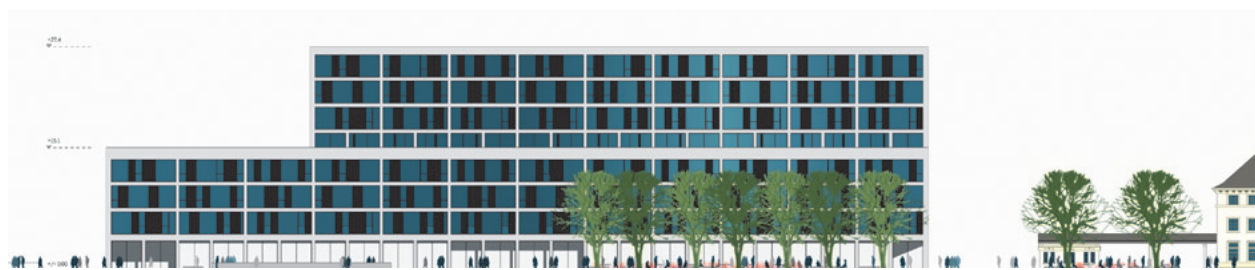
Terrassengeschoss



Normgeschoss



Grundriss Beispielwohnung



Ansicht Süd



Szenario 1



Visualisierung Bahnhofplatz



Szenario 2

**Architektur**

N-body Architekten AG, Zürich

Team:

Delphine Ammann, Ramon Gómez Larios

**Landschaftsplaner**

Tremp Landschaftsarchitekten, Zürich  
Andres Tremp, Kristina Schönwälder

**Verkehrsplaner**

Suter von Känel Wild AG, Zürich  
Fabio Trussardi

**Projektentwicklung**

OneMax Development Ltd., Zug  
Han Bullens, Fritz Ammann

**Immobilienmarketing**

Creafactory AG, Zug  
Werner Schäppi, Mark Gilg

**Bauphysik / Lärmschutz**

Kopitsis Bauphysik AG, Wohlen  
Claudia Rehm

**Nachhaltigkeit / Haustechnik**

HL Technik AG, Zürich  
Thomas Wetter, Dominik Geuter

**Statik**

Höltzchi & Schurter AG, Zürich  
Hanspeter Höltzchi

**Kostenplanung**

Kummer Baumanagement GmbH, Zürich  
Martin Kummer, Patrick Schärer

Schweizerische Bundesbahnen SBB  
Immobilien  
Development Region Ost  
Jorge Vieitez  
Hohlstrasse 532  
8021 Zürich  
Telefon +41 (0)51 222 87 05  
jorge.vieitez@bluewin.ch  
www.sbb.ch