

Studienauftrag Untere Bahnhofstrasse 1 - 11, Wil

Bericht des Beurteilungsgremiums

St. Gallen, April 2013

Ingress

ERR Raumplaner FSU SIA
Kirchgasse 16
9004 St.Gallen

www.err.ch
st.gallen@err.ch
Telefon +41(0)71 227 62 62
Fax +41(0)71 227 62 63

Inhalt

1	Anlass des Studienauftrages	4
2	Verfahren	4
2.1	Auftraggeberin	4
2.2	Organisation	4
2.3	Ausgewählte Teilnehmer	5
2.4	Beurteilungsgremium	5
3	Aufgabenstellung	6
3.1	Fragenbeantwortung	7
3.2	Erste Zwischenbesprechung	7
3.3	Zweite Zwischenbesprechung	7
4	Vorprüfung	8
4.1	Durchführung der Vorprüfung	8
4.2	Vorgehen	8
4.3	Formelle Vorprüfung	8
4.4	Materielle Vorprüfung	8
4.5	Fazit	8
5	Beurteilung	9
5.1	Beurteilungskriterien	9
5.2	Beurteilung der Projekte	9
5.3	Ergebnis der Beurteilung / Empfehlung an die Auftraggeberin	10
6	Würdigung und Dank	10
7	Genehmigung	11
8	Anhang Projektbeschriebe	11
	Anaïs - Bollhalder Eberle Architekten AG	12
	Arcos - Atelier WW Architekten AG	15
	Colonnaden - Baumschlager Eberle St.Gallen AG	18
	Impetus - Staufer & Hasler Architekten AG	21
	Trilogie - Carlos Martinez Architekten AG	24

1 Anlass des Studienauftrages

Das Areal Untere Bahnhofstrasse 1-11 ist ein wichtiges innerstädtisches Entwicklungsgebiet an zentralster Lage in Wil. Es liegt östlich des Bahnhofs zwischen den Bahnanlagen, der Hubsstrasse und der Unteren Bahnhofstrasse und ist heute stark unternutzt.

Im kommunalen Richtplan ist vorgesehen, in den Arealen um den Bahnhof Raum für den wachsenden Dienstleistungssektor zu schaffen und urbanes Wohnen zu fördern. Die Aufenthaltsqualität und Sicherheit im öffentlichen Raum sollen verbessert und die angrenzenden Quartiere über Fuss- und Radwegverbindungen besser mit dem Bahnhof verbunden werden. Ziel ist es, in diesem zentral gelegenen Gebiet zwischen dem „Ortsbildschutzgebiet Untere Bahnhofstrasse“ und dem Bahnhofplatz das grösstmögliche Nutzungsmass zu ermitteln unter Nachweis der vorzüglichen städtebaulichen Qualität, welche eine höhere Nutzung als die in der Regelbauweise vorgesehenen begründet.

2 Verfahren

2.1 Auftraggeberin

Auftraggeberin ist die Planungsgemeinschaft Untere Bahnhofstrasse 1 - 11, vertreten durch :

Mettler2Invest AG, Stefan Schreiber
Raumwerk AG, Stefano Ciminieri

2.2 Organisation

Die Organisation und Administration des Studienauftrags, die Vorprüfung der eingereichten Projekte sowie die gesamte Begleitung des Studienauftrags liegt bei:

ERR Raumplaner FSU SIA
Kirchgasse 16
9004 St. Gallen
www.err.ch

2.3 Ausgewählte Teilnehmer

Zum Studiauftrag wurden die folgenden Büros eingeladen:

Atelier WW Architekten AG, Zürich
Baumschlager Eberle St.Gallen AG, St.Gallen
Bollhalder Eberle Architekten AG, St.Gallen
Carlos Martinez Architekten AG, Berneck
Staufer & Hasler Architekten AG, Frauenfeld

2.4 Beurteilungsgremium

Mitglieder des Beurteilungsgremiums mit Stimmberechtigung

Stefan Schreiber, Mettler2invest
Stefano Ciminieri, Raumwerk AG
Marcus Zunzer, Architekt SIA, Stadtrat Wil *
Ingrid Burgdorf, Architektin BSA/SIA *
Andreas Hagmann, Architekt BSA/SIA *

Ersatzmitglieder

René Haefeli, Leiter Stadtplanung Wil *
Daniel Rietmann, ERR Raumplaner *
Hansruedi Roth, Vertreter Grundeigentümer

* Fachperson gemäss Art. 10.3 SIA Ordnung 143

Mitglieder des Beurteilungsgremiums mit beratender Stimme

Marcel Frei, Leiter Tiefbauamt Stadt Wil
Moritz Flury, kantonale Denkmalpflege
Thomas Pfluger, SBB

3 Aufgabenstellung

Mit der Durchführung eines Studienauftrages wird die Erlangung von Entwürfen für eine Entwicklung des Areales erwartet. Vorgesehen sind publikumsorientierte Nutzungen (Detailhandel, Dienstleistung, Gastronomie) im Erdgeschoss, Dienstleistung, Büro, Praxen, Schulung, Gastronomie im ersten Obergeschoss sowie Wohnen in den weiteren Obergeschossen. Es soll eine der Lage entsprechende hohe Dichte realisiert werden. Im westlichen Teil des Areals soll als Ersatz für die bestehenden Anlagen eine Veloabstellanlage erstellt und an die bestehende Personenunterführung angebunden werden. Die Aufgabe erstreckt sich somit auch auf die Projektierung eines attraktiven Zugangs zum Bahnhof.

Aufgrund der komplexen Situation mit verschiedenen Rahmenbedingungen wird darauf verzichtet, ein präzises Raumprogramm vorzugeben. Vielmehr ist es Teil der Aufgabe, in einem ersten Schritt die städtebaulichen Möglichkeiten auszuloten und darauf gestützt ein Raumkonzept zu erarbeiten. Der Studienauftrag wird daher mit zwei Zwischenbesprechungen durchgeführt. Bei der ersten Zwischenbesprechung werden Antworten auf die folgenden Fragen erwartet:

- Welche maximalen Bauvolumen können mit einem städtebaulich vorzüglichen Projekt realisiert werden?
- Welches Nutzungs-/Raumkonzept kann aus dem städtebaulichen Entwurf und den Rahmenbedingungen abgeleitet werden?
- Wie sind die Verkehrsbeziehungen auf dem Areal und über das Areal hinaus und insbesondere mit dem Bahnhof zu planen?

Bei der zweiten Zwischenbesprechung werden Antworten auf die folgenden Fragen erwartet:

- Wie kann das Raumkonzept umgesetzt werden, sodass dem zentral gelegenen Gebiet ein repräsentativer Charakter gegeben werden kann und im Kontext der Umgebung eine besonders gute städtebauliche Lösung erzielt wird?
- Wie ist die Veloabstellanlage funktional optimal und möglichst attraktiv mit guter Anbindung an das Verkehrsnetz zu planen?
- Wie ist der Zugang zu Bahnhof und SBB-Unterführung zu organisieren?
- Wie sind die Aussenräume unter Berücksichtigung der städtebaulichen, verkehrlichen, funktionalen und nutzungsspezifischen Ansprüche zu dimensionieren und besonders attraktiv zu gestalten?

3.1 Fragenbeantwortung

Die Gelegenheit, schriftlich Fragen zu stellen, wurde von den teilnehmenden Büros genutzt. Alle Fragen und Antworten wurden jedem Teilnehmer schriftlich zugestellt. Aus der Fragenbeantwortung ergaben sich keine Änderungen der Programmbestimmungen.

3.2 Erste Zwischenbesprechung

Am 15. November 2012 erfolgte die erste Zwischenbesprechung mit den ausgewählten Teilnehmern. Jedes Teilnehmer-Team hatte 20 Minuten zur Verfügung, um ihre Studie vorzustellen. Anschliessend konnten Fragen seitens der Teilnehmer bzw. seitens des Beurteilungsgremiums gestellt werden. Die daraus hervorgegangenen neuen Erkenntnisse wurden allen Teilnehmern mittels Protokoll zugestellt. Daraus ergaben sich folgende allgemeine Erkenntnisse und Empfehlungen:

- Hochhäuser werden nicht mehr grundsätzlich ausgeschlossen, müssen aber städtebaulich sehr gut begründet werden. Gemäss Art.69 BauG muss zudem der Nachweis erbracht werden, dass Nachbarliegenschaften durch Hochhäuser nicht übermässig beschattet werden.
- Die Anordnung der Veloabstellanlage wurde präzisiert. Wesentlich ist eine helle, attraktive und übersichtliche Gestaltung, welche ein subjektives Sicherheitsgefühl in Form einer „sozialen Kontrolle“ ermöglicht.
- Eine geringfügige Überschreitung der Perimeterlinie gegen den Bahnhof auf das Areal der SBB kann aus Sicht der SBB im laufenden Studienauftrag verfolgt werden. Bedingung ist, dass die zusätzlich beanspruchte Fläche auf dem Areal der SBB im Erdgeschoss unter Einbezug eines angemessenen Luftraumes vollumfänglich dem Kundenzugang der SBB zur Verfügung stehen bleibt, sowie dass aus städtebaulicher Sicht eindeutige Vorteile resultieren. Auch darf das nach Entscheid des Studienauftrages mit der Weiterbearbeitung beauftragte Planungsteam nicht automatisch daraus ableiten, dass ein definitiver Anspruch auf eine Umsetzung von Projektteilen auf dem Areal der SBB besteht.

3.3 Zweite Zwischenbesprechung

Am 11. Januar 2013 erfolgte die zweite Zwischenbesprechung mit den ausgewählten Teilnehmern. Es ergaben sich folgende allgemeine Erkenntnisse und Empfehlungen:

- Die Anlieferung muss vollständig innerhalb des Planungsprimeters erfolgen.
- Mofa-Abstellplätze können bei guter Gestaltung unterirdisch angeordnet werden.

4 Vorprüfung

4.1 Durchführung der Vorprüfung

Die Vorprüfung wurde durch das Büro ERR Raumplaner FSU SIA, St. Gallen durchgeführt. Die Flächenangaben und die Wirtschaftlichkeit wurden durch Mettler2Invest geprüft.

4.2 Vorgehen

In der Vorprüfung wurden die eingereichten Studienarbeiten auf die Einhaltung der im Programm enthaltenen Anforderungen überprüft und die Abweichungen festgehalten. Den Mitgliedern des Beurteilungsgremiums wurden die Vorprüfungsergebnisse vorgängig zugestellt.

4.3 Formelle Vorprüfung

Sämtliche Studienarbeiten inkl. Modelle wurden rechtzeitig, vollständig und beurteilbar eingereicht.

4.4 Materielle Vorprüfung

Bei allen Studienarbeiten wurden gewisse Verstösse gegenüber den Randbedingungen festgestellt. Das Beurteilungsgremium kam nach Kenntnisnahme des Vorprüfungsberichtes zum Schluss, dass sich kein Teilnehmer durch einen Verstoß einen Vorteil verschafft hat.

4.5 Fazit

Das Beurteilungsgremium stellt fest, dass aufgrund der formellen und materiellen Prüfung alle Projekte zur Beurteilung zugelassen werden können.

5 Beurteilung

Die Beurteilung erfolgte am 7. März unter Abwesenheit eines Mitgliedes des Beurteilungsgremiums und am 25. April im vollzähligen Beurteilungsgremium im Zeughaus in Wil.

5.1 Beurteilungskriterien

- Ortsbauliche und gestalterische Qualität (Einfügung in die bestehende Baustruktur)
- Architektonische und räumliche Qualität des Auftritts
- Qualität der Verkehrsbeziehungen (LV, ÖV)
- Funktionale Aspekte des Betriebs
- Wirtschaftlichkeit
- Ökologie und Nachhaltigkeit

5.2 Beurteilung der Projekte

Alle Projekte wurden in einer grundsätzlichen Betrachtung eingehend nach den oben genannten Kriterien diskutiert und beurteilt.

Die Projekte „Colonaden“ und „Arcos“ schlagen Hochhäuser vor. Beide Hochhausprojekte können jedoch den nach Art. 69 BauG geforderten Nachweis, wonach Nachbarliegenschaften nicht übermässig beschattet werden dürfen, nicht erbringen und beinhalten damit in der Realisierung hohe baurechtliche Risiken. Zudem können diese Nachteile nicht durch entsprechend grosse städtebauliche Vorteile kompensiert werden. Das Beurteilungsgremium entschied daher, diese beiden Projekte nicht weiter zu verfolgen.“

Nach intensiver Auseinandersetzung mit den drei verbleibenden Vorschlägen kommt das Beurteilungsgremium zur Überzeugung, dass die Arbeit von Staufer & Hasler auf Grund ihrer grossen Qualitäten in allen Bereichen der Beurteilungskriterien und insbesondere aufgrund des überzeugenden städtebaulichen Ansatzes der Auftraggeberin zur Weiterbearbeitung und Realisierung zu empfehlen ist.

5.3 Empfehlung an die Auftraggeberin

Es wurden folgende Empfehlungen für die Weiterbearbeitung des Projektes festgehalten:

- Das Projekt weist sehr wenig unterirdische Geschossflächen auf, ein drittes Untergeschoss würde aufgrund der Nutzerbedürfnisse unumgänglich. Aufgrund der volumetrischen Körnigkeit und des städtebaulichen Ansatzes erachtet das Beurteilungsgremium einen Ersatz des „Steinbocks“ durch einen entsprechenden Neubau als möglich und sinnvoll. Dies erlaubt eine Optimierung der Untergeschosse.
- Die Veloabstellanlage ist bezüglich Übersichtlichkeit und Sicherheit zu optimieren. Ebenfalls ist die Rampenanlage als Bestandteil einer wichtigen innerstädtischen Langsamverkehrsachse und als Erschliessung der Veloabstellanlage zu optimieren.

6 Würdigung und Dank

Das Beurteilungsgremium hält fest, dass die eingereichten Projekte ein sehr hohes Niveau aufweisen und wesentliche Beiträge zur Diskussion der schwierigen Aufgabe geleistet haben. Das Beurteilungsgremium zeigt sich vom gewählten Vorgehen überzeugt, welches zum einen eine fundierte Auseinandersetzung mit der gestellten Aufgabe ermöglichte und zum anderen einen gemeinsamen Meinungsbildungsprozess begünstigte.

Das Beurteilungsgremium bedankt sich bei allen Verfasser Teams für die sehr wertvollen und interessanten Beiträge.

7 Genehmigung

Der vorliegende Bericht wurde am 25. April 2013 einstimmig durch das Beurteilungsgremium genehmigt.

Marcus Zunzer

Stefan Schreiber

Stefano Ciminieri

Ingrid Burgdorf

Andreas Hagmann

René Haefeli

Daniel Rietmann

Hansruedi Roth

Marcel Frei

Moritz Flury

Thomas Pfluger

A column of handwritten signatures in blue ink, corresponding to the names listed on the left. The signatures are written on horizontal lines. From top to bottom, they are: Marcus Zunzer (M. Z.), Stefan Schreiber (S. S.), Stefano Ciminieri (S. C.), Ingrid Burgdorf (I. B.), Andreas Hagmann (A. H.), René Haefeli (R. H.), Daniel Rietmann (D. R.), Hansruedi Roth (H. R.), Marcel Frei (M. F.), Moritz Flury (M. F.), and Thomas Pfluger (T. P.).

8 Anhang Projektbeschriebe

Es folgen die Beschriebe der Wettbewerbsbeiträge durch das Beurteilungsgremium in alphabetischer Reihenfolge nach Projekttitel.

Anaïs - Bollhalder Eberle Architekten AG



Ortsbauliche und gestalterische Qualität

Das Projekt schlägt eine Bebauung mit zwei in sich unabhängigen Gebäuden vor. Im westlichen Bereich gegen den Bahnhofplatz wird der Strassenraum mit einem langen, sechsgeschossigen Baukörper gefasst, der etwas in den Bahnhofplatz vorgeschoben wird. Mit der Gliederung des sechsgeschossigen Volumens in einen viergeschossigen Sockelbau und zwei Attikageschosse kann gegen die Untere Bahnhofstrasse, aber auch gegen das Geleisfeld eine sehr gute städtebauliche Massstäblichkeit erreicht werden. Gleichzeitig wird damit gegen den Bahnhofplatz eine städtebaulich sehr präzise Kopfsituation geschaffen. Mit Arkaden ist der öffentliche Raum beidseitig attraktiv mit dem Gebäude verknüpft.

Auf der östlichen Seite wird mit einem tiefen, in Schnitt und Grundriss aufgefächerten Baukörper, sowohl der Richtungswechsel der Strassenflucht formuliert als auch eine Verbindung zur kleinmassstäblichen Struktur des angrenzenden Quartiers gesucht. Das bestehende Haus „Steinbock“ wird dabei zurückgebaut. Die vorgeschlagenen Volumen brechen jedoch mit Massstab der bestehenden Körnung der Ortsbildschutzzone, was umgekehrt das Thema des Weiterbaus wiederum in Frage stellt. Zwischen den beiden Baukörpern entsteht ein kleiner Platz, der zusammen mit der differenzierten volumetrischen Gliederung und einer räumlich grosszügig vorspringenden Arkade auch Qualitäten zum Aufenthalt aufweist. Allerdings erhält somit der östliche allseitig freigestellte Kopfbau auch den Charakter eines monumentalen öffentlichen Gebäudes, was den vorgesehenen Nutzungsmöglichkeiten nicht entspricht.

Die zukünftig vorgesehene dritte Fahrspur an der unteren Bahnhofstrasse wird der Umgebung der neuen Bebauung zugeschlagen, was aus städtebaulicher Sicht wünschbar wäre, aber nicht realisiert werden kann.

Architektonische und räumliche Qualität

Für die Fassaden des ganzen Ensembles werden vorgehängte Beton- oder Kunststeinelemente vorgeschlagen, was der innerstädtischen Lage entspricht und den Gebäuden einen repräsentativen Charakter verleiht, mit seinen wuchtigen Proportionen jedoch kontrovers diskutiert wurde. Zudem versinnbildlicht die architektonische Sprache der Fassaden eher ein städtisches Verwaltungs- oder Dienstleistungsgebäude, während der Charakter der Wohnungsnutzung weniger zum Ausdruck kommt. Wünschenswert wären in diesem Zusammenhang auch Bezüge zum lokalen Kontext. Von hoher Qualität erscheint die differenzierte Höhengliederung der Baukörper als Ganzes, aber auch die Gliederung in den einzelnen Fassaden, welche mit differenzierten Breiten der Wandfelder, und im Übergang zu den Arkaden der klassischen Teilung von Sockel, „Piano Nobile“, Mittelteil und einer Attika entspricht.

Der längs gerichtete Baukörper erlaubt vielfältige, den jeweiligen Bedürfnissen flexibel anpassbare Nutzungszuordnungen und Einteilungen. Ebenfalls sind die kompakten Wohnungsgrundrisse von einer hohen räumlichen Qualität. Mit dem Rücksprung gegen die Untere Bahnhofstrasse werden einerseits schöne Qualitäten für den Strassenraum erreicht und gleichzeitig der Lärmproblematik konzeptionell elegant begegnet.

Der westliche Baukörper ist auf seiner grossen Tiefe und der Verschränkung der verschiedenen Geometrien in den unteren drei Stockwerken schwieriger zu bespielen. Es entstehen zum Teil sehr tiefe Wohnungsgrundrisse und ein relativ grosser Flächenanteil entzieht sich bei einer knappen natürlichen Belichtung einer intensiven Nutzung.

Organisation und Beziehungen Verkehr

Die Velorampe am Bahnhofplatz wird ca. 100 Meter nach Osten verschoben. Damit soll der Ausgang für die Fussgänger am Bahnhofplatz entlastet werden. Für die Veloverbindung Nord-Süd muss somit ein langer Umweg in Kauf genommen werden. Die Anbindung an die Untere Bahnhofstrasse kann nicht wie vorgeschlagen realisiert werden. Das gleiche gilt auch für die Ost-West Verbindung, welche von Westen her bis in die Mitte des Areals angeboten wird und dann auf der Unteren Bahnhofstrasse verläuft. Die Trennung Perron und Veloverbindung ist konfliktfrei gelöst.

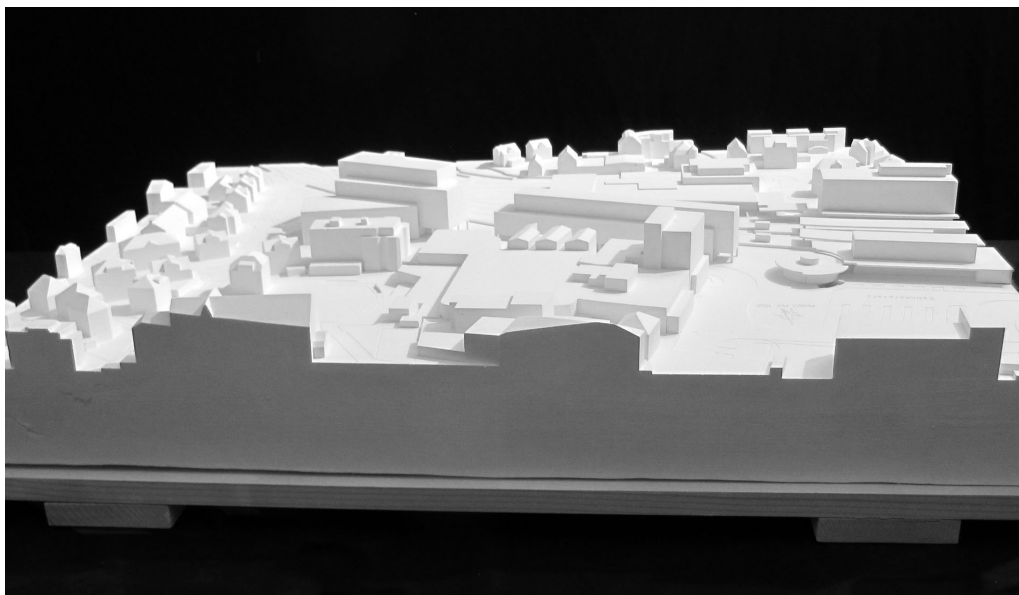
Die Veloabstellanlage ist über eine Rampe von der Arealmitte gut erreichbar, übersichtlich und kann mit Tageslicht belichtet werden. Die Fläche mit 450m² ist eher knapp und würde lediglich eine höhenversetzte Anordnung der Fahrräder ermöglichen. Die Raumhöhe müsste dafür deutlich vergrössert werden. Nicht ersichtlich ist die Anbindung der Abstellanlage an die Personenunterführung. Anscheinend ist diese von der PU her nicht zugänglich. Die Abstellanlage für Mofas und Motorräder ist im Osten des Areals gut angeordnet.

Eine seitliche Anlieferung von der Unteren Bahnhofstrasse ist knapp möglich. Die verlangten Fussgängerverbindungen werden angeboten und sind weitgehend konfliktfrei. Die Anbindung an die Hubstrasse ist gut gelöst, die Längsverbindung entlang der Unteren Bahnhofstrasse aber sehr knapp (Arkaden). Am Abend erfüllt diese Verbindung die Anforderungen an die Sicherheit im öffentlichen Raum nicht.

Die Erschliessung stimmt nicht mit dem Konzept Untere Bahnhofstrasse überein. Die Fussgängerüberquerung ist mittig nicht machbar (Kantonspolizei). In einzelnen Plänen wird die Busspur als grosszügige Fussgängerfläche dargestellt. Die Zufahrt der Einstellhalle ist anzupassen.

Funktionale Aspekte, Betrieb und Wirtschaftlichkeit

Der westlich angeordnete Baukörper weist eine gute Wirtschaftlichkeit mit einer hohen Nutzungsflexibilität und einer guten Flächeneffizienz auf. Der Baukörper ist sowohl als Struktur als auch von der Erschliessung her klar aufgebaut und kann bis in die Untergeschosse weitergezogen werden. Die Klarheit in der Baustruktur wird auch im östlichen Gebäude fortgesetzt, hingegen führt hier die komplexe Grundrissform zu einer aufwändigen Erschliessung, weniger Flexibilität in der Nutzungszuordnung und einer eher geringen Flächeneffizienz, was die Wirtschaftlichkeit trotz konsequenter Baustruktur und einem grossen realisierten Nutzflächenangebot relativiert. Die Untergeschosse sind in Bezug auf die oberirdischen Bauten klar strukturiert. Wie bei anderen Projekten zeigt die Grundrissdisposition, dass zumindest teilweise ein drittes Untergeschoss notwendig werden wird.



Arcos - Atelier WW Architekten AG



Ortsbauliche und gestalterische Qualität

Die Verfasser schlagen entlang der Unteren Bahnhofstrasse ein in der Länge maximiertes, dynamisch geformtes Volumen über fünf Geschosse und einem zusätzlichem Attikageschoss vor, welche zum Bahnhofplatz hin -durch eine Überschreitung des Perimeters- zusätzlich verlängert und bugförmig abgeschlossen wird. Zur Ortsbildschutzzone mit den Gründerzeitbauten reagiert der Entwurf mit einem massvollen Abstand zur Liegenschaft „Steinbock“. Südlich davon, zur Hubstrasse hin, wird das horizontale Volumen mit einem markanten vertikalen Akzent in Form eines Hochhaus abgeschlossen. Mit der vorgeschlagenen Volumendisposition wird eine beeindruckende Ausnutzung erreicht, der jedoch zwei problematische Perimeterüberschreitungen sowie die übermässige Verschattung der Nachbarliegenschaften durch das Hochhaus entgegensteht, obwohl gemäss den Wettbewerbsbedingungen Artikel 69 des kantonalen Baugesetzes verbindlich einzuhalten wäre. Durch die Breite des Hochhauses ist der Dauerschatten als massiv einzustufen, das Einspracherisiko entsprechend hoch und die Genehmigungsfähigkeit kaum gegeben. Auch tritt die Position des Hochhauses, dessen markante Präsenz auf die Wahrnehmung von verschiedenen Standpunkten ausgelegt wurde, in Konflikt mit wesentlichen städtebaulichen Blickachsen.

Architektonische und räumliche Qualität

Die architektonische Ausformulierung ist mit dem im Erläuterungsbericht formulierten Ziel einer „gewissen Beruhigung“ radikal vereinfacht, vermag jedoch mit dem gewählten Ansatz nicht zu überzeugen. Die Zuspitzung der Horizontalität in der Erscheinung zur Bahnhofstrasse mit den über mehr als 130m laufenden Bandfenstern verstärkt noch optisch die grosse Länge des Gebäudes, anstatt diese zu strukturieren. Sie lässt Massstäblichkeit, Rythmisierung und einen Bezug zum Ort vermissen. Desgleichen wird die Fassade zu den Geleisen mit der Kontrastbeziehung von muralen und gläsernen Volumenteilen wie auch die All-Over-Glasfassade des

Wohnhochhauses als schematisch empfunden.

In den ersten beiden Geschossen werden Flächen für Läden und Büros ausgeschieden, welche auf einem flexiblen Stützenraster basieren. Aussagen zu den vertikalen Installationserschliessung der Wohnungen wären hier zu ergänzen. Die natürliche Belichtung der strassenseitigen Räume ist im Obergeschoss durch Formulierung der darüberliegenden, überhängenden Wohngeschosse stark beeinträchtigt.

Um die freie Form des Hochhauses zu organisieren werden offene Grundrisse vorgeschlagen, welche auf dem Prinzip des Ein-Raum-Wohnens basieren und eine Lebensweise ohne Schalltrennung in der Wohnung voraussetzen. Hierdurch, sowie mit dem Wohnungsmix (nur grosse Wohnungen), wird das Zielpublikum für die Wohnungen entsprechend stark eingeschränkt. Die hohe Kompaktheit des Volumens und hohe Gebäudetiefe erscheinen im gezeigten Gebäudeschnitt nachteilig für eine angemessene natürliche Belichtung der Wohnungen.

Der Lärmschutz für die Wohnungen wird als Lösung auf technischer Ebene mittels einer Doppelhaut-Glasfassade vorgesehen. Im Bereich des Hochhauses ist diese als doppelwandige, begehbare Fassadenschicht („Loggien“) konzipiert. Es fehlt jedoch - auch bei den anderen Wohnungstypen - an Tiefe für eine angemessene Möblier- und Nutzbarkeit, um z.B. einen Esstisch zu stellen.

Organisation und Beziehungen Verkehr

Für die Veloverbindung Nord-Süd wird die Rampe unter Benutzung eines Teils des Posttunnels am bestehenden Ort in einem komfortablen Bogen geführt. Die Anbindung an die Untere Bahnhofstrasse ist grosszügig und bis auf das „Strassencafé“ konfliktfrei. Eine Ost-West Verbindung fehlt.

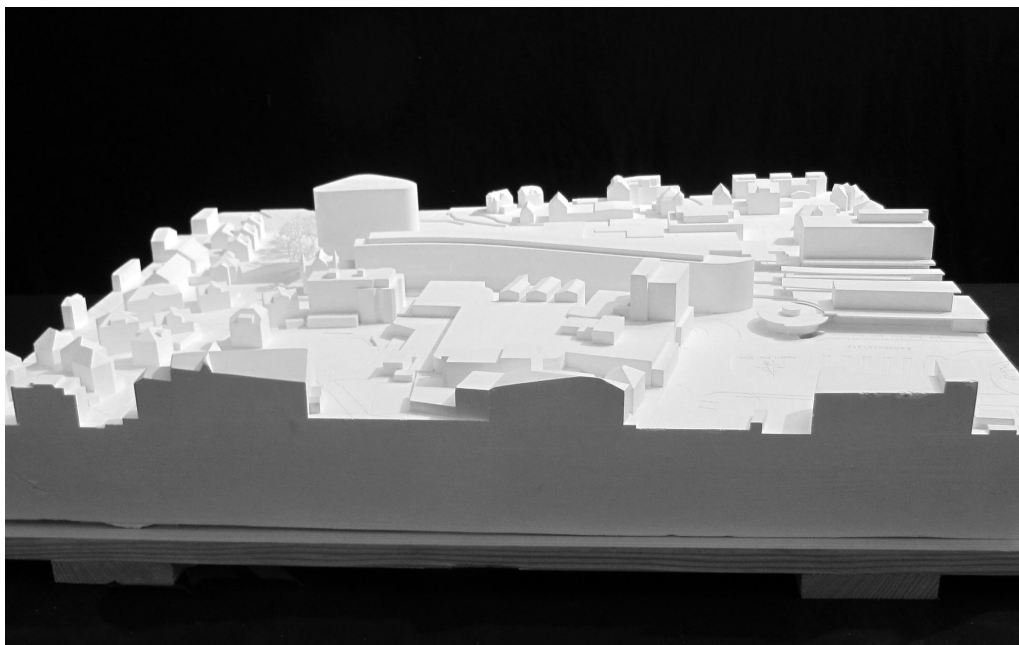
Die Veloabstellanlage sowie die Velostation sind direkt von der Personenunterführung wie auch von Osten über eine grosszügige Rampe von der Glärnischstrasse oder en niveau von der Hubstrasse erreichbar. Die langgestreckte Anlage im 1 UG ist übersichtlich, geräumig und wird von Süden belichtet. Die Aussagen, wie die 505 Velos und 42 Mofas abgestellt werden, sind im Grundriss und im Schnitt nicht kongruent. Mit einer Fläche von 630 m² ist eine doppelstöckige Anlage nötig, aufgrund der beschränkten Raumhöhe aber nicht machbar. Die Veloabstellanlage ist aus Benutzersicht eine gelungene Konzeption.

Die vorgeschlagene Anlieferung ist nur bedingt möglich aber beim Steinbock lösbar. Die verlangten Fussgängerverbindungen sind vorhanden und führen von der Perronanlage zur Unteren Bahnhofstrasse durch den Gebäudekomplex hindurch. Die Trennung Veloverkehr und Perronanlage ist gelöst, da die Ost-West Verbindung nicht vorhanden ist. Die Erschliessung stimmt mit dem Konzept Untere Bahnhofstrasse überein.

Funktionale Aspekte, Betrieb und Wirtschaftlichkeit

Der Entwurfsvorschlag weist eine beeindruckende Ausnutzung auf, welche jedoch wegen rechtlicher Verstösse (Perimeterverletzung gegen den Bahnhofplatz, Perimeterverletzung gegen Süden im Bereich Perronverlängerung; übermässige Verschattung von Nachbarliegenschaften mit Hochhaus) sowie städtebaulicher Probleme (Lage des Hochhauses) stark zu relativieren ist. Die Marktfähigkeit des Projektes ist durch den Wohnungsmix (zu viele grosse Wohnungen) und die Typologie im Hochhaus (keine Schalltrennung innerhalb der Wohnungen) eingeschränkt.

Entlang der unteren Bahnhofstrasse ist die Erschliessung für die Wohnungen ab Erdgeschoss mit den an der Fassade liegenden Treppenhäusern äusserst knapp. Die Kellerabteile/Abstellflächen sind - insbesondere für das Hochhaus- nicht ausreichend. Die Anbindung der Parkplätze in der Tiefgarage an die Wohnungen ist mit dem überlangen Gang unzumutbar. Im Bereich des Hochhauses ist das Prinzip für die Steigschächte nicht ersichtlich, welche zulasten der Tiefgarage gehen wird und einen wesentlichen Teil der Gebäudestruktur darstellt. Das statische System ist nicht durchgängig erkenntlich, da unterschiedliche Aussagen in Grundrissen und Schnitten vorhanden sind. Der Vorschlag einer Kompaktfassade ist in Zusammenhang mit der extremen Zuspitzung des Bugs sowie im Erdgeschoss betreffend der Verletzungsgefahr problematisch.



Colonnaden - Baumschlager Eberle St.Gallen AG



Ortsbauliche und gestalterische Qualität

Das Projekt entwickelt sich zwischen Geleiskörper, Seitenperron und der unteren Bahnhofstrasse als zeilenartige Bebauung mehrerer Baukörper mit unterschiedlichen Höhen. Städtebaulich geschickt wird das Hochhaus nicht als solitärer Baukörper gesehen, sondern als skulpturaler Akzent in die differenzierte Höhenentwicklung der Zeilenbebauung integriert. Ein zweites wesentliches städtebauliches Element besteht in der Verknüpfung der öffentlichen Strassenräume, dem Seitenperron und der neuen Bebauung mit allseitig angeordneten, durchlaufenden Arkaden, welche mit einer städtebaulich grosszügigen Geste ein klares architektonisches Thema setzen. Ein mächtiger Baukörper wird weit in den Bahnhofplatz hineingezogen, bietet aber auf der Ebene des Fussgängers mit einer dreigeschossigen Überhöhung einen Bezug zum quer liegenden Raum der Geleisanlagen. Hier wird aber leider das klassische städtebauliche Thema der „Colonnaden“ zu Gunsten einer zumindest optisch unglaublichen, überdimensionalen Auskragung abgebrochen.

Als städtebauliche Qualität erscheint insbesondere auch die mit der Zeilenbebauung erzeugte Dichte im Grundriss, die einen selbstverständlichen Hintergrund für den belassenen Baukörper des „Steinbocks“ bildet. Hinterfragt werden muss jedoch das Mass der „städtebaulichen Verdichtung“ in der Höhe, welche sich an den baurechtlichen Möglichkeiten und am Mass eines einzelnen turmartigen Gebäudes am Bahnhofplatz orientiert. Bei beidseitiger Realisation der vorgeschlagenen Traufkante entlang der unteren Bahnhofstrasse würde ein städtebaulich eher beengend wirkender öffentlicher Strassenraum generiert, der den Rahmen der bisherigen Entwicklung von Wil sprengt. Die Problematik der Höhenentwicklung zeigt sich auch im Übergang zum bestehenden Volumen des „Steinbocks“ und des östlichen, unter Ortsbildschutz stehen-

den Quartiers. Das in die Bebauung integrierte Hochhaus ist aus städtebaulicher Sicht valabel, hingegen sprengt die daraus resultierende Beschattung der Nachbargrundstücke die baugesetzlichen Rahmenbedingungen: Der baurechtlich geforderte 2 Stundenschatten an einem mittleren Wintertag kann offensichtlich nicht eingehalten werden. Damit werden baugesetzliche Risiken generiert, welches die Bebauung als Ganzes gefährden.

Die vorgeschlagene Reduktion des Hochhauses auf eine baugesetzlich machbare Höhe als Alternative vermag städtebaulich im Ablauf der Volumenentwicklung nicht zu überzeugen: Diese müsste in diesem Falle als Ganzes grundlegend überarbeitet werden.

Architektonische und räumliche Qualität

Im Erdgeschoss werden flexibel einteilbare Dienstleistungs- und Verkaufsflächen mit guter Flächeneffizienz angeboten. Sie sind zudem mit den Arkaden und Passagen attraktiv mit dem öffentlichen Strassenraum und dem Seitenperron verknüpft. In den Obergeschossen entlang der unteren Bahnhofstrasse werden an Laubengängen hauptsächlich Zwei- und Dreizimmerwohnungen mit grosszügigen, loftartigen Raumbezügen angeboten, was in der unmittelbaren Nähe zum Bahnhof sinnvoll erscheint und bezüglich Besonnung und Lärmimmissionen für alle Wohnungen eine optimale Orientierung ermöglicht. Im östlichen Sockelbau wird ein Hotel vorgeschlagen. Die Grundrissstruktur erlaubt aber bei Bedarf auch andere Dienstleistungs- und Büronutzungen. In den Obergeschossen des Hochhauses werden hauptsächlich kompakte Dreizimmerwohnungen vorgeschlagen. In der attraktiven Lage wären auch grosszügigere Wohnungen wünschenswert. Der halbrund geformte Übergang des Gebäudekopfes zum Bahnhofsplatz erscheint unmotiviert. Für die Fassaden wird mit einer schön proportionierten Konstruktion aus Betonelementen eine Verbindung zu einem neuen städtischen Kontext gesucht. Jedoch wurde die Angemessenheit der geschosshohen Öffnungen und das strenge, hermetische Erscheinungsbild für in Bezug auf die Wohnungen kontrovers diskutiert. Obwohl im Thema angelegt, verzichtet die Ausformung der Fassaden auf die klassische horizontale Gliederung beispielsweise mit einer stärkeren plastischen Ausbildung der „Colonnaden“ oder einer Attika und bleibt damit noch schematisch. Es fehlen mögliche Beziehungen im lokalen Kontext.

Organisation und Beziehungen Verkehr

Die bestehende Velorampe wird leicht nach Süden gedrückt, so dass diese die Richtung der Perronanlage aufnimmt. Dadurch bleibt eine direkte Verbindung von Norden nach Süden bestehen. Jedoch ist der Zugangsbereich zwischen Rampe und Gebäude knapp und konfliktgeladen, aber von der Auskragung des westlichen Gebäudekopfs gedeckt. Dieser enthält eine viergeschossige, teilweise mit Tageslicht durchflutete Veloabstellanlage an zentraler Stelle mit einer flächenintensiven internen Rampenanlage (Totalfläche 1100 m²). Rund die Hälfte der Fahrräder sollen dabei aufgehängt werden – ein Teil direkt von der Perronanlage her –, was sehr unkomfortabel für eine öffentliche Anlage ist. Vorgesehen sind separate Zugänge von der Personenunterführung, wie auch von der Unteren Bahnhofstrasse. Für die 448 Velos und 24 Motorräder ist genügend Fläche vorgesehen. Die Übersichtlichkeit auf mehreren Geschossen sowie mit den mittig gelegenen Einbauten (Treppenaus und Velorampe) ist nicht optimal. Die Veloverbindung West-Ost verläuft in den südlichen Arkaden, ist strikte von der Perronanla-

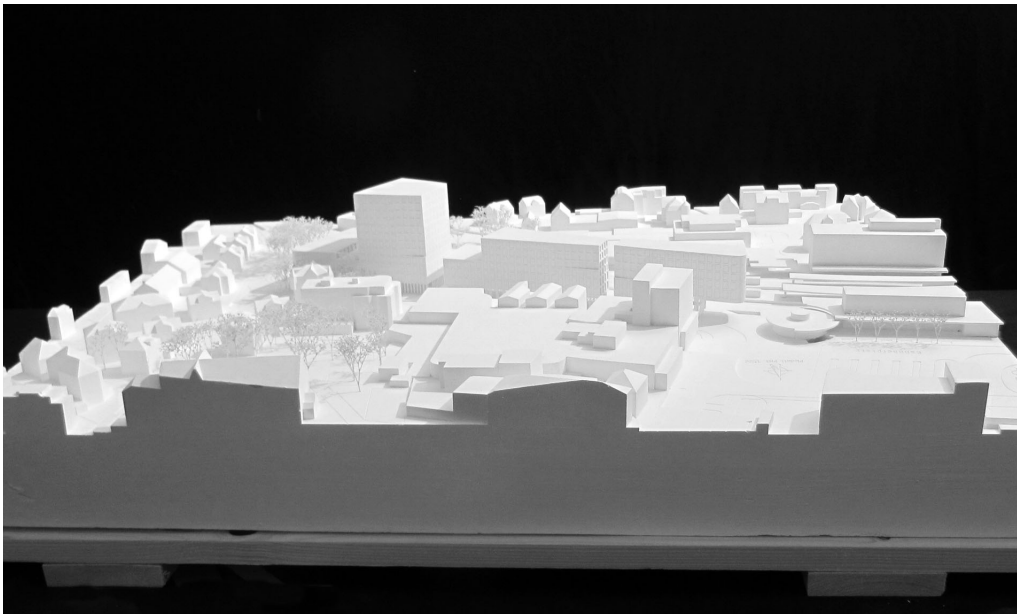
ge, aber nicht vom Gehweg getrennt. Konflikte sind so vorprogrammiert.

Die vorgeschlagene Anlieferung ist nicht möglich, kann aber auf der Fläche westlich des Steinbocks erfolgen.

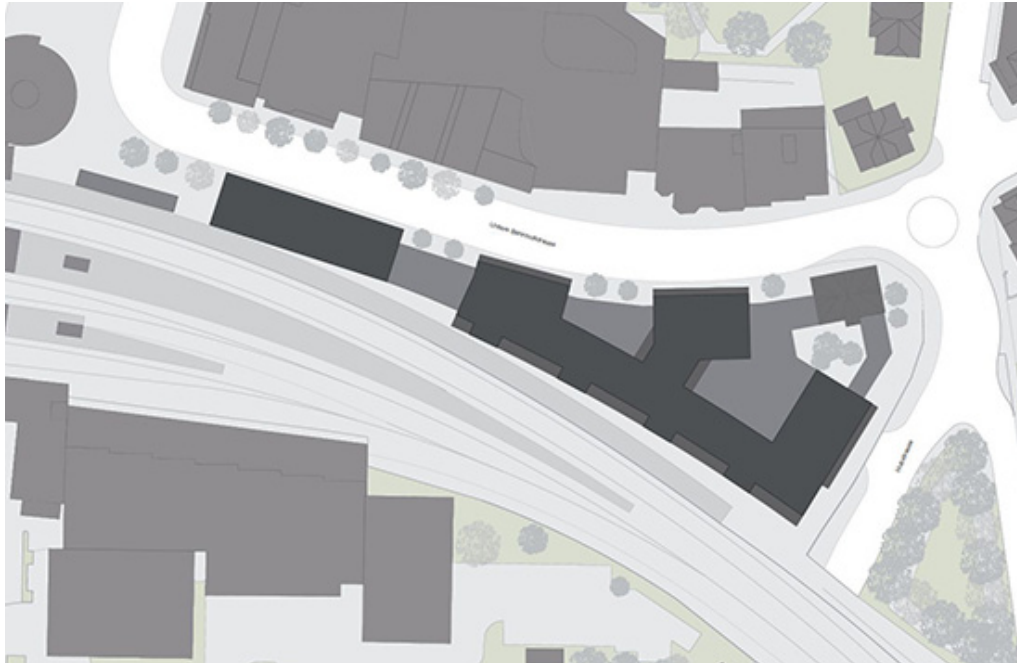
Die verlangten Fussgängerverbindungen werden angeboten, sind aber bis auf die Umgebung des Steinbocks sehr eng (unter 2 Metern) und wenig einladend. Die Erschliessung stimmt mit dem Konzept der Unteren Bahnhofstrasse überein. Die Zufahrt der Einstellhalle ist anzupassen.

Funktionale Aspekte, Betrieb und Wirtschaftlichkeit

Das Erd- und die Obergeschosse ermöglichen in einer einfachen und sorgfältigen Baustruktur eine gute Flächeneffizienz und je nach Bedarf flexible Nutzungszuteilungen für Dienstleistungs-, Büroflächen und Wohnungen. Auf Grund der räumlichen Disposition sind einfache Erschliessungsmöglichkeiten auch für die Anlieferung möglich. Leider wird in den Untergeschossen sowohl in den funktionalen Dispositionen als auch in der Baustruktur nicht die gleiche Qualität erreicht. Es bleiben hier viele Fragen offen. Stärkere strukturelle Bezüge vom Untergeschoss zum Hochbau wären insbesondere beim Hochhaus wünschenswert. Es wird eine sehr hohe Bebauungsdichte vorgeschlagen, was aus wirtschaftlicher Sicht klar Vorteile bringt, hingegen im städtebaulichen Kontext von Wil auch im Zusammenhang mit der angrenzenden Ortsbildschutzzzone bezüglich der Grenzen der möglichen Ausnützung des Grundstückes hinterfragt werden muss.



Impetus - Staufer & Hasler Architekten AG



Ortsbauliche und gestalterische Qualität

Die Grundlage des Projektes bildet eine differenzierte Untersuchung des Ortes und seines Kontextes auf unterschiedlichen Massstabsebenen, aus welcher heraus die massgeblichen Entwurfsthemen abgeleitet sind. So soll, auf der Ebene der Morphologie, die für Wil charakteristischen Gegensätze von Gross- und Kleinstrukturen zusammengebunden werden, welche auf dem Planungssperimeter, mit der grossmasstäblichen Wahrnehmung des Gleisfeldraumes einerseits und der benachbarten kleinräumigen Ortsbildschutzzone mit den historischen Gründerzeitbauten andererseits, vertreten sind. Als spezifisch für den Ort massgeschneidertes „urbanes Passstück“ wird ein Überbauungsvorschlag entwickelt, welcher auf einer Verschmelzung dieser Gegensätze beruht und im Sinne des Weiterbauens auf die umliegenden städtebaulichen Situationen kontextuell reagiert: Mit der vorgeschlagenen, sechsgeschossigen Volumendisposition wird zum Gleisfeldraum eine kräftige Präsenz entwickelt, zum Bahnhofplatz hin mittels einem achtgeschossigen Gebäude ein Auftakt für die Untere Bahnhofstrasse sowie eine Anbindung des Südquartiers geschaffen und zur Bahnhofstrasse hin, dank einer Rhythmisierung der Volumetrie, die Morphologie der Ortsbildschutzzone aufgenommen und die Liegenschaft „Steinbock“ selbstverständlich eingebunden. Mit dem resultierenden Angebot unterschiedlicher Aussenräume und Öffentlichkeitsgrade wird den unterschiedlichen Nutzungen Rechnung getragen und schliesslich auch der Schallproblematik an der Bahnhofstrasse als „raum- und formgebende Bedingung“ mit Massnahmen auf volumetrischer Ebene wirksam begegnet.

Zum Bahnhofplatz hin wird durch das Zurückversetzen des höheren Hauses ein grosszügiger, gut proportionierter Stadtplatz geschaffen. Hier wäre allenfalls - wie auch im Attikageschoss gegen die Geleise - noch Potential für eine stärkere Verdichtung vorhanden.

Mit dem vorgeschlagenen Projekt wird auf eindrückliche Weise verdeutlicht, wie Städtebau in der Lage sein kann, unterschiedlichste städtebauliche Kontexte einzubinden und Nachbarschaften zu schaffen. Der massgeschneiderte und intelligente Entwurfsvorschlag bildet ein gutes Potential für eine starke Identitätsbildung und Verortung in dieser städtebaulich hochkomplexen Situation.

Architektonische und räumliche Qualität

Im Erdgeschoss werden über die gesamte Bautiefe gut gestaltete, statisch flexible Flächen für Läden und Gastronomienutzungen ausgeschieden, welche dank zusätzlicher Oberlichter trotz der hohen Gebäudetiefe gut belichtet werden können. Die darüberliegenden Geschosse, eines für Büros und vier weitere für Wohnungen, werden separat erschlossen und derart eine gute Adressbildung erreicht.

Entsprechend der städtebaulichen Disposition werden für die Wohnungen unterschiedliche Typologien entwickelt, welche jedoch alle mindestens nach zwei Himmelsrichtungen orientiert sind. Die vorgeschlagenen Wohnungen weisen auf diese Weise und dank einer differenzierten Raumbildung einen grossen innenräumlichen Reichtum und Attraktivität auf. Da der Lärmschutz in erster Linie auf volumetrischer Ebene stattfindet, wird die Fassade entlastet und den Wohnungen ein angemessener Aussenraumbezug ermöglicht.

Die Liegenschaft Steinbock wird durch die städtebauliche Disposition gestärkt und aufgewertet. Sie hat das Potential, eine besondere, identitätsstiftende Nutzung aufzunehmen, welche der Gemeinschaft der Bewohner oder sogar der Öffentlichkeit dient.

Die architektonische Durcharbeitung des Projektes ist in ihrer differenziert tektonischen Anmutung und Masstäblichkeit - im Sinne einer neuzeitlichen Referenz an die Gründerzeitbauten als „Impetus“ für die Sprachlichkeit - überzeugend entwickelt.

Organisation und Beziehungen Verkehr

Die Veloverbindung Nord-Süd wird im Bereich der bestehenden Rampe ohne zusätzliche Umwege angeboten. Komfort- und Sicherheitseinbussen werden durch die Ausbildung einer gegenläufigen Rampe, welche auch die unterirdische Veloabstellanlage erschliesst, in Kauf genommen. Die Veloverbindung West-Ost ist im Bereich der östlichen Baute entlang der höhenversetzten Perronanlage gut gelöst, im Bereiche der westlichen Baute fehlt aber eine Verbindung.

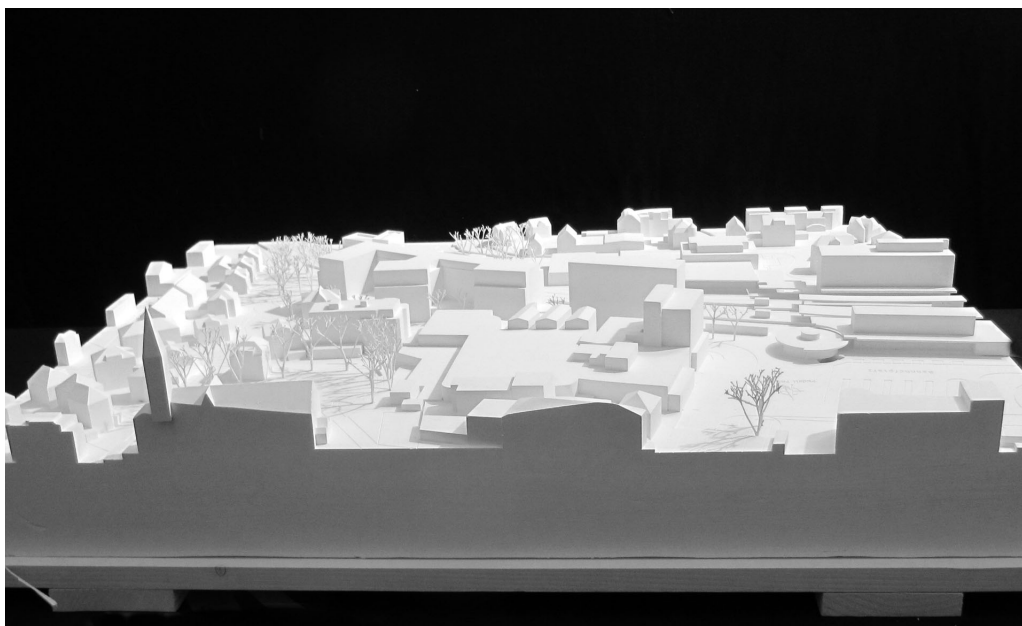
Die Veloabstellanlage ist gut erreichbar, zentral gelegen aber flächenmässig mit 440 m² sehr knapp ausgelegt und nicht konfliktfrei (Fussgänger, Strassencafe) erreichbar. Die Raumhöhe ist für das vorgesehene, wenig komfortable Einstellsystem zu wenig hoch. Veloabstellplätze werden auch für die Wohnungen angeboten.

Die seitliche Anlieferung entlang der Unteren Bahnhofstrasse ist für Lieferwagen machbar. Die übrige oberirdische Anlieferung und Parkierung zwischen den Bauten ist nicht machbar. Die verlangte Fussgänger Verbindung zur Unterführung Hubstrasse wird nicht aufgezeigt. Die anderen verlangten Fussgänger Verbindungen sind vorhanden, grosszügig und von hoher Qualität. Veloweg und Perronanlagen sind baulich getrennt. Die Erschliessung stimmt mit dem Konzept Untere Bahnhofstrasse überein.

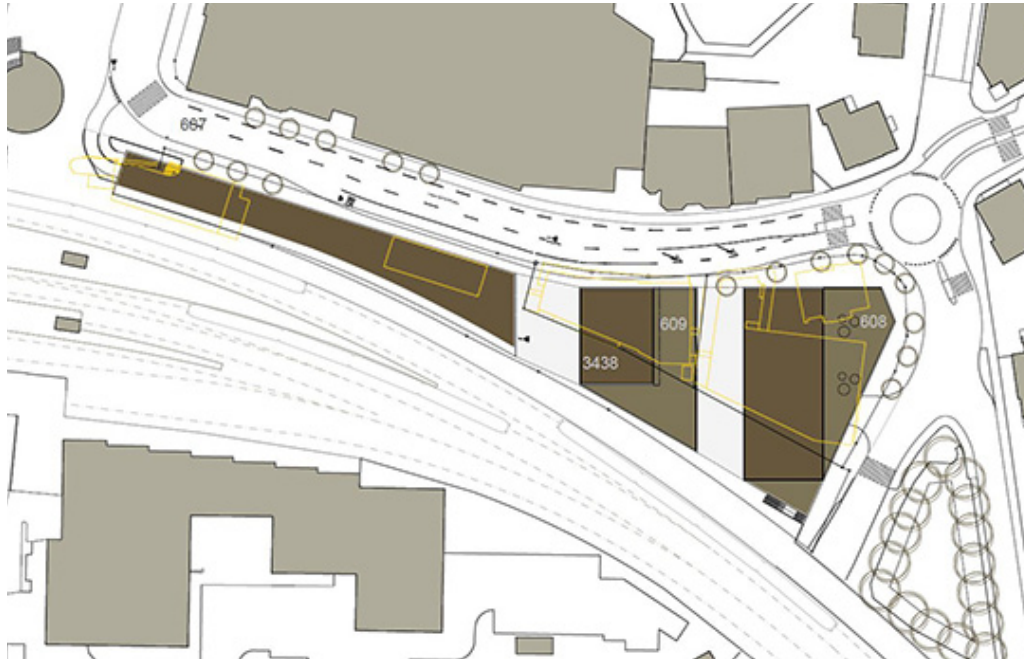
Funktionale Aspekte, Betrieb und Wirtschaftlichkeit

Das Projekt ist mit knapp 13'500 m² oberirdischer Geschossfläche bezogen auf den Durchschnitt der Projekte dasjenige mit der geringsten Ausnutzung. Hierbei ist dies nicht als unabhängige, absolute Grösse zu werten, sondern in Zusammenhang mit der Auslotung der ortsbaulichen Verträglichkeit zu sehen, welche mit diesem Projekt überzeugend gelingt. Der vergleichsweise niedrigen Ausnutzung stehen eine hohe gestalterische Nachhaltigkeit mit eindrücklicher Verortung und identitätsstiftenden Qualitäten gegenüber. Aus den Gegebenheiten der Situation entwickelt und für den Ort massgeschneidert, kann diese eigenständige und unaufdringliche Architektur zukünftigen Modeströmungen auf lange Zeit standhalten. Die hohen Wohnqualitäten in einer Zentrums Lage ermöglichen ein städtisches Wohnen im besten Sinn.

Der Lärmschutz als „raum- und formgebende Bedingung“ lässt eine -mit wenigen Ausnahmen- natürliche Belüftung der Wohnungen zu, welche neben der grösseren Akzeptanz weniger technischen Aufwand und niedrigere Betriebskosten mit sich bringt. Die Gebäudestatik ist angemessen aus der Nutzungs- und Grundrisstruktur entwickelt und mit einer effizienten Leitungsführung der Haustechnik abgestimmt. Der Nutzungsflexibilität in den ersten beiden Geschossen wird mit dem vorgeschlagenen Erschliessungskonzept sowie der Differenzierung von Primär- und Sekundärstruktur gut entsprochen.



Trilogie - Carlos Martinez Architekten AG



Ortsbauliche und gestalterische Qualität

Das städtebauliche Konzept wird mit der Stellung von drei Baukörpern in zwei unterschiedlichen Typologien differenziert. Die westliche Hälfte des Grundstückes wird mit einem mächtig wirkenden, parallel zu Gleisen und Strassenraum verlaufenden Baukörper besetzt und stark in den Bahnhofplatz hineingeschoben. Diese Geste erscheint als städtebaulicher Ansatz möglich, trennt aber in der gewählten Massivität die Sichtachse der Oberen Bahnhofstrasse vom querliegenden Raum der Geleise und den gegenüberliegenden Quartieren ab und verbindet sich mit dem bestehenden nördlichen Eckgebäude zu einer etwas beengenden Torwirkung zwischen Bahnhofplatz und dem Strassenraum der Unteren Bahnhofstrasse. Damit wären die Möglichkeiten der weiteren baulichen Entwicklung des Bahnhofplatzes in Richtung Westen eingeschränkt.

In der östlichen Hälfte des Grundstückes wechselt die Volumetrie ihre Richtung und erzeugt Quergassen, welche den Strassenraum mit den Geleisen und Seitenperron verbinden. Dieser Wechsel im städtebaulichen Konzept ist als Prinzip nachvollziehbar, wird jedoch auf Grund des abrupten und schematisch wirkenden Richtungswechsels der Gebäudekörper sowie der unklaren Typologie im geometrischen Verhältnis zwischen Sockel und den darüber liegenden Geschossen geschwächt. Die Gewichtung und rhythmische Abwicklung aller drei Bauten müsste untereinander volumetrisch differenzierter behandelt werden, damit die städtebauliche Gesamtsituation nicht in zwei zu unterschiedliche Teile zerfällt und der Wechsel in Richtung des östlich angrenzenden Quartiers, das zur Ortsbildschutzzone gehört, zu abrupt und ohne Überleitung erscheint. Mit der volumetrischen Ausbildung von Sockelzone und Aufbauten wird eine Hierarchie etabliert, welche die Aufbauten gegenüber dem benachbarten Kontext der Ortsbildschutzzone als zu dominant erscheinen lässt und im städtebaulichen Kontext hinter-

fragt werden muss. Die beiden westlichen Gebäudekörper überschreiten die Interessenlinie zum Strassenraum und müssten entsprechend reduziert werden, was einerseits die Nutzflächen reduziert, andererseits aber den Strassenraum städtebaulich wohl aufwerten würde.

Architektonische und räumliche Qualität

Im Erdgeschoss und ersten Obergeschoss werden effizient angelegte, gut beispielbare Gewerbe, Dienstleistungs- und Büroflächen ausgeschieden. Die beiden Quergassen sind auf Grund ihrer geometrischen und räumlichen Auslegung und der Disposition der Erschliessungen und Anlieferung eher Verkehrsräume und für den Aufenthalt weniger attraktiv. In den Obergeschossen werden kompakt organisierte, gut dimensionierte Wohnungen mit schönen Ausblicken angeboten. Im Haus C liegen bei einzelnen Wohnungen auf Grund der „Rücken zu Rücken“ Anordnung die Küchenzeile und der Essbereich tief im Gebäudeinneren und sind in der natürlichen Belichtung besonders bei den reinen Ostwohnungen problematisch. Bezüglich des Lärmschutzes werden beim stark exponierten, aber mit attraktiven Wohnungsgrundrissen disponierten Längsbaukörper sinnvolle strukturelle Massnahmen getroffen. Bei den östlichen Punktbauten kann der Lärmschutz nur mit technischen Massnahmen realisiert werden, was in Bezug auf die Wohnqualität ungünstig ist. Die Projektverfasser schlagen für die Gestaltung der Fassaden eine gleichförmige Rasterung vor, welche über die gesamte Volumetrie gelegt wird. Im Schnitt 1:50 generieren tief liegende Leibungen eine schöne plastische Wirkung. Dies ist zwar bautechnisch aufwändig, erscheint aber in Bezug im Auftritt der Gebäude zur Stadt als eine unabdingbare Qualität. Leider bleibt der architektonische Ausdruck des Fassadenthemas insbesondere im lokalen und urbanen Kontext wenig fassbar und anonym. Die Gliederung der Baukörper untereinander und in Bezug auf die unterschiedlichen Seiten und zwischen Sockel- und Aufbauten erscheinen zu wenig differenziert.

Organisation und Beziehungen Verkehr

Die Rampe der Veloverbindung Nord-Süd wird am bestehenden Ort aufwändig entflechtet (Velo / Fussgänger). Die bauliche Ausprägung am westlichen Gebäudekopf ist eindrücklich und flächenintensiv und es stellt sich die Frage, ob der Nutzen den Aufwand rechtfertigt. Die Führung des Veloverkehrs von Osten nach Westen, zum Teil über die Perronanlage und in der Mitte des Areals auf die Untere Bahnhofstrasse, ist so nicht gelöst.

Die unterirdische Veloabstellanlage ist über einen gegenläufige Rampe im Westen, welche gleichzeitig der Veloverbindung dient, und über eine einfache Rampe ab Mitte des Areals von Osten erschlossen. Die 405 Velos (Einfachparkiersystem bei einer Raumhöhe von 2. 60 Metern) können in einem grosszügigen Raum, welcher aber durch 4 Treppenhäuser unterbrochen wird, angeordnet werden. Entsprechend ist die Übersichtlichkeit und damit auch die Sicherheit wesentlich eingeschränkt. 21 Mofas sind in der östlichen Ecke des Areals angeordnet. Die vorgeschlagene Anlieferung ist sehr problematisch und müsste überprüft werden.

Die verlangten Fussgängerverbindungen sind vorhanden, aber nicht sehr attraktiv (Anlieferung, Rampen, eng entlang der Hubstrasse, eng entlang dem östlichen Kopfbau). Die Er-

schliessung stimmt grösstenteils nicht mit dem Konzept Untere Bahnhofstrasse überein und wird kaum von der Kantonspolizei akzeptiert. Die Interessenlinien wurden in einem Teilbereich überschritten. Die Einstellhallenzufahrt ist anzupassen.

Funktionale Aspekte, Betrieb und Wirtschaftlichkeit

Das Flächenangebot lässt auf Grund der räumlichen Disposition effiziente Nutzungsmöglichkeiten zu und erreicht mit rund 14'000 m² oberirdischer Geschossfläche einen angemessenen Wert. Wegen der Überschreitung der Arkadenlinie zur Unteren Bahnhofstrasse bei den westlichen beiden Gebäudekörpern müssen diese Flächen jedoch etwas reduziert werden.

Das Projekt schlägt zwei Untergeschosse für die Velostation, Parkierung, Wohnungskeller und Haustechnik vor. Es sind im Bereich der Häuser B und C keine Lagerflächen für die Dienstleistungs- und Gewerbeflächen möglich und die Flächen für Mieterkeller und Haustechnik sind knapp. Ebenfalls fehlt für die beiden Gebäude mit dem grössten Anteil der Dienstleistungsflächen ein Anlieferungskonzept. Die Tiefgarage ist im Prinzip eines Kammes auf zwei Geschossen organisiert, was bei vermieteten Parkplätzen möglich ist. Für allfällige Besucherparkplätze müsste der Teil beim Zufahrtsbereich als Rundlauf organisiert werden, was problemlos möglich wäre. Die Erschliessungen der öffentlichen Verkaufs-, Gewerbe-, Dienstleistungsflächen und der Wohnungen erfolgt in gemeinsamen Strängen, was einerseits die Nutzungsflexibilität erhöht, andererseits in Bezug auf die Wohnungen zu Konflikten führen kann.

Insgesamt wird eine klare, einfache Baustruktur angeboten, welche in einer guten Flächeneffizienz kompakte, grösstenteils gut geschnittene Wohnungen und flexibel nutzbare Dienstleistungsflächen zulässt.

