

Veranstalter:

- Grundeigentümerin E. Stocker vertreten durch das Promotionsteam Prof. Dr. J. Dahinden und Implenia Development AG
 - Korporation Zug
-

Gebietsplanung Unterfeld,
Stadt Zug / Gemeinde Baar

Bericht des Beurteilungsgremiums

Studienauftrag im Einladungsverfahren
an sechs Planerteams

Siegerprojekt der
HHF Architekten, Basel



Suter • von Känel • Wild • AG

Orts- und Regionalplaner FSU sia
Baumackerstr. 42 Postfach 8050 Zürich

Telefon 044 315 13 90

Fax 044 315 13 99

info@skw.ch

34556 – 18.4.2011

Inhalt		
	1. Einleitung	3
	2. Aufgabe	6
	2.1 Perimeter	6
	2.2 Planungsgrundlagen	6
	2.3 Anforderungen an die Gebietsplanung	7
	2.4 Angestrebtes Nutzungsmass	9
	3. Verfahrensablauf	10
	3.1 Fragenbeantwortung	10
	3.2 Zwischenbesprechung vom 8.9.2010	10
	3.3 Beurteilung vom 24.11.2010	10
	3.4 Einladung zur Vertiefung	11
	3.5 Einhaltung der Randbedingungen und Reaktion auf die Empfehlungen	12
	4. Beurteilung	14
	4.1 Ablauf der Beurteilung	14
	4.2 Antrag an die Veranstalterinnen	15
	4.3 Dank	17
	4.4 Weiteres Vorgehen	17
	5. Projektbeschriebe	18
	5.1 HHF	18
	5.2 Futurafrosch	23
	5.3 yellow z / agps	28
	6. Genehmigung	33
	Anhang	35
	Vittorio Magnago Lampugnani	35
	Morger + Dettli	39
	Wiederkehr Krummenacher / ASTOC	43

1. Einleitung

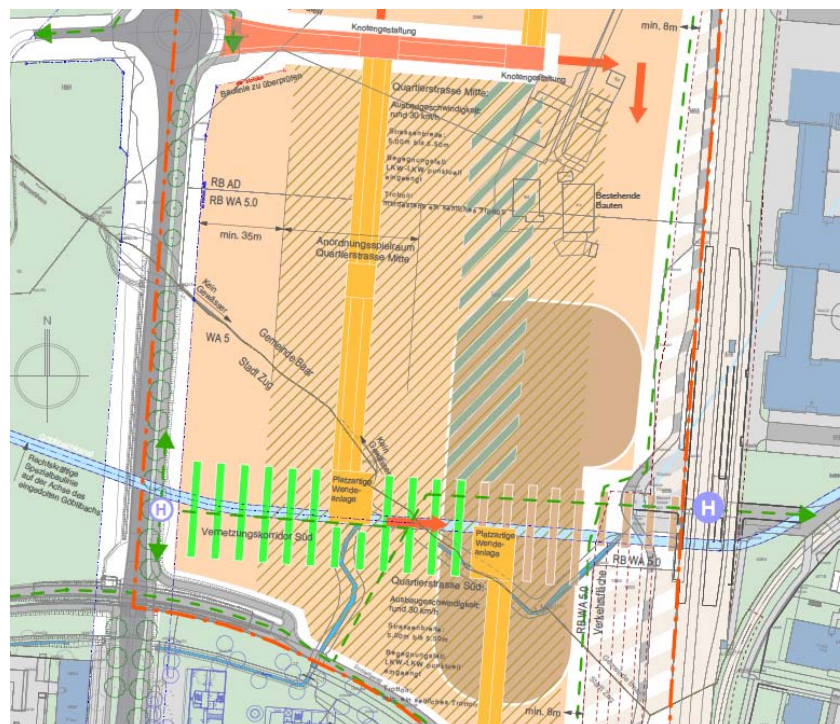
Ausgangslage

Für das Gebiet Unterfeld liegt ein Quartiergestaltungsplan vor, welcher vom Gemeinderat Baar am 18. November 2009 festgesetzt wurde.

Der Quartiergestaltungsplan legt die Grundzüge der künftigen Quartierstruktur im Gebiet Unterfeld fest. Die Inhalte beschränken sich auf die zentralen Aspekte, die eine übergeordnete Koordination erfordern und von öffentlichem Interesse sind.

Die Konzeptstudien über das Unterfeld haben gezeigt, dass die Hochhausthematik und die spezifischen örtlichen Randbedingungen (Platz bei Haltestelle Lindenpark, Umgang mit Göbli-bachkanal und offenen Gewässern, Grenzen etc.) südlich der Haupteinschliessung ein vertieftes Variantenstudium erfordert. Daher haben sich die Grundeigentümer entschlossen über den südlichen Teil des Unterfeldes einen Studienauftrag in Anlehnung an die SIA-Ordnung 143/2009 durchzuführen.

Ausschnitt Situation Quartiergestaltungsplan Unterfeld



Veranstalter	Das Promotionsteam Prof. Dr. J. Dahinden und Implenia Development AG als Vertreter der Grundeigentümerin E. Stocker sowie die Korporation Zug sind gemeinsam Veranstalterinnen des Studienauftrags. Die Gemeinde Baar und die Stadt Zug beteiligen sich am Verfahren.
Teilnehmende	<p>Zum Studienauftrag eingeladen wurden die folgenden sechs Planerteams:</p> <ul style="list-style-type: none">• Arbeitsgemeinschaft yellow z, Zürich (federführend) und agps architecture, Zürich• Morger + Dettli Architekten AG, Basel• Arbeitsgemeinschaft Wiederkehr Krummenacher Architekten AG, Zug (federführend) und ASTOC GmbH & Co. KG, Köln (D)• Prof. Vittorio Magnago Lampugnani, Zürich• HHF Architekten, Basel• futurafrosch, Zürich
Beurteilungsgremium	Das Beurteilungsgremium des Studienauftrags setzt sich aus den folgenden Personen mit insgesamt 11 Stimmen zusammen.
Mitglieder mit Stimmrecht	<ul style="list-style-type: none">• Promotionsteam Promotor 1 (1 Stimme):<ul style="list-style-type: none">- Prof. Justus Dahinden- Ivo DahindenPromotor 2 (1 Stimme):<ul style="list-style-type: none">- Helmut Goldmann- Andreas Bähler• Grundeigentümerin Elisa Stocker, Rechtsvertretung Dr. jur. Bruno F. Bitzi (1 Stimme)• Korporation Zug (Total 2 Stimmen):<ul style="list-style-type: none">- Urban Keiser- Paul Moos• Franz Eberhard, Architekt (1 Stimme)• Christophe Girod, Landschaftsarchitekt (1 Stimme)• Daniele Marques, Architekt (1 Stimme)• Adolf Krischanitz, Architekt (1 Stimme)• Vertreter Stadt Zug: Harald Klein, Stadtplaner; Beat Aeberhard, Stadtarchitekt (1 Stimme)• Vertreter Gemeinde Baar: Urs Spillmann, Leiter Planung / Bau; Klaus Hornberger, Architekt; Paul Hutter, Planungskommission Baar (1 Stimme)
Ersatzmitglied mit Stimmrecht	<ul style="list-style-type: none">• Alwin Suter, Suter • von Känel • Wild • AG

Mitglieder ohne Stimmrecht

- Urs Köppel, SBB Infrastruktur
- Marcel A. Brügger, Zehnder & Kälin AG, Lärmschutz
- Pierre Güntert, Reuss Engineering AG, Nachhaltigkeit
- Peter Kotz, Interurban, Marktspezialist
- Giovanni Gottardi, Verkehrsplaner
- Michael Camenzind, Planer (Organisation)
- Alwin Suter, Moderation

Begleitung

Die administrative Begleitung erfolgte durch das Büro Suter • von Känel • Wild • AG, Zürich.

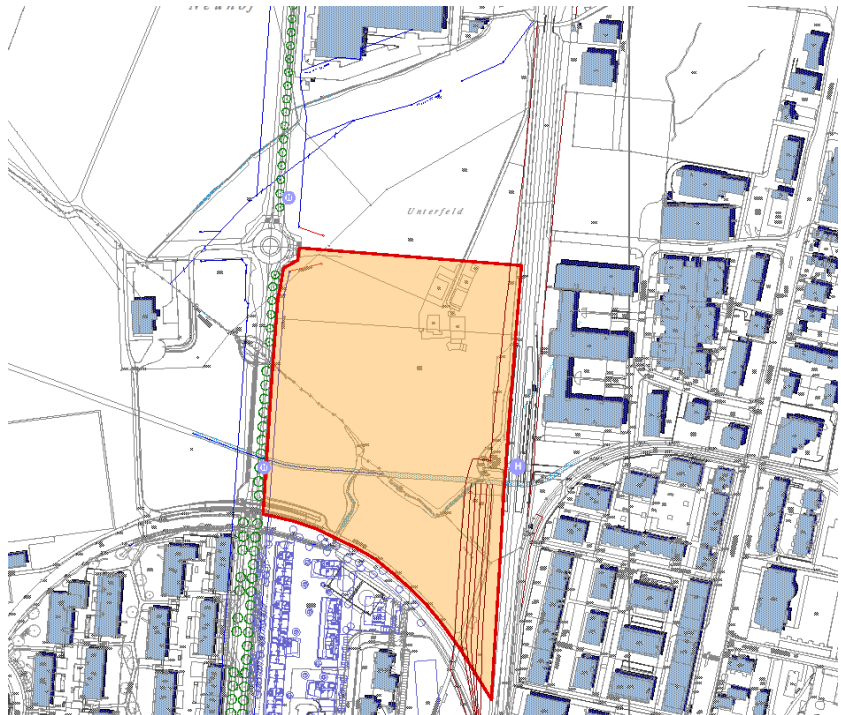
2. Aufgabe

2.1 Perimeter

Übersicht Planungseinheiten / Studienauftrag

Der Perimeter umfasst das südliche Teilgebiet des Quartiergestaltungsplans Unterfeld südlich der Haupterschliessungsstrasse. Im Osten und im Westen reicht er bis zu den Bahngleisen bzw. bis zur Nordstrasse. Die nutzflächenrelevante Landfläche beträgt rund 56'000 m².

Situation Perimeter



2.2 Planungsgrundlagen

Quartiergestaltungsplan Unterfeld

Im Studienverfahren sind die Aussagen im QGP Unterfeld zu berücksichtigen und zu konkretisieren.

Marktanalyse

Als Grundlage für den Studienauftrag wurde eine Marktanalyse erstellt. Von den sechs Teams wurden marktfähige städtebauliche Konzeptionen erwartet.

Nachhaltigkeit

Die Implenia AG ist der Nachhaltigkeit verpflichtet. Die Aspekte der Nachhaltigkeit sind bereits im Rahmen des Studienauftrags bei der Konzeption des Areals Stocker zu berücksichtigen.

2.3 Anforderungen an die Gebietsplanung

Programm für den Studienauftrag

Die Anforderungen an die Gebietsplanung sind im Programm zum Studienauftrag vom 10.6.2010 ausführlich beschrieben. Durch die Projektteams sind namentlich folgende Aspekte zu beachten (Zusammenfassung):

Räumliche Einheit

- Die Gebiete Unterfeld und Schleife Nord bilden eine stadt-räumliche Einheit, die, unabhängig von der politischen Zuständigkeit, planerisch als Ganzes zu betrachten ist.
- Kleinere Anpassungen im Verlauf der Zuständigkeitsgrenzen und flächengleiche Landumlegungen sind erlaubt.

Städtebauliches Konzept

- Gesucht wird ein überzeugendes städtebauliches Konzept mit einer eigenständigen Identität, das sich vom herkömmlichen Bild der verstärkten Landschaft abhebt und zudem in Etappen umgesetzt werden kann.
- Zu klären ist insbesondere die Frage, ob bei der Stadtbahnhaltestelle oder an anderen geeigneten Lagen Hochhäuser entstehen sollen.
- Einschränkende Rahmenbedingungen, wie etwa die Abstellanlage der SBB oder die Lärmbelastung längs der Nordstrasse, sind zu thematisieren und im Entwurf zu behandeln.

Bauliche Dichte

- Die hohen baulichen Dichten, welche die beiden Nutzungsordnungen in Zug und Baar ermöglichen, soll umgesetzt werden.

Aussenraum

- Eine qualitativ hoch stehende Ausgestaltung des öffentlichen Raums steht neben der baulichen Konzeption im Zentrum der Aufgabe. Es sind Vorschläge zur Ausgestaltung eines Quartierfreiräumens, eines Platzes bei der Stadtbahnhaltestelle und den Spiel- und Freiräumen auszuarbeiten. Auch die Fließgewässer sind in die Konzeption mit einzubeziehen.

Attraktiver Nutzungsmix

- Es werden klare Aussagen zu den unterschiedlichen Nutzungen auf dem Areal der Korporation Zug und dem Areal Stocker in Baar und der Belegung der städtebaulichen Schwerpunkte erwartet.
- Aufzuzeigen sind attraktive Nutzflächen für Wohnen, Büros, Dienstleistungen und Gewerbe. Bei der Stadtbahnhaltestelle muss zudem auf dem Areal Stocker ein Hotel ausgewiesen werden.

- | | |
|----------------------|--|
| Architektur | <ul style="list-style-type: none">• Es werden Aussagen zur architektonischen Ausgestaltung der Bauten erwartet. Dies gilt im Besonderen für den Bereich der Stadtbahnhaltestelle, wo ein architektonischer Akzent gesetzt werden sollte. |
| Verkehrsorganisation | <ul style="list-style-type: none">• Aufzuzeigen ist eine siedlungsverträgliche Erschliessung für sämtliche Verkehrsteilnehmer. Die Vorgaben im Quartiergestaltungsplan sind entsprechend zu konkretisieren |
| Parkplatzangebot | <ul style="list-style-type: none">• Das Parkplatzangebot ist gemäss VSS-Norm 640 281 zu bestimmen. Basierend auf dem Standorttyp B ist das spezifische Parkplatzangebot mit einem Faktor von 0.6 abzumindern. |
| Etappierung | <ul style="list-style-type: none">• Gesucht wird ein städtebauliches Gesamtkonzept, welches entsprechend den Eigentumsverhältnissen und den politischen Zuständigkeiten in Etappen umgesetzt werden kann. Die einzelnen Etappen sollen sowohl für sich alleine als auch im Zusammenhang mit der baulichen Umgebung städtebaulich überzeugen.• Zu berücksichtigen ist insbesondere, dass das bestehende Wohnhaus und das Werkstattgebäude auf dem Hof Stocker bis auf weiteres bestehen bleiben. Für die städtebauliche Etappierung ist eine Bestandesparzelle von 5'000m² auszuscheiden. |
| Interessenlinie SBB | <ul style="list-style-type: none">• Zu beachten ist die Interessenlinie der SBB, welche den Raum für die Abstellanlage und den Ausbau um ein drittes beziehungsweise viertes Gleis sichert. |
| Abstellanlage SBB | <ul style="list-style-type: none">• Die Projektteams sollen Vorschläge zur Ausgestaltung des Übergangs von der geplanten Abstellanlage SBB zu den Baufeldern ausarbeiten. Zu beachten sind dabei die Sicherheitsanforderungen der SBB. |

2.4 Angestrebtes Nutzungsmass



Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über das zulässige Nutzungsmass gemäss den Bau- und Zonenordnungen der Gemeinde Baar und der Stadt Zug. Die unterschiedlichen Nutzungsziffern der Stadt Zug (Ausnützungsziffer) und der Gemeinde Baar (Baumassenziffer) sind separat auszuweisen. Auf dem Gemeindegebiet Baar darf die maximal zulässige Baumassenziffer nicht überschritten werden.

Auf dem Areal der Korporation Zug muss zusätzlich zum Arealbonus auch der Bonus für den preisgünstigen Wohnungsbau baulich umgesetzt werden können.

GS Nr.	Eigentümer	Grundstücksfläche (GF)	Anrechenbare Grundstücksfläche (aGF)			Gemeindegebiet Baar				Stadt Zug		
			RB AD	RB WA 5	WA 5	Maximal zulässige Baumasse inkl. 10% Nutzungsbonus ⁵⁾		Abschätzung BGF ⁹⁾		Maximal zulässige BGF Arealbauweise ¹⁰⁾		
						RB AD	RB WA 5	Arbeiten ⁶⁾	Wohnen ⁷⁾	Arbeiten ⁸⁾	Wohnen ¹¹⁾	Arbeiten ¹²⁾
3390	Stocker Elisa	13299	3039			16715		4000	0	0	0	0
1301	Stocker Elisa	36368	9875	22831 ²⁾		54313	125571	14000	25000	13000	0	0
1300	SBB	4567		603 ¹³⁾			3317	0	1000	0	0	0
3832	Kanton Zug	5709	555			3053		1000	0	0	0	0
3835	Kanton Zug	1161	0 ³⁾	0 ³⁾				0	0	0	0	0
3836	Kanton Zug	39		39			215	0	0	0	0	0
16 (4814)	Korporation Zug	35526			17584 ⁴⁾			0	0	0	26000	10000
347	SBB	18781	0	0				0	0	0	0	0
Total		115450	13469	23473	17584	74080	129102	19000	26000	13000	26000	10000
								58000		36000		

- 1) Abzüglich 84m2 Fliessgewässer (Quelle Zugis)
- 2) Abzüglich 95m2 Fliessgewässer (Quelle Zugis)
- 3) Radweg
- 4) Inklusive Grundstücksfläche, die für den Bau der Nordstrasse dem Kanton abgetreten wurde und deren Ausnutzung durch die Korporation konsumiert werden kann.
- 5) Gemäss BZO Baar beträgt der max. Nutzungsbonus auf Basis eines Studienauftrags max. 10%
- 6) Es wurde ein Umrechnungsfaktor von der Baumasse auf BGF von 4 angenommen.
- 7) Es wurde ein Umrechnungsfaktor von der Baumasse auf BGF von 3.0 angenommen.
Der maximale Wohnanteil beträgt 60%
- 8) Es wurde ein Umrechnungsfaktor von der Baumasse auf BGF von 4 angenommen.
Der minimale Gewerbeanteil beträgt 40%
- 9) Es handelt sich um eine Schätzung (Basis Baumassenziffer 5.5). Durch die Projektteams darf die maximal zulässige Baumassenziffer nicht überschritten werden
- 10) Ausnützungsziffer (AZ) Arealbebauung: 1.8 / Zusätzlicher Nutzungsbonus auf den Anteil preisgünstiger Wohnungsbau 10%
Annahme BGF Wohnen: AZ Areal 1.8 / Wohnanteil 70% / Anteil preisgünstiger Wohnungsbau 50% mit zusätzlichem AZ-Bonus 10%
BGF inklusive nicht anrechenbare Nutzflächen in den Attikageschossen
- 11) Es gilt ein minimaler Wohnanteil von 50%. In dieser Berechnung wurde von einem Wohnanteil von 70% ausgegangen.
- 12) Annahme BGF Arbeiten: AZ Areal 1.8 / Anteil Gewerbe 30% (inklusive theoretischer nutzungsprivilegierter Flächen im Attika)
- 13) Nur Bauzonenfläche ausserhalb Interessenslinie. Die gesamte Bauzonenfläche in der RB WA5 beträgt 2742m2.

3. Verfahrensablauf

3.1 Fragenbeantwortung

Fragerunde

Die von den Teilnehmenden gestellten 26 Fragen zum Studienprogramm wurden mit Bericht vom 9. Juli 2010 schriftlich beantwortet.

3.2 Zwischenbesprechung vom 8.9.2010

Empfehlungen für die
Weiterbearbeitung

Alle sechs Teams haben dem Beurteilungsgremium in anschaulichen Präsentationen ihre Ideen und Vorschläge an der Zwischenbesprechung vom 8. September 2010 unterbreitet.

Im Sinne einer Zwischenkritik hat das Beurteilungsgremium zu den einzelnen Projekten Stellung genommen und den Teams Empfehlungen für die Weiterbearbeitung formuliert.

3.3 Beurteilung vom 24.11.2010

Zulassung aller Projekte

Das Beurteilungsgremium tagte am 24. November 2010 im gewerblich-industriellen Bildungszentrum Zug GIBZ in der Stadt Zug. Weil Adolf Krischanitz den Termin verpasst hatte, war Alwin Suter als Ersatzmitglied stimmberechtigt.

Die fristgerecht eingereichten Projekte sind im Vorfeld durch die Implenja Development AG, Luzern, die Reuss Engineering AG, Winterthur, die Zehnder & Kälin AG, Frauenfeld und die Suter • von Känel • Wild • AG, Zürich formell und inhaltlich geprüft worden.

Das Beurteilungsgremium hat einstimmig beschlossen, alle Projekte zur Schlussbeurteilung zuzulassen und die in Aussicht gestellte Entschädigung auszuzahlen.

Meinungsbildung

Im Rahmen intensiver Diskussionen wurden alle Projekte vertieft studiert und zum Teil sehr kontrovers beurteilt.

Eine tragende Mehrheit entschied, das Projekt der Arbeitsgemeinschaft Wiederkehr Krummenacher Architekten AG und ASTOC GmbH & Co. KG sowie dasjenige von Prof. Vittorio Magnago Lampugnani nicht mehr weiterzuverfolgen.

Auf Grund weiterer Diskussionen wurde auch das Konzept der Morger Dettli Architekten AG ausgeschieden. Die aus der ländlichen Umgebung abgeleitete Typologie vermochte die Mehrheit nicht zu überzeugen. Die Beurteilungsergebnisse zu diesen drei Projekten sind im Anhang zusammengefasst.

Überarbeitung

Trotz engagierter Diskussion konnte im Beurteilungsgremium kein Konsens erzielt werden, da alle verbleibenden Projekte – wenn auch sehr unterschiedliche – Mängel aufweisen.

In Anbetracht der grossen Variantenvielfalt, der Komplexität der Aufgabe und der unterschiedlichen Nutzeransprüche hat das Beurteilungsgremium den Veranstalterinnen mehrheitlich beantragt, folgende drei Teams zu einer Überarbeitung einzuladen:

- futurafrosch
- HHF Architekten
- yellow z – agps architecture

3.4 Einladung zur Vertiefung

Vertiefungsphase

Am 12. Januar 2011 hat eine Delegation des Beurteilungsgremiums die drei Projektteams über das weitere Vorgehen und die bei der Vertiefung zu beachtenden Aspekte informiert.

Generelle Randbedingungen

Wichtig sind namentlich folgende Randbedingungen:

- Nachweis der Planungswerte ES III für die Wohnnutzungen längs der Nordstrasse
- Gewährleistung eines durchgehenden Gewässerraums von ca. 13 bis 15 Meter Breite für den Stampfibach. Das Gewässer darf verlegt werden, wenn es auf der gleichen Länge wieder offen geführt wird und ein ökologisch wertvoller Zustand geschaffen wird. Punktuelle Unterschreitungen des Abstandsbereichs sind nur in begründeten Fällen möglich.

Umgang mit der Gemeindegrenze

Die Entwürfe der HHF Architekten und von futurafrosch erfordern eine Anpassung der Gemeindegrenze. Zum Zeitpunkt der Beurteilung war unklar, welches die Konsequenzen und Verfahrensschritte einer Grenzberichtigung sind. Die Stadt Zug hat dies beim Kanton abgeklärt. Mit Schreiben vom 11. Januar 2011 hat die Direktion des Innern festgehalten, dass kleine Bereinigungen der Gemeindegrenzen in der Kompetenz der beiden Exekutiven Baar und Zug beschlossen werden können. Offen ist, welche Direktion für die Genehmigung zuständig ist. Der Beschluss zur Bereinigung der Gemeindegrenze kann beim Regierungsrat mit Verwaltungsbeschwerde angefochten werden, wodurch die Grundeigentümer zeitliche Verzögerungen und ein aufwändigeres Verfahren befürchten.

Projektspezifische Empfehlungen

Weiter hat das Beurteilungsgremium diverse projektspezifische Empfehlungen abgegeben. Im Kapitel 3.5 ist dargelegt, wie diese umgesetzt wurden.

Entschädigung

Die vollständigen, termingerecht abgelieferten vertieften Projekte werden mit pauschal je CHF 20'000.- (inkl. Nebenkosten und MWSt.) entschädigt. Die Kosten für beigezogene Experten und für die Umsetzung der Konzepte im Modell sind in der Pauschale enthalten.

3.5 Einhaltung der Randbedingungen und Reaktion auf die Empfehlungen

Zusammenfassung

Die Teams haben mit ihren Konzeptentwürfen auf die Empfehlungen des Beurteilungsgremiums unterschiedlich reagiert. Dem Lärmschutz wurde bei der Vertiefung die nötige Beachtung geschenkt. Die Planungswerte können gemäss Einschätzung des beigezogenen Lärmspezialisten eingehalten werden. Im Sinne einer wertfreien Zusammenfassung sind nachfolgend die wichtigsten Projektänderungen beschrieben:

futurafrosch

- Die bauliche Dichte auf dem Areal Stocker wurde reduziert, so dass mit einer letzten Baufeldetappe auf dem Hof Stocker die zulässige Baumassenziffer von 5.5 nicht überschritten wird.
- Die Dichte auf dem Areal der Korporation Zug bleibt 10% unter den Vorgaben der Grundeigentümerin.
- Es ist keine Überbauung der Gleisfelder mehr vorgesehen. Die Bauten im vertieften Vorschlag berücksichtigen einen Abstand von mindestens 8m zur Interessenlinie der SBB.
- An der flächenneutralen Landumlegung zwischen Zug und Baar wurde in Kenntnis der kantonalen Stellungnahme festgehalten.
- Der Stampfibach wird Richtung Schleife verlegt. Es ist ein naturnaher Gewässerraum dargestellt, der den Vorgaben entspricht. Offen ist die technische Umsetzbarkeit aufgrund des flachen Terrainverlaufs längs der Schleife.
- Die östliche Nord-/Süd-Erschliessungsachse ist im Bereich des Bahnhofplatzes funktionell (offen nur für Notfahrzeuge) und gestalterisch unterbrochen, so dass kein Schleichverkehr ab der Nordstrasse generiert wird.

HHF Architekten

- Das überarbeitete Konzept sieht neu sechs Hochhäuser mit unterschiedlichen Höhen zwischen 39 m und 43 m vor.
- Die Erschliessung der Bauten erfolgt neu über den zentralen Lindenpark. Es ist kein zusätzlicher Anschluss auf die Nordstrasse mehr vorgesehen. Auf die ursprünglich vorgesehene Stockerpromenade längs der Gleise wird verzichtet.
- Die Dichte auf dem Areal der Korporation Zug bleibt 10% unter den Vorgaben der Grundeigentümerin.
- Die Etappierung, Hofgestaltung, Nutzungsverteilung, Gebäudetiefen und Gebäudelängen wurden gemäss den Empfehlungen des Beurteilungsgremiums vertieft.
- Der Stampfibach ist neu als naturnaher Gewässerraum dargestellt.

yellow z / agps architecture

- An der Grundkonzeption wurde festgehalten.
- Die Übergänge von öffentlichen über halböffentliche zu privaten Bereichen sowie der Bezug der Bauten zur Nordstrasse wurden weiterbearbeitet.
- Die Dichte auf dem Areal der Korporation Zug bleibt 10% unter den Vorgaben der Grundeigentümerin. Auf dem Areal Stocker wird die zulässige Baumassenziffer um rund 15% unterschritten.
- Das Beurteilungsgremium hat zusätzlich zu folgenden Aspekten Empfehlungen abgegeben, auf welche nur teilweise eingegangen wurde:
 - Nutzbarkeit der schlanken Gebäudezeilen für Business und Gewerbe (Adressbildung für Gewerbe und Dienstleistungen, Gebäudetiefen und Grundrissdimensionen)
 - Überprüfung der Belastung der Höfe durch den Gewerbeverkehr
 - Klärung der Adressbildung der Bebauung, der Charakter der verschiedenen Höfe und namentlich der Stellenwert des grossen Freiraumes
 - Ausgestaltung der Verbindung für den Langsamverkehr vom Bahnhof zur Unterführung Nordstrasse

4. Beurteilung

4.1 Ablauf der Beurteilung

Beurteilung der vertieften Projekte

Das Beurteilungsgremium am Prüfen der Projekte

Das vollzählige Beurteilungsgremium hat die vertieften Projekte am 1. April 2011 beraten.



Vorstellungsrundgang

Dem Beurteilungsgremium wurden zunächst die vorgenommenen Projektänderungen im Sinne eines wertneutralen Überblicks vorgestellt. Gleichzeitig wurde über das Ergebnis der Vorprüfung informiert.

Zulassung aller Projekte

Das Beurteilungsgremium beschloss einstimmig, die drei verbleibenden Projekte zur Schlussbeurteilung zuzulassen und die in Aussicht gestellte Entschädigung auszuzahlen.

Beurteilungskriterien

Im Rahmen der Beurteilungen vom 24.11.2010 und 1.4.2011 wurden die Projekte nach folgenden Kriterien beurteilt, wobei die Reihenfolge keiner Gewichtung entspricht:

- Städtebauliches Gesamtkonzept: räumliche Bezüge, eigenständige städtische Identität, Umgang mit baulicher Dichte und Hochhäusern, Etappierbarkeit
- Aussenraumqualitäten: Anordnung des Quartierfreiraums, Ausgestaltung des Lindenplatzes, Raumbildung, Umgang mit den Fliessgewässern
- Nutzungsverteilung: Schwerpunktbildung, Marktfähigkeit
- Erschliessung und Parkierungsorganisation
- Reaktion auf die Lärmsituation
- Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit

Meinungsbildung

Das Beurteilungsgremium hat sich intensiv mit den vertieften städtebaulichen Projekten auseinandergesetzt und ist beeindruckt von den weiterentwickelten Konzeptionen.

Die Verfasserinnen und Verfasser setzen ganz unterschiedliche Schwerpunkte für die Lösung der gestellten Aufgabe.

Aus Sicht der Grundeigentümer wird die beim Projekt futura-frosch erforderliche Grenzbereinigung kritisch beurteilt und hinterfragt. Dieser Umstand und die eher als beengend empfundene städtische Dichte mit dem Nachteil der gegenseitigen Verschattung führten dazu, dass die Mehrheit entschied, dieses Projekt nicht mehr weiterzuverfolgen.

Auf Grund weiterer Diskussionen wurde auch das Konzept der Arbeitsgemeinschaft yellow z / agps architecture ausgeschieden. Das auf zwei mäandrierenden Grossformen basierende Konzept vermochte die Mehrheit nicht zu überzeugen.

4.2 Antrag an die Veranstalterinnen

Einstimmiger Entscheid

Das Beurteilungsgremium kam einstimmig zum Schluss, dem städtebaulichen Konzept der HHF Architekten den Vorzug zu geben und empfiehlt den gemeinsamen Veranstalterinnen dieses Konzept als Grundlage für die Bebauungspläne weiter zu vertiefen.

Empfehlungen für die Vertiefung

Bei der Vertiefung sind namentlich folgende Themen zu behandeln:

- Auf dem Areal der Korporation Zug ist die zonenkonforme Ausnützungsziffer, einschliesslich des Bonus für preisgünstigen Wohnungsbau und Arealbonus auszuschöpfen und nachzuweisen. Dabei ist die Wirtschaftlichkeit zu prüfen. Aufzuzeigen sind namentlich die Abhängigkeiten zwischen Gebäudetiefen, Wohnungsgrössen und Gebäudehöhen.
- Die südöstliche Ecke des Hofabschlusses vermag nicht zu überzeugen und ist zu verbessern.
- Der Eintritt in die Überbauung an der Haltestelle Lindenspark ist zu präzisieren, ohne dass die klare Hofrandbebauung in ihrer Struktur verunklärt wird.
- Die nördliche Erschliessungsstrasse ist als übersichtlicher, gut gestalteter und begrünter Strassenraum zu planen.
- Eine flexible Nutzungsverteilung ist zu überprüfen: Lage von Gewerbe, Wohnen (z.B. teilweise verlagern der Wohnnutzung von der Seite Nordzufahrt auf die ruhigere Seite entlang SBB)
- Auf die Querstrasse innerhalb des Hofes ist – ausser als Provisorium – zu verzichten.

- Die Baufelder wirken übererschlossen. Die Tiefgaragenzufahrten dürfen den Wohnwert nicht schmälern. Die Verkehrsabläufe, Lage der Rampen und Organisation der Parkierung sind zu vertiefen. Zu prüfen ist eine Integration der Tiefgaragenrampen in die Gebäude.
- Auf ein zweites Parkgeschoss ist wenn möglich zu verzichten (hoher Grundwasserstand).
- Anzustreben ist eine weitere Verkleinerung der erforderlichen Bereinigung der Gemeindegrenzen.
- Die Etappierung ist so zu gestalten, dass in der ersten Etappe für den Hof Stocker ein Grundstück von 5'000 m² verbleibt.
- Die naturnahe Gestaltung des Stampfbachs und die Bachführung Richtung Süden sind zu vertiefen.
- Die Bauten ST4.1 und ST4.2 eignen sich sehr gut für ein Hotel. An Lage und Dimension ist festzuhalten.

Hinweis zum Thema Hochhaus

Im Rahmen dieses Studienverfahrens wurden sehr unterschiedliche Hochhauskonzeptionen aufgezeigt. Die Bandbreite der Beiträge war zur Klärung der Frage nach der Anzahl und Lage von städtebaulichen Akzenten im Gebiet Unterfeld sehr wertvoll. Das Siegerprojekt konkretisiert somit die generellen Vorgaben des Quartiergestaltungsplans.

Die Hochhauskonzeption des Siegerprojektes ist mit der nötigen Sorgfalt weiterzubearbeiten. Dabei sind die im kantonalen Richtplan und im Richtplan Siedlung und Landschaft der Gemeinde Baar (Leitplan Hochhausstandorte 2003) festgelegten, erhöhten architektonischen Anforderungen zu beachten.

Beirat

Wie im Programm zum Studienauftrag festgelegt, wird ein Beirat die weitere Arealplanung in der Gemeinde Baar bis zur Baueingabe und in der Stadt Zug bis zur Verabschiedung des vertieften Projektes als Grundlage des Bebauungsplans begleiten. Das Beurteilungsgremium hat die gemeinsamen Veranstalterinnen zusammen mit der Gemeinde Baar und der Stadt Zug mit der Bildung dieses Fachgremiums beauftragt, welches für die Kontinuität im Planungsprozess besorgt ist. Das Beurteilungsgremium empfiehlt folgende Zusammensetzung:

- Franz Eberhard
- Daniele Marques
- Christoph Girot
- Klaus Hornberger
- Beat Aeberhard

Nach der Verabschiedung des vertieften Projekts als Grundlage für den Bebauungsplan auf dem Gemeindegebiet Baar wird Beat Aeberhard durch einen Vertreter des Architekturbüros HHF abgelöst.

Entgegen dem Programm zum Studienauftrag wird der Beirat bereits das vertiefte Siegerprojekt beurteilen und entsprechende Empfehlungen an die zuständigen Baubehörden formulieren..

4.3 Dank

An die Teilnehmenden

Das Beurteilungsgremium dankt allen Teilnehmenden ganz herzlich für ihre vielfältigen und teils innovativen Beiträge zur Lösung der mehrschichtigen und dadurch sehr anspruchsvollen Aufgabe.

An die Veranstalterinnen

Das Verfahren ist komplex und verlangt von den Veranstalterinnen weiterhin grosses Engagement. Das Beurteilungsgremium dankt den Veranstalterinnen für ihre Bereitschaft, diesen Weg zu beschreiten und hofft, dass er zum erwünschten Erfolg führt.

4.4 Weiteres Vorgehen

Planungsschritte

Die weiteren generellen Planungsschritte werden wie folgt vorgeschlagen:

- Orientierung Behörden und Kommissionen in Zug und Baar
- Orientierung Öffentlichkeit (evtl. Presstext mit Situationsplan)
- Projektvertiefung durch HHF Architekten (separater Auftrag durch Grundeigentümerinnen; auf dem Areal Stocker in Zusammenarbeit mit Promotionsteam)
- Beratung vertieftes Projekt
- Verabschiedung vertieftes Projekt in den Kommissionen und Behörden als Grundlage für die Bebauungspläne
- Ausstellung
- Start Bebauungsplanung

5. Projektbeschriebe

5.1 HHF

Verfasser

HHF Architekten, Basel

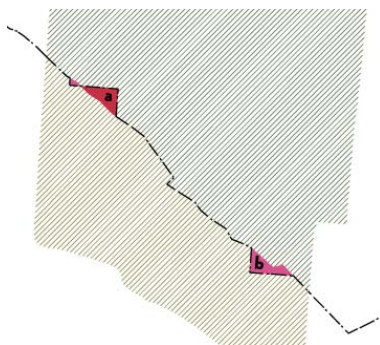
Landschaftsarchitektur

TOPOTEK 1 GmbH, D-Berlin

Modellfoto



Städtebau



Das zu bebauende Areal befindet sich im Grenzbereich der Gemeinden Baar und Zug. Das Projekt bezieht sich in Form eines grosszügigen umbauten Parks auf die periphere Lage des Areals. Die städtebauliche Grossform und der 100 x 200 Meter grosse Park besitzen eine hohe Identitätskraft. Die Bebauung verbindet in Nord-Südrichtung die Strassenräume der angrenzenden Quartiere. In Ost-Westrichtung verbindet die Anlage die Stadtbahnstation über den grossen Grünraum mit der Lorzenebene. Die Grösse und Proportion des Hofraumes mit den zwei Gebäudehöhen ermöglicht eine schöne Verschränkung dieses städtischen Freiraumes mit dem Landschaftsraum der Berge.

Die Hofrandbebauung weist durch ihre hohe Durchlässigkeit eine starke Beziehung zu den umliegenden Räumen auf.

Die Artikulierung des Hofrandes mit Einzelbauten von 25 und 40 Meter Höhe erweist den einzelnen Gebäuden eine hohe Eigenständigkeit.

Die Bauten besitzen für die vorgesehenen Nutzungen wie Wohnen, Büros und Hotel individuelle Gestaltungsmöglichkeiten.

Der südliche Abschluss des Hofrandes folgt den Gleisen der ehemaligen Bahnschleife und erweist dadurch diesem Element eine besondere Referenz. Die sich daraus ergebende Formcharakteristik wird geschickt genutzt, um den in diesem Bereich angeordneten Wohnungen eine zusätzliche Westorientierung zu ermöglichen. Allerdings ist die architektonische Erscheinung dieses Hofrandbereiches überarbeitungswürdig.

Die niedrigeren Gebäude von 25 Metern Höhe beziehen die Bebauung auf die umliegenden durchschnittlichen Gebäudehöhen und binden dadurch die mit höheren Gebäuden von 40 Metern durchsetzte Siedlung in die bebaute Umgebung ein.

Der Charakter des Parkraumes ist geprägt durch die Offenlegung des Stampfbaches. Über den Park werden sämtliche Gebäude adressmässig gefunden und erschlossen. Die Strasse wird entlang den inneren Hofrändern geführt und leitet zu den oberirdischen Besucherparkplätzen bei den Hauseingängen sowie zu den auf der Aussenseite des Hofes angeordneten Garagenrampen.

Die Anlage wird entsprechend den individualistisch geformten Volumen nicht gemischt genutzt. Lediglich im Erdgeschoss sind durchgehend öffentliche Nutzungen oder Arbeitsräume angeordnet. Darüber befinden sich Wohn- oder Bürohäuser, im Bereich der S-Bahnstation das Hotel.

Die Wohnungsgrundrisse sind mit ihrer jeweils zweiseitigen Ausrichtung attraktiv. Sie sind in den robusten Gebäudetiefen von 18 Metern durchdacht organisiert, jedoch wegen der grossen Tiefe etwas limitiert.





Freiraum

Der grosszügige trapezförmige Park birgt als einfache und klare Landschaftsfigur eine sehr hohe Wohn- und Arbeitsqualität, die mit einem Blick auf den weiten Alpenhorizont verbunden ist.

Zu bedauern ist, dass der Autoverkehr quer durch die Mitte des Parkes läuft. Es wäre viel klarer, den ganzen Verkehrsstrom auf der Strasse am Rand des Parkes zu behalten.

Das Landschaftsprojekt besitzt eine gute Stimmung und wirkt sehr ansprechend. Eine Schwäche ist die mickrige Bachgestaltung, welche „kitschig“ wirkt. Die Ausgestaltung sollte in der Vertiefung gelöst werden. Auch die Bachführung Richtung Süden ist noch nicht gelöst.



Nutzung

Die Gesamtanlage kann als Arbeits- und Wohnort gelesen werden.

Der Bahnhofplatz hat mehr eine Tor- als eine Platzwirkung und trägt damit wenig zur Bündelung der Frequenzen bei.

Der Lindenpark ist wichtiger Identitätsträger und schafft die Voraussetzungen für einen Aufenthalts- und Begegnungsort. Entsprechend attraktiv sind die daran anstossenden Erdgeschoss-Arbeitsflächen.

Die Nutzungsanordnung, nämlich Wohnorientiertheit auf dem Arealteil Zug und Mischnutzung auf dem Arealteil Baar, kann authentisch vollzogen werden. Die Gebäudeformen lassen vielfältige Nutzungen zu. Die Arbeitsflächen haben dafür mehr Potenzial. Die Nutzungsverteilung ist teilweise problematisch.

Eine zeitlich spätere Realisation des Arealteils Zug ist möglich.



Erschliessung und Parkierung

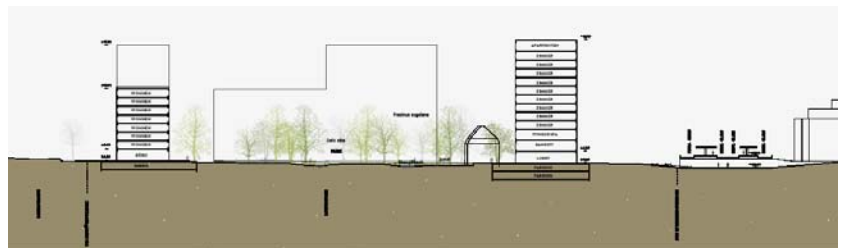
Die Verkehrserschliessung stimmt mit der urbanen städtebaulichen Lösung überein. Anwohner fahren in die Tiefgarage, Besucher haben die Möglichkeit, sich oberirdisch einfach zu orientieren. Selbst wenn es zu Lasten einer klaren Trennung zwischen den Gemeinden geht, ist anzustreben, auf die Querstrasse durch den „Lindenpark“ zu verzichten und mit anderen verkehrsorganisatorischen Lösungen den gewünschten Effekt zu erzielen. Die Lage und Gestaltung der Ein- und Ausfahrten der Tiefgarage ist zu optimieren. Die Kiss+Ride Parkplätze haben einen zu dominanten Auftritt und teilen den Lindenplatz in zwei Bereiche.

Nachhaltigkeit

Aufgrund der thermischen Kompaktheit der Gebäude scheint die Minergie-P-Fähigkeit gegeben. Positiv bewertet wird der grosszügige Freiraum, der ein grosses Potenzial besitzt. Negativ beurteilt wird der Umstand, dass zum Teil für die Parkierung zwei Untergeschosse erforderlich sind.

Gesamtwürdigung

Insgesamt handelt sich beim Projekt HHF um einen prägnanten und qualitätsvollen Vorschlag, welcher städtebaulich ohne falsche Allüren grosszügige Freiräume schafft, sich räumlich stark mit den umliegenden Quartieren verbindet und die periphere Lage an den Gemeindegrenzen sinnvoll thematisiert. Die Qualität dieses Entwurfs steht und fällt mit der feinfühligem Umsetzung von verschiedenen noch vorhandenen Detailwünschen und Fragen, sowie mit einer entsprechenden weiteren sensiblen Bearbeitung des architektonischen Ausdrucks.



5.2 Futurafrosch

Verfasser

futurafrosch GmbH, Zürich

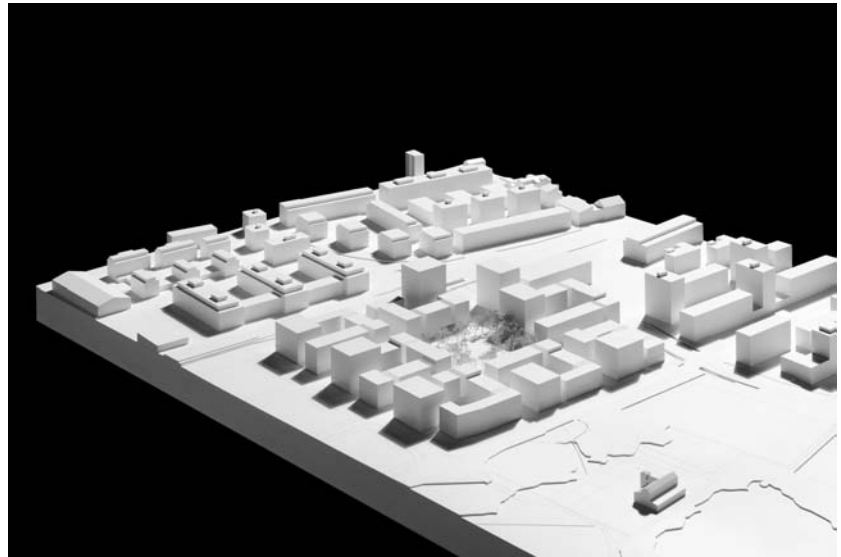
Landschaftsarchitektur

Balliana Schubert Landschaftsarchitekten AG, Zürich

Nachhaltigkeit

Planungsboom, Jörg Lamster, Zürich

Modellfoto



Städtebau



Das klassische städtebauliche Prinzip des offenen Hofrandes mit klaren Strassenräumen und einem grünen städtischen Hof – gewissermassen als Herz des Quartiers – wird die Basis für einen zeitgemässen und interessanten Umsetzungsvorschlag. Dieser verspricht das erwünschte vielfältige Leben eines gemischten Quartiers direkt neben einer nahen Bahnstation. Der Auftritt zur SBB hin ist urban, räumlich gut gelöst und pragmatisch.

Die differenzierte Baustruktur verspricht eine gute Mischung von künftigen Nutzungen. So sind die Dienstleistungsangebote gut zu lokalisieren und vernetzt. Es bestehen auch gute Voraussetzungen für kleinere Büroeinheiten. Die Lage des Hotels erscheint jedoch zu wenig repräsentativ.

Die Hauptkritik liegt in der Körnung und im Massstab des Quartiers. Es entsteht ein beengter Eindruck. Diese Problematik setzt sich dann fort in der grundrisslichen Umsetzung, die unter diesen engen Gegebenheiten in verschiedenen Belangen leidet. Die Verschattung ist Teil dieser Problematik.

Die Verkehrserschliessung orientiert sich an Beispielen aus der Gründerzeit, ist gut aufgeteilt und auf kleinere Einheiten abgestimmt. Sie hat den Vorteil der Übersichtlichkeit und Individualisierung, aber den Nachteil von Immissionen.

Die Etappierung ist gesamthaft gut möglich. Die Abgrenzung der beiden Baukörper ist inhaltlich gut gelöst, erfordert aber eine grössere Grenzberreinigung.



Freiraum

Das Projekt zeigt ziemlich klassische städtebauliche Strukturen, mit einer hohen und kompakten baulichen Dichte der Blockrandbebauung und unbepflanzten Höfen.

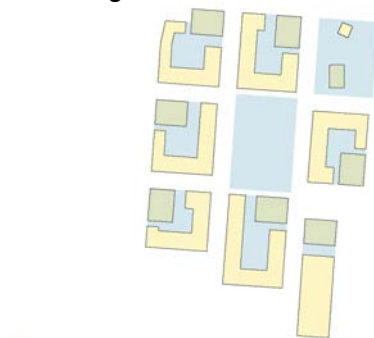
Im Mittelpunkt des geplanten Gebietes steht ein Park, welcher am Rand dicht bepflanzt ist. Auf der Südseite des Hotels liegt ein Bahnhofplatz ohne Bepflanzung. Das Projekt hätte davon profitiert, einen grosszügigeren öffentlichen Raum zu schaffen. Die suburban wirkenden Rasenstreifen auf den Süd- und Westseiten widersprechen der sehr städtischen Grundhaltung.

Die angestrebte Verbindung von der Bahnstation zur Lorzenebene ist nicht mehr spürbar. Auch sind die städtebaulichen Elemente und die Freiräume nicht vollständig homogen zusammengeführt.





Nutzung



- Wohnen
- Arbeiten
- Feld mit Mischnutzung

Die städtisch ausgerichtete Anlage erfordert einen sich bildenden Gemeinschaftssinn innerhalb der einzelnen Felder.

Am Bahnhofplatz werden die Nutzungen und Frequenzen gebündelt. Im Einklang dazu steht der zentrale Park. Dieser schafft Raum und ermöglicht den Austausch.

Der Bahnhofplatz und der zentrale Platz sind identitätsprägend und schaffen die Voraussetzung für ein gutes „Klima“ für Bewohner und Arbeitstätige.

Die Marktattraktivität der Arbeitsflächen ist eingeschränkt, weil die Adressbildung schwach ist und die „gemeinschaftliche Philosophie“ von den avisierten Unternehmen kaum gesucht wird.

Das autonome Innenleben steht im Widerspruch zum Bahnhofplatz als Arealmittelpunkt.

Die Wohnungen weisen teilweise unattraktive Grundrisse auf. Qualitäten wie Besonnung und Weitsicht sind beschränkt.

Erschliessung und Parkierung

Zwischen der städtebaulichen Verdichtung und der „traditionellen“ oberirdischen Erschliessung besteht ein konzeptioneller Widerspruch. Hier wäre eine stärkere Verbannung des Anwohnerverkehrs direkt in die Tiefgarage anzustreben. Unklar ist, ob der verfügbare Raum für funktionsfähige Zu- und Wegfahrten ausreicht.



Nachhaltigkeit

Dem Thema Nachhaltigkeit wurde die nötige Beachtung geschenkt. Die Bauten sind Minergie-P-Fähig, obwohl sie sich zum Teil gegenseitig beschatten. Vorgeschlagen werden eine aktive Sonnenenergienutzung und die Bildung von Energiezentralen je Baufeld. Auch die zurückhaltend projektierten Volumen im Untergrund sind unter dem Aspekt der Nachhaltigkeit zu begrüssen. Negativ ist der hohe Versiegelungsgrad.

Gesamtwürdigung

Gesamthaft handelt es sich um einen engagierten und differenzierten Vorschlag, basierend auf einem klassischen städtebaulichen Grundprinzip. Es wird ein zeitgemässes, urbanes und lebendiges Quartier vorgetragen mit der Chance einer grossen Diversität. Die Schwierigkeiten liegen in der Kleinförmigkeit der Bauten und Zwischenräume, die in der grundrisslichen Umsetzung leiden bzw. nicht die erwünschte Qualität aufweisen.



5.3 yellow z / agps

Verfasser

yellow z urbanism architecture, Zürich

agps.architecture, Zürich

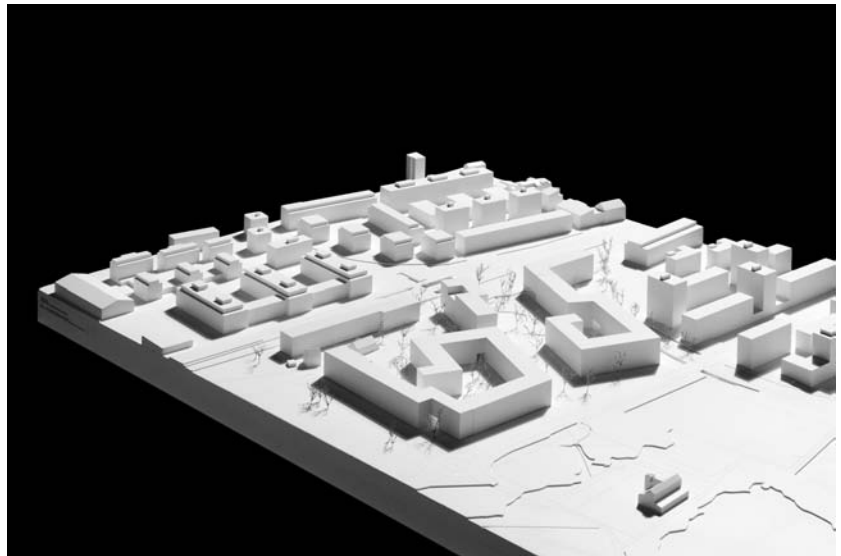
Landschaftsarchitektur

w+s Landschaftsarchitekten BSLA, Solothurn, Toni Weber

Nachhaltigkeit

BAKUS Bauphysik & Akustik GmbH, Zürich, Michael Herrmann

Modellfoto



Städtebau

Das Projekt unternimmt den durchaus ernsthaften Versuch, durch die Ausbildung eines städtebaulichen Gelenkes unterschiedliche, bereits bestehende und kommende Quartierstrukturen zusammenzubinden und ihnen damit eine notwendige Fassung zu geben. Die Art und Weise in der das geschieht, führt jedoch zu baulichen Grossstrukturen die mäandrierend bestimmte abgeschlossene Hofräume generieren. Dadurch entstehen „Hausschlangen“ mit jeweils bis zu 400 Metern Länge, die erstmals wieder als Architektur aufgelöst oder strukturiert werden müssten. Die schematische Darstellung der Fassaden zeigt davon wenig und entlässt die Jury nicht mit der erforderlichen Sicherheit einer qualitativ entsprechenden möglichen Weiterführung. Der achsenbestimmende diagonal liegende Freiraum öffnet die Bebauung in Richtung Landschaft ohne den zwingenden Anlauf für den Duktus und die Richtung der gewaltigen städtebaulichen Massnahme zu liefern. Die Bebauung wirkt sowohl in ihren aufgenommenen Richtungen als auch in ihrer figürlichen Geschlossenheit zu monumental und willkürlich gesetzt.



Freiraum

Das Projekt schafft durch die diagonal liegenden Bauvolumen einen völlig neuen Aussenraum, welcher zur Nachbarschaft sehr kompakt wirkt.

Es fehlt aber ein klares landschaftsarchitektonisches Gefäss für das gesamte Gebiet. Ein grosser dreieckiger Parkplatz auf der Nordseite des Hotels ist kaum bepflanzt und wirkt wie der Eingang eines Einkaufszentrums. Das Manko der Landschaftsgestaltung geht noch weiter. Die Wegstrukturen durch das Grün wirken ungelöst. Die zwei Wohnhöfe bleiben in sich geschlossen und geben keinen Blick auf den Horizont frei.



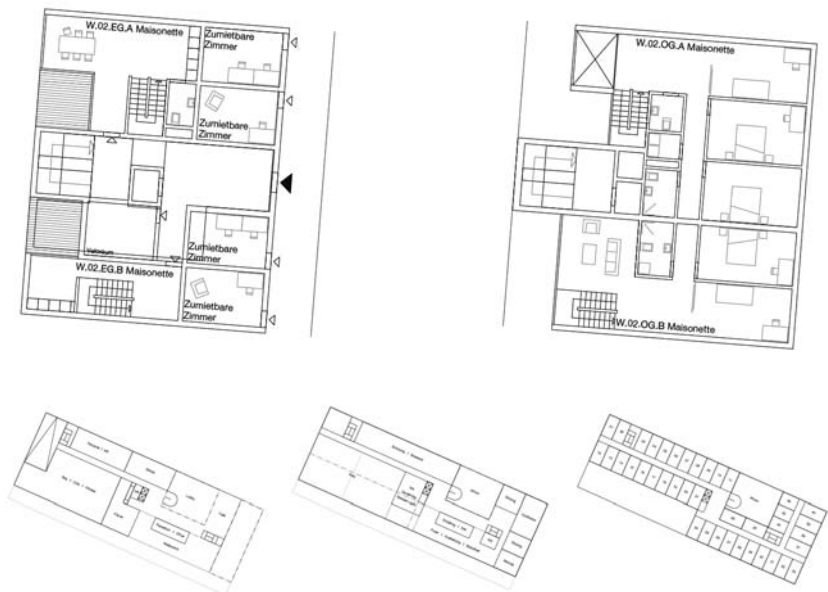
Nutzung

Der Gesamtanlage fehlt die klare Ablesbarkeit der Nutzung. Ist diese Anlage wohn- oder arbeitsorientiert, welche Ausstrahlung ist angedacht?

Der Bahnhofplatz ist räumlich nicht definiert, bündelt die Frequenzen nicht sondern führt zu anderen öffentlichen Zonen. Damit fehlt ein Ort, wo sich Publikumsangebote entwickeln können; respektive ist die dafür notwendige Lagequalität nicht vorhanden.

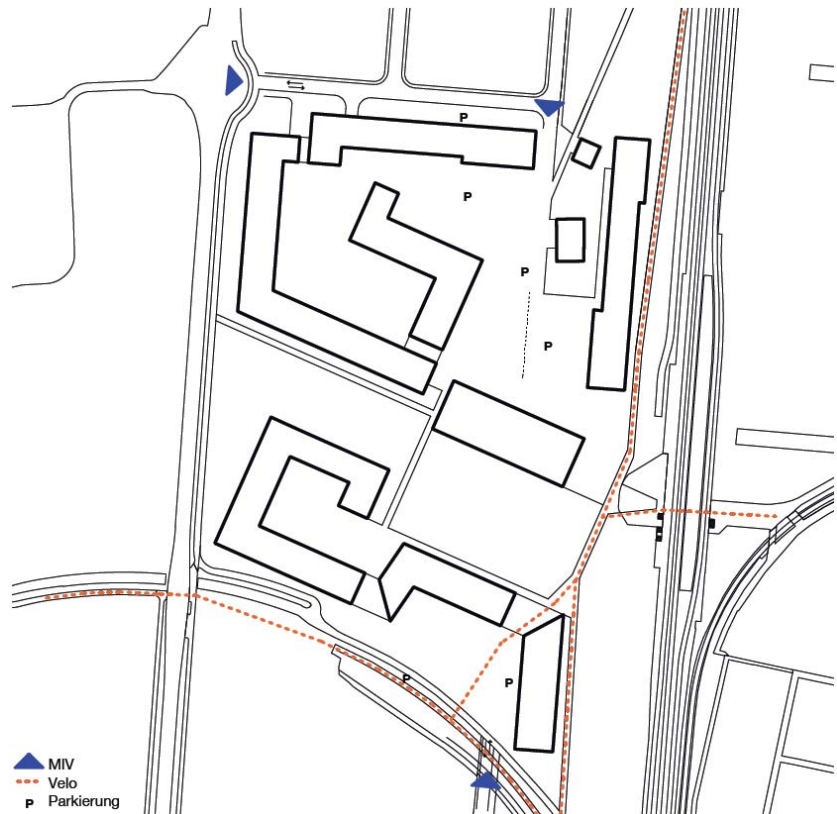
Die Gebäudeform lässt wenig Vielfalt zu. Die Flexibilität der Arbeitsflächen ist begrenzt. Die Wohnungsgrundrisse sind gut und vielfältig. Die Wohnungsadresse ist anonym.

Die Etappierbarkeit des Arealteils Zug gegeben. Die Innenorganisation des Hotels ist gut.



Erschliessung und Parkierung

Die zentrale, nach Gemeinden ausgerichtete ober- und unterirdische Verkehrsführung ist machbar. Die Erschliessung bietet keine besonderen Schwierigkeiten.

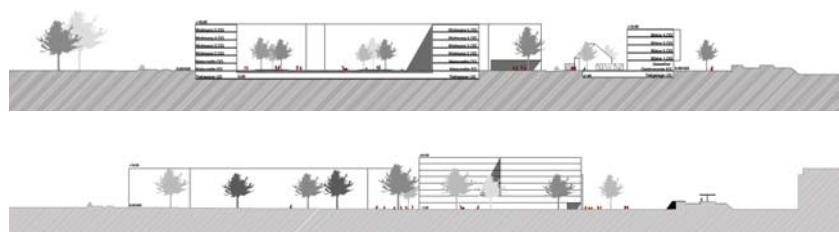


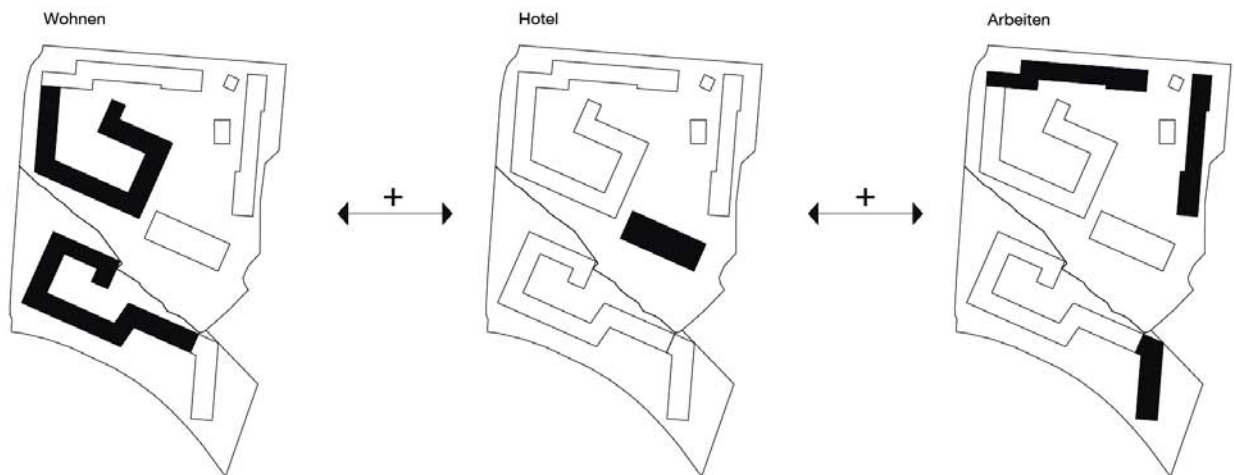
Nachhaltigkeit

Die Nachhaltigkeit wird durch die öffentlichen Räume gestützt. Das Konzept ist Kompaktheit und im Minergie-P-Standard ausführbar.

Gesamtwürdigung

Es gelingt der Jury nicht mehrheitlich die durch die Bebauung entstehenden Freiflächen in ihrer auf Distanz bedachten Autonomie mit städtischen Gehabe (Massstab und Grösse), als urban im Sinne eines Geflechtes von Wohnen und vor allem Gewerbe zu sehen. Es entsteht der Eindruck, es handle sich zum Teil um eine von der Stadt abgehobene Urbanität in der Wiese.





6. Genehmigung

Der vorliegende Bericht wurde von den Mitgliedern des Beurteilungsgremiums genehmigt.

Grundeigentümerin Elisa Stocker

Dr. jur. Bruno F. Bitzi
(Rechtsvertretung)

Promotor 1:
Architekturbüro
Prof. Dr. Justus Dahinden

Ivo Dahinden

Promotor 2:
Implenia Development AG
Helmut Goldmann

Andreas Bähler

Korporation Zug:
Urban Keiser

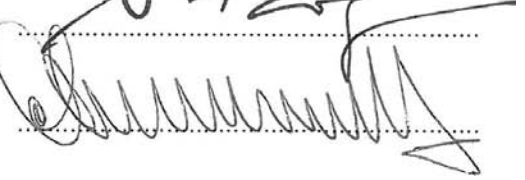
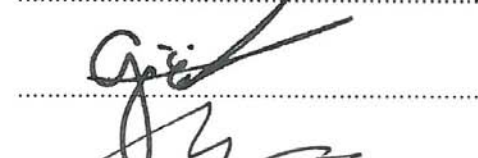
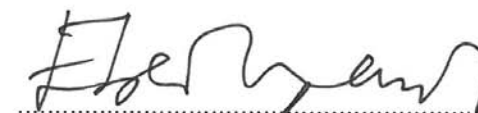
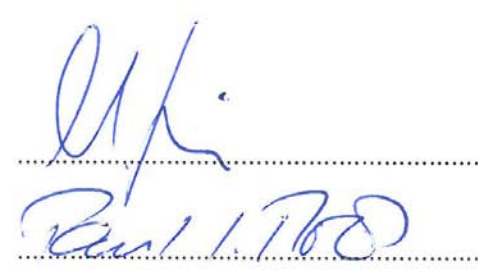
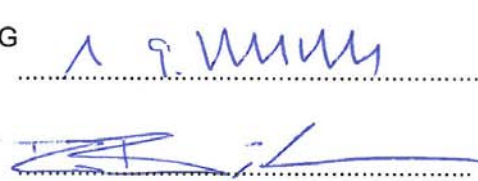
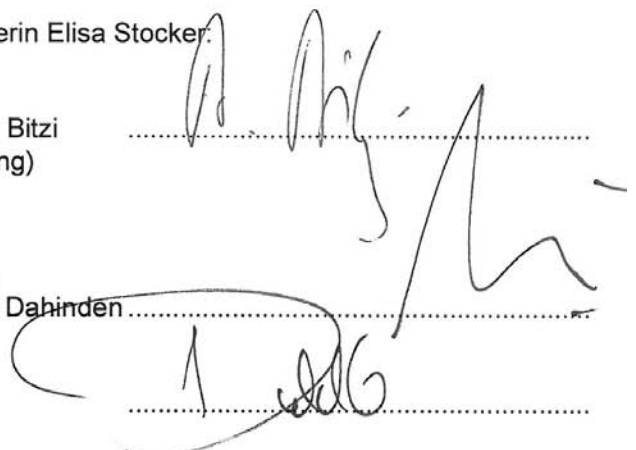
Paul Moos

Fachgremium:
Franz Eberhard

Christophe Girot

Daniele Marques

Adolf Krischanitz

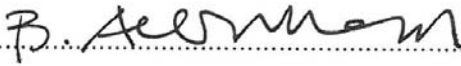


Vertretung Stadt Zug:

Harald Klein


.....

Beat Aeberhard


.....

Vertretung Gemeinde Baar:

Urs Spillmann


.....

Paul Hutter


.....

Klaus Hornberger


.....

Baar/Zug, 1. April 2011

Anhang

Vittorio Magnago Lampugnani

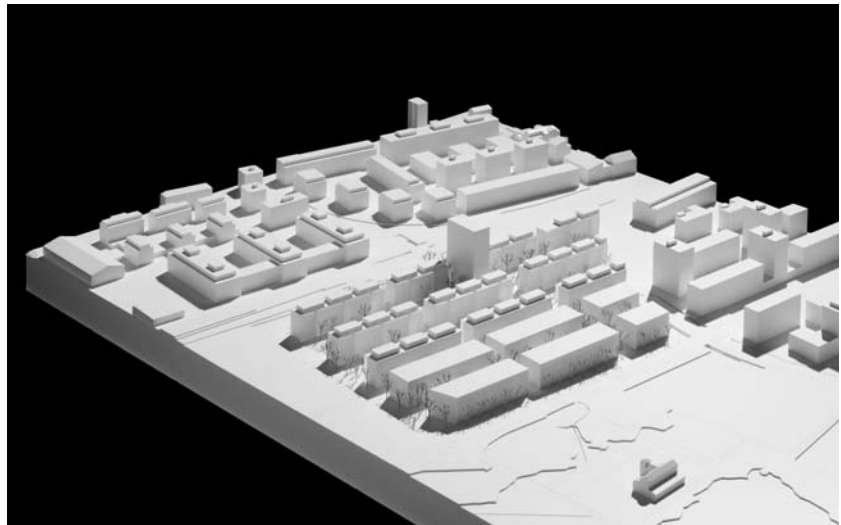
Verfasser

Vittorio Magnago Lampugnani, Studio di Architettura, I-Milano

Landschaftsarchitektur

Vogt Landschaftsarchitekten, Zürich

Modellfoto



Städtebau

Der Entwurf schlägt einen neuen eher introvertierten Stadtteil vor, deren Bebauungsmuster sich an einem traditionellen Stadtbild orientiert. Sehr schön platziert ist das elegante Hochhaus, welches das Hotel beherbergt. Für das rigide Ordnungsprinzip finden sich in den angrenzenden Quartieren jedoch kaum Ansatzpunkte, sodass der Stadtteil etwas fremd wirkt.

Die Wohnqualität ist sehr unterschiedlich. Zahlreiche Wohnungen sind wegen der sehr engen Strassenfluchten trotz West-Ost Orientierung schlecht besonnt. Unverständlich ist, dass die Wohnnutzung keinen Bezug zum nahen, grosszügigen Freiraum der Lorzenebene hat. Die vorgeschlagene Esplanade vermag diesen Mangel nicht aufzuwiegen.

Zu bedauern ist, dass die vorgeschlagenen Bebauungsmuster wenig Nutzungsflexibilität aufweisen, sodass schlecht auf sich ändernde Nutzungsanforderungen reagiert werden kann.

Längsschnitt



Freiraum

Die Wohnzeilen verfügen über ansprechende Freiräume, wobei der Grad der Privatheit je nach Freiraumgestaltung unterschiedlich sein wird. Problematisch ist die Lage der beiden Tiefgaragerampen im Innern der Bebauung, die den Wert der Freiräume schmälern.

Als quartierbezogenen Freiraum dienen einerseits die Strassen sowie der lineare Quartierplatz (Esplanade) zwischen Bahnhofplatz und Lorzenebene. Die Aufenthaltsqualität auf diesen Flächen wird als mässig eingestuft, weil diese Räume vom Verkehr – einschliesslich Parkierung – geprägt sein werden.

Lageplan



Nutzung

Die Wohnnutzung und die Gewerbenutzung sind sehr streng getrennt, was der angestrebten innerstädtischen Nutzungsdurchmischung widerspricht. Eine gegenseitige Belebung findet in der gewählten räumlichen Anordnung bestenfalls auf der gemeinsamen Erschliessungsstrasse statt. Richtigerweise wird das Hotel an der Bahnstation platziert. Leider fehlen am Platz die zugehörigen Nebennutzungen wie kleine Gaststätten, Läden, Kiosk usw.

Nutzungen /
Fussgänger Verkehr



Erschliessung
und Parkierung

Das strenge Erschliessungsstrassenraster lässt einen flexiblen Betrieb zu. Ob das Bild von „gepflästerten Wohnstrassen“ zu einem neuen zeitgenössischen Geschäftsviertel passt, ist fraglich. Die Parkierung ist in drei grossen Tiefgaragen vorgesehen, was sowohl für die Realisierung in Etappen als auch im Betrieb Probleme aufwirft. Positiv ist das dichte Sekundärnetz für den Langsamverkehr.

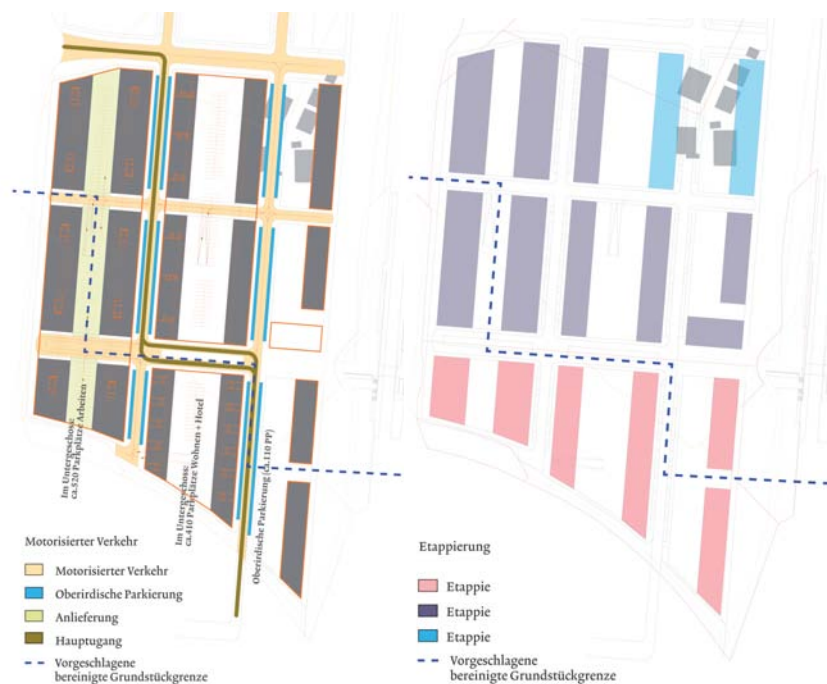
Perspektive



Umsetzung

Die Zeilenstruktur erleichtert eine Etappierung. Weniger klar ist die Führung des öffentlichen Gewässers, das mit der Tiefgarage kollidiert. Die vorgeschlagene Anpassung der Gemeindegrenzen ist im dafür erforderlichen Verfahren möglich.

Motorisierter Verkehr /
 Etappierung



Nachhaltigkeit

Negativ beurteilt werden die Vollerschliessung durch den MIV, das hohe Parkplatzangebot, die konsequente West-Ost-Ausrichtung sowie die teilweise entstehende gegenseitige Beschattung der einzelnen Bauten. Der Minergie-P-Standard kann mit diesem Konzept eher nicht erreicht werden. Zu begrüssen sind hingegen die Quartiergärten.

Gesamtwürdigung

Der Entwurf vermittelt trotz klarer Formensprache und hohem Potenzial für eine Qualität im Detail kein zeitgemässes Bild eines modernen Mischquartiers, in welchem wohnen und arbeiten eine spannende Symbiose eingehen könnten. Die Chance eines Bezuges zum landschaftsprägenden Freiraum der Lorzenebene wird verpasst. Der Vorschlag hat städtische Qualitäten ist aber insgesamt wenig urban.

Perspektive



Morger + Dettli

Verfasser

Morger + Dettli Architekten AG, Basel

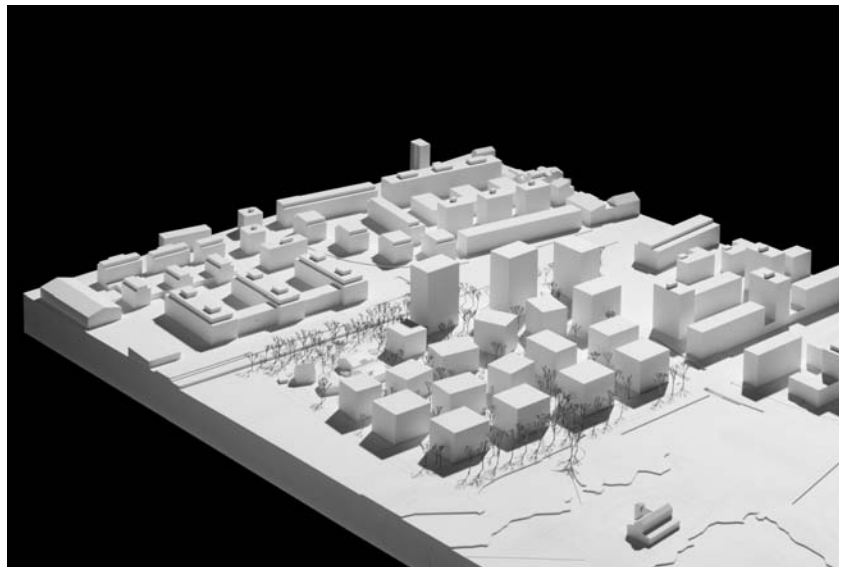
Landschaftsarchitektur

Westpol Landschaftsarchitektur, Basel

Lärmschutz

Martin Lienhard Bau- und Raumakustik, Langenbruck

Modellfoto



Städtebau

Der Entwurf orientiert sich an den Qualitäten des Areals und will die Weite der Lorzenebene spürbar machen, was in den Randbereichen durchaus gelingt. Das bestehende Gehöft lässt sich zwanglos in diese Struktur einfügen.

Zwei Hochhäuser markieren am Bahnhof als Wohn-Geschäftshausbauten gekonnt die Mitte des Quartiers. Das dritte Hochhaus – Richtung Stadt vermag dagegen räumlich weniger zu überzeugen.

Wie die Visualisierungen aufzeigen, lebt das Quartier von individuell gestalteten Einzelbauten mit hoher architektonischer Qualität, was Zweifel aufkommen lässt, ob diese Qualität bei einer vereinfachten Bauweise zu halten sein wird. Die Bauten bilden eine Addition von Einzelelementen, die das Areal gleichmässig und damit etwas spannungslos besetzen.

Schnitt West-Ost



Freiraum

Die ungezwungene Anordnung, die sich an die Struktur eines Gehöfts anlehnt, schafft informelle Zwischenräume aber keine Stadträume.

Die Aussenräume sind ausser beim Lindenplatz wenig hierarchisiert. Der Verlauf des öffentlichen Gewässers lässt sich gut integrieren. Die Nutzungszuordnung auf den Aussenflächen wirkt zufällig.

Grundriss Erdgeschoss



Nutzung

Die Nutzungsdurchmischung von Wohnen und Arbeiten findet sowohl im ganzen Quartier als auch in einzelnen Gebäuden statt, was sehr zu begrüßen ist. Die Konzentration von Arbeiten längs der Hauptstrasse ist lärmschutztechnisch nachvollziehbar. Damit wird jedoch die Sichtbeziehung zur Lorzenebene verstellt.

Die Flächenangebote für Klein- und Mittelbetriebe und für unterschiedliche Wohnungen sind zweckmässig und ermöglichen wirtschaftliche Lösungen. Die gewählte Bauform ergibt eine hohe Nutzungsflexibilität.

Beispielgrundrisse Wohnungen



Erschliessung und Parkierung

Das Erschliessungssystem ist plausibel und angemessen. Zu begrüssen ist das dichte Netz für den Langsamverkehr. Die sehr grossen Tiefgaragen bringen eine grossflächige Versiegelung.

Perspektive Lindenplatz



Umsetzung

Die vorgesehenen Einzelbauten lassen sich mit Ausnahmen der Tiefgarage gut etappieren. Der Verlauf des Gewässers und der Gemeindegrenze ist berücksichtigt.

Nachhaltigkeit

Überzeugend sind das Dichte Netz für die Fussgänger und Radfahrer sowie die differenzierte Umgebungsgestaltung. Negativ beurteilt wird, dass nur wenige Fassaden Richtung Süden orientiert sind und sich die einzelnen Bauten zum Teil gegenseitig beschatten. Auch die zahlreichen Loggias dürften dazu führen, dass der Minergie-P-Standard eher nicht erreicht werden kann.

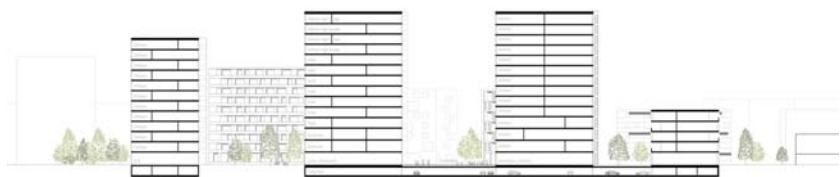
Gesamtwürdigung

Die Gesamtanlage widerspiegelt eine hohe Individualität, was dem heutigen Zeitgeist entspricht. Sie erinnert hingegen eher an eine „Wohnsiedlung im Park“ und weniger an ein urbanes Mischquartier.

Perspektive Grünraum, Spiel- und Freiflächen



Schnitt Süd-Nord

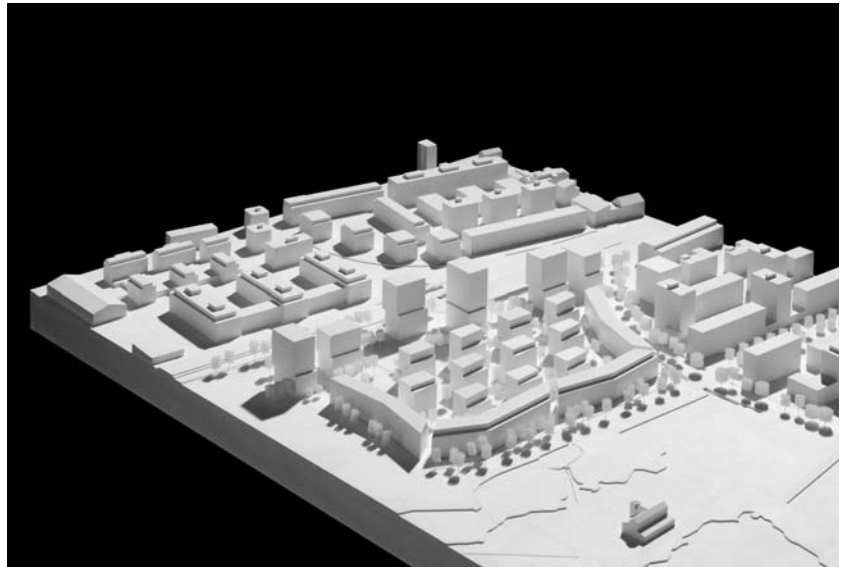


Wiederkehr Krummenacher / ASTOC

Verfasser

Wiederkehr Krummenacher Architekten AG, Zug
ASTOC Architects and Planners, D-Köln

Modellfoto



Städtebau

Das städtebauliche Konzept baut auf drei Bautypen auf. Längs der Nordstrasse wird aus Sicht des Lärmschutzes nachvollziehbar mit langen Gewerbebauten reagiert. Zusammen mit den Zeilenbauten im Norden und Süden wird eine Art Stadtmauer gebildet, die an dieser Lage zu absolut wirkt und aus Sicht von künftigen Bewohnern zu bedauern ist.

Sechs Hochhäuser sind längs der Bahnlinie aufgereiht. Die Setzung und Gliederung dieser Merkzeichen wirkt wenig präzise. Problematisch werden auch die Übergänge zwischen den drei Bautypen beurteilt.



Freiraum

Die Aussenräume sind ausser beim Lindenplatz wenig hierarchisiert und wirken diffus. Die Zuordnung von privaten Aussenräumen bei den Punktbauten geht zu Lasten einer grosszügigen zusammenhängenden Freifläche, die als Ausgleich zur baulichen Dichte vermisst wird.

Vernachlässigt wurde auch der Verlauf des öffentlichen Gewässers, der zugunsten der Überbaubarkeit eingedolt wird.



Nutzung

Die Orientierung und die Grundrisse der Wohnungen sind gut gelöst. Das Nutzungskonzept wird nach Lärmkriterien gestaltet. Die Konzentration von Arbeiten längs der Hauptachse ist nachvollziehbar, vermittelt jedoch kein zeitgemässes Bild eines modernen Mischquartiers.



HOCHPUNKT IM GRÜNZUG (4-SPÄNNER)



GESCHOSSWOHNEN IM GRÜNEN (2-SPÄNNER)



Erschliessung und Parkierung

Die Osterschliessung ist sinnvoll gestaltet. Die Zubringerstrasse auf der Westseite, welche direkt an die Nordstrasse angrenzt und das Erschliessungsprinzip der südlich angrenzenden Überbauung fortführt, wird hingegen als problematisch beurteilt.





Nachhaltigkeit

Das Konzept begnügt sich mit wenig Verkehrsflächen für den motorisierten Verkehr. Das Fusswegnetz ist dicht, was begrüsst wird. Obwohl nur wenige Hauptfassaden Richtung Süden orientiert sind und die Bauten sich gegenseitig teils beschatten, wird das bauliche Konzept als Minergie-P-Tauglich eingestuft. Der Stampfbach wird eingedolt, was gewässerschutzrechtlich nicht möglich ist.

Gesamtwürdigung

Die technischen Anforderungen werden konzeptionell gut gelöst. Der Entwurf beinhaltet jedoch städtebauliche Mängel, die in einer allfälligen Überarbeitungsphase nicht ohne weiteres heilbar sind.



