

HO C 6 / 1 6 6 6



NEUNUTZUNG
VIADUKTBÖGEN SBB
ZÜRICH-INDUSTRIEQUARTIER

Studienauftrag
im selektiven Verfahren
Bericht des Preisgerichts

Juni 2004



Stadt Zürich

 SBB CFF FFS

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	3
2	Aufgabe	4
3	Programm	5
4	Teilnehmende	7
5	Beurteilungsgremium	7
6	Vorprüfung	8
7	Beurteilung	9
8	Würdigung	9
9	Erkenntnisse	10
10	Weiterbearbeitung.....	13
11	Genehmigung	14
	Projekte 1-10	15

Impressum

Herausgeberin:

Hochbaudepartement der
Stadt Zürich
Amt für Städtebau
SBB Immobilien

Inhalt (Redaktion):

Amt für Städtebau
Sandra Nigsch (Projektleiterin)
Zach + Zünd Architekten
Gundula Zach
Daniel Schweizer

Modellfotografie:

Mike Frei

Gestaltung / Druck:

Zach + Zünd Architekten
blink design
GeoZ Geomatik + Vermessung

Bezugsquelle:

Hochbaudepartement der
Stadt Zürich
Amt für Städtebau
Lindenhofstrasse 19
Postfach
8021 Zürich
Telefon: 01 216 29 31
afs@hbd.stzh.ch

1 Einleitung

Letten- und Wipkingerviadukt liegen nahe dem Stadtzentrum von Zürich und teilen den Stadtkreis 5. Die Bogenbrücken bilden die Grenze zwischen traditionellem Blockrandquartier und dem ehemaligen Industriegebiet. Mit der Umwandlung von Zürich West in ein Wohn- und Arbeitsquartier liegt der Viadukt neu mitten in einem gemischt genutzten Quartier und erhält eine wichtige Scharnierfunktion.

Die SBB Immobilien veranstalteten gemeinsam mit der Stadt Zürich einen Studienauftrag im selektiven Verfahren, um Vorschläge für eine Neunutzung der Viaduktbögen zwischen Limmatstrasse und Gleisfeld zu erhalten. Das Projekt „Neunutzung Viaduktbögen“ hat zum Ziel die Bögen neu auszubauen, die Vorzonen aufzuwerten und das ehemalige Bahntrasse des Lettenviaduktes in einen Aufenthalts- und Verbindungsweg umzugestalten. Im kommunalen Richtplan ist die zukünftige Verlängerung des Fuss- und Radweges über das Gleisfeld in den Kreis 4 vorgesehen. Bei der Gestaltung des bereits ausgeführten „Lettenviaduktweges“ wurde berücksichtigt, dass der Lettenviadukt ein wichtiger ökologischer Vernetzungskorridor (grossräumige Achse Käferberg-HB Areal-Uetliberg) ist.

Ausgelöst wurde der Projektstart dadurch, dass in den Jahren 2003-2006 der Bereich Infrastruktur, Projekt Management der SBB den Wipkingerviadukt saniert. Für die Sanierung müssen die Bögen vollumfänglich zugänglich sein und die bestehenden Einbauten entfernt werden.

Die Rollen im Projekt sind folgendermassen aufgeteilt:

- die SBB als Grundeigentümerin saniert den Wipkingerviadukt und projektiert den Ausbau der Bögen
- das Tiefbauamt der Stadt Zürich erstellt den Weg auf dem stillgelegten Lettenviadukt, den „Lettenviaduktweg“
- das Amt für Städtebau der Stadt Zürich koordiniert das Gesamtkonzept und führt den Studienauftrag durch.

Um das Projekt optimal in die Quartierstruktur einzubinden, fanden vor Beginn der Studie Workshops mit der Bevölkerung statt. Die dort erarbeiteten Ergebnisse sind ins das Programm eingeflossen.

2 Aufgabe

Der Bahnviadukt prägt als städtebaulich imposantes Bauwerk das Quartier.

Ziel des Projektes ist es, mit der Neunutzung des Wipkinger- und Lettenviaduktes ein verbindendes Element zu schaffen, welches die Identitäten der beiden unterschiedlichen Quartierteile stützt. Der Viadukt soll künftig weniger als Grenze wahrgenommen werden, sondern viel mehr als Nahtstelle, die die beiden unterschiedlichen Stadtteile miteinander verwebt und belebt. Das übergeordnete Gesamtkonzept für Einbauten inklusive Vorzonen, Weg mit Erholungsfunktion und Abgängen hat sich in die stadträumlich unterschiedlichen Nachbarschaften einzubetten. Einbauten und Vorzonen müssen etappierbar sein. Anzubieten ist ein System mit verschiedenen Einbautypen im Rohbau 2 mit einer konsequenten Gestaltung über die gesamte Länge des Bauwerkes. Es ist zu berücksichtigen, dass das Objekt im Inventar der schützenswerten Bauten aufgeführt ist. Die Einbauten sollen nicht, wie bisher, mehrheitlich als Lager genutzt werden, sondern verschiedene gemischte Nutzungen beherbergen.

Eine angemessene Rendite ist Voraussetzung für die Projektrealisation. Um dies zu gewährleisten sind kostengünstige Einbausysteme erforderlich, welche neben kommerziellen auch kulturelle und öffentliche Nutzungen erlauben.

Das ehemalige Eisenbahntrasse des Lettenviaduktes wird neu zu einem Langsamverkehrsweg und Erholungsraum mit ökologischer Vernetzungsfunktion umgestaltet, der Bezug auf die Einbauten nimmt. Der Weg wird den Lettenraum mit der Josefwiese verbinden. Später soll er über das Gleisfeld in den Kreis 4 weitergeführt werden.

Gesucht werden Vorschläge die innerhalb einer städtebaulichen Strategie die Viadukte in ihrer Gesamtheit und imponierenden Länge betonen. Der Strategie soll ein prinzipieller Konzeptgedanke zu Grunde liegen, der flexibel auf die unterschiedlichen Anforderungen (Höhe, Lage, Nachbarschaft, Nutzungen) reagiert. Erwartet werden quartierverträgliche Lösungen, welche auf das abschnittsbezogene Umfeld bzw. die unterschiedlichen Nachbarschaften Bezug nehmen. In exemplarischen Bögen sollen die systematischen Prinzipien für den Gesamtausbau konkret nachgewiesen werden.

Um die angrenzenden Quartierteile optimal zu verbinden und angemessene Zuschnitte der Mietflächen zu gewährleisten ist pro Bogen des Letten- und Wipkingerviaduktes eine durchgehende Nutzung von einer Seite des Quartiers auf die andere Voraussetzung.

Dabei sind je nach Standort unterschiedliche Nutzungen beispielhaft zu ermöglichen:

- beheizt, mit Medien vollständig erschlossen, z.B. Garderoben / WC (niedrige Anforderungen), Büro, Ladeneinbauten und Restaurant (hohe Anforderungen)
- unbeheizt, mit Medien nur teilweise erschlossen, z.B. Lagernutzung / mögliche erste Ausbaustufe

Aufzuzeigen sind:

- konstruktive Systeme (Rohbau 2, d.h. ohne Mieterausbau) erschlossen mit Haustechnik, die nur den minimalen Ausbaustandard bereitstellen. Der Innenausbau erfolgt durch die Nutzer / Mieter, ist dadurch flexibel und ermöglicht unterschiedliche Standards.

- Materialisierung in Abstimmung mit dem historischen Viadukt
- Einbaukonzeptionen, die kostengünstig umzusetzen sind und so im Kontext der unterschiedlichen Standortqualitäten eine angemessene Wirtschaftlichkeit ermöglichen
- Freiraumkonzepte für den Weg auf dem Lettenviadukt unter Berücksichtigung der ökologischen Anliegen und die Vorbereiche auf Erdgeschossniveau. Für die Vorbereiche gilt es im städtebaulichen Kontext den Umfang der Eingriffe auszuloten.
- behinderten- und velogerechte Auf- und Abgänge vom Lettenviadukt ins Quartier

3 Raumprogramm

Nutzungen und ihre Standorte

Die Standortqualitäten unterscheiden sich innerhalb der einzelnen Streckenabschnitte entsprechend der Lage stark voneinander. Es sollte eine abschnittsweise unterschiedliche Nutzung angestrebt werden. Offene Bögen sind in den Abschnitten 1, 3 und 5 denkbar, müssen jedoch in Abstimmung auf die Umgebungsqualitäten und übergeordnete Verbindungen platziert werden. Aufgrund der erarbeiteten Grundlagen stellen sich die einzelnen Abschnitte wie folgt dar:

Abschnitt 1 (Limmatstrasse – Heinrichstrasse):

Die Nähe zu Kulturinstituten, eine gute Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln und der grosszügige Aussenraum zwischen den beiden Viadukten zeichnen u.a. diesen Abschnitt aus.

Vorstellbar sind kommerzielle und kulturelle Nutzungen von gesamtstädtischer Attraktivität mit hoher Wertschöpfung wie z.B. Galerien, Restaurants und Läden.

Abschnitt 2 (Heinrichstrasse – Josefstrasse):

Auf der stadteinwärts gelegenen Seite befinden sich Wohnnutzungen. Auf der stadtauswärts gelegenen Seite auf dem ehemaligen Müller-Martini Areal sind Büros, Wohnungen und zu einen kleinen Teil öffentliche Nutzungen geplant.

Vorstellbar in diesem Bereich sind aus Rücksichtnahme auf die Wohnnutzungen v.a. Tagesnutzungen wie z.B. Kleingewerbe, Ateliers, Büros und Läden.

Abschnitt 3 (Josefstrasse – Neue Hard):

Stadteinwärts befindet sich die für das Quartier bedeutende Josefswiese. Stadtauswärts liegt die Kehrichtverbrennungsanlage der Stadt Zürich, (Schliessung wird diskutiert, Zeithorizont 10 Jahre).

In diesem Abschnitt denkbar sind öffentliche Nutzungen für alle Quartierbewohnerinnen und Quartierbewohner, insbesondere Kinder und Seniorinnen und Senioren, sowie preisgünstige Verkaufs- und Gewerbeflächen. Die für das Quartier wichtige Josefswiese darf jedoch durch die Nutzungen nicht zusätzlich belastet werden.

Abschnitt 4/ 5 (Neue Hard – Gleisfeld):

Auf der stadteinwärts gelegenen Seite befinden sich Wohnnutzungen. Entlang dem Abschnitt 4 verläuft stadtauswärts eine stark frequentierte

Hauptverkehrsstrasse. Der Abschnitt 5 grenzt stadtauswärts an das Geroldareal, das heute von Zwischennutzungen geprägt ist. Die künftige Nutzung des Areales ist noch offen.

Vorstellbar in diesem Bereich sind aus Rücksichtnahme auf die Wohnnutzungen v.a. Tagesnutzungen wie z.B. Kleingewerbe, Ateliers, Büros und Lager. Im Abschnitt 4 sind die Einbauten soweit möglich als Lärmschutz gegen die Wohnnutzung auszubilden.

Bei den folgenden typischen Bögen sollen die entsprechenden Nutzungen aufgezeigt werden:

Abschnitt 1: Bogen Nr. 50/41	Verkauf, sowie Grundriss- und Gesamtkonzept (für Abschnitt 1) des zwischen die Bögen aufgespannten Raumes
Abschnitt 2: Bogen Nr. 27	Atelier, Büro
Abschnitt 3: Bogen Nr. 13	Cafeteria, Restaurant
Abschnitt 4: Bogen Nr. 04	Lager

Einbauten

Um angemessene Zuschnitte der Mietflächen zu gewährleisten ist mit Ausnahme des Abschnitts 1 eine durchgehende Nutzung pro Bogen des Letten- und Wipkingerviaduktes Voraussetzung. Aus wirtschaftlichen Gründen sind mehr als dreigeschossige Einbauten kritisch.

Der Hauptzugang und die Anlieferung erfolgt ausser im Abschnitt 1 über das Erdgeschoss auf der stadtauswärtigen Seite. Im Abschnitt 3 sind je nach Nutzung Zugänge von der Josefswiese her denkbar. In sämtlichen Abschnitten sind je nach Nutzung auch Nebenzugänge jeweils von der anderen Seite her möglich.

Eine zusätzliche Erschliessung ist auch über den „Lettenviaduktweg“ vorstellbar.

Aussenanlagen

Vorbereiche

Die Gestaltung der Vorbereiche ist auf den Langsamverkehr auszurichten. Es gilt den Umfang der Eingriffe innerhalb des städtebaulichen Kontextes auszuloten. Sicherlich müssen wegen den für die Bogeneinbauten notwendigen Erschliessungsarbeiten die Oberflächen im Strassenbereich erneuert werden.

Lettenviaduktweg

Der Lettenviaduktweg soll hohe Aufenthaltsqualitäten aufweisen und zur attraktiven Quartierverbindung werden. Die Abgänge ins Quartier und die Verbindungen zu den Nutzungen in den Bögen sind dabei von besonderer Wichtigkeit. (siehe unter Anweisungen für Projektierung)

4 Teilnehmende

Aufgrund einer Präselektion nach Eignung (SIA 142, Art. 7.2) wurden die folgenden Teams eingeladen:

- smarch Mathys & Stücheli Architekten, Bern
scapes Tino Buchs Landschaftsarchitekt, Bern
- Penzel Schneider Architekten, Zürich
Parish Landschaftsarchitektin, Zürich
- Andreas Fuhrmann / Gabrielle Hächler Architekten, Zürich
Radek Koblasa Landschaftsarchitekt, Zürich
- Holzer Kobler und Freimüller Architekten, Zürich-Wien
Büro Kiefer Landschaftsarchitektur, Berlin
- EM2N Architekten, Zürich
Zulauf Seippel Schweingruber Landschaftsarchitekten, Baden
- egli rohr partner ag, Baden / Architekturbüro Stefan Zwicky, Zürich
Weiersmüller, Bosshard, Grüniger WBG AG, Zürich
Andreas Tremp Landschaftsarchitekt, Zürich
- Bosshard Vaquer & Kreisler Architekten
inkl. Landschaftsarchitektur, Zürich
- Stump & Schibli Architekten, Basel
Fahrni und Breitenfeld Landschaftsarchitekten, Basel
- huggen_berger GmbH, Architekten, Zürich
Hager Landschaftsarchitektur AG, Zürich
- Dürig AG, Architekten, Zürich
Kuhn Truninger Landschaftsarchitekten, Zürich

5 Beurteilungsgremium

SachpreisrichterInnen:

- Stadträtin Kathrin Martelli, Vorsteherin Hochbaudepartement
- Laurent Staffelbach, Leiter Portfoliomanagement, SBB Immobilien
- Stadtrat Martin Waser, Vorsteher Tiefbau- und Entsorgungsdepartement
- Susanne Spreiter, Quartiervertreterin
- Robert Wettstein, Quartiervertreter
- Alfred Kornfehl, Leiter Geschäftsbereich Planung und Recht, Tiefbauamt der Stadt Zürich, Ersatz Stadt
- Urs Schlegel, Leiter SBB Immobilien , Ersatz SBB

FachpreisrichterInnen:

- Joachim Kleiner, Landschaftsarchitekt, Uerikon
- Regula Lüscher Gmür, Architektin, Stv. Direktorin Amt für Städtebau, Vorsitz
- Franz Romero, Architekt, Zürich

- Andreas Steiger, Architekt, Leiter Development Zürich, SBB Immobil.
- Silja Tillner, Architektin, Wien
- Isa Stürm, Architektin, Zürich
- Andreas Sonderegger, Architekt, Zürich, Ersatz

ExpertInnen:

- Jan Capol, Bereichsleiter Denkmalpflege und Archäologie, Amt für Städtebau
- Hansruedi Christen, Projektleiter Tiefbauamt Stadt Zürich
- Barbara Emmenegger, Projektleiterin Fachstelle für Stadtentwicklung
- Sven Flütsch, Projektleiter Instandsetzung Wipkingerviadukt, SBB Infrastruktur
- Hans-Peter Hartmann, Stv. Leiter Bewirtschaftung Region Ost, SBB Immobilien
- Hermann Stricker, GMS Partner AG
- Thomas Walthert, Projektleiter Development Zürich, SBB Immobilien
- Cordula Weber, Leiterin Fachbereich Freiraumplanung, Grün Stadt Zürich
- Hansruedi Hug, UGZ Umwelt- und Gesundheitsschutz Zürich

Projektleitung:

- Sandra Nigsch, Projektleiterin Amt für Städtebau

Organisation:

- Gundula Zach, Zach + Zünd Architekten
- Daniel Schweizer, Zach + Zünd Architekten

6 Vorprüfung

Die Projekte wurden nach den Grundsätzen der sia-Ordnung 142 bezüglich der Einhaltung des Programms, der Fragenbeantwortung, der allgemeinen Hinweise im Protokoll der Zwischenbesprechung geprüft:

- Termingerechtigkeit und Vollständigkeit
- Programmanforderungen
- Baurechtliche Vorgaben
- Feuerpolizeiliche Anforderungen
- Bauhygienische Vorschriften
- Schallschutz
- Wärmetechnische Vorschriften
- Rahmenbedingungen SBB
- Denkmalpflege
- Gartendenkmalpflege
- Ökologische Vernetzung
- Verkehrskonzept
- Behindertengerechtigkeit

Bei allen Projekte wurden Nutzflächen-, Kosten- und Wirtschaftlichkeitsberechnungen durchgeführt.

Alle zehn Teams reichten ihre Pläne und Modelle fristgerecht ein.

Die Vorprüfung beantragte, trotz kleinerer Mängel und Verstösse alle Projekte zur Beurteilung zuzulassen.

7 Beurteilung

Das Beurteilungsgremium tagte am 13. und 14. Mai 2004. Die Beurteilung der Projekte war öffentlich zugänglich. Nach einer ersten freien Besichtigung der Projekte nahm das Beurteilungsgremium vom Ergebnis der Vorprüfung Kenntnis und prüfte die festgestellten Verstösse. Es beschloss, dem Antrag der Vorprüfung zu folgen und alle Projekte zur Beurteilung zuzulassen.

Vor dem allgemeinen Einlesen und Zuteilung der Projekte an jeweils eine Fachpreisrichterin bzw. Fachpreisrichter für den Vorstellungsrundgang legte das Beurteilungsgremium die Kriterien gemäss Programm fest:

- Gesamtkonzept in Bezug auf städtebauliche, landschaftsarchitektonische, architektonische, gestalterische, wirtschaftliche und quartierverträgliche Konsequenz
- Qualität der gestalterischen und konstruktiven Umsetzung sowie Nutzbarkeit und Funktionalität
- Soziale und ökologische Nachhaltigkeit, Etappierbarkeit

Vor den Wertungsrundgängen besichtigte das Beurteilungsgremium das Areal.

In einem 1. Wertungsrundgang wurden die Projekte 1, 3, 6, 7 und 10 ausgeschieden. Die verbliebenen Projekte 2, 4, 5, 8 und 9 wurden den Fachpreisrichterinnen und Fachpreisrichtern zur Verfassung der schriftlichen Projektbeurteilungen zugeteilt.

Zu Beginn des 2. Jurytages wurden die Projektbeurteilungen vor den einzelnen Projekten beraten. Nach intensiver Diskussion der fünf Projekte der engeren Wahl und Bestätigung der ausgeschiedenen Projekte wurden im 2. Wertungsrundgang die Projekte 2 und 4 ausgeschieden. Die Projekte 5, 8 und 9 verblieben in der Schlusswahl. Nach intensiver Auseinandersetzung mit den drei Projekten und dem Potential der unterschiedlichen Ansätze wurde Projekt Nr. 5 der 1. Rang mit der Empfehlung zur Weiterbearbeitung zugesprochen.

8 Würdigung

Das Beurteilungsgremium ist beeindruckt und erfreut über das hohe Niveau der eingereichten Arbeiten, die Qualität und die Bearbeitungstiefe der Beiträge.

Die Aufgabe schien durch die Rahmenbedingungen bereits stark determiniert. Die Vielfalt und Unterschiedlichkeit der Lösungsansätze hat jedoch gezeigt, dass innerhalb des vorgesehenen Rahmens sehr viel Spielraum für gegensätzliche Konzepte möglich war. Diese Vielfalt der Lösungen erlaubte es der Jury die komplexe Aufgabenstellung anschaulich und seriös zu diskutieren und den nötigen Lernprozess bis zur Lösungsfindung ernsthaft und fundiert durchzugehen.

9 Erkenntnisse

Lösungsspektrum

Die eingereichten Vorschläge können in folgende Lösungsansätze eingeteilt werden:

- Freilassen der Bögen als Vision mit einer Übergangsnutzung durch Parkplätze.
- Das Nutzen der beiden Viadukte Letten und Wipkinger bis in beide Scheitelpunkte der Bögen.
- Das Nutzen der Bögen bis auf die Höhe des Lettenviaduktes und das Freilassen des oberen Bereiches des Wipkingerviaduktes.
- Konstruktiv wurden sowohl Haus-in-Haus als auch Direkteinbauten vorgeschlagen.

Städtebau

- Die planerisch städtebauliche Strategie, welche dem Verfahren zu Grunde liegt, nämlich nach der Sanierung durch neue Einbauten in die Viaduktbögen den Ort und somit das Quartier aufzuwerten, hat sich als richtig erwiesen. Das Bauwerk kann ein verbindendes Element zwischen dem Wohnquartier Kreis 5 und Zürich-West werden. Die zehn Projektvorschläge haben in unterschiedlicher Weise eine Antwort gegeben in wiefern Nutzungen in den Viaduktbögen Impulsgeber und Katalysator einer heutigen und zukünftige Entwicklung auf beiden Seiten des Viaduktes werden können. Die Unterschiedlichkeit der beiden Quartieridentitäten, des Kreises 5 und Zürich-West können an dieser Stelle ineinander verwoben werden. Zur Zeit sind fast auf jedem Teilabschnitt des Viaduktes die östliche und die westliche Seite noch sehr unterschiedlich.
- Räumliche Transparenz ist richtig. Wogegen physische Durchlässigkeit unter den Viaduktbögen nur bedingt wünschbar ist. Im heutigen Entwicklungsstand der beiden Seiten Kreis 5 und Zürich-West ist die physisch räumliche Trennung geradezu erwünscht. Bei der Genossenschaftssiedlung oder bei der Josefwiese wäre eine räumliche Durchlässigkeit für die Lebens- und Wohnqualität des Kreises 5 abträglich, da weder das Gegenüber der Geroldstrasse noch dasjenige der Kehrrechtverbrennung attraktiv ist.
- Ein Leerstand der Viaduktbögen ist heute nicht anzustreben. Neben der unerwünschten Durchlässigkeit in den oben erwähnten Abschnitten kommt die Jury zum eindeutigen Schluss, dass ein Offenlassen und ein laissez-faire zu einer schnellen Verslumung führen würde (z.B. Abfalldeponie, Einnistung von Randgruppen). Dieser Energie entgegenzuwirken mit Abschränkungen oder Parkplätzen kann weder ein Zwischenzustand noch eine Zukunftsvision sein.
- Ebenso wenig wie das absolute Leerlassen der Viaduktbögen ist die andere Extremposition, nämlich das vollständige Einglasen der Bögen im Sinne eines Konservierens die Antwort auf die gestellte Aufgabe. Der Viadukt soll als Infrastrukturbauwerk und als Industriedenkmal weiterleben und sich in seiner Wirkung in adäquater Sprache ins Quartier einfügen.

Architektur

- Die Einbauten sollen sich dem Weiterbauen und nicht der Strategie des Absetzens verpflichten.
- Die Haus-in-Haus – Lösung erwies sich als nicht zielführende Strategie: Es entstehen dabei Zwischenräume zwischen Bogen und Einbau, welche in keinem Fall befriedigend genutzt werden können. Somit werden die Zwischenräume zu Resträumen degradiert.
Die Haus-in-Haus – Lösung ist konstruktiv aufwändig (Verdoppelung von Wänden und Decken). Die Überbestimmtheit konnte in keinem Vorschlag einen realen oder ideellen Mehrwert generieren. Es entstehen keine besonderen Qualitäten.
Die Innenräume können nicht von der spezifischen Qualität der Viaduktbögen profitieren. Eine direkte gegenseitige Bedingtheit von Bogen und Einbau und sich wechselseitige steigernde Synergien können nicht genutzt werden.
- Ein Totalausbau des Letten- und des Wipkingerviaduktes lässt sich nicht umsetzen solange der Wipkingerviadukt von Zügen befahren wird. Durch die hohe Geschwindigkeit der Züge sind die Erschütterungen und Lärmimmissionen hoch. Die Nutzung bis unter den Scheitel des Wipkingerviaduktes lässt sich daher nicht wirtschaftlich umsetzen. Die Investitionen für den Totalausbau sind zu hoch. Um eine annähernde Rentabilität zu erreichen müssten die Nutzungen zu hochwertig sein. Sie wären weder mit dem in Kauf zu nehmenden Immissionen noch mit dem Quartier vereinbar. Die Jury musste nach intensiver und vertiefter Diskussion und Abwägung die faszinierende und reizvolle Konzeption einer Nutzung der Bögen vom begleitenden Fussweg des Lettenviaduktes her verwerfen, zu Gunsten einer allerdings ebenso faszinierenden und dem Bauwerk adäquaten Transparenz und Offenlegung der Scheitelpunkte der Wipkingerbögen.

Aussenraum und Lettenviaduktverlängerung

Es hat sich gezeigt, dass die Qualität und Attraktivität der Viaduktbo-gennutzung stark von der dazugehörigen Freiraumqualität abhängt. Wo immer möglich sollten entlang des Viaduktes zusätzliche öffentliche Aussenräume geschaffen resp. deren Qualität verbessert werden. Dies bedeutet konkret für die Freiräume entlang dem Viadukt:

- Die Josefswiese muss zu den Viaduktbögen geöffnet werden ohne jedoch zu starke Eingriffe in den nicht geschützten vorderen Bereich des Parkes zu machen. Der dortige Baumbestand soll möglichst erhalten bleiben. Lediglich Ergänzungen mit einer Chausseierung zwischen Bögen und Josefswiese soll eine bessere Anbindung gewährleisten.
- Die städtische Dreiecks-Parzelle beim Müller-Martini Areal soll in einer Phase der heutigen Zwischennutzung als Parkplätze gestalterisch aufgewertet werden und bessere Synergien mit den Einbauten bieten. Für die Zukunft wäre, falls die für die Parzelle vorgesehene Turnhallennutzung nicht käme, eine Nutzung als weiterer Aussenraum sehr wünschenswert.

- Die Josefwiese ist bereits heute sehr stark genutzt. Zusätzliche Freiraumangebote sind im Sinne einer Nutzungsentflechtung daher wünschenswert, wie sie in mehreren Projekten auf der Dreiecksparzelle vorgeschlagen wurden. Insbesondere sind Nutzungen wie ein Hartplatz, für Spiel und Sport für ein eher junges Publikum geeignet.
- Die Durchfahrt auf der Seite des Wipkigerviaduktes zwischen Heinrich- und Josefstrasse ist für den motorisierten Verkehr für den Missbrauch als Schleichweg durch eine geeignete Gestaltung zu verhindern.

Für den Spickel zwischen Letten- und Wipkingerviadukt an der Limmatstrasse:

- Die Jury ist sich einig, dass der Spickel möglichst frei bleiben sollte und ein sehr bewusster und schonungsvoller Umgang mit dem Spickel für die Gesamtqualität äusserst wichtig ist.
- Die Adresse an der Limmatstrasse bildet das Bauwerk selbst in seiner Monumentalität. Diese Wirkung wird durch einen möglichst unbebauten Platz zusätzlich gestärkt. Das Freihalten des Energiepunktes, an dem sich Letten- und Wipkingerviadukt vereinen oder, je nach Blickwinkel teilen, ist von zentraler Bedeutung.
- Der Freiraum wird die angrenzenden Nutzungen in diesem Abschnitt qualitativ sehr aufwerten. Bogennutzung und öffentlicher Freiraum sollen sich an dieser Stelle optimal ergänzen.
- Der Spickel als Freiraum gegen die Limmatstrasse zwischen Escher Wyssplatz und Limmatplatz ist von zentraler Bedeutung.
- Der Spickel ist grundsätzlich nicht geeignet als Ort der vollständigen Kommerzialisierung und zur Querfinanzierung der Bogenausbauten, sondern er soll der Qualitätssteigerung der jeweiligen gewählten Ausbau-Strategie der Bögen dienen.
- Generell manifestiert sich im baulichen Umgang mit dem Spickel eine Haltung gegenüber dem Monument. Lässt man den Platz frei, wird eher ein Rückbau oder die Originalität des eindrücklichen Monumentes signalisiert, jedoch die Nutzung (besonders beim Lettenviadukt an der Heinrichstrasse) stark eingeschränkt. Wird der Spickel überbaut, signalisiert man zur Limmatstrasse hin den Hybrid «genutzte Bahninfrastruktur» respektive den Weiterbau am Monument. Dies verlangt jedoch eine hohe Präzision und Differenziertheit auf der Ebene der architektonischen Form und Umsetzung, damit es nicht in ein plumpes Ausnützungsprojekt kippt.
- Bei der Weiterbearbeitung des zur Ausführung empfohlenen Projektes Nr. 5 muss der Umgang mit dem Spickel unter Berücksichtigung der Erkenntnisse aus der Jury und der Projektkritik vollständig neu überdacht werden. Die von der Jury postulierte Grundhaltung des Freilassens des Spickels muss adäquat im ausgewählten Projekt von EM2N welches eine Strategie des Weiterbauens wählt, umgesetzt werden. Dies könnte zu

Teilausbauten im Spickel führen mit dem Ziel spezifische räumliche Qualitäten zu schaffen.

Abgänge – Aufgänge

- Während der Bearbeitung hat es sich gezeigt, dass die Auf- resp. Abgänge vom Lettenviadukt unbedingt ins Bauwerk integriert werden müssen. Vorgelagerte Rampenbauwerke mindern sowohl die Erscheinung des Viaduktes, und treten in nicht akzeptablen Konflikt mit der Bogen- wie Freiraumnutzung. Die Rollstuhl- und Kinderwagentauglichkeit wird mit Liftten gewährleistet. Fahrräder können über Treppen mit Rampen gestossen werden.
- Die Abgänge sind an den jeweiligen Kreuzungspunkten von Viadukt- und Strassenquerungen anzuordnen.

Integration ins Quartier und Wirtschaftlichkeit

Die Wirtschaftlichkeit und die Integration der Nutzungen ins bestehende und zukünftige Quartier bedingen sich gegenseitig. Dies ist eine weitere Erkenntnis aus dem Prozess. Die in der Vorbereitungsphase des Wettbewerbes mit dem Quartier erarbeiteten Nutzungsvorstellungen und allgemeinen Anliegen sind ins Verfahren und letztlich in den Wettbewerbsentscheid eingeflossen.

Nur quartierverträgliche und dem Quartier angemessene Nutzungen sind auch wirtschaftlich tragbar und in dem durch äussere Einflüsse wie Erschütterung und Lärm belasteten Bauwerk umsetzbar. Es sind dies je nach Abschnitt, Gewerbe, Läden, publikumsbezogene Dienstleistung, Quartiernutzungen, Restaurants, Bars und weniger Büros und hochwertige Dienstleistung, sondern eher Ateliers, und Werkstätten für ruhiges Gewerbe.

10 Weiterbearbeitung

Bei der Weiterbearbeitung sind neben den allgemeinen Erkenntnissen zusätzlich folgende Kritikpunkte zu berücksichtigen:

- Optimierung Konstruktion bezüglich Wärmeschutz
- Belichtung Obergeschoss
- Optimierung interner Treppen bezüglich feuerpolizeilichen Vorschriften
- Liftanschluss Josefwiese
- Überarbeitung Spickel

11 Genehmigung

Zürich den 14. Mai 2004, das Beurteilungsgremium:

Kathrin Martelli

K. Martelli

Laurent Staffelbach

L. Staffelbach

Martin Waser

M. Waser

Susanne Spreiter

S. Spreiter

Robert Wettstein

R. Wettstein

Alfred Kornfehl, Ersatz

A. Kornfehl

Urs Schlegel, Ersatz

Joachim Kleiner

J. Kleiner

Regula Lüscher Gmür

R. Lüscher Gmür

Franz Romero

F. Romero

Andreas Steiger

A. Steiger

Silja Tillner

S. Tillner

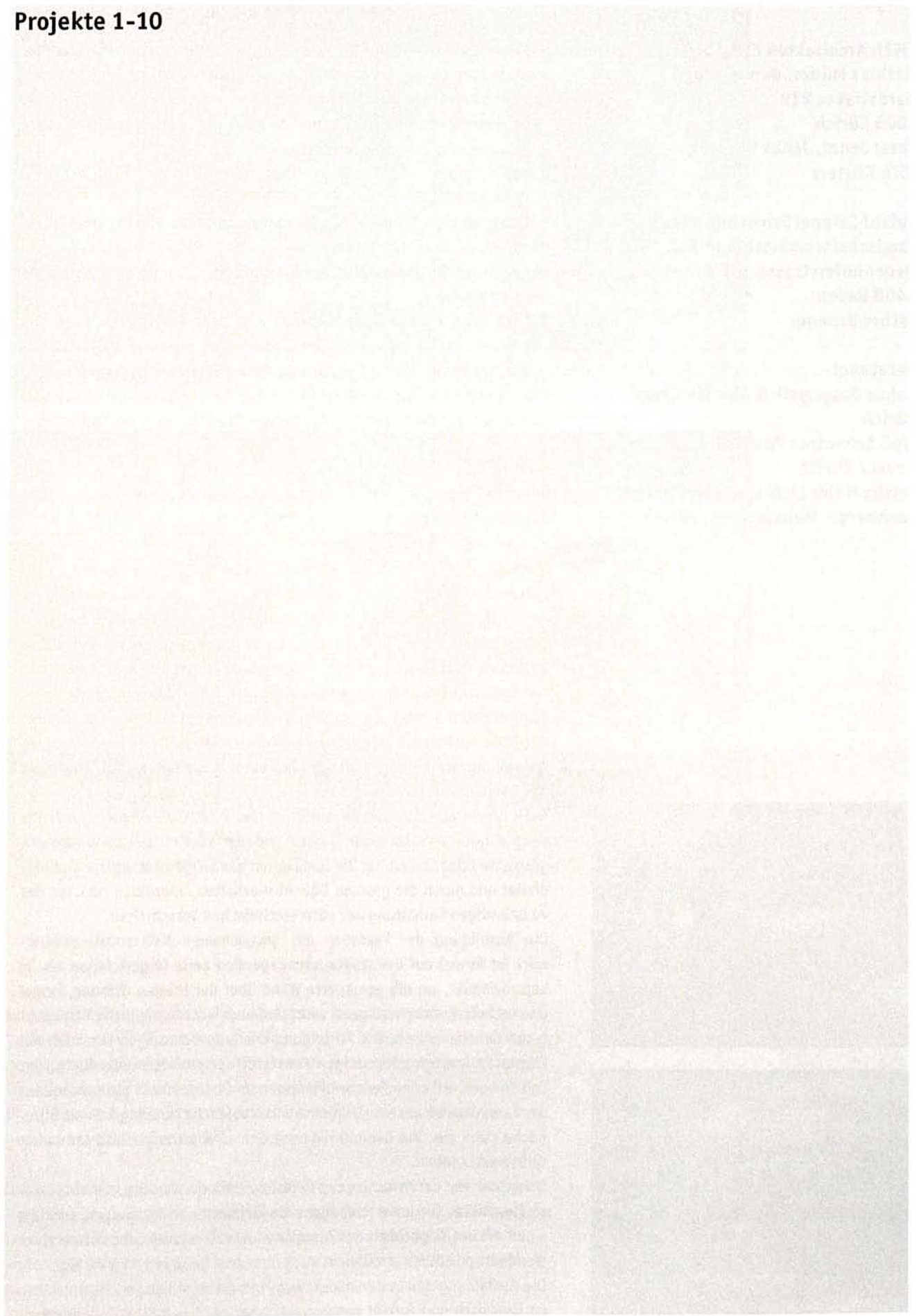
Isa Stürm

I. Stürm

Andreas Sonderegger, Ersatz

A. Sonderegger

Projekte 1-10



Projekt Nr. 5 - Antrag zur Weiterbearbeitung

EM2N Architekten ETH / SIA
Mathias Müller, Daniel Niggli
Hardstrasse 219
8005 Zürich
Peter Jenni, Jonas Fritschi,
Jörn Küsters

Zulauf Seippel Schweingruber
Landschaftsarchitekten BSLA / SIA
Neuenhoferstrasse 101
5400 Baden
Esther Brunner

Beratung:
Bakus Bauphysik & Akustik GmbH,
Zürich
WGG Schnetzer Puskas Ingenieure AG,
Basel / Zürich
Priska Meier Lichtkonzepte, Zürich
Rechberger Huustechnik, Zürich

Die VerfasserInnen setzen sich zum Ziel, den Viadukt zu einem Quartierzentrum zu entwickeln. Dazu schlagen sie einen neuen Typ von Einbauten vor, der sich in den Dimensionen und der Geometrie an den bisherigen Lagerbauten orientiert und der je nach Abschnitt unterschiedliche, quartierbezogene Nutzungen aufnehmen kann.

Folgerichtig nutzen die VerfasserInnen das Viadukt zur Freiraumvernetzung im Quartier.

Richtig erscheint die Forderung, die Parzelle zwischen Viadukt und Müller-Martini-Areal dauerhaft als Freiraum zu sichern. Dieser Freiraum sollte allerdings robuster ausgestaltet werden und als Ergänzung zur Josefwiese gesehen werden.

Auf den längs angrenzenden Vorzonen postuliert das Projekt konsequent und richtigerweise die Öffnung der Viaduktbögen zur Josefwiese hin. Die starke Möblierung und Umgestaltung dieses Bereiches ist jedoch falsch. Hier wünscht man sich eine Reduktion auf das Entfernen der Hecke und gegebenenfalls die Anpassung der Beläge. Die Ergänzung der Pappelreihe stärkt die gestalterische Bereinigung dieses Parks. In Bezug auf die Nutzungsanpassungen sollten die Forderungen des Quartiers stärker aufgenommen werden. Zu den weiteren Langsamverkehrszonen werden keine Aussagen konkretisiert.

Städtebaulich gelingt in den Abschnitten zwei bis fünf die Neuinterpretation der bisherigen Struktur. Die vorhandenen stadträumlichen Qualitäten finden ihre Weiterführung im differenzierten Zusammenspiel zwischen Infrastrukturbauwerk und Einbaute. Im Abschnitt eins gehen die städtebaulichen Qualitäten durch das vollständige Füllen des Raums zwischen den beiden auseinander laufenden Viadukten mit einer zweigeschossigen, kommerziell nur bedingt nutzbaren Baute allerdings verloren. Die potentielle Raumqualität auf Erdgeschossniveau wird verspielt und kann durch die Aufweitung des Lettenviaduktwegs zu einer begehbaren Dachlandschaft nicht kompensiert werden.

Auch innenräumlich erscheinen hier die Viadukte lediglich noch als zeichenhafte Versatzstücke. In den anderen Abschnitten bleibt die angestrebte Erlebbarkeit des Viadukts durch das Sichtbarlassen der Viadukt Pfeiler und durch die grossen Oblichter erhalten, allerdings zulasten der vollständigen Einhaltung der wärmetechnischen Vorschriften.

Die Ausbildung der Fassaden mit gestrichenem Kalksandsteinmauerwerk ist formal auf der stadtaussenliegenden Seite folgerichtiger als im Lettenviadukt, wo die gemauerte Wand über der breiten Öffnung formal und technisch unbefriedigend wirkt und auch unterschiedliche Fassadentypen denkbar wären. Die Ausbildung der erdgeschossigen Fassaden mit Kipptoren und grossformatigen Fensteröffnungen ist zweckmässig. Das Fehlen von vertikalen Fensteröffnungen im Obergeschoss als Konsequenz des Fassadenaufbaus schränkt eine wirtschaftliche Nutzung z. B. als Bürofläche stark ein. Die Dachschräge mit den zwei grossen Oblichtern wirkt selbstverständlich.

Interessant ist der Vorschlag des Baukastens für den Ausbau, der eine grosse Flexibilität für unterschiedliche Bedürfnisse und Nutzungen aufweist – und mit der Möglichkeit des Zugangs vom Lettenviaduktweg mittels einer Wendeltreppe durch ein Oblicht auch über eine gewissen Witz verfügt.

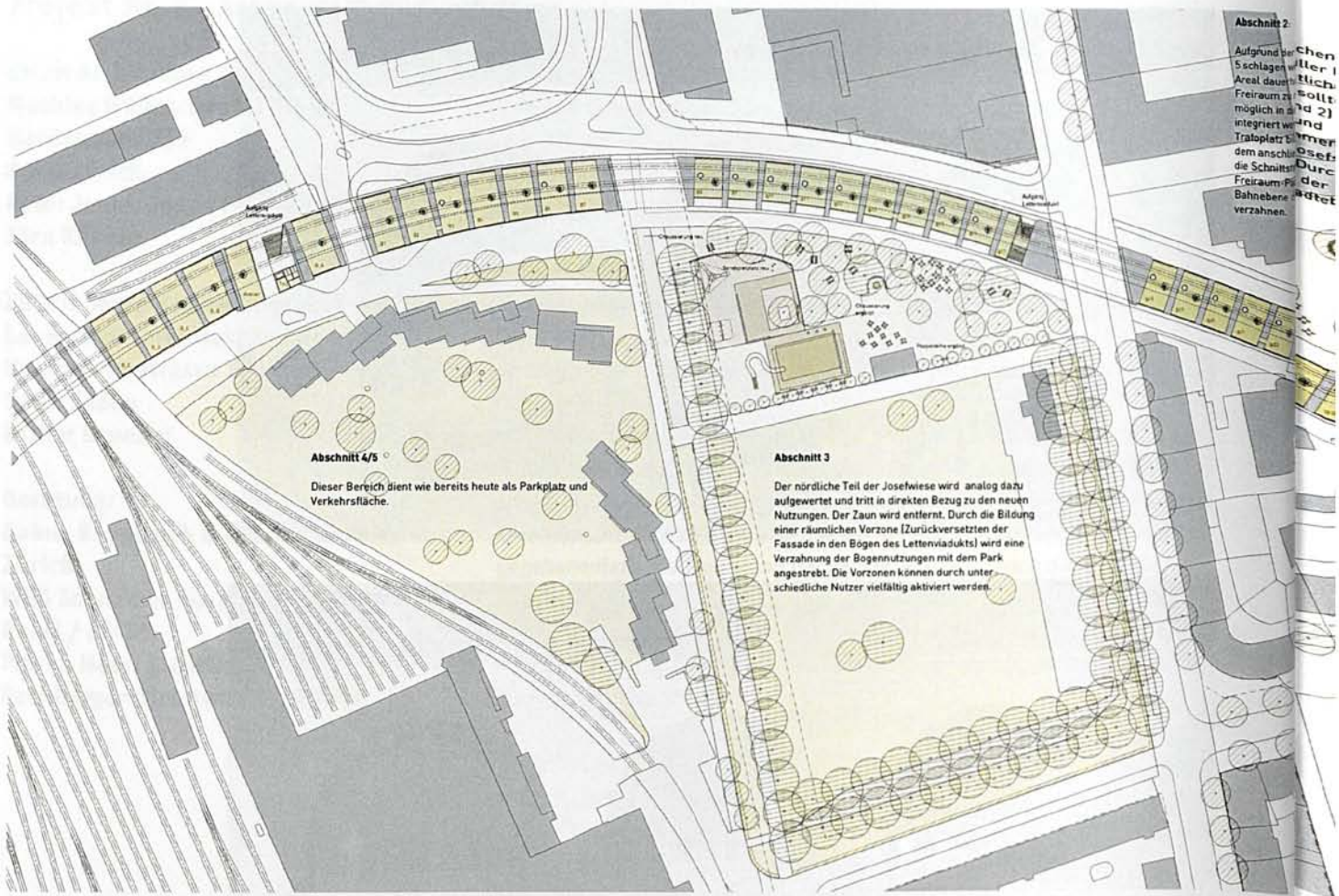
Die Ausbildung des Lettenviaduktwegs mit grossformatigen Betonplatten ist technisch und formal konsequent, aber nur beschränkt behinderten-





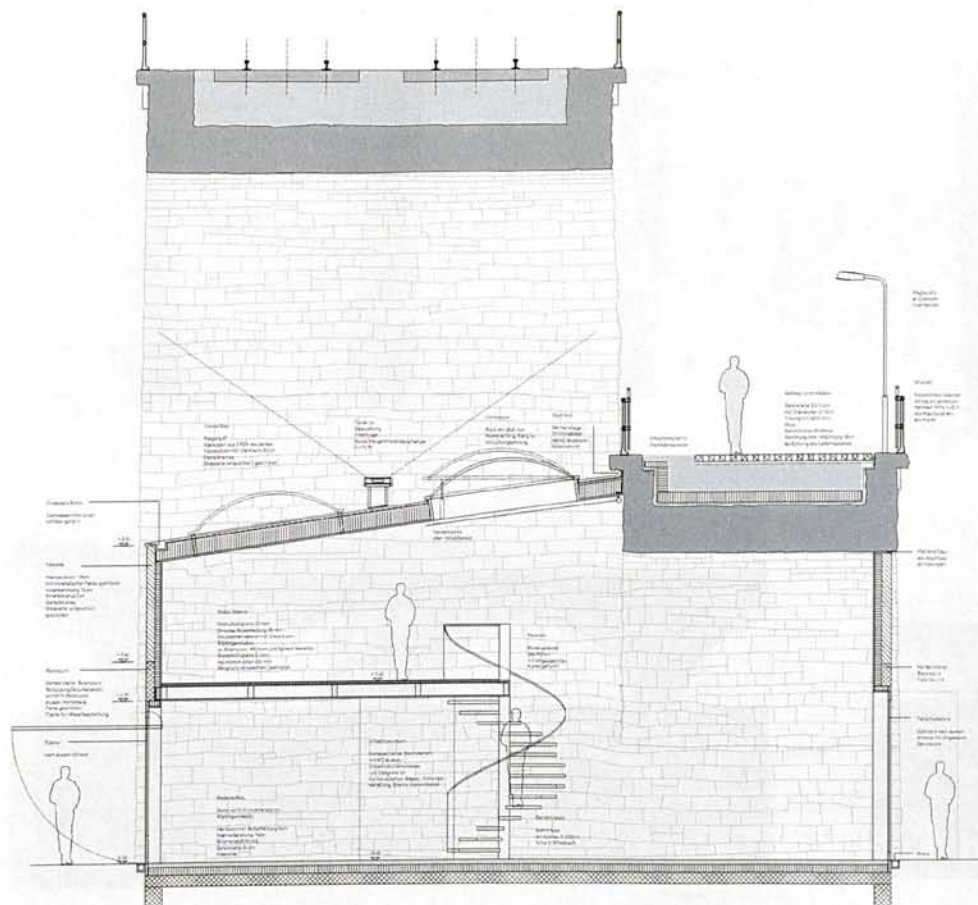
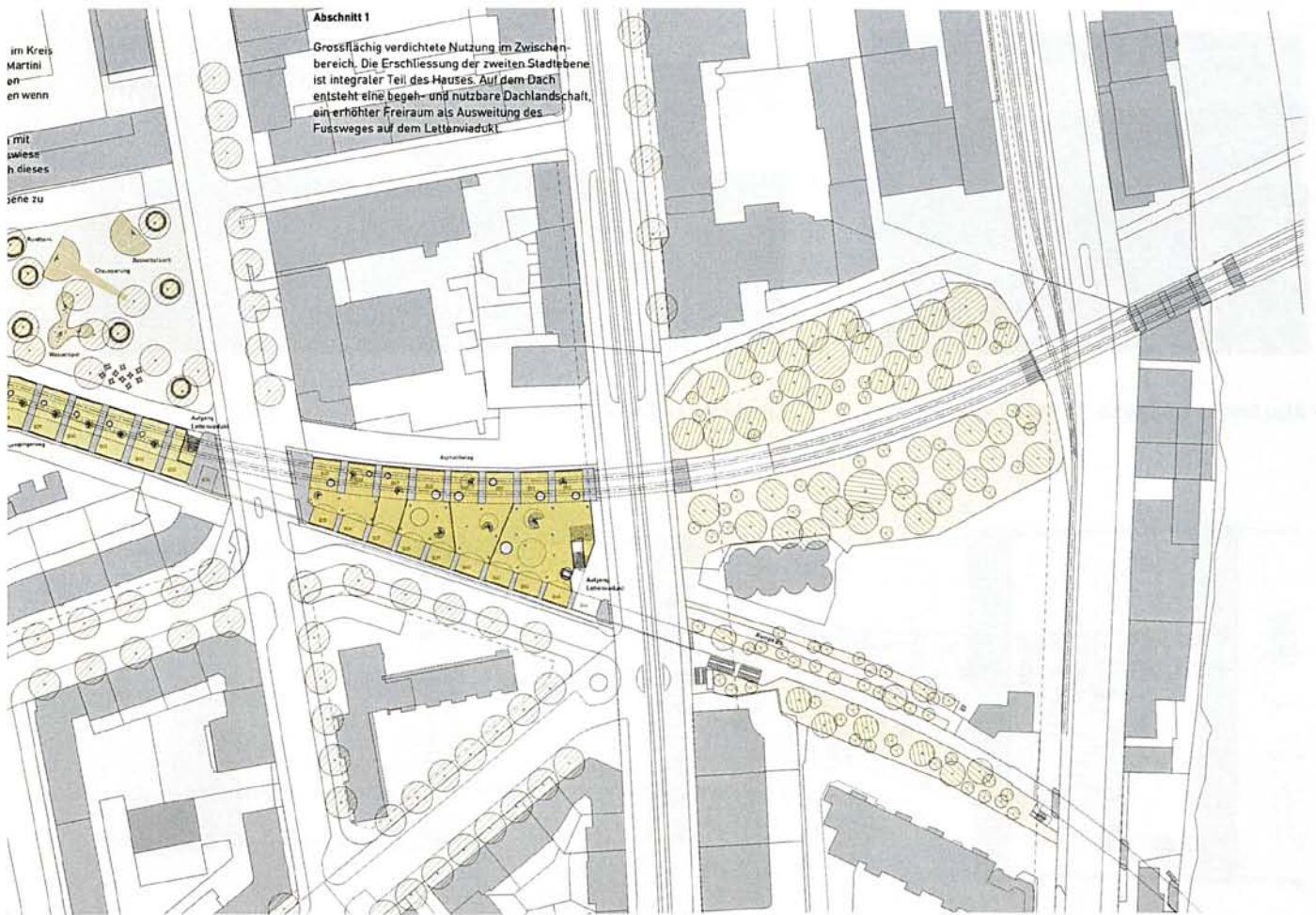
und kinderwagentauglich. Die ökologische Vernetzung wird durch die Lochung in den Betonplatten und einen geschickt dem Wipkingerviadukt zugeordneten (Rückstrahlung) Schotterstreifen recht gut gewährleistet. Die Erlebnisqualität auf diesem Weg profitiert von den Durchblicken über die Einbauten des Wipkingerviaduktes hinweg. Die Auf- und Abgänge sind geschickt in die Gebäudestruktur integriert.

Insgesamt wird der spannende und erfolgversprechende Low-Budget-Ansatz trotz der in den Perspektiven allzu geschliffenen Ausformulierung konsequent durchgehalten. Der gut etappierbare und in der Grundhaltung angemessene Vorschlag strahlt einen charmanten Pragmatismus aus, der für eine erfolgreiche Neuinterpretation eines belebten Viadukts beste Voraussetzungen bietet.



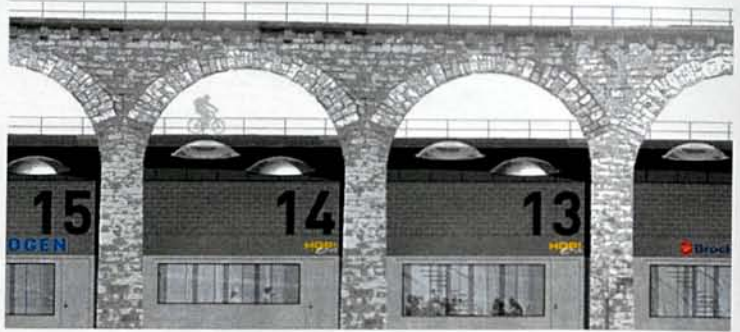
Situation 1:2000







Abschnitt 4 - Bogen 4



Abschnitt 3 - Bogen 13-14

