



Bericht Beurteilungsgremium

Areal Bahnhof Nord,
«Baubereich 1 und Baubereich 2»
4600 Olten

März 2019

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	4
2	Vorwort	4
3	Zusammenfassung	6
4	Aufgabenstellung	7
	4.1 Die Ziele	7
	4.2 Ein städtischer Ort	8
5	Beurteilungskriterien	9
	5.1 Nutz- und Gebrauchswert	9
	5.2 Wirtschaftlichkeit	10
	5.3 Städtebau und Architektur	11
6	Beurteilungsgremium und Experten	12
7	Vorprüfung	12
8	Beurteilung	12
9	Allgemeine Erkenntnisse	14
	9.1 Vorbemerkung	14
	9.2 Stadtbaustein, Stadtsystem, Stadtstruktur, Stadtkörper	14
	9.3 Gestaltungsplan	15
	9.4 Freiraum	15
	9.5 Verkehr	15
	9.6 Lärm	16
	9.7 Brandschutz	17
	9.8 Nutzungsaussagen	17
	9.9 Wirtschaftlichkeit	17
	9.10 Geometrien	17
	9.11 Eigentümer- und Bestellerstruktur	17
	9.12 Einbettung	18
	9.13 Ressourcen und Leidenschaft	18
10	Empfehlungen	19
11	Würdigung der Beiträge	19

11.1	Team Atelier ww Architekten SIA AG	
	Maurus Schifferli Landschaftsarchitekten AG	
	Emch+Berger AG	
	EK Energiekonzepte AG	
	Hans Abicht AG	20
11.2	Team Frei Architekten AG Zwahlen + Zwahlen AG	
	Rothpletz, Lienhard + Cie AG	
	Hans Abicht AG	
	afc Air Flow Consulting AG	
	ERNE AG Holzbau	23
11.3	Team fsp Architekten AG	
	Weber + Brönnimann AG	
	Gruner AG	
	4 Management 2 Security	26
11.4	Team Nickl & Partner Architekten AG	
	KCAP GmbH, BHP Zürich	
	Stefan Rotzler Landschaftsarchitekt BSLA	
	Amstein + Walthert AG	
	Gruner AG	
	LAP	29
11.5	Team SPPA Architekten AG	
	Vetschpartner Landschaftsarchitekten AG	
	Dr. Lüchinger+Meyer Bauingenieure AG	
	Enastras AG	
	Amstein + Walthert AG	
	BAKUS Bauphysik & Akustik GmbH	
	HKG Engineering AG	32
11.6	Team Theo Hotz Partner AG	
	Planetage Landschaftsarchitekten GmbH	35
12	Genehmigung	38

1 Einleitung

Der vorliegende "Bericht Beurteilungsgremium" schliesst das Studienauftragsverfahren Olten Areal Bahnhof Nord BF1+2 formell ab. Er beschreibt in aller Knappheit die Ausgangslage, die zur Wahl des Konkurrenzverfahrens geführt hat. Er führt die vielfältigen kontextuellen Rahmenbedingungen auf und fasst die wichtigsten Leitgedanken und Ziele zusammen. Er beschreibt detailliert die Aufgabenstellung, den Prozess des Auswahlverfahrens und bezeichnet dabei die wichtigsten Akteure. Er benennt die Beurteilungs- und Erfolgskriterien und würdigt auf dieser Basis die einzelnen Beiträge. Schliesslich dient er der Nachvollziehbarkeit aller Einzelschritte und sichert damit die Qualität bezüglich, Inhalt, Methode, Prozess und Ergebnis.

2 Vorwort

Die beiden an der westlichen Flanke des Bahnhofsgiets Olten, heute noch industriell und gewerblich genutzten Grundstücke am Aareufer, bieten vielfältige Entwicklung- und Nutzungsmöglichkeiten für die Zukunft.

Die Areale sind heute geprägt von einer heterogenen Gebäudesubstanz und einer schier charmanten Raumstruktur. Neuer Betriebs- und Bürobau der SBB, denkmalgeschützte Anlagen aus verschiedenen Zeitepochen sowie die Park + Ride-Anlage der SBB prägen den heutigen Charakter des Areales und bilden einen spannungsvollen städtischen Ort.

Das ehemalige SBB-Areal ist Zeuge einer regional (und heute aufgrund von zentralisierten Steuerungstechnologien national) bedeutungsvollen Verkehrs- und Industriegeschichte, dient heute aber, der Digitalisierung sei Dank, nur noch teilweise als Verwaltungsstandort. Neben der industriellen und gewerblichen Gebäudesubstanz enthält das heutige Areal verschiedene, auch wenig möblierte Freiflächen und Parkplatzareale, welche das Potenzial und den attraktiven Rahmen für unterschiedliche Zukunftsszenarien bilden.

Die SBB haben bereits 2007 eine Entwicklungsstrategie erarbeitet, welche die Eckpfeiler für die Erstellung langfristig qualitätvollen Arbeits-, Wohn- und Lebensraums formuliert und das historische Bahnareal in Kombination mit Wohnen, Arbeiten, Betrieb, Verkauf, Retail und Gesundheit als ein unvergleichbares, neues Quartier von Olten mit regionaler Strahlkraft skizziert.

Nach dem Verkauf der beiden Baufelder 1 und 2 an Pallas und Mettler2Invest lag es auf der Hand, das Konkurrenzverfahren auf den benachbarten Parzellen gemeinsam durchzuführen. Langfristig betrachtet soll damit ein nächster Nucleus gebildet werden für eine noch bevorstehende Entwicklung in den kommenden Jahren.

Auf Basis der benannten Entwicklungsstrategie und in engem Dialog mit der Stadt Olten fiel im Sommer 2018 der Startschuss zum Studienauftrag. Insgesamt haben 6 eingeladene Teams um je ein federführendes Architekturbüro am Studienauftrag teilgenommen:

- Team Atelier ww Architekten SIA AG
- Team Frei Architekten AG
- Team fsp Architekten AG
- Team Nickl & Partner Architekten AG
- Team SPPA Architekten Schweiz AG
- Team Theo Hotz Partner AG

Als Siegerbeiträge wurde für den Wohnteil auf Baufeld 1 das Team um Atelier ww Architekten SIA AG von Zürich und für den Spitalteil auf Baufeld 2 das Team um fsp Architekten AG aus Spreitenbach gekürt.

Auf der Basis der zwei robusten, intelligenten und wegweisenden Studienbeiträge können nun die nötigen nächsten Planungsschritte angepackt werden.

Die siegreichen Beiträge überzeugen unter anderem durch geschickt interpretierte städtebauliche Setzungen, elegante architektonische Ausdruckskraft, innovative Anmutung, den richtigen Grad an Plastizität der Körper, nachgewiesene Atmosphären und Identitäten, detaillierte landschaftsarchitektonische- und verkehrstechnische Ausgestaltungen, adäquate Materialität, sorgfältige Tektonik, aber auch präzise Produkte-, Nutzungs- und Funktionsvorstellungen, die es zu erarbeiten galt.

Die bei allen teilnehmenden Teams inklusive deren beteiligten Fachplaner und Spezialisten beispielhaft hohe Kompetenz sowie die spürbare Leidenschaft und Freude, an diesem anspruchsvollen Konkurrenzverfahren teilnehmen zu können, waren beeindruckend. Ein grosser Dank richtet sich deshalb an alle beteiligten Projektverfasserinnen. Deren überzeugende Arbeitsresultate bildeten in der Summe erst den ausserordentlichen Wert des vorliegenden Studienauftragsverfahrens und offerierten gleichzeitig eine sowohl dichte, als auch bunte Auslegung von Arbeitsresultaten, die es dem Beurteilungsgremium erst möglich machte, einen breiten und tiefen Diskurs zu führen, Erkenntnisse zu gewinnen und schliesslich eine qualitative Triage vorzunehmen.

Einen speziellen Dank verdient an dieser Stelle die Stadt Olten und die SBB und ihre Vertreterinnen und Vertreter sowie die vielen beteiligten Behörden und Fachstellen, welche essentielle Vorarbeiten leisteten in Themenfeldern wie Denkmalpflege, Landschaft oder Verkehr. Allen involvierten Vertretern dieser Gremien dankt Pallas und Mettler2Invest für deren Weitsicht und für deren Vertrauen.

Der Dank gilt aber auch dem gesamten Beurteilungsgremium und allen Experten, die ihre grosse Erfahrung und ihr ganzes Wissen eingebracht haben, um in äusserst kollegialer und inspirierender Atmosphäre eine engagierte, wertvolle und zielführende Arbeit leisten zu können.

Es war von Anfang an eines der hohen Ziele, eine städtebauliche Konfiguration zu finden, die in ihrer Ausgewogenheit, Raffinesse und Kombinatorik einen qualitätsvolleren und besseren Beitrag zu leisten vermag, als es die pure Addition von zwei einzelnen Gebäuden könnte. Dieses Versprechen scheint nun, vor allem aufgrund der innovativen und kreativen Beiträge wirklich einlösbar.

3 Zusammenfassung

Der vorliegende Bericht dokumentiert den Findungs- und Meinungsbildungsprozess innerhalb des Beurteilungsgremiums und im Zusammenhang mit dem durchgeführten Studienauftrag - Olten (Kennwort: „ABN BF 1 + 2“).

Das innovative und in vielen Detailfragen anspruchsvolle Studienauftragsvorhaben, das als eingeladenes und nicht anonymes Konkurrenzverfahren in lediglich wenigen Punkten von den bekannten Modellen des SIA abwich, erwies sich als vielversprechend.

Positiv überrascht war das Beurteilungsgremium von der hohen Varianz der angebotenen Arbeitsweisen, Lesearten, Analyseschwerpunkten, Strategien, Konzepten und Ideen. Aufgrund der zumindest auf den ersten Blick doch recht rigiden geometrischen Vorgaben, wurde im Vorfeld darüber gewarnt, ob dieses Setting überhaupt noch Kreativität zulässt. Diese Bedenken haben sich glücklicherweise überhaupt nicht bestätigt. Im Gegenteil scheinen die präzisen Rahmenbedingungen vielmehr Kreativität auf vielen Ebenen und Kompetenzfeldern gefördert zu haben.

Die sechs Planerteams, mindestens zusammengesetzt aus Architekten (und Städtebauern), Landschaftsarchitekten (und freiwilliger weise weiteren Spezialisten), haben im Rahmen des Studienauftrages die Möglichkeiten ausgelotet, wie mit dem heutigen Areal zukünftig umgegangen werden kann.

Mit Abschluss der Studienauftragsphase konnte ein weiterer wichtiger Meilenstein in Richtung einer konsolidierten Entwicklungsstrategie gesetzt werden. Es geht nun im Weiteren darum, die siegreichen Beiträge einem Feinschliff zu unterziehen und zwischen Besteller und Autoren gegenseitig abzustimmen, um mit diesem Projektstand wiederum in die anstehende Projektierung einzusteigen.

Auch vor dem Hintergrund, dass Europa 2018 das Kulturerbe Jahr feierte, ist das vorliegende Ergebnis zu würdigen. Die Ende Januar 2018, kurz vor dem World Economic Forum (WEF), von rund 30 europäischen Kulturministern unterzeichnete „Davos Declaration“ benennt folgende aktuellen Herausforderungen:

- Die vierte industrielle Revolution
- Den Klimawandel
- Das Wachsen gesichtsloser Agglomerationen
- Der unverantwortliche Landverbrauch
- Die Trivialisierung des Bauens
- Den Mangel an Gestaltwerten im alltäglichen Bauen

Als Ziel formulierte die Deklaration unter anderem lebendige Nachbarschaften, die Verbindung des Kulturerbes mit zeitgenössischem Bauen, eine nachhaltige Mobilität, mehr Grünräume sowie die Partizipation der Zivilgesellschaft.

Diese Problemfelder und Kriterienliste scheinen wie für die Aufgabenstellung erarbeitet worden zu sein. Insbesondere gemessen an den Ergebnissen des Studienauftragsverfahrens, zeigte sich, wie sinnvoll, vernünftig und erreichbar sich die gewählte Grundanlage präsentierte. Als Mitglied des Beurteilungsgremiums ist auch dieser Aspekt ein weiterer Faktor dafür, das Verfahren mit grosser Dankbarkeit, Zufriedenheit und Glücksgefühlen abschliessen zu dürfen.

4 Aufgabenstellung

Ziel des Studienauftrages war es, für jedes der beiden Baufelder eine Idee zu finden, welche einerseits durch ihre besonders hohe städtebauliche und architektonische Qualität und Baukultur sowie andererseits durch ihre Robustheit, ihren Pragmatismus und ihre angemessene, intelligente und kreative Konzeption für die entsprechenden Nutzungsforderungen besticht.

Es galt Lösungen für folgende Fragestellungen zu erarbeiten:

1. Mit welcher städtebaulichen und architektonischen Gestaltung kann die Vision des Gestaltungsplans und des Auftragsgebers richtig umgesetzt werden? Wie kann ein hoher Identifikationswert der Gebäude mit optimaler Adressbildung als Eingangstor zum Areal geschaffen werden?
2. Wie kann die Wirtschaftlichkeit durch optimierte Flächen- und Volumeneffizienz sowie durch bewährte Konstruktionsprinzipien, Systeme und Detaillösungen sichergestellt werden?
3. Wie kann die Nachhaltigkeit durch die Entwicklung von Gebäudetypologien mit grösster Nutzungsflexibilität für die Lebensdauer der Gebäude ermöglicht werden?
4. Wie kann die Marktfähigkeit der beiden Gebäude durch die Einhaltung der Nutzungsvorgaben und der Nutzflächen mit hoher Funktionalität bei gleichzeitig optimierten Geschossflächen und Volumen gewährleistet werden?

4.1 Die Ziele

Projekt M2I – Baufeld 1

Ziel des vorliegenden Studienauftrages für das Projekt M2I war es, ein geeignetes und städtebaulich überzeugendes Gebäude mit Wohnungen und Büronutzungen in den Obergeschossen sowie publikumsorientierten Nutzungen im Erdgeschoss, eventuell in räumlicher Verbindung mit den 1. und 2. Obergeschossen entlang des Boulevards, zu finden. Dabei stand im Vordergrund, dass hinsichtlich Städtebau, Architektur, Aussenraumgestaltung sowie in Bezug auf Qualität der vorgesehenen Nutzungen und der Nachhaltigkeit wegweisende Überbauungsvorschläge entwickelt werden. Diese sollten einen qualitativ wertvollen Beitrag für die Entwicklung des Areals Bahnhof Nord leisten können und für die Endinvestorin ein attraktives Investment darstellen.

Für den Baubereich 1 hat M2I zusammen mit der Vermarktung durch die Werbeagentur Calydo, Zürich das Branding ausarbeiten lassen. Die Teilnehmenden wurden gebeten, in deren Entwurf das Branding mit der Story und der zugehörigen Moodbilder zu adaptieren.

Es wurden Vorschläge erwartet, die Antworten auf folgende Fragen geben:

- Identität: Wie hebt sich das Gebäude auf Baubereich 1 von den Gebäuden der restlichen Baubereiche ab und erfüllt den Anspruch, als Eingangstor des neuen Areals zu dienen?
- Wie kann eine architektonische und städtebaulich überzeugende «Visitenkarte» als Eingangstor zum Areal Bahnhof Nord und ein Abschluss des Bahnhofplatzes erreicht werden?
- Welche Gebäudetypologie ermöglicht es, trotz hoher Dichte, attraktive, kompakte Wohnungen zu entwickeln?
- Wie wird ein hoher Wohnwert bezüglich Grundrissgestaltung, Aussicht, Besonnung und

Möblierbarkeit erreicht?

- Welche Typologie ermöglicht in den Gewerbegeschossen die geforderte Flexibilität?
- Wie sind die Erschliessungskerne zu organisieren, um den verschiedenen Nutzungsanforderungen gerecht zu werden?
- Wie wird die Auskrugung der oberen Geschosse architektonisch akzentuiert?
- Wie können gut gestaltete Aussenräume mit einem hohen Nutzen für die publikumsorientierten Flächen in den Erdgeschossen geschaffen werden?

Projekt Pallas – Baufeld 2

Ziel des vorliegenden Studienauftrages war die Erarbeitung einer geeigneten, städtebaulich überzeugenden, sehr flexiblen Gebäudestruktur und -hülle, die es erlaubt, im Innern sowohl eine Klinik als auch anderweitige Nutzungen anzubieten. Da die Nutzungen noch nicht abschliessend definiert sind, bilden beim Baufeld 2 lediglich Gebäudehülle und Gebäudestruktur Gegenstand des Studienauftrages. Es steht jedoch auch hier im Vordergrund, dass hinsichtlich Städtebau, Architektur, Aussenraumgestaltung sowie in Bezug auf die Nachhaltigkeit wegweisende Überbauungsvorschläge entwickelt werden. Diese sollen einen qualitativ wertvollen Beitrag für die Entwicklung des Areals Bahnhof Nord leisten und für die Investorin ein attraktives Investment darstellen.

4.2 Ein städtischer Ort

Das ursprüngliche SBB-Areal liegt an prominenter Lage am Stadteingang von Olten. Als neuer Sitz des Oltener Traditionsunternehmens – Pallas Klinik, aber auch als neue Nutzungsergänzung zum wichtigen Bahnhof, hat es eine grosse Bedeutung für die ganze Stadt. Die beiden neuen Stadtbausteine bilden den nächsten logischen Schritt zur Umnutzung des Gesamtareals und werden damit auch die übrigen Teilareale auf der Fläche beeinflussen, die später entwickelt werden sollen. Die Neugestaltung des heute noch etwas unwirtlichen Ortes ist von zentraler Bedeutung für das ganze Quartier und eine Chance für die Aufwertung des Bahnhofsgebietes (vgl. Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung Aareland). In diesem Zusammenhang kommt den Freiräumen und Verbindungsachsen sowie den Logistikabläufen eine besondere Bedeutung zu.

5 Beurteilungskriterien

Die eingereichten Arbeiten wurden vom Beurteilungsgremium gemäss den unten aufgeführten Kriterien beurteilt:

5.1 Nutz- und Gebrauchswert

Projekt M2I – Baufeld 1

- Wohnungen:
 - Einhaltung der Vorgaben in Kapitel 4 bezüglich Wohnungsmix und Wohnungsgrössen
 - Ausrichtung, Ein- und Aussicht, Besonnung, Beschattung, Privatsphäre
 - Lärmschutzmassnahmen
 - Zugänge/Erschliessung Wohnungen, Nebenräume und Tiefgarage
 - Möblierbarkeit der Wohnungen
 - Nutzungsflexibilität zur Erlangung verschiedener Wohnformen
 - Einhaltung der relevanten Normen und Vorschriften
- Geschosse für gewerbliche Mieter (1. und 2. Obergeschosse)
 - Intelligentes Layout mit dem Ziel höchster Flexibilität bei gleichzeitiger Nutzflächeneffizienz
 - Zugänge/Erschliessung
 - Intelligentes Installationskonzept, welche die Flexibilität der Geschosse unterstützen - mit Installationsreserven für künftige Nutzungen
 - Einhaltung der relevanten Normen und Vorschriften
 - Massnahmen gegen die Ausbreitung von Körperschall gemäss SIA 181: erhöhte Anforderungen.
- Publikumsorientierte Nutzungen im Erdgeschoss evtl. in Verbindung mit den 1. und 2. Obergeschossen
 - Einreichen eines intelligenten Layouts für Retailnutzung mit Café-Ecke
 - Möglichst zusammenhängende Nutzfläche für Retail im Erdgeschoss.
 - Separate Zugänge/Erschliessung für Gewerbegeschosse und Wohnungen
 - Interaktion der Räume mit dem Boulevard (Aussenverkauf, Café-Bestuhlung etc.)
 - Intelligentes Installationskonzept, welche die Flexibilität der Geschosse unterstützen - mit Installationsreserven für künftige Nutzungen (Café, Bäckerei, Aussenstand etc.)
 - Rationelle Zugänge/Erschliessung/Anlieferung/Entsorgung
- Untergeschosse / Tiefgarage
 - Für die Tiefgarage sind gemäss Gestaltungsplan 70 Parkplätze zu planen, wovon 5 Besucher- und 2 Behinderten-Parkplätze auszuweisen sind.
 - Rationale Parkplatz-Organisation mit dem Kennwert max. 27 m²/PP inkl. Erschliessung.
 - Parkplätze nach der VSS-Norm Komfortstufe A
 - Erschliessung der Tiefgarage in Einbahnsystem, um so eine optimale Anbindung an die Tiefgarage P+R SBB zu ermöglichen.
 - Fahrgasse zur Tiefgarage P+R SBB ist in Komfortstufe B zu planen.
 - Keller für die Wohnungen gemäss Anforderungen im Studienprogramm
 - Nebenflächen und Technikräume im UG für Retail gemäss Anforderungen im Studienprogramm
 - Technikräume im UG für den Rest gemäss Anforderungen in Studienprogramm
 - Lager- und Nebenräume für Gewerbeflächen gemäss Anforderungen im Studienprogramm

Projekt Pallas – Baufeld 2

- Gegenstand des Studienauftrages ist die Gebäudehülle inkl. Gebäuderaster
- Gewährleistung von grösstmöglicher Flexibilität hinsichtlich möglicher künftiger Nutzung (Klinikbetrieb und weitere Nutzungen).
- Gewährleistung einer optimalen Energieeffizienz dank gute Wärmedämmung und adäquatem
- Sonnenschutz
- Lärmschutzmassnahmen
- Einhaltung der Rastervorgaben der Gebäudehülle
- Einhaltung der Geschosshöhen
- Nachweis für Reinigung und Unterhalt ohne Störung des inneren Betriebs
- Einhaltung der relevanten Vorschriften und Normen, Möblierbarkeit der Büros respektive der einzelnen Räume und Raumgruppen

- Untergeschosse / Tiefgarage Projekt Pallas
 - Gemäss Gestaltungsplan sind für Projekt Pallas max. 100 Parkplätze in der Tiefgarage zu planen, davon sind 2 Behindertenparkplätze auszuweisen. (Die Anzahl Besucherparkplätze werden erst bei Bekanntgabe der definitiven Nutzungen bestimmt. Diese werden im Rahmen der weiteren Projektentwicklung definiert.)
 - Parkplätze sind nach der VSS-Norm Komfortstufe A zu planen.
 - Die Fahrgasse zur Tiefgarage Betriebszentrale Mitte war wie folgt zu planen:
 - 1. UG Komfortstufe C nach VSS Norm
 - 2. UG Komfortstufe A

5.2 Wirtschaftlichkeit

Projekt M2I – Baufeld 1

- Optimale Ausschöpfung der Nutzflächen innerhalb der vorgegebenen Kubatur gemäss Gestaltungsplan Areal Bahnhof Nord
- Effizienz der Nutzflächen (NF) gegenüber den Geschossflächen (GF), dabei ist ein möglichst gutes Verhältnis zwischen NF und GF (SIA 416) anzustreben:
 - Zielgrösse Wohnen (3. – 12. OG): = min. 0.76 (Regelgeschoss)
 - Zielgrösse Gewerbe (1. – 2. OG): = min. 0.81 (Regelgeschoss)
- Geschosshöhe Wohngeschosse OK-OK max. 3.0m, min. 2.40 m im Licht
- Einhalten der Kostenvorgaben in der Grössenordnung von CHF 53 Mio. inkl. Honorare, inkl. MwSt. bestehend aus:

BKP 1	2.5 Mio.
BKP 2	47.0 Mio.
BKP 4	0.5 Mio.
BKP 5	3.0 Mio.
- Durchgehende Struktur und angemessene Systeme und Konstruktion
- Adäquate Materialisierung
- Niedriger Unterhalts- und Betriebsaufwand

Projekt Pallas – Baufeld 2

- Optimale Ausschöpfung der Nutzflächen innerhalb der vorgegebenen Kubatur gemäss Gestaltungsplan Areal Bahnhof Nord
- Leichte Höhe 2. und 3. OG (Klinikbetrieb) sowie 5. OG (Bettenabteilung) 3.0m
- Geschosshöhe 4. OG (Operationsbereich) beträgt mindestens 4.5m, die lichte Höhe von 3.0 darf nicht unterschritten werden
- Möglichst niedriger Aufwand für Fassadenunterhalt

5.3 Städtebau und Architektur

Projekt M2I und Pallas

- Einhaltung sämtlicher baurechtlicher Bestimmungen, insbesondere der Sonderbauvorschriften und Vorgaben des Gestaltungsplanes.
- Eingliederung in die Umgebung und ins städtebauliche Gesamtkonzept des Gestaltungsplans Areal Bahnhof Nord.
- Besonders hohe Qualität des Vorhabens, welche sich durch ihren kulturellen Wert ein hohen Mass an Nutzen für Gesellschaft wie Benutzer unter Berücksichtigung der technischen, ökologischen und ökonomischen Anforderungen auszeichnet (§1 und 9-11 Sonderbauvorschriften).
- Gute Anbindung des Boulevards an den Bahnhofplatz (Öffnung und Arealzugang) und die nördlich anschliessenden Arealentwicklungen (Quartierverbindung mit wachsenden Frequenzen des Fuss- und Veloverkehrs).
- Überzeugende plastische Ausbildung und Gliederung der Volumen innerhalb der Mantelhüllen und somit der architektonische Ausdruck der Gebäude und des Ensembles.
- Gute Adressbildung der stadtbildprägenden Hochhäuser, hochwertiges Fassadenbild insbesondere von Projekt M2I im Rahmen der Budgetvorgaben.
- Besonders gute Umgebungsgestaltung, hohe Aufenthaltsqualität, Interaktion mit den EG-Nutzungen.
- Umgang mit den Immissionen an der Gleisanlage und an der Gösgerstrasse.
- Raumqualitäten der Innen- und Aussenräume.
- Konstruktionskonzept (Statik/Fassade).
- Brandschutz (geeignete Brandabschnittsbildung, Einhaltung der geforderten Flucht- und Rettungswege).

6 Beurteilungsgremium und Experten

Die Beurteilung der Projekte erfolgte durch folgendes Beurteilungsgremium:

Fachgremium (stimmberechtigt)

- Dani Ménard, dipl. Architekt ETH/SIA, Partner/VRP mépp ag, Zürich (Vorsitz)
- Philipp Husistein, Architekt SIA REG A, VRP, Husistein & Partner AG, Aarau
- Beat Nipkow, Landschaftsarchitekt BSLA/SIA; Zürich
- Lorenz Schmid, Stadtplaner Olten
- Tino Margadant, dipl. Architekt ETH/SIA, Partner & Immobilienentwickler M2I

Sachgremium (stimmberechtigt)

- Marc Elmiger, Klinikleiter Pallas Kliniken AG als Ersatz für Georgos Pallas, CEO, Pallas Kliniken AG, Olten
- Gabriela Devigus Minder, Eidg. Dipl. Spitalfachfrau, H. Limbacher Partner AG, Zürich
- Peter Mettler, CEO/Eigentümer, M2I
- Negussu Mengstu, dipl. Architekt ETH, Immobilienentwickler, M2I

Experten (beratende Stimme)

- SBB Immobilien Manuela Koller
- SBB Infrastruktur André Doménech Nothelfer
- SBB Infrastruktur Patricia Löpfe
- Verkehrsplaner Kontextplan, Christian Müller
- Vermarktung/Nutzung Daniel Thoma, Primus Property AG
- Lärmschutzexperte Thomas Minder als Ersatz von Reto Höin, SINUS AG (ehem. Planteam GHS)

7 Vorprüfung

Die formelle und materielle Vorprüfung der sechs Beiträge erfolgte durch Pallas Kliniken AG und die Mettler2Invest AG auf sehr aufwendige Weise. Die Ergebnisse der Vorprüfung sind im Vorprüfungsbericht vom 06. Dezember 2018 zuhanden des Beurteilungsgremiums festgehalten. Der Vorprüfungsbericht wird nicht veröffentlicht.

8 Beurteilung

Am 28. September 2018 wurden alle sechs Teams eingeladen, ihre Ideen und Entwürfe dem Beurteilungsgremium in einer Zwischenpräsentation vorzustellen. Im Nachgang zu den Präsentationen konnten die durch das Beurteilungsgremium gestellten Verständnisfragen durch die Teams beantwortet und kurze Diskussionen geführt werden.

Die eigentliche Beurteilung fand nach der Schlusspräsentation vom 12. November 2018 in Olten am 7. Dezember 2018 in Olten statt. Das Beurteilungsgremium nahm aufgrund der Beurteilungskriterien eine Gesamtbewertung vor.

In einem anregenden sowie inspirierenden Austausch und Dialog vertiefte sich das Beurteilungsgremium in die einzelnen Beiträge. Innerhalb eines iterativen Beurteilungsprozesses, wurde in mehreren Beurteilungsrunden und einem abschliessenden Kontrollrundgang, die weniger tragfähigen und nicht so überzeugenden Beiträge selektioniert und zurückgestellt.

Eine besonders intensive Diskussion drehte um die Frage, wie weit, wie zwingend oder ob überhaupt die beiden Baufelder, respektive deren im Gestaltungsplan vordefinierten Volumina als Zwillinge, Geschwister oder ferne Verwandte zu verstehen oder zu lesen seien. Einerseits sah bereits die Ausgangslage vor, die beiden Gebäude optional von zwei verschiedenen Autorenteams planen und bauen zu lassen, andererseits kristallisierte sich im Laufe der Beurteilung auch heraus, dass dies auf mehreren Ebenen eine gute Idee sein könnte. Die wichtigsten Punkte hierzu sind:

- a) Die eingeladenen Büros sind beschlagen mit unterschiedlichen Kompetenzen, Hintergründen und Erfahrungen, z.B. was die Schwerpunkte Wohnen oder Spital betrifft.
- b) Die beiden unterschiedlichen Eigentümer machen es per se einfach, zwei separate Projekte zu lancieren.
- c) Die ungleich schnellen Vorgehenstempi bieten eine gute Grundlage, nicht zwingend beide Baufelder mit einem Team zu realisieren.
- d) Das gesamte Areal ist ursprünglich und im Gestaltungsplan eher gedacht aus eine Aufreihung von einzeln entworfenen Gebäuden.
- e) Es ist zu vermuten, dass das Gesamtareal mit Einzelprojekten ein überzeugenderes und auch schöneres Ensemble ergibt.
- f) Im Endzustand dürfte das Areal als vielschichtige Komposition einen besseren Beitrag leisten können gegenüber der heutigen Stadt.

Diese während des Beurteilungsdiskurses entstandenen Erkenntnisse mögen einzeln und nur für sich alleine betrachtet noch kein hinreichender Grund sein, mit zwei Projekten weiter zu fahren, bildeten aber den Nährboden und Hintergrund, dieser Frage mit Sorgfalt nachzuspüren.

Für das Baufeld 1 waren es die Beiträge von Atelier ww, SPPA und Theo Hotz, die die Nase vorne hatten. Auf dem Baufeld 2 präsentierte sich die Ausgangslage weniger klar. Dies aber auch v.a. darum, weil weniger Bestelldetails vorlagen und die Teams entsprechend unterschiedliche Bearbeitungstiefen ablieferten. Oder anders gesagt: Das Gremium wollte nicht Fleiss alleine belohnen, sondern hielt sich strikte ans Programm.

In der ersten Beurteilungsrunde wurden die Projekte der Teams um Frei Architekten AG sowie Nickl Architekten Partner AG zurückgestellt. In einer weiteren Runde wurden die Beiträge die Teams von SPPA Architekten Schweiz AG und Theo Hotz Partner AG zurückgestellt. Nach der Mittagspause konnte anhand der beiden verbliebenen Beiträge ein längerer, hochspannender und intensiver dialektischer Diskurs geführt werden. Am Nachmittag wurden alle Projekte in einem Kontrollrundgang nochmals angeschaut.

Die beiden unterschiedlichen Ansätze vom Team um Atelier ww, Architekten SIA und fsp Architekten AG führten zu sehr wertvollen Grundsatzdiskussionen, die je länger sie geführt wurden, desto eindeutiger ausfielen. Dieser Diskurs führte schlussendlich einstimmig zur Ernennung zweier siegreicher Projektstudien: Atelier ww Architekten SIA für das Baufeld 1 und fsp Architekten AG für das Baufeld 2.

Schliesslich, und v.a., weil wir in je einem Teilbereich zwei sehr gute und deutlich überlegene Projekte hatten, waren es am Schluss zwei siegreiche Beiträge.

Die einzelnen Beiträge werden unter Ziff. 11 Würdigung der Beiträge in der Reihenfolge der Nennung im Programm besprochen

9 Allgemeine Erkenntnisse

9.1 Vorbemerkung

Wie zu hoffen und erwarten war, führte die anspruchsvolle Aufgabenstellung zu einer Vielzahl von allgemeinen Einsichten und Erkenntnissen. Diese richtig einzuordnen war auf der einen Seite aufregend, andererseits aber auch anspruchsvoll.

Um die hohe Fülle an Gelerntem abbilden zu können, entschied sich das Beurteilungsgremium, dem Aspekt der allgemeinen Erkenntnisse in seinem Bericht ein eigenes Kapitel zu widmen. Dies, um Themen festzuhalten, die für die Mehrzahl der Beiträge von Gültigkeit sind und so nicht mehrfach wiederholt werden müssen.

9.2 Stadtbaustein, Stadtsystem, Stadtstruktur, Stadtkörper

Der prominente Ort und die Situation im Stadtgefüge schienen prädestiniert, hier einen deutlichen Akzent zu setzen; bezüglich Selbstverständnis, Ausdruck, Tektonik, Plastizität oder Anmutung.

Gerade die sehr prominente Lage beim Bahnhof, am Flussraum und des vis-à-vis liegenden qualitativ hochstehenden und wertvollen Stadtgesichts, verlangten eine adäquate Haltung für die beiden Neubauten. Dies auch hinsichtlich der Stadtsilhouette und der Stadthorizonte, die auch dank der ausgeprägten Topografie zum Spielen kommen.

Schon die gute Palette an städtebaulichen Entwürfen machte es innerhalb des Verfahrens deutlich, sowohl was die Analyse des Ortes, die Interpretation und Umsetzung der Aufgabenstellung, als auch die daraus abgeleiteten Konzepte betraf, dass das Areal grosses Potenzial betreffend Visibilität hat.

Es war von Anfang an eine Idee des Verfahrens, innerhalb der Aufgabenstellung Antworten zu finden, die Richtung eines klugen neuen Stadtbausteins, der Alt und Neu miteinander verwebt, das Industriegebiet klug und sinnstiftend transformiert, einen nach- und werthaltigen Beitrag für die Benutzer, Besucher und die Nachbarschaft leistet sowie den Ort verwebt und die Umgebung weiterschreibt: baulich und in seiner Ausstrahlung.

Gespannt war man während des Entwicklungs- und Planungsprozesses auch darauf, wie es gelingen wird, aus dem angelegten Städtebau, kombiniert mit verschiedenen Architekturen respektive Gebäudefunktionen und -typen, den so anspruchsvollen als auch zielführenden Begriff Ensemble in veritable, qualitätsvolle Baukultur umzuwandeln. Hier bot gerade auch das gewählte Verfahrensmodell mit Zwischen- und Schlussbesprechung, die nötigen Voraussetzungen und Hilfestellungen (Rückkoppelung), die gegebenenfalls besten möglichen Kombinationen zu identifizieren, welche zwei Planerteams untereinander zu leisten in der Lage sind.

Fragen, die das Beurteilungsgremium innerhalb des Qualitätskriteriums „Stadt“ besonders beschäftigten, waren:

- Kann aus den beiden ähnlichen, schier kongruenten Gebäudevolumen, die der Gestaltungsplan erlaubt, in Kombination mit den unterschiedlichen Nutzungen unter den Häusern eine Verwandtschaft ab- oder hergeleitet werden? Falls ja, wie hoch ist dieser Verwandtschaftsgrad? Wie bringt man diesen geschickt zum Ausdruck?
- Was ist das Verhältnis der neuen beiden Häuser zum bestehenden langen eingeschossigen Satteldachgebäude und der SBB Betriebszentrale?

- Was ist das Verhältnis, die Beziehung, die Partnerschaft a) der beiden neuen Gebäude untereinander, b) zwischen ihnen und dem gesamten Bahnhofsareal und c) mit der ganzen Stadt?
- «Spannungsfeld» zwischen Aare und Gleisfeld....
- Was sind die volumetrischen und aussenräumlichen Chancen eines teilweisen Verzichts auf optimale Ausnützung im Spannungsfeld zum Nutz- und Gebrauchswert und zur Wirtschaftlichkeit der Gebäude?
- Welcher Ausdruck ist für die gemischt genutzten Bauten im neuen Quartier adäquat (mineralisch oder metallisch, städtisch oder bahnaffin, Tektonik)?

9.3 Gestaltungsplan

Der vorliegende Gestaltungsplan beschreibt relativ einengende Rahmenbedingungen. Umso mehr sollte von den Teams versucht werden, diese nicht als Zwangsjacke zu begreifen, sondern die Potentiale zu erkennen und gestalterisch zu nutzen.

Die Zwischenpräsentation warf in diesem Zusammenhang eine Reihe von Fragen auf:

- Können die ausspringenden Gebäudeteile durch konstruktive Elemente abgestützt werden?
- Ist sogar eine Arkade denkbar?
- Gibt es auf dem Baubereich 2 von Pallas zusätzliche Spielräume hinsichtlich auskragender Gebäudeteile?
- Wie verhält es sich mit technischen Aufbauten, die über die maximale Gebäudehöhe auskragen?

9.4 Freiraum

Dem Freiraum kam bei der gewählten prozesshaften Entwicklung und Transformation eines ehemaligen Industrieareals an einem Flussufer enorme Bedeutung zu; sowohl für die beiden Besteller als auch für die Stadt Olten.

Wichtige Stichworte waren dabei Öffnungsgrad des Areals, Sicherheit, Einbindung des Aareufers, Vernetzung mit der Nachbarschaft oder Umgang mit den Schutzobjekten.

Es schien innerhalb des Konkurrenzverfahrens eminent, die Aufgabe auch aus dem städtischen Frei- und Grünraum heraus zu denken. Hinsichtlich Bepflanzungen, Materialisierungen, Möblierung, Signalistik, Nutzungszuordnungen, Verkehrsentflechtungen, Adressierungen etc. Oder anders gesagt: es wurden Ideen und Aussagen erwartet, die innovative und überzeugende Antworten liefern zu den räumlichen und städtebaulichen Qualitätsaspekten, auch was die Vorkontexte der Gebäude betrifft.

Insbesondere die Zone zwischen den beiden Häusern steht unter einem hohen Nutzungsdruck; Zu- und Einfahrten, Adressen, Logistik, Ver- und Entsorgung scheinen das Fuder zu strapazieren.

9.5 Verkehr

Die Erschliessung und die Dimensionierung der Parkieranlage ABN stellt eine komplexe Aufgabe dar. Die im Studienprogramm vorgegebenen verkehrlichen Anforderungen wurden von allen Teams mehrheitlich erfasst und bearbeitet. Keine der in der Vorprüfung festgestellten Defizite führen aus fachlicher Sicht zu einem Ausschluss eines Beitrages bzw. können mit einer Überarbeitung des Projektes bereinigt werden.

Die angedachte Organisation der Einstellhalle im Einbahnverkehr ist aufgrund der Platzverhältnisse, insbesondere im südlichen Bereich des Areals, aus fachlicher Sicht praktisch unmöglich. Dies wurde bei der Vorprüfung nicht als Defizit eingestuft.

Eine wesentliche Änderung gegenüber der Nutzungsplanung ist die Anforderung der SBB, die Zufahrt der Einstellhalle der Betriebszentrale im 1. UG nach Komfortstufe C zu dimensionieren. Das heisst, dass die Erschliessung von der Strasse bis zur Betriebszentrale diesen Anforderungen genügen muss. Die Gewährleistung dieser Anforderung erfordert bei allen Studienbeiträgen zusätzliche Verkehrsfläche sowohl im Aussenbereich, im EG des Baufeldes 1 sowie im ersten UG, jeweils mit unterschiedlichem Ausmass. Generell ist die Gewährleistung der Komfortstufe C nicht nur aus rein verkehrstechnischer Sicht mit der SBB nochmals zu hinterfragen.

Eine im Studienauftrag nicht formulierte Anforderung betrifft die Nutzung des Bereichs zwischen dem Baufeld 2 und der SBB-Interessenslinie. Der im Gestaltungsplan ausgeschiedene Abstand von 4.00 m resultiert aus der notwendigen Sicherstellung des Gebäudeunterhaltes (z.B. Gebäudereinigung). In der nächsten Projektierungsphase ist nachzuweisen, dass der Gebäudeunterhalt ohne Inanspruchnahme der Interessenslinie funktioniert.

Die verkehrliche Vorprüfung erfolgte für alle im Studienprogramm beschriebenen verkehrsrelevanten Aspekte. Die ausführlichen Prüfungsergebnisse wurden tabellarisch zusammengefasst. Die folgende textliche Zusammenfassung konzentriert sich im Wesentlichen auf die Erschliessung und Dimensionierung der Tiefgarage inkl. des Anschlussbereiches zur Kantonsstrasse.

9.6 Lärm

Eisenbahnlärm

Baufeld 1

Die Lärmbelastungen durch den Eisenbahnverkehr sind für die Ostfassade und Teile der Süd- und Nordfassaden sehr hoch. Die massgebenden Immissionsgrenzwerte (IGW) der ES III für Wohnnutzungen werden um bis zu 10 dB im Zeitraum Nacht überschritten. Für Büro- oder Gewerbenutzungen mit ausschliesslicher Tagnutzung können die IGW eingehalten werden. Bei Nachtnutzung sind die IGW auch für Büro- und Gewerbenutzungen um bis zu 5 dB überschritten.

Baufeld 2

Die Lärmbelastungen durch den Eisenbahnverkehr sind für die Ostfassade und Teile der Süd- und Nordfassaden sehr hoch. Die massgebenden Immissionsgrenzwerte (IGW) der ES III für Wohnnutzungen werden um bis zu 8 dB im Zeitraum Nacht überschritten. Für Büro- oder Gewerbenutzungen mit ausschliesslicher Tagnutzung können die IGW eingehalten werden. Bei Nachtnutzung sind die IGW auch für Büro- und Gewerbenutzungen um bis zu 3 dB überschritten.

Strassenlärm

Baufeld 1

Die Lärmbelastungen durch den Strassenverkehr sind für die Westfassade sehr hoch. Die massgebenden Immissionsgrenzwerte (IGW) der ES III für Wohnnutzungen werden um bis zu 4 dB im Zeitraum Tag resp. um bis zu 6 dB im Zeitraum Nacht überschritten. Für Büro- oder Gewerbenutzungen mit ausschliesslicher Tagnutzung können die IGW eingehalten werden. Bei Nachtnutzung sind die IGW auch für Büro- und Gewerbenutzungen um bis zu 1 dB überschritten.

Baufeld 2

Die Lärmbelastungen durch den Strassenverkehr sind für die Westfassade hoch. Die massgebenden Immissionsgrenzwerte (IGW) der ES III für Wohnnutzungen können aber gerade eingehalten werden (Tag und Nacht). Für Büro- oder Gewerbenutzungen können die IGW ebenfalls eingehalten werden (Tag und Nacht).

Generelle Anforderungen aus den Lärmbelastungen

Auf Grund der hohen Lärmbelastungen sind insbesondere für die Wohnnutzungen (Baufeld 1) und die Bettenzimmer (Baufeld 2) bei der Planung geeignete Massnahmen vorzusehen. Dies sind in erster Linie Balkone oder Loggien mit einer ausreichenden Grösse ($\geq 6.0\text{m}^2$), so dass Fenster lärmempfindlicher Räume zu diesen hin genügend gegen die Lärmimmissionen abgeschirmt werden können. Für Büro- und Gewerbenutzungen sind auch Lösungen mit einer künstlichen Belüftung der Räume möglich. Es ist bei allen lärmempfindlich genutzten Räumen auf einen genügenden Schallschutz gemäss SIA181 zu achten. Dazu sind die Fenster nicht zu gross zu wählen sowie die Schalldämmungen der Fassadenkonstruktion und Fenster mit hohen Werten ($R'w+C_{tr}$) zu wählen.

9.7 Brandschutz

Hochhäuser benötigen eine besondere Ausgestaltung, was die feuerpolizeilichen Aspekte betrifft; Zufahrt, Feuerwehrlift, Fluchtweglängen, Brandabschnitte, RWA, Brandüberschlag etc. galt es zu beachten. Gerade die Entfluchtung aus den Treppenhäusern in den Freiraum war speziell zu beachten.

9.8 Nutzungsaussagen

Auch für den Baubereich 2 (Pallas) war es unabdingbar, minimale Aussagen zu machen zu: Adresse, Erdgeschosslayout, Vertikalerschliessung, Empfangsgeschoss und Regelgeschossplausibilisierung. Nur wurde es möglich, den Entwurf in der nötigen Tiefe zu beurteilen.

9.9 Wirtschaftlichkeit

In einem über 60-seitigen Bericht wurde die formelle und materielle Vorprüfung abgehandelt. Es würde den Rahmen sprengen, hier alle Details aufzuführen. Der Einfachheit halber werden nachfolgend (in einem System mit + und -) die einzelnen Beiträge durchleuchtet hinsichtlich des individuell errechneten Werkpreises, der erwartbaren Mieterträge sowie der Flächeneffizienz.

9.10 Geometrien

Die durch die Bestellvorgaben nicht harmonisierten Achsmasse für Fassade und Tragstruktur im Baubereich 2 waren dem unterschiedlichen Lebensalter der entsprechenden Bauteile geschuldet. Grundsätzlich sollte an diesen Massen festgehalten werden. Ausnahmen mussten durch eine Qualitätssteigerung begründet werden.

Sofern die im Programm beschriebene "optimale Ausnutzung" nicht konsumiert wurde, musste aufgezeigt werden, was die Gründe dafür sind und was der "Preis" davon ist.

9.11 Eigentümer- und Bestellerstruktur

Freilich gibt es viele Definitionen zur Frage, was Stadt genau ist. Eine Antwort ist aber die Prämisse, dass Stadt in der Summe mehr sein muss als die Addition seiner Einzelteile. Auf die vorliegende Aufgabenstellung bezogen konnte man sich diese Frage auch stellen hinsichtlich der beiden Besteller. Oder: Was kann der Mehrwert sein, dass an einem Ort, auf einen Schlag

und innerhalb desselben Prozesses eine Lösung gesucht wird, die unterschiedliche (nicht nur funktional Unterschiedliche) Anliegen bedienen muss?

9.12 Einbettung

Das frühere SBB-Areal ist eingebettet in eine Region mit zunehmender Dynamik. Gleichzeitig sind in unmittelbarer Nachbarschaft verschiedene grössere Entwicklungen im Gange. Für das eigene Areal, welches in Zukunft nicht mehr nur durch die SBB genutzt wird, ist es deshalb unumgänglich, schon heute die inhaltliche und zeitliche Steuerung so zu legen, dass keine regionalen Überangebote entstehen oder Entwicklungen eingeleitet werden, die am Marktbedürfnis vorbeizielern.

9.13 Ressourcen und Leidenschaft

Selten gesehen in einem Verfahren dieser Art, beeindruckten das Gremium die angetroffene Leistungsfreude, der spürbare Siegeswille und der riesige Aufwand, den alle Teams betrieben und auf sich nahmen. Ganz besonders auffällig waren die vielen sehr gut gemachten und hilfreichen Modelle in unterschiedlichen Massstäben. Vom eindrucklichen und detailversessenen Wohnungsmodell Mst. 1:50 mit Möbeln und Türen, zum tektonischen und schön materialisierten Fassadenausschnitt Mst. 1:20, über städtebauliche Modelle in Holz, war die Palette wirklich ausserordentlich.

10 Empfehlungen

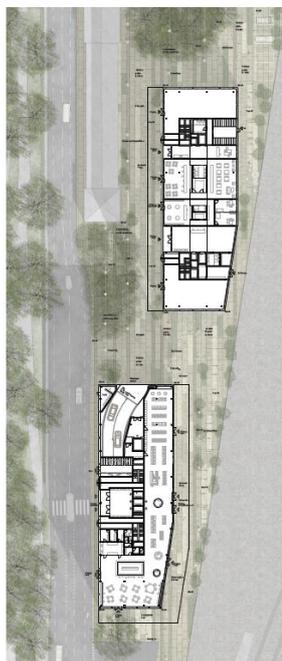
Das Beurteilungsgremium empfiehlt, gestützt auf die geführten Diskussionen, einstimmig die Weiterbearbeitung des Beitrages um das Team der Atelier ww Architekten AG aus Zürich für das Baufeld 1 und des Teams um fsp Architekten AG aus Spreitenbach für das Baufeld 2. Was die Arbeiten am Freiraum betrifft, hat die Firma Maurus Schifferli Landschaftsarchitekten AG den Lead über beide Baufelder. Einerseits ist dieses Konzept überzeugender und zum zweiten wird M2I deutlich vor Pallas mit der weiteren Planung beginnen. Gleichwohl ist es vorgesehen und erwünscht, dass auch die Weber + Brönnimann AG beigezogen wird. Wie sich im Detail diese Zusammenarbeit etabliert, muss gemeinsam geklärt werden.

11 Würdigung der Beiträge

Die Würdigung der einzelnen Beiträge folgt sinngemäss der Kriterienreihenfolge im Studienauftragsprogramm. Nachfolgende Schwerpunkte wurden thematisiert:

- Städtebau/Architektur
- Freiraum
- Verkehr
- Nutz- und Gebrauchswert
- Wirtschaftlichkeit
- Fazit

11.1 Team Atelier ww Architekten SIA AG, Maurus Schifferli Landschaftsarchitekten AG, Emch+Berger AG, EK Energiekonzepte AG, Hans Abicht AG



Situationsplan



Visualisierung

Städtebau/Architektur

Das Verfassersteam hat sich entschieden, die aus dem Gestaltungsplan vorgezeichneten Setzungen und Volumetrien strikte einzuhalten und die Spielräume auf der Eben der architektonischen Mittel zu suchen.

Die Zeitzeugen der Eisenbahngeschichte vor Ort, die besondere Ästhetik der Linearität, das Filigrane der Infrastrukturelemente sowie der technische Ausdruck der verwendeten Metalle bildeten den Ausgangspunkt des Entwurfs. Damit soll die Geschichte der vorhandenen Werkstätten und der neuen Betriebszentrale in einer inneren Logik durch industriell geprägte Konstruktionsprinzipien und Materialien fortgeschrieben werden.

Überzeugende strukturell-typologische Ideen betreffend Vertikalerschliessungskerne verhelfen dem Beitrag zu vielen Pluspunkten. Im Teil von M2I gelingt es so, einen kompakten rhythmisierten Kern mit 2 Treppen und 3 Fahrstühlen zu etablieren. Diese gute Idee schafft es, problemlos die geforderten Wohnungen zu platzieren und zoniert den internen „Gang“ in eine Abfolge gut proportionierte Zonen. Im Pallas-Teil führt die quadratische Anordnung von zwei Kernen zu einem geschickten und flexiblen Flächenmanagement, das es erlaubt auf sehr viele funktionale Bedürfnisse einzugehen.

Netzartige Strukturen aus Aluminium, ergänzt durch Metall- und Glasflächen sind die konstruktiven Elemente, die den beiden Gebäuden gleichzeitig zu Eigenständigkeit und Verwandtschaft verhelfen. Damit zeigen sie auf adäquate Weise nicht nur an, dass sie zwei verschiedenen Eigentümern gehören, sondern auch, dass hier unterschiedliche Nutzungsarten stattfinden. Diesbezüglich verhelfen unterschiedliche Fensterformate, eingestülpte Loggien oder auch das subtile Spiel mit Horizontalität und Vertikalität zu einer guten Gliederung und Gestaltung der zwei grossen Häuser.

Zusammen mit dem prägnanten und räumlich präzisen Abschluss (mittels umlaufenden Balken) auf den Dachterrassen, erlangt der Beitrag eine schöne Balance zwischen kraftvoller Präsenz und zurückhaltender Eleganz.

Freiraum

Das freiräumliche Entwicklungskonzept ist gestalterisch eng mit dem architektonischen Ausdruck der Baukörper verflochten. Die Arealgeschichte ist Ausgangspunkt für den technisch industriellen Charakter der architektonischen und landschaftsarchitektonischen Lesart. Der Bahnbetrieb und das Industrierwerk der SBB mit seiner Steuerungszentrale verkörpern einen der wichtigsten Knotenpunkte des Eisenbahnverkehrs in der Schweiz. Der ehemalige Produktionsstandort für das Rollmaterial der Bahn stellt die Essenz für den Entwurf und damit für den Identifikationswert des Ortes zur Verfügung.

Die Interventionen konzentrieren sich auf das scharf begrenzte Baufeld mit dem verbindenden Boulevard. Das Alleinstellungsmerkmal des von der Aare und dem Geleisefeld begleiteten Areals wird über eine längs gerichtete Plattenstruktur erzeugt. Ein gefügtes Platzfeld, das aus der Längsstruktur des Bahnhofplatzes entwickelt wird und in Richtung Norden das ganze Bahnhofareal prägen kann, bindet den Ort in den Kontext ein.

Der Vorschlag mit Kieselkalkplatten aus dem Steinbruch Balmholz festigt die Idee einer spezifischen Gestaltungssprache, die Plattenmasse mit Bezug zur Bahninfrastruktur stellt den Bezug zu den Geleisen her. In die Platzfläche eingelagerte Kies- und Schotterbänder bilden zusammen mit der vorgeschlagenen Vegetation eine räumliche Struktur mit Aufenthaltsqualität. Mobile Möblierungen sind entsprechend den Erdgeschossnutzungen flexible Elemente des Freiraums. Längs gespannte Pendelleuchten rhythmisieren den Raum. Konzentrierte Solitärpflanzungen markieren Platzausweitungen und begleiten als Merkpunkte den Boulevard. Die Adressierungen der beiden Gebäude unterstützen den Verlauf des Boulevards und sind zusammen mit der Organisation und Nutzung der Erdgeschossflächen in der Lage, die entscheidenden Raumsequenzen an den Gebäudestirnseiten zu beleben. Die Anbindung der Obergeschosse an den aareseitigen Fussgängerübergang ist als Sekundärererschliessung äusserst wertvoll. Die primäre Adressierung sollte in der Weiterverarbeitung an den Boulevard verlegt werden. Das Anlieferungskonzept ist mit der Freiraumgestaltung kompatibel. Der rudimentäre Gestaltungsvorschlag für die Dachlandschaft Baufeld 1 sieht einen Badepool und die grossflächige Begehbarkeit der Dachfläche vor, was noch baurechtliche Fragen aufwirft.

Insgesamt handelt es sich um einen sehr sorgfältig durchgearbeiteten Entwurf mit stichhaltigen Ideen und kohärenten inhaltlichen Zusammenhängen. Der Vorschlag verspricht ein stabiles und ortsprägendes Raumbild. Wirtschaftlich mag der Materialvorschlag für die Platzflächen unterschiedlich beurteilt werden, wesentlich ist die Ausprägung und Präzision der Fugenteilung und die Differenzierung des Materials zum übrigen Asphaltbelag der Stadt.

Verkehr

Die Erschliessung der Parkfelder der Betriebszentrale ist fast vollständig durchgängig umgesetzt. Einzig die Durchfahrts Höhe auf der Rampe in das 1. UG ist zu niedrig. Die Sicherstellung erfordert zusätzliche Verkehrsfläche im EG Baufeld 1. Die geforderten Anzahl Parkfelder wird eingehalten. Die geplanten Fahrgassen stimmen mit der Dimensionierung der Parkfelder überein. Während der Anlieferung mit Lastwagen am Baufeld 1 wird der Arealanschluss teilweise blockiert.

Die Entsorgung kann ohne Behinderung des Arealanschlusses erfolgen. Die Anlieferung am Baufeld 2 ist im Osten geplant und ist nicht direkt für Lastwagen anfahrbar. Die Anzahl der geplanten Veloabstellplätze entspricht der vorgegeben Grössenordnung. Die Veloabstellplätze im UG sind entweder über die MIV-Rampe oder direkt über den Gebäudelift erschlossen. Die MIV-Rampe ist für den Veloverkehr aufgrund des Gefälles unattraktiv.

Nutz- und Gebrauchswert

Die Einsicht der Gewerbeetagen ist gut gelöst und die Liegenschaft ist stimmig an den Bahnhof angebunden. Die Anlieferung kann durch die Möglichkeit, das Gebäude zu umfahren, gut gelöst werden. Eine homogene, etwas zu schlanke Retailfläche rundet das Bild ab. Die Passage über die Retailfläche lässt etwas an der Durchgängigkeit zweifeln.

Grundrissqualität Wohnen

- + Kompakte, vollständige und lagedäquante Grundrisse, welche die Vorgaben des Studienauftrages sehr gut umsetzen
- + gelungene, thematische Differenzierung zwischen Pendlerwohnungen und Komfortwohnungen
- + gute Zonierung der 3.5 Zi.-Whg.
- + effiziente Grundrisse dank Eliminierung von internen Verkehrsflächen
- teils etwas knappe Raumtiefen
- WG-Grundrisse mit teilweise etwas kleinen Schlafzimmern
- teils fehlendes Entrée (2.5 Zi.-Whg.)

Wirtschaftlichkeit

Werkpreis M2I: +

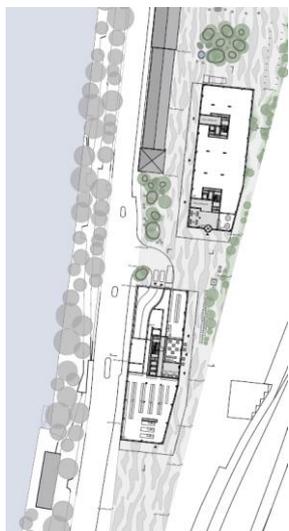
Mieterträge M2I: ++

Flächeneffizienz Pallas/M2I: ++/+

Fazit

Die auf den ersten Blick unspektakuläre aber gleichzeitig präzise Art und Weise, wie der Beitrag durchdekliniert wurde, gepaart mit einer Reihe von vielen sehr guten Antworten auf gestellte Fragen, verhalfen dem Beitrag zum klaren und einstimmigen Sieg für das Baufeld 1 und die Umgebungsplanung für BF1 und BF2.

11.2 Team Frei Architekten AG Zwahlen + Zwahlen AG, Rothpletz, Lienhard + Cie AG, Hans Abicht AG, afc Air Flow Consulting AG, ERNE AG Holzbau



Situationsplan



Visualisierung

Städtebau/Architektur

Das Verfassersteam liest und beschreibt den heutigen Ort so, dass es keine relevanten Bezugspunkte gibt. Weder zum Aareufer, noch zum heute unattraktiven Bahnhofplatz. Vor dieser Lesart des Kontextes werden zwei Gebäude vorgeschlagen, die sich selber genügen und durch ihre Kraft und Präsenz dem Ort eine unverwechselbare Identität verleihen sollen.

Das städtebauliche Konzept sieht zwei in der Höhe abgestufte Gebäude vor. Den Auftakt am Bahnhofplatz bildet das höhere Gebäude, welches geprägt ist durch die zweiseitige Auskragung und dadurch ein markantes Zeichen bildet. Das nördlich gelegene und niedrigere Gebäude von Pallas wird durch eine zweite Auskragung Richtung Süden überformt, womit der Zugang attraktiver werden und der Boulevard kontinuierlicher durch das Areal führen soll.

Die zwei Hochhäuser werden dabei als einfache und präzise Ingenieurbauten konzipiert, kombiniert mit einer klassischen Vorhangfassade. Diese wird gebildet durch vorstehende stranggepresste Aluminiemelemente, welche die Vertikale betonen sowie dazwischenliegenden, variablen Füllelementen.

Der Entscheid, im Haus von M2I einen einzigen zusammenhängenden länglichen Vertikalschliessungskern zu etablieren, führt in der Folge zu einem sehr langen schlauchartigen inneren Gang, der wenig Attraktivität bietet. Zusätzlich erschwert die Idee zum Teil die Organisation der Wohnungen. Im Gebäude von Pallas ist die Grundstruktur und entsprechend das Flächenmanagement gut gelungen.

Mag die herbstliche Farbgebung und deren Umsetzung noch eine schöne Anmutung erzeugen, verunklären die vorhangartigen, über den Gebäudeeinschnitt im Sockel ragenden, Strukturen das Gesamtbild eher.

Freiraum

Der freiräumliche Entwurf orientiert sich an den Vorgaben des Freiraumkonzeptes von RKP. Der Boulevard wird als verbindendes Element zwischen Bahnhof und dem Entwicklungsareal im Norden gelesen.

Das Thema des fließenden Raumes wird explizit über alle Flächen des Freiraumes gespielt. Ein organisch geformtes Belagsbild wird auf die Fläche projiziert und in unterschiedlichen Aufrauungen dem Asphaltbelag eingearbeitet. Die eingestreuten offenen Vegetationsfelder und angeordneten, steinernen Kiesel in der Fläche folgen einem Fluss. Die Charakteristik des Geleisefeldes wird in den Raum des Boulevards übertragen. Bauminseln mit Sitzgelegenheiten prägen die Platzsituationen im Bereich der Stirnseiten der zueinander versetzten Gebäude.

Die Adressierung und Organisation der Erdgeschosse lassen für beide Gebäude eine gute Belegung des Boulevards erwarten. Das Anlieferungskonzept ist mit der Freiraumgestaltung kompatibel. Die Dachlandschaften beider Bauten sind ökonomisch angedacht und funktional gelöst. Der Badepool auf dem Baufeld 1 ist gut mit dem Erschliessungskern verbunden, die umlaufende Dachbegrünung nimmt das Muster des Bodenbelages wieder auf.

Der Entwurf versucht, die Verbindung der Freiräume mit einem übergreifenden Gestaltungsthema zu einer Einheit zu formen. Dies gelingt in den Bereichen der offenen Platzfiguren mit den Baumgruppen und vorgefertigten Kieselsteinen ziemlich gut und nachvollziehbar. Das Belagsthema aber ist sehr formal und eher beliebig umgesetzt und kann auch aufgrund seiner visuell begrenzten Wirksamkeit weniger überzeugen.

Verkehr

Die Erschliessung der Parkfelder der Betriebszentrale ist nicht durchgängig umgesetzt. Die Sicherstellung erfordert zusätzliche Verkehrsfläche im Aussenbereich, im EG Baufeld 1 sowie im 1. UG. Die geforderte Anzahl Parkfelder wird um 4 Parkfelder unterschritten (166 von 170 Parkfeldern). Für den notwendigen Gegenverkehr im 1. und 2. UG ist die Fahrgasse unterdimensioniert (Komfortstufe A). Die Fahrgasse ist teilweise zu schmal für die projektierten Parkfeldbreiten.

Die Anlieferung und Entsorgung kann ohne Behinderung des Arealanschlusses erfolgen. Die Anlieferung mit Lastwagen ist möglich. Die Anzahl der geplanten Veloabstellplätze entspricht der vorgegebenen Grössenordnung. Die Veloabstellplätze im UG sind entweder über die MIV-Rampe oder indirekt über den Gebäudelift erschlossen. Die MIV-Rampe ist für den Veloverkehr aufgrund des Gefälles unattraktiv.

Nutz- und Gebrauchswert

Eine grundsätzlich gelungene Fassadengestaltung erschwert die Visibilität der Gewerbeflächen. Die Anlieferung Retail mittels LKW ist erschwert. Grundriss EG: gut konfigurierte Retailfläche mit Erweiterungsmöglichkeit. Die Kaffee/Bar liegt an der „unattraktiven“ Nordfassade und reduziert das wirtschaftliche Potenzial. Die visuelle Anbindung an den Bahnhof berücksichtigt den Busbahnhof zu wenig.

Grundrissqualität Wohnen

- + teilweise interessant strukturierte Grundrisse mit gelungener Zonierung
- + teilweise gute Abtrennung zwischen Privat- und Wohnbereichen
- + zumeist gut proportionierte Schlafzimmer
- teils etwas grosse interne Erschliessungsflächen
- teils zu grosse Flächen HNF (3.5 Komfort und 4.5 Komfort)
- teils eigentümliche räumliche Abfolge (3.5 Pendler – Eingang durch Küche)
- teils Möblierbarkeit erschwert (3.5 Zi.-Whg. Pendler und Komfort, 1.5 Zi.-Whg.)

Wirtschaftlichkeit

Werkpreis M2l: - -

Mieterträge M2l: -

Flächeneffizienz Pallas/M2l: -/+

Fazit

Der grundsätzlich sehr klassisch und traditionell gedachte Entwurf bleibt am Schluss gleichzeitig zu brav und zu unentschieden. Oder, anders ausgedrückt zu wenig mutig und zu unspezifisch.

11.3 Team fsp Architekten AG, Weber + Brönnimann AG, Gruner AG, 4 Management 2 Security



Situationsplan



Visualisierung

Städtebau/Architektur

Die Absicht der Verfasser ist es, einen neuen Stadtteil zu gestalten, der attraktiv, urban und belebt sein soll. Dabei will man gleichzeitig der Historie gerecht werden, die Gegenwart mitberücksichtigen und die Zukunft gestalten können.

Es werden zwei "Kraftlinien" ausgemacht; zum einen das Flussbett der Aare mit ihrer Uferraumbepflanzung und zum anderen die bandartige Gleisanlage am östlichen Perimeterrand.

Innerhalb dieser Prämissen hat sich das Verfassersteam entschieden, die aus dem Gestaltungsplan vorgezeichneten Setzungen und Volumetrien einzuhalten und die Spielräume auf der Eben der architektonischen Mittel zu suchen.

Es werden zwei ähnlich gestaltete Gebäude vorgeschlagen, was die Strukturen, den tragenden überhohen Sockel, die zweiseitig auskragenden Hauptkörper und der zeichnende Dachabschluss angeht.

Subtil proportionierte und gesetzte Vertikalerschliessungskerne in beiden Häusern führen in verschiedenerlei Hinsicht zu interessanten Lösungen. Das leichte Verschieben der Kerne bei M21, kombiniert mit der wechselseitigen Orientierung der Liftschächte, generiert eine räumlich gut zonierte Figur, welche der grossen Dimension sehr gut Herr wird. Im Pallas-Haus führt der Entscheid, die Liftkabinen und Treppen quer zum Gebäude zu stellen, zu sehr effizienten Raumabfolgen und Organisationsmöglichkeiten.

Der gewählte Fassadenausdruck basiert auf Formensprache der Geleisestrukturen und ihrer Materialität. Die vertikalen Linien, welche durch eine geschossweise Anordnung den menschlichen Massstab abbilden, werden kombiniert mit den dazwischenliegenden schwellenartigen Metallfüllungen.

Freiraum

Das Konzept der Freiraumgestaltung arbeitet räumlich und in der Fläche mit der vorgefundenen Situation des Geleisefeldes der SBB. Ein quer zur Raumentwicklung des Bahnhofareals angelegtes Bandmuster im Hartbelag ist Träger der visuellen Verbindung zwischen Bahnhof und der sich nach Norden erstreckenden - Promenade genannten - Freiraumfigur.

An den Platzkompositionen im Bereich der Stirnseiten beider Gebäude weitet sich die Bandstruktur aus und ist an diesen Stellen mit erhöhten Pflanzfeldern mit hochstämmigen Bäumen versehen. Diese Baumfelder bilden räumliche Schwerpunkte und bieten Aufenthaltsqualität. Punktuell arrangierte, begrünte Rankgerüste bilden einen räumlichen Filter zum offenen Geleisefeld hin und stellen einen Bezug zu den Leitungsinfrastrukturen der Bahn her. Sie sollen eine gewisse Raumfassung erzeugen.

Die Adressierung der beiden Gebäude lassen aufgrund der Erdgeschossorganisation eine gute Bespielung der Platzflächen vermuten. Die stirnseitige Ankunftssituation im Baufeld 1 mit der mittigen Erschliessung zerschneidet die möglicherweise zusammenhängende Front und wirkt sich auf den Platzbezug eher negativ aus. Das Anlieferungskonzept ist mit der Freiraumgestaltung kompatibel. Aussagen zur Dachgestaltung fehlen.

Das vorgeschlagene Konzept zeigt eine Möglichkeit auf, das Bahnhofsbereich Nord in sich zu verbinden. Die gestalterischen Ansätze über das Gesamtareal wirken jedoch insgesamt zu formal und zu wenig verbindlich, um eine spürbare Identität des Ortes zu vermitteln.

Verkehr

Die Erschliessung der Parkfelder der Betriebszentrale ist nicht durchgängig umgesetzt. Die Sicherstellung erfordert zusätzliche Verkehrsfläche im Aussenbereich, im EG Baufeld 1 sowie im 1. UG. Die geforderte Anzahl Parkfelder wird nur mit einer Erweiterung des Perimeters nördlich des Baufeldes 2 erreicht. Ohne die Erweiterung wird die geforderte Anzahl um ca. 12 Parkfelder reduziert. Die geplanten Fahrgassen stimmen mit der Dimensionierung der Parkfelder überein.

Die Anlieferung kann ohne Behinderung des Arealanschlusses erfolgen. Die Anlieferung mit Lastwagen ist möglich. Die Entsorgung ist auf dem Plan nicht ersichtlich und kann deshalb nicht bewertet werden. Die Anzahl der geplanten Veloabstellplätze entspricht auf den ersten Blick nicht der vorgegeben Grössenordnung. Die Veloabstellplätze im UG sind entweder über die MIV-Rampe oder direkt über den Gebäudelift erschlossen. Die MIV-Rampe ist für den Veloverkehr aufgrund des Gefälles unattraktiv.

Nutz- und Gebrauchswert

Der Zugang der Wohnungsmieter über die für die Erdgeschoss-Nutzung wichtigste Aussenfassade (Südfassade) wird als suboptimal erachtet. Dieser unterbricht die beste (und somit teuerste) Lage innerhalb des Geschosses. Die Anlieferung mit einem Sattelschlepper mit Anhänger ist wohl knapp machbar und erfolgt über eine nicht überdachte Rampe.

Die Visibilität vom Bahnhof und den Geleisen ist für die EG-Nutzung eingeschränkt.

Grundrissqualität Wohnen

- + Insgesamt gut dimensionierte und kompakte Grundrisse
- + Zumeist angemessene interne Verkehrsflächen
- Entréebereich in Küche teilweise knapp (2.5 Zi.-Whg. Pendler, Typ C, E)
- Fehlen von Reduit in 2.5- und 3.5 Zi.-Whg. und Fehlen des Gäste-WC in 3.5 Zi.-Whg. (Pendler)
- Teils eigentümliche räumliche Abfolge (Beziehung Küche/Gäste-WC/WC)

Wirtschaftlichkeit

Werkpreis M2I: -

Mieterträge M2I: -

Flächeneffizienz Pallas/M2I: +/-

Fazit

Der vordergründig etwas spröde, ja schier trockene Beitrag offeriert bei genauerer Betrachtung einen schönen Reichtum an sattelfesten und überzeugenden Ideen. Gerade die grosse Erfahrung im Spitalbau wird gut spürbar und verhalf dem Beitrag zum einstimmigen Erfolg für das Baufeld 2.

11.4 Team Nickl & Partner Architekten AG, KCAP GmbH, BHP Zürich, Stefan Rotzler Landschaftsarchitekt BSLA, Amstein + Walther AG, Gruner AG, LAP



Situationsplan



Visualisierung

Städtebau/Architektur

Das Verfasserinnenteam hat sich bewusst dazu entschieden, in einer fleissigen und aufwendigen Auseinandersetzung (die vom Gremium sehr geschätzt wurde), gleichzeitig präzise und subtil auf die Gegebenheiten vor Ort einzugehen und sich an den Volumen aus dem Gestaltungsplan zu reiben.

Das führte zu einem deutlichen (und insofern mutigen) Abweichen der maximal möglichen Volumen. Die plastische Ausformulierung der zwei Gebäude, kombiniert mit einem hohen Wiedererkennungswert der mineralisch wirkenden Fassaden, erzeugt einen selbstbewussten eigenständigen Charakter. Durch die Gliederung gelingt auf beiden Längsseiten eine Verjüngung der langgestreckten Volumen. Der städtische Habitus und Bezug der Nutzungen zum Boulevard wird durch lebendige, stark profilierte Fassaden und französische Fenster unterstützt.

Gut gelungen ist der architektonische Dialog, welcher die beiden Häuser miteinander eingehen; wie Geschwister sind sie sich zugehörig und haben trotzdem einen eigenen Ausdruck, ein individuelles Auftreten und eine eigene Identität.

In sich raffinierte, leicht versetzt zueinander positionierte Vertikalerschliessungskerne im Gebäude von M2I, gliedern zumindest die beiden Kopsituationen auf vernünftige Weise. Der dazu nötige verbindende Gang wirkt dann aber etwas gar monoton und erinnert an eine Hotelsituation. Das gleiche Themenfeld im Pallas-Teil wirkt weniger gelungen, erzeugt es doch seltsame Engstellen, Zwänge und Layoutprobleme.

Die gewählte städtebauliche Strategie bezahlt leider auf der anderen Seite einen Preis, der sich insbesondere in der teilweise mangelhaften Qualität der Grundrisse, des Flächenmanagements und auch der Effizienz zeigt. In der Summe funktioniert am Ende die Idee auch immobilienökonomisch nicht.

Freiraum

Die freiräumlichen Interventionen nehmen Bezug auf das Freiraumkonzept RKP und legen einen Schwerpunkt auf die fussläufige Verknüpfung zum Aareufer. Eine direkte unterirdische Anbindung vom Perron zum Aareufer wertet die Beziehung zu diesem zentralen Erholungsraum wesentlich auf, ist aber gemäss SBB unrealistisch.

Auf pragmatische Weise wird der Raumbezug zwischen Bahnhof und dem Bahnhofareal Nord hergestellt und auch aufgezeigt. Ein durchgehender Asphaltbelag markiert in zwei Farben Fläche und Wegführung. Eingestreute Baumgruppen und Sitzmöglichkeiten zeichnen die Platzbereiche an den Stirnseiten der Baufelder 1 und 2 aus. Die Peripherie zum Gleisfeld begleitet als blumenreiche Prärie den Boulevard. Die Adressierung und Organisation der Erdgeschosse lassen eine gute Belebung des Boulevards erwarten.

Interessant ist die Zurücksetzung des Gebäudes von Baufeld 1 an der Gösgerstrasse. Der Strassenraum und die Zugangsqualität zum Gebäude werden damit aufgewertet. Das Anlieferungskonzept ist mit der Freiraumgestaltung kompatibel. Die Dachlandschaften mit integriertem Badepool auf dem Baufeld 1 sind räumlich und funktional gut gestaltet und aufgrund der versetzten Grundrissfigur von lebendiger Anmut.

Insgesamt handelt es sich städtebaulich um wertvolle Lösungsansätze hinsichtlich Erschliessung, fussläufiger Verknüpfung und Gestalt. In der Durcharbeitung erscheint der Vorschlag noch etwas blutleer.

Verkehr

Die Erschliessung der Parkfelder der Betriebszentrale ist nicht durchgängig umgesetzt. Die Sicherstellung erfordert zusätzliche Verkehrsfläche im Aussenbereich, im EG Baufeld 1 sowie im 1. UG. Die geforderten Anzahl Parkfelder wird um 12 Parkfelder unterschritten (158 von 170 Parkfeldern). Die Fahrgasse ist teilweise zu schmal für die projektierten Parkfeldbreiten. Die Anlieferung und Entsorgung kann ohne Behinderung des Arealanschlusses erfolgen. Die Anlieferung mit Lastwagen ist möglich. Die Anzahl der geplanten Veloabstellplätze sowie deren Erschliessung kann aufgrund fehlender Angaben im Plan nicht beurteilt werden.

Nutz- und Gebrauchswert

Der Hauptplatz der beiden Baufelder liegt für Retailnutzer weniger ideal strassenseitig der Liegenschaft. So fehlt die Anbindung vom Retail an den Bahnhof. Eine gute Gestaltung vom Grundriss ist möglich, jedoch für Retailer etwas verwinkelt. Hoher Wettbewerb der beiden Baufelder untereinander. Die Retail-Anlieferung ist nicht erkennbar.

Grundrissqualität Wohnen

- + häufig kompakte und vollständige Grundrisse
- + teils originelle Grundrisstypologien
- teils nicht plausible Proportionen (z.B. 1.5-Zi.-Whg.: Entrée vs. Wohnbereich)
- teils eingeschränkte Möblierbarkeit
- teils Fehlen eines Haupt-Schlafzimmers
- teils knappe Raumtiefen
- Segmentierung in Pendler- und Komfortgrundrisse findet kaum statt

Wirtschaftlichkeit

Werkpreis M2I: ++

Mieterträge M2I: --

Flächeneffizienz Pallas/M2I: -/+

Fazit

Zugutehalten muss man dieser Idee eine sehr engagierte Auseinandersetzung mit den (engen) Spielräumen des Gestaltungsplans. Der mutige und vielversprechende städtebauliche Ansatz bezahlte dann aber in der Folge einen zu heftigen Preis, nicht nur in pekuniärer Hinsicht. Besonders beeindruckend fielen die verführerischen Visualisierungen aus.

11.5 Team SPPA Architekten AG, Vetschpartner Landschaftsarchitekten AG, Dr. Lüchinger+Meyer Bauingenieure AG, Enastras AG, Amstein + Walthert AG, BAKUS Bauphysik & Akustik GmbH, HKG Engineering AG



Situationsplan



Visualisierung

Städtebau/Architektur

Das Verfassersteam interpretiert und liest den Ort als sehr isoliert. Daraus heraus entsteht die Forderung und Prämisse, für die zukünftigen Benutzerinnen des Ortes eine besondere und eigene Identität schaffen zu müssen. Diese Herleitung ist überzeugend geführt und dargestellt worden.

Eine sorgfältige und vielschichtige Analyse des Kontextes und der Aufgabenstellung führt die Verfasser zur Erkenntnis, die aus dem Gestaltungsplan vorgegebenen Setzungen und Volumetrien grundsätzlich einzuhalten und die Spielräume auf der Eben der architektonischen Mittel zu suchen. Dies führt zur These des „Hauses als Dorf“, was eindrücklich durchdekliniert wird.

Feine und präzise gemachte Eingriffe an den Baukörpern verbessern die Gliederung und Verankerung im Kontext. Kreative Ideen, Stichwort „Zwischengeschoss“, „Pool“ (im Haus anstatt auf dem Dach), „Passarelle“ etc. zeigen die intensive Auseinandersetzung.

Eigenwillige aber geschickte formulierte Vertikalerschliessungskerne im M2I-Teil organisieren das Haus, wobei die Adressierung der Wohnungen und Büroflächen an die Strasse Richtung Westen Fragen aufwirft. Auf den Wohngeschossen führt das zu einer räumlichen Struktur, die doch sehr an Hotelsituationen erinnert. Die Idee, im Pallas-Teil einen Kern an die Fassade zu den Geleisen hin zu platzieren, wird nicht verstanden und erzeugt seltsame Situationen in der Raumabfolge und –organisation.

Die ebenfalls tiefe und intensive Auseinandersetzung mit der Erscheinung der Häuser, auf den Ebenen der Tektonik, der Konstruktion, dem Material, der Haptik oder der Anmutung offerieren viele schöne Ideen und beeindrucken.

Freiraum

Der Gestaltungsvorschlag orientiert sich einerseits am Freiraumkonzept RKP und erweitert andererseits in städtebaulicher Hinsicht die Lektüre für den Freiraum der Baufelder 1 und 2 zum Vorgelände des Bahnhofplatzes. Übergreifend erfolgt gestalterisch eine räumliche Verbindung vom Bahnhofplatz zum Boulevard Bahnhofareal Nord. Gestärkt wird diese Absicht über eine an der Geleiseperipherie geführte Begrenzungsmauer und eine durchgängige Baumreihe. Die zum Gebäude des Baufeld 1 ansteigende Mauer soll im Bereich des Baukörpers eine Lärmschutzfunktion übernehmen, Sitzmöglichkeiten anbieten und zum Geleisefeld hin einen räumlichen Abschluss für den Boulevard bilden. Sichtöffnungen bieten den Durchblick zum Geleisefeld. Diese grundsätzlich interessante Intervention ist gemäss SBB nicht möglich.

Ortbeton bestimmt den Bahnhofplatz, modifizierter Asphalt ist für den Boulevardbereich vorgesehen, der von Baumgruppen in kieselartigen Umfassungen begleitet ist. Die Adressierung und Organisation der Erdgeschosse lassen für beide Gebäude eine gute Belebung des Boulevards erwarten. Die geleiseseitige Anlieferung beim Baufeld 2 ist nicht möglich, ansonsten ist das Anlieferungskonzept mit der Freiraumgestaltung kompatibel.

Die Gestaltung der Dachlandschaften ist mit grossflächig begehbaren Belägen und mannigfaltigen Nutzungsmöglichkeiten angedacht. Der Bezug zum Aareufer wird explizit gesucht. Eine mögliche Passerelle über die Gösgerstrasse mit Anschluss an das Aareufer wird angeboten. Diverse bauliche Massnahmen im Böschungsbereich im Zusammenhang mit der fussläufigen Erschliessung und Aufenthaltsqualität werden aufgezeigt. Eine partielle Auslichtung der Ufervegetation wird vorgeschlagen.

Insgesamt zeigt der Entwurf etwas gar viele mögliche Gestaltungsinterventionen, die teilweise auch ausserhalb des Kernperimeters liegen. Die Idee der übergeordneten Verbindung zum Bahnhofplatz ist grundsätzlich begrüssenswert. Die murale Skulptur wird in ihrer Ausformung hinterfragt und ist hinsichtlich der Interessenslinie SBB kaum realisierbar. Die Auflösung des Ufersaums an der Aare führt zu einer Verunklärung der Situation.

Verkehr

Die Erschliessung der Parkfelder der Betriebszentrale ist nicht durchgängig umgesetzt. Die Sicherstellung erfordert zusätzliche Verkehrsfläche im Aussenbereich, im EG Baufeld 1 sowie im 1. UG. Die geforderten Anzahl Parkfelder wird um 5 Parkfelder unterschritten (165 von 170 Parkfeldern). Die Fahrgasse ist teilweise zu schmal für die projektierten Parkfeldbreiten. Während der Anlieferung und Entsorgung mit Lastwagen am Baufeld 1 wird der Arealanschluss teilweise blockiert. Die Anlieferung am Baufeld 2 ist im Osten geplant nur mit Lieferwagen möglich. Die Anzahl der geplanten Veloabstellplätze entspricht der vorgegeben Grössenordnung. Die Veloabstellplätze im UG werden über eine eigene Rampe und einen separaten Lift ausserhalb der Baufelder erschlossen.

Nutz- und Gebrauchswert

Die Durchmischung von Gewerbe- und Wohnungsmietern über diverse Eingänge lässt an der ökonomischen Nutzung der wichtigsten Gewerbefläche zweifeln. Die Hauptnutzfläche wird voraussichtlich stark eingeschränkt. Die Anlieferung per LKW ist nicht möglich. Die Visibilität vom Bahnhof und den Geleisen ist für die EG-Nutzung einschränkt.

Grundrissqualität Wohnen

- + Gut dimensionierte und vollständige Kleinwohnungen (1.5 und 2.5-ZiWhg.)
- + Kompakte Flächen; die Flächenvorgaben sind weitgehend eingehalten
- WZ bei 2.5 etwas knappe Raumtiefen, was die Möblierbarkeit erschwert
- 3.5 und 4.5 Zi.-Whg.: zu viele interne Verkehrsflächen
- WG: Schlafzimmer teils zu klein
- 4.5 Komfort: verbesserungswürdige räumliche Qualität des Wohn-/Essbereichs

Wirtschaftlichkeit

Werkpreis M2I: --

Mieterträge M2I: -

Flächeneffizienz Pallas/M2I: --/+

Fazit

Eine ansteckend gut gelaunte sowie quirlige Denk- und Arbeitsweise führten zu einer ganzen Palette von guten vitalen Ideen. Am Schluss wirkte das Fuder überladen; vielleicht wäre weniger mehr gewesen?

11.6 Team Theo Hotz Partner AG, Planetage Landschaftsarchitekten GmbH



Situationsplan



Visualisierung

Städtebau/Architektur

Das städtebauliche Konzept orientiert sich streng an den Vorgaben aus dem Gestaltungsplan. Dabei wird, durch eine gemeinsame Identität der beiden Gebäude, die Idee des Ensembles als Eingangstor zum neuen Quartier gesucht.

Auch physiognomisch wird eine architektonische Einheit gesucht, zum Beispiel durch zeitlose, moderne und vertikal gegliederte Fassaden. Leicht vorstehende Lisenen und horizontal zurückspringende Bänderungen machen einen geschickten Hinweis auf die unterschiedlichen Nutzungen und gliedern die grossen Volumen adäquat. Farblich fein nuancierte Formstücke aus Glasfaserbeton und weitere Massnahmen erhöhen die Raffinesse und Subtilität des Beitrages auf angenehme, zurückhaltende und schöne Weise.

Zwei quasi identische und zueinander gespiegelte Vertikalerschliessungskerne im Haus von M2I organisieren das Gebäude auf unspektakuläre Weise. Der Entscheid, die beiden Kerne nicht miteinander zu verbinden ist interessant und führt zu Vor- und Nachteilen. Gut vorstellbar sind einzelne Wohnprodukte mit einem Durchwohnen, seltsamer präsentieren sich die Grosswohnungen mit 5 Zimmern, deren Organisation sehr linear ausfiel. Im Gebäude von Pallas ein sehr kompakter, in zwei Teile gegliederter Kern vorgeschlagen. In den unteren Geschossen generiert dies Engnisse und Zwänge, ab dem 5. Obergeschoss stellt es eine mögliche Lösung dar.

Freiraum

Die Idee der Verfasser für die Freiraumstruktur entspringt dem vorgefundenen Gelände mit seinen morphologischen Verwerfungen. Zwischen dem tieferliegendem Aareraum und der ansteigenden Hügelflanke im Osten spannt sich das Geleisefeld auf. In der Erweiterung dieses Raumes, der verbindenden Boulevardfigur zwischen Bahnhof und dem nördlichen Entwicklungsgebiet, lösen sich gedanklich Schotterbänke aus der Geleiseebene und ordnen sich in den öffentlichen Freiraum des Boulevards ein. Die linsenartigen Gebilde formen sich unter dem geologischen Druck zu fließenden, längsgerichteten Körpern, deren Volumen und Erscheinung unterschiedlich interpretiert werden. Es handelt sich um eine Signatur des Freiraums. Findlingsstrukturen wechseln sich mit Grasfeldern ab, baumbestandene, begrünte Inseln fügen sich in

den Raum, begleiten und strukturieren ihn, Veloabstellplätze werden integriert. Gleichzeitig dienen diese Inseln der Aufenthaltsqualität. Beleuchtungskandelaber und Überspannungen mit Pendelleuchten erzeugen differenzierte Lichtführungen.

Als Zwischennutzung wird der Bereich des vorläufig noch als Parkplatz genutzten SBB-Geländes in den Entwurf miteinbezogen. Der engere Bereich des Boulevards selbst ist uniform in Hartbelag vorgesehen. Die Adressierung und Organisation der Erdgeschosses lassen für beide Gebäude eine gute Belebung des Boulevards erwarten. Das Anlieferungskonzept ist mit der Freiraumgestaltung grundsätzlich kompatibel. Die Dachlandschaften beider Bauten sind sorgfältig gestaltet. Die Integration des Badepools auf dem Baufeld 1 ist interessant gelöst, die Einbindung der Nutzflächen in eine umlaufende Dachbegrünung ist gut gelöst.

Der Gestaltungsvorschlag zeigt grundsätzlich einen Ansatz, der zu einer tragfähigen Lösung des Gesamtraumes führen könnte. Die zwischenzeitliche Ausweitung auf das Gelände der SBB ist folgerichtig. Sehr fraglich bleibt die Wirkung der dannzumal übriggebliebenen, gestalterischen Massnahmen, wenn diese Freiraumfläche entfällt.

Verkehr

Die Erschliessung der Parkfelder der Betriebszentrale ist nicht durchgängig umgesetzt. Die Sicherstellung erfordert zusätzliche Verkehrsfläche im Aussenbereich, im EG Baufeld 1 sowie im 1. UG. Die geforderten Anzahl Parkfelder wird mit dem Einsatz von Doppelparkierungen erreicht. Nicht geprüft ist, ob das Stützraster für die notwendige technische Ausrüstung ausreicht (hydraulische Hebebühnen). Die Fahrgasse ist teilweise zu schmal für die projektierten Parkfeldbreiten.

Die Anlieferung und Entsorgung kann ohne Behinderung des Arealanschlusses erfolgen. Die Anlieferung mit Lastwagen ist möglich. Die Anzahl der geplanten Veloabstellplätze entspricht der vorgegeben Grössenordnung. Die Veloabstellplätze sind mehrheitlich ausserhalb der Baufelder geplant. Die wenigen, dispers verteilten Veloabstellplätze im UG sind entweder über die MIV-Rampe oder direkt über den Gebäudelift erschlossen. Die MIV-Rampe ist für den Veloverkehr aufgrund des Gefälles unattraktiv.

Nutz- und Gebrauchswert

Die Anbindung vom Bahnhofplatz und die Einsicht in die Retailflächen sind gut angedacht. Die Anlieferung mit einem Sattelschlepper mit Anhänger ist noch nicht restlos gelöst und erfolgt über eine nicht überdachte Rampe. Die EG Fläche ist zweigeteilt, die nördliche Fläche ist an einer für Retailer ungünstigen Lage (Visibilität) vorgesehen. Grosse Erschliessungsflächen trüben die Qualität. Die Hauptfläche ist verwinkelt, jedoch in einer gut nachgefragten Grösse.

Grundrissqualität Wohnen

- + originelle und vielfältige Grundrisskonfigurationen
- + gelungene WG-Grundrisskonfiguration, welche für eine Erwachsenen-WG sehr gut tauglich ist
- häufig zu viele interne Verkehrsflächen
- häufig zu grosse Wohnungsflächen
- häufig eher klein dimensioniert Wohnzimmer
- 3.5 Pendler-Whg.: nur eine Nasszelle mit etwas umständlicher räumlicher Abfolge
- keine Segmentierung in Komfort- und Pendlerwohnungen feststellbar

Wirtschaftlichkeit

Werkpreis M2I: ++

Mieterträge M2I: +

Flächeneffizienz Pallas/M2I: +/++

Fazit

Ein Beitrag der eigentlich (beinahe) nichts „falsch“ macht. Die grosse Routine und Sattelfestigkeit der Verfasser beeindruckte, was z.B. einen schönen Ausdruck fand in der atmosphärisch sehr gelungenen Visualisierung auf dem Plakat 4. Am Ende waren es die Summe der kleinen Mängel, die ein besseres Abschneiden verunmöglichten.

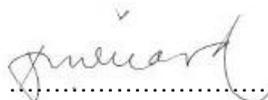
12 Genehmigung

Der vorliegende Bericht des Beurteilungsgremiums wurde am 29.3.2019 genehmigt.

Olten, den 29. März 2019

Das Beurteilungsgremium

Dani Ménard
mépp ag



Georgos Pallas
Pallas Kliniken AG



Gabriela Devigus Minder
H. Limacher Partner AG



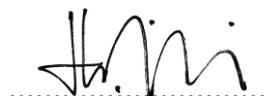
Beat Nipkow
Landschaftsarchitekt BSLA/SIA



Lorenz Schmid
Stadt Olten



Philipp Husistein
Husistein & Partner AG



Peter Mettler
Mettler2Invest AG, CEO



Tino Margadant
Mettler2Invest AG, Partner & Immobilienentwickler



Negussu Mengstu
Mettler2Invest AG, Immobilienentwickler

