

---

# RBS-Depotneubau inkl. Umbau Bahnhof Bätterkinden

---

Einstufiger Wettbewerb im selektiven Verfahren  
Bericht des Preisgerichts, April 2019



**Auftraggeber:**

Regionalverkehr Bern-Solothurn AG  
Tiefenastrasse 2, Postfach, 3048 Worblaufen

**Wettbewerbssekretariat:**

smarch – Mathys & Stücheli Architekten ETH BSA  
Neuengasse 41, 3011 Bern

## Inhaltsverzeichnis

Vorwort	3
Kurzvorstellung RBS	3
Depotneubau inkl. Umbau Bahnhof Bätterkinden	4
Ausgangslage	4
Ausgangslage Denkmalpflege	4
Aufgabe	4
Situation und Umgebung	5
Ort des Wettbewerbs	5
Preisgericht	7
Teilnehmende	8
Vorprüfung	10
Beurteilung	11
Empfehlung zur Weiterbearbeitung	12
Rangierung	13
Genehmigung	14
Projekteingaben	15



## Vorwort

In den nächsten 10 Jahren soll das Angebot für die Fahrgäste der Strecke Solothurn-Bern deutlich ausgebaut werden. Geplant ist, die S8 künftig im Halbstundentakt bis Bätterkinden und den Regioexpress RE zwischen Solothurn und Bern ganztägig im Viertelstundentakt einzusetzen. Mit der Eröffnung des neuen Bahnhofs Bern werden auf der Linie RE zudem 180 m lange Züge (bisher 120 m) zum Einsatz kommen, was für die Fahrgäste nochmals 50 % mehr Sitzplätze bedeutet.

Für diese Angebotsausbauten braucht der RBS zusätzliche Züge und auch ein neues Depot. Weiter müssen sämtliche Bahnhöfe der Linie RE für die neuen 180 m langen Züge ausgebaut werden, was auch den Bahnhof Bätterkinden miteinschliesst.

Als erster Schritt in der Planung des neuen Depots stand die Standortsuche an, welche bereits eine grosse Herausforderung darstellte, denn ein gesamthaft idealer Standort in einem bereits existierenden Industriegebiet gab es nicht. Im Rahmen der Standortevaluation hat sich die «Leimgrube» neben der Kartoffelzentrale in Bätterkinden als geeignetster Standort herauskristallisiert.

Die Standortgemeinde sowie die Anwohnenden stehen dem Depotprojekt kritisch gegenüber, weshalb es dem RBS umso wichtiger ist, das Projekt in Bezug auf Umweltaspekte, Emissionen etc. so verträglich wie möglich zu gestalten. In den letzten Jahren hat der RBS dazu in Bätterkinden mehrere öffentliche Infoveranstaltungen durchgeführt. Ausserdem haben wir mit einer Projektbegleitgruppe in sechs Workshops über die Anordnung der Depotanlage, die Gleisanbindung und Lärmemissionen aber auch über den Ausbau des Bahnhofs Bätterkinden und das für die Verlängerung der S8 nötige Wendegleis diskutiert. In der Projektbegleitgruppe waren die Gemeinde Bätterkinden, Vertreterinnen und Vertreter der Anwohnenden, der IG Bätterkinden und der Bevölkerung sowie von kantonalen Behörden eingebunden. Die Diskussionen waren intensiv und die Meinungen nicht immer dieselben – was bei den unterschiedlichen Interessen auch verständlich ist. Nichtsdestotrotz haben wir gemeinsam einiges erreicht und sind nach wie vor im Gespräch.

Dieser Dialog ist mit dem Abschluss des Architekturwettbewerbs keineswegs zu Ende. Im Rahmen der Projektierung wird der RBS die Projektbegleitgruppe weiter in die Planung einbinden, um nun ein detailliertes und verträgliches Bauprojekt zu entwickeln.

Das Studium der hochwertigen Wettbewerbseingaben hat uns viel Freude bereitet. Die Vielfalt der Ansätze und Ideen war beeindruckend. Das einstimmig gewählte Siegerprojekt überzeugt in vielen Punkten und bietet die beste Ausgangslage für die anstehende Detailprojektierung sowie Weiterentwicklung der Depotanlage.

Am letzten Jurytag umschrieb ein Fachjuror die eingegebenen Wettbewerbsprojekte als Geschenk der Planerteams an den RBS. Mit diesem schönen Bild möchten wir uns im Namen des RBS bei allen Beteiligten sowie insbesondere den Wettbewerbsteams für ihren grossen Einsatz und dieses Geschenk herzlich bedanken.

## Kurzvorstellung RBS

Der RBS ist Teil des gesamtschweizerischen öV-Systems und der S-Bahn Bern. Er transportiert auf vier Schmalspur-Bahnstrecken und 19 Buslinien jährlich 26,31 Millionen Fahrgäste. Er hat die Rechtsform einer Aktiengesellschaft und beschäftigt rund 440 Mitarbeitende. Der RBS zählt zu den am stärksten frequentierten Privatbahnen der Schweiz.

Innerhalb dem Tarifverbund Bern-Solothurn betreibt der RBS zehn Buslinien in Bern und Umgebung sowie neun weitere Buslinien im Grossraum Lyss-Bucheggberg-Jegenstorf. Das Schwesterunternehmen, der Busbetrieb Solothurn und Umgebung (BSU) betreibt den Regionalverkehr der Stadt und der Region Solothurn. Der BSU beschäftigt rund 120 Mitarbeitende. Die Zertifizierung des Gesamtunternehmens nach den ISO-Normen 9001:2015 (Qualität), 14001:2015 (Umwelt) und 18001:2007 (Arbeitssicherheits- und Gesundheitsschutz) unterstreicht das Bestreben der RBS nach Qualität und verantwortungsvollem Umgang mit den Mitarbeitenden und der Umwelt.

Der RBS rechnet in den nächsten Jahren mit einer starken Angebotserweiterung und einem entsprechenden Flottenzuwachs.

# Depotneubau inkl. Umbau Bahnhof Bätterkinden

## Ausgangslage

Bis 2030 prognostiziert der Kanton Bern für den öffentlichen Verkehr eine Nachfragezunahme von rund 30 Prozent. Für diese Angebotsausbauten braucht der RBS zusätzliche Züge. Die heutigen Abstellanlagen in Solothurn, Bern und Worblaufen sind bereits heute so ausgelastet, dass zusätzliche Fahrzeuge keinen Platz mehr haben. Mit den heutigen Depots in Worblaufen, Worb und Solothurn kann der künftig notwendige Bedarf an Abstellflächen und Reinigungs- /Unterhaltseinrichtungen (betriebsnaher Unterhalt) nicht mehr abgedeckt werden. Die Endbahnhöfe in Bern, Solothurn und Worb dienen heute wie auch zukünftig in der Nacht als zusätzliche Abstellfläche und sind in die Bedarfsplanung eingeflossen. Eine Kapazitätserweiterung im erforderlichen Umfang ist in den Depots von Worblaufen und Solothurn nach entsprechenden Abklärungen des RBS aus betrieblichen Gründen und wegen unzureichenden Flächenverhältnissen nicht machbar. Durch den Ausbau des Bahnhofs Solothurn (Ausbau auf 180m-Perron) kann zudem das Depot Solothurn nur noch zu einem kleinen Teil genutzt werden. Lediglich die RBS-Werkstätte Worboden genügt weiterhin als Standort für alle umfassenden Revisions-, Reparatur- und Umbau- /Modernisierungsarbeiten.

Auf der Suche nach einem geeigneten Standort für einen Depotneubau hat der RBS verschiedene Vorprüfungen durchgeführt und eine externe Variantenstudie in Auftrag gegeben. In die Standortsuche wurden auch die Gemeinde Bätterkinden und die Bevölkerung miteinbezogen: Einerseits konnte die Bevölkerung Standorte zur Prüfung anregen (der gewählte Standort wurde aus der Bevölkerung eingebracht), andererseits hat eine Delegation des Gemeinderates die von einem unabhängigen Planungsbüro durchgeführte Studie zusammen mit dem RBS methodisch begleitet. Insgesamt 24 Standorte entlang der Strecke Solothurn-Bern wurden anhand von fünf Hauptkriterien (Betrieb, Finanzen, Raumplanung, Umwelt, Landschaft) sowie 28 Unterkriterien beurteilt. Unter Berücksichtigung aller Kriterien hat sich die „Leimgrube“ neben der Kartoffelzentrale in Bätterkinden als bester Standort herauskristallisiert.

## Ausgangslage Denkmalpflege

Auf dem Planungssperimeter der RBS für den Depotneubau und den Bahnhof stehen zwei schützenswerte Baudenkmäler, die gemäss Art. 10b BauG grundsätzlich nicht abgebrochen und durch Veränderungen in ihrer Umgebung nicht beeinträchtigt werden dürfen.

Es sind dies das Bahnhofgebäude Bahnhofstrasse 12 und die Energiezentrale Bubenbergstrasse 2 der Architekten Karl Indermühle, Bern und Walter Bösiger, Biel. Beide sind 1916 im sogenannten Heimatstil erbaut worden, der für eine bewusste Abwendung vom Historismus und Hinwendung zu den regionalen Bautraditionen unter Verwendung von moderner Bautechnik steht. Auflösung grosser Volumen in Teilvolumina unter verschiedenen, traditionellen Dachformen, kleinmassstäbliche Fassadengliederungen mit differenzierten gestalterischen Details und einfachem,

aber effektivem Bauschmuck sind für diesen Stil bezeichnend.

Dazu gehörte zu den Technikbauten in Bätterkinden eine bewusst ländlich-lieulich gestaltete Umgebung mit Hosteten, Spalieren, Brunnen und Schopfanbauten.

Das Siegerprojekt Silence überzeugt im historischen Kontext dieser Bauten durch seine reduzierte Gebäudehöhe und die differenzierte Fassaden- und Dachgestaltung, die die Massstäblichkeit zu den Bestandesbauten sucht und als bewusste Auseinandersetzung mit der traditionellen Formensprache gelesen werden kann.

## Aufgabe

Das Projekt umfasst das neue Depotgebäude, die Energiezentrale, den Bahnhof Bätterkinden und Anlagekomponenten sowie die Aussenraumgestaltung. Auf dem Grundstück befindet sich ein eingedolter Bach, der unter Berücksichtigung landschaftlicher und ökologischer Massnahmen revitalisiert werden soll. Im Gebäudevolumen des Depotgebäudes sollen Werkstätten, Technikräume, Büros und Aufenthaltsbereiche vorgesehen werden. Aus raumplanerischen Überlegungen soll sich das eigentliche Depotgebäude möglichst nahe an die bestehende Kartoffelzentrale anschmiegen, womit nur ein einseitiger Bahnanschluss in Frage kommt.

Damit dennoch jeder Instandhaltungsplatz unabhängig angefahren werden kann, können nur kurze Gleise mit je einem Standplatz realisiert werden. Die bahnseitige Anbindung wird somit relativ aufwendig, Gleisvorfeld und Depotgestaltung stehen daher in einer starken gegenseitigen Abhängigkeit.

Das arealinterne Einbinden und Nutzen der denkmalgeschützten Energiezentrale ist wichtiger Teil der Aufgabe. Ebenfalls zur Aufgabe gehört die zukünftige Entwicklung Bahnhof Bätterkinden (Perronverlängerung, Unterführung, Bahninfrastruktur inkl. Bushaltestellen und Vorplatz). Die Depotanlage soll für die angrenzenden Wohnliegenschaften und die Gemeinde Bätterkinden so verträglich wie möglich umgesetzt werden. Wo möglich, ist eine Aufwertung für die angrenzenden Quartiere und das Dorf anzustreben.

Auch soll die zukünftige Depotanlage für zukünftige Ausbauten z.B. Vergrösserung der Abstellanlage für bis zu 30 Kompositionen und technischen Innovationen kompatibel sein. Entsprechende Platzreserven in der Aussenanlage sowie im Bereich der technischen Räume sind einzuplanen. Die technische Nachrüstbarkeit ist sicherzustellen. Die Funktionalität und Wirtschaftlichkeit der Anlage sind zwingend zu gewährleisten. Die neue Anlage soll den Grundsätzen der Sicherheit, Qualität, Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit der Infrastruktur entsprechen. Innovative Lösungen bezüglich der Umweltverträglichkeit sollen geprüft werden.

Im Rahmen einer Spur- und Projektbegleitgruppe bearbeitet der RBS seit Herbst 2017 gemeinsam mit Vertretern der Gemeinde, Gewerbe, IG-Bätterkinden, Anwohnenden, kantonalen Behörden, etc. das Layout des Depots sowie des Bahnhofs Bätterkinden. Dabei wurden Projekt-

anforderungen definiert sowie Lösungsmöglichkeiten entwickelt, welche für den Wettbewerb zu berücksichtigen sind. Es ist vorgesehen die Projektbegleitgruppe bis und mit Inbetriebnahme/ Betrieb weiterzuführen.

## Situation und Umgebung

Die Gemeinde Bätterkinden mit dem Projektperimeter liegt im Limpachtal im unteren Emmental (Landschaftsraum „Ebene“, gemäss regionalem Teilrichtplan Landschaft). Während der letzten Eiszeit war dieses Gebiet vom Rhonegletscher überdeckt. Daher ist die Landschaft glazial geprägt. Zeugen der Vergletscherung sind Moränen (u.a. südlich Bätterkinden) mit Drumlins sowie die heute meliorierten Moosgebiete oder Moorresten im Wald (z.B. Hochwald bei Wiler). Es handelt sich um eine weite, ebene Agrarlandschaft. Die intensive landwirtschaftliche Nutzung der ehemaligen Schwemm- und Schotterebenen ist durch grossflächige Gewässerkorrekturen und Meliorationen ermöglicht worden. Die Böden sind fruchtbar und für die mechanische Bewirtschaftung bestens geeignet. Die Ebene ist ein bedeutendes Grundwassergebiet. Die Siedlungsstruktur ist gekennzeichnet von kleineren und grösseren Dörfern sowie einzelnen ländlichen Zentren mit entsprechendem Dienstleistungs- und Gewerbebezonen, wie z.B. die Ortschaft Bätterkinden. Der Landschaftsraum ist zudem stark durch Verkehrsflächen geprägt.

## Ort des Wettbewerbs



Situation

- |   |   |
|---|---|
|  Betrachtungsperimeter |  Planungsperimeter |
| 1 Bahnhof Bätterkinden  | 6 Perronverlängerung  |
| 2 Depotneubau   | 7 Bushaltestelle  |
| 3 Abstellgleise im Freien   | 8 Drittprojekt Ahornpark  |
| 4 Energiezentrale   | 9 Entenbach   |
| 5 Zukünftige Unterführung   | 10 Magazin  |
|   | 11 Bahndienstgebäude RBS (bleibt erhalten)  |





---

## Preisgericht

Die RBS AG setzte für die Definition des Programms, die Teamauswahl im Rahmen der Präqualifikation und die Beurteilung des Studienauftrags folgendes Gremium ein

### SachpreisrichterInnen

- Daniel Spring, Leiter Infrastruktur, RBS
- Felix Hofer, Nutzer Depot, RBS
- Beat Linder, Gemeindepräsident Bätterkinden
- Ulrich Reinert, Koordinator Produktion und Technik, RBS (Ersatz)

### FachpreisrichterInnen

- Luca Selva, Architekt ETH SIA BSA (Vorsitz)
- Luca Deon, Architekt ETH SIA BSA
- Lorenz Kocher, Bauingenieur ETH SIA
- Pascal Weber, Landschaftsarchitekt BSLA
- Ursula Stücheli, Architektin ETH SIA BSA (Ersatz)

### ExpertInnen ohne Stimmrecht

- Mathias Widmer, Leiter Bau und Liegenschaften, RBS
- Liy Ambrosi, Projektleiterin Hochbau, RBS
- Markus Enzler, Leiter elektrische Anlagen, RBS
- Beat Geiger, Bauverwalter Bätterkinden
- Isabella Meili - Rigert, kantonale Denkmalpflege
- Werner Ablanaip, 2ap Bauökonomie
- Sonja Zaugg, Vertreterin Projektbegleitgruppe Depot Bätterkinden
- Daniel Zimmermann, Vertreter Projektbegleitgruppe Depot Bätterkinden

### Verfahrensbeleitung, Vorprüfung und Sekretariat

- Ursula Stücheli, smarch – Mathys & Stücheli Architekten
- Kim Stella Müller, smarch – Mathys & Stücheli Architekten

---

## Teilnehmende

Folgende 8 Planungsteams wurden aus 20 Bewerbungen präqualifiziert (in alphabetischer Reihenfolge).

### Team 1: uas ag – unternehmung für architektur und städtebau ag

Architektur:	Dürig AG, Zürich
Bauing. Tiefbau Bahnbau:	A. Aegerter & Dr. O. Bosshardt AG, Basel
Bauing. Tragstruktur:	A. Aegerter & Dr. O. Bosshardt AG, Basel
Landschaftsarchitektur:	SKK Landschaftsarchitekten AG, Wettingen
Verkehrsplanung:	A. Aegerter & Dr. O. Bosshardt AG, Basel
Wasserbau:	A. Aegerter & Dr. O. Bosshardt AG, Basel
HLKKSE:	Amstein+Walthert AG, Zürich
Bauphysik:	Amstein+Walthert AG, Zürich
Brandschutz:	Amstein+Walthert AG, Zürich
Weitere:	-

### Team 2: ARGE BG Bätterkinden

Architektur:	Bachelard Wagner Architekten SIA BSA, Basel
Bauing. Tiefbau Bahnbau:	Gähler und Partner AG, Ennetbaden
Bauing. Tragstruktur:	Gähler und Partner AG, Ennetbaden
Landschaftsarchitektur:	META Landschaftsarchitektur, Basel
Verkehrsplanung:	Gähler und Partner AG, Ennetbaden
Wasserbau:	Hunziker, Zorn und Partner, Aarau
HLKKSE:	Kalt+Halbeisen, Basel
Bauphysik:	Kalt+Halbeisen, Basel
Brandschutz:	HKG Engineering AG, Pratteln
Weitere:	b+p baurealisation ag, Basel

### Team 3: Boltshouser Architekten AG

Architektur:	Boltshouser Architekten AG, Zürich
Bauing. Tiefbau Bahnbau:	Basler&Hoffmann AG, Zürich
Bauing. Tragstruktur:	Basler&Hoffmann AG, Zürich
Landschaftsarchitektur:	Geeser Landschaftsarchitekten, Zürich
Verkehrsplanung:	Basler&Hoffmann AG, Zürich
Wasserbau:	Basler&Hoffmann AG, Zürich
HLKKSE:	Waldhauser+Hermann AG, Münchenstein
Bauphysik:	Basler&Hoffmann AG, Zürich
Brandschutz:	Gruner AG, Zürich
Weitere:	Marcel Rieben Ingenieure AG, Bern-Liebefeld / IBG B. Graf AG Engineering, Winterthur

### Team 4: GP-Team RBSplus

Architektur:	L2A Architekten AG, Unterseen
Bauing. Tiefbau Bahnbau:	LP Ingenieure AG, Bern / OSTAG Ingenieure AG, Burgdorf
Bauing. Tragstruktur:	Mätzener & Wyss Bauingenieure AG, Interlaken
Landschaftsarchitektur:	David & von Arx Landschaftsarchitektur GmbH, Solothurn
Verkehrsplanung:	LP Ingenieure AG, Bern
Wasserbau:	LP Ingenieure AG, Bern
HLKKSE:	Strahm AG, Ittigen
Bauphysik:	Zeugin Bauberatung AG, Münsingen
Brandschutz:	Peter Deubelbeiss Ingenieure AG, Obermumpf
Weitere:	Probst+Wieland AG, Burgdorf / Elektroplan Buchs&Grossen, Frutigen

---

#### **Team 5: Team IttenBrechtbühl / Büro B**

Architektur:	Itten+Brechtbühl AG, Bern / Büro B Architekten AG, Bern
Bauing. Tiefbau Bahnbau:	B+S AG, Bern
Bauing. Tragstruktur:	B+S AG, Bern
Landschaftsarchitektur:	D. Bosshard LA AG, Bern
Verkehrsplanung:	B+S AG, Bern
Wasserbau:	B+S AG, Bern
HLKKSE:	Eicher+Pauli Bern AG, Bern
Bauphysik:	Gartenmann Engineering AG, Bern
Brandschutz:	Siplan AG, Bern
Weitere:	Boess+Partner AG, Bern

#### **Team 6: Joos & Mathys Architekten AG**

Architektur:	Joos & Mathys Architekten AG, Zürich
Bauing. Tiefbau Bahnbau:	C+S Ingenieure AG, Hasle b.B.
Bauing. Tragstruktur:	WMM Ingenieure AG, Münchenstein
Landschaftsarchitektur:	PR Landschaftsarchitektur GmbH, Arbon
Verkehrsplanung:	CSD Ingenieure AG, Pratteln
Wasserbau:	CSD Ingenieure AG, Pratteln
HLKKSE:	Balzer Ingenieure AG, Chur
Bauphysik:	Bakus Bauphysik & Akustik GmbH, Zürich
Brandschutz:	Balzer Ingenieure AG, Chur
Weitere:	Hefti Hess Martignoni AG, Basel

#### **Team 7: Penzel Valier AG**

Architektur:	Penzel Valier AG, Zürich
Bauing. Tiefbau Bahnbau:	Penzel Valier AG, Zürich / Roduner BSB + Partner AG, Liebefeld / EBB AG, Liebefeld
Bauing. Tragstruktur:	Penzel Valier AG, Zürich
Landschaftsarchitektur:	Schifferli Landschaftsarchitekten AG, Bern
Verkehrsplanung:	Roduner BSB+Partner AG, Liebefeld
Wasserbau:	BKW Energie AG, Ostermündigen
HLKKSE:	Gruner Gruneko AG, Basel
Bauphysik:	Gartenmann Engineering, Zürich
Brandschutz:	HHM Zürich AG, Zürich
Weitere:	HHM Zürich AG, Zürich

#### **Team 8: pool Architekten**

Architektur:	pool Architekten, Zürich
Bauing. Tiefbau Bahnbau:	SNZ Ingenieure und Planer AG, Zürich
Bauing. Tragstruktur:	Ferrari Gartmann AG, Chur
Landschaftsarchitektur:	Krebs und Herde GmbH, Winterthur
Verkehrsplanung:	mrs partner AG, Zürich
Wasserbau:	Basler&Hoffmann AG, Zürich
HLKKSE:	Kalt+Halbeisen AG, Zürich
Bauphysik:	Basler&Hoffmann AG, Zürich
Brandschutz:	Makiol Wiederkehr AG, Zürich
Weitere:	-

---

## Vorprüfung

Alle acht eingereichten Projekte und Modelle wurden termingerecht, vollständig und anonym eingereicht.

Die Eingaben wurden nach den Grundsätzen der SIA Ordnung für Architektur- und Ingenieurwettbewerbe 142 geprüft und dem Wettbewerbsprogramm folgend in einem Bericht zusammengefasst:

- Projektierungsperimeter und Baurecht
- Gleisgeometrie
- Raumprogramm Depot
- Raumprogramm Energiezentrale
- Raumprogramm Bahnhofareal

Vier der acht Eingaben haben die vorgegebene Lage der Aussenanlage verändert. Die Teilnehmer haben sich durch diese Abweichung keinen Vorteil verschafft.

Antrag der Vorprüfung:

Die Vorprüfung beantragte dem Preisgericht, alle Projekte zur Beurteilung und Preiserteilung zuzulassen.

Die Projekte der engeren Wahl wurden hinsichtlich Wirtschaftlichkeit von 2ap detailliert geprüft. Es wurden die Anlagekosten und Kostenkennwerten ermittelt und von Werner Abplanalp im Vergleich vorgetragen. Die Projekte unterscheiden sich gering. Die Wirtschaftlichkeit hat in der Beurteilung der Eingaben dadurch keine entscheidende Relevanz.

## Beurteilung

Das Preisgericht trat am 12. März und 19. März 2019 vollständig und beschlussfähig zur Beurteilung der Projekte zusammen. Nach Besichtigung des Wettbewerbsareals am ersten Jurierungstag, wurde das Ergebnis der formalen und materiellen Vorprüfung von den Experten erläutert und vom Beurteilungsgremium genehmigt. Das Preisgericht beschloss, dem Antrag der Vorprüfung stattzugeben und alle acht Projekte zur Beurteilung und Preiserteilung zuzulassen.

Nachdem sich das in Gruppen eingeteilte Preisgericht eingelese hatte, wurden alle Projekte einer ersten wertungsfreien Vorstellungsrunde im Plenum präsentiert. Anschliessend wurden die acht Projekte nach den folgenden im Wettbewerbsprogramm aufgeführten Kriterien diskutiert und beurteilt (Reihenfolge entspricht keiner Gewichtung):

### **Gesamtkonzeption und Städtebau**

- Integration des Bauwerks in den Landschafts-, Siedlungs- und öffentlichen Raum (ortsbauliche und landschaftliche Qualität)
- Gestaltung der Freiräume im Planungssperimeter
- Gestaltung der Freiräume im Betrachtungssperimeter

### **Architektur und Konstruktion**

- Konzeption der räumlichen Organisation und betrieblichen Abläufe (Funktionalität)
- Zweckmässigkeit Tragwerkkonzept
- Umgang denkmalgeschützte Objekte
- Gestaltung des Bauwerks; Bauweise

### **Betrieb und Erschliessung**

- Verkehrskonzept
- Anlieferung
- Parkierung

### **Umwelt**

- Minimierung Emissionen-/Immissionen (u.a. Lärm, Licht)
- Revitalisierung Gewässer
- Ökologie, Berücksichtigung der Nachhaltigkeitsaspekte (Gesellschaft/ Umwelt/ Wirtschaft)

### **Wirtschaftlichkeit**

- Kompaktheit, optimiertes Verhältnis zwischen Gebäudevolumen, Geschossflächen und Nutzflächen
- Voraussetzungen für günstige Betriebs- und Unterhaltskosten
- Gesamtinvestitionskosten (Gebäude / Aussenanlagen)

Basierend auf diesen Beurteilungskriterien nahm das Beurteilungsgremium eine Gesamtwertung vor.

In zwei Wertungsrundgängen wurden folgende Projekte ausgeschieden:

#### 1. Wertungsrundgang:

Projekte Nr. 1 „Jim Knopf“, Nr. 3 „Offenes System“, Nr. 7 „FELDLERCHE“

#### 2. Wertungsrundgang:

Projekte Nr. 2 „Meister Lampe“, Nr. 4 „JARON“

Nach einem Kontrollrundgang verblieben die Projekte Nr. 5 „bätterchinglefeld“, Nr. 6 „silence“ und Nr. 8 „FIELD“ in der engeren Wahl. Sämtliche Projekte wurden den FachpreisrichterInnen zum Verfassen eines schriftlichen Projektbeschriebs zugeteilt.

Zu Beginn des zweiten Jurytags präsentierten die ExpertInnen dem Preisgericht die Ergebnisse der vertieften Vorprüfung (2. Teil) der engeren Wahl. Nach eingehender Beratung der Projektbeschriebe und intensiver Diskussion der Projekte der engeren Wahl sowie einem letzten Kontrollrundgang wurde die Rangfolge festgelegt und das Projekt Nr. 6 „silence“ einstimmig zum Sieger erkoren.

## Empfehlung zur Weiterbearbeitung

Das Beurteilungsgremium empfahl einstimmig das Projekt Nr. 6 „silence“ des Planungsteams unter Federführung der Penzel + Valier AG zur weiteren Bearbeitung und zur Ausführung.

Dabei empfiehlt das Beurteilungsgremium folgende Punkte bei der weiteren Bearbeitung zu beachten:

- Die Umgebung muss überarbeitet werden
- Die Bahnhofunterführung muss in Mass und Gestaltung reduziert resp. optimiert werden
- Die Verkehrssituation soll entflechtet und klarer geregelt werden
- Die dezentral angeordneten Garderoben sind in die Energiezentrale zu integrieren
- Das Innenlayout der Depothalle im Bereich der Lagerflächen EG ist zu optimieren
- Die Drehgestellanlieferung über das Gleisvorfeld des Depots ist zu überarbeiten

---

## Rangierung

Für Preise, Ankäufe und feste Entschädigungen stand eine Summe von insgesamt 236'000 Franken (exkl. MwSt.) zur Verfügung. Das Preisgericht hat aufgrund der hohen Qualität allen Eingaben eine feste Entschädigung von CHF 20'000 zugesprochen und setzte die folgende Rangierung und Preiszuteilung fest:

Rangierte Projekte:

1.	Rang	Projekt Nr. 6	silence (Team 7)	CHF 30'000.00
2.	Rang	Projekt Nr. 8	FIELD (Team 3)	CHF 24'000.00
3.	Rang	Projekt Nr. 5	bätterchingefeld (Team 4)	CHF 22'000.00

---

## Genehmigung

Der vorliegende Bericht wurde vom Preisgericht genehmigt.

Worblaufen, den 11. April 2019

### Sachpreisrichter

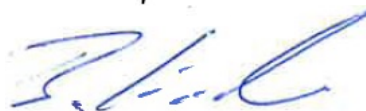
Daniel Spring



Felix Hofer



Beat Linder




Ulrich Reinert (Ersatz)



### Fachpreisrichter

Luca Selva (Vorsitz)



Luca Deon



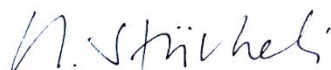
Lorenz Kocher



Pascal Weber



Ursula Stücheli (Ersatz)





---

## Projekteingaben

## Projekt Nr. 6 1. RANG

### Architektur

Penzel Valier AG  
Lukasz Pawlicki  
Sven Laubel  
Christian Penzel

### Bauing. Tiefbau Bahnbau

EBB AG Engineering Bahnbau AG

### Bauing. Tragstruktur

Penzel Valier AG  
Martin Valier

### Landschaftsarchitekt

Maurus Schifferli Landschaftsarchitekten AG

### Verkehrsplanung

Roduner BSB + Partner AG

### Wasserbau

BKW AG

### HLKKSE inkl. Fachkoordination

Gruner Gruneko AG

### Bauphysik, Akustik

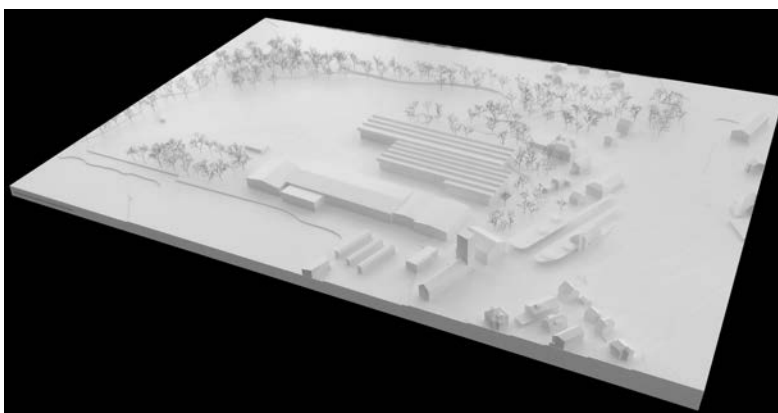
Gartenmann Engineering AG

### Brandschutz, Elektro, MSRL

Hefti Hess Martignoni AG Zürich

## silence

### Empfehlung zur Weiterbearbeitung



### Städtebau und Architektur

Das Projekt zeichnet sich durch einen hohen Grad einer ortsspezifischen, ausdrucksstarken und städtebaulich differenzierten Lösung aus. Das Depot wird durch eine prägnante, profilierte Dachlandschaft charakterisiert, die die Richtung der Felder aufnimmt und eine Assoziation zu den Furchen des Ackerbaus mit-schwingen lässt. Eine Staffelung der Gebäudefront zur Bubenbergstrasse erzeugt ein angemessen gegliedertes Vis-à-vis zum Bahnhof. Die im Vergleich niedrige Höhe erzeugt attraktive Bezüge zur umliegenden Siedlungsstruktur und bildet insbesondere zur bestehenden Energiezentrale einen qualitativ überzeugenden Aussenraum.

Das grosse Bauwerk wird als feingliedrige Anlage wahrgenommen. Nebst der Silhouette dient dazu auch die in unterschiedlichen Materialien grossflächig facettierte Fassade. Holz, Glas und Blech treten in einen Dialog mit dem gebauten Umfeld. Die Wahl der Formensprache kann als moderne Übersetzung des Heimatstils gelesen werden, die der grossflächigen technischen Anlage einen verträglicheren Massstab und ein «lieblicheres» Gesicht verleiht. Massvoll gesetzte Glasöffnungen bilden einen Blickbezug nach aussen. Die Oblichtstreifen erzeugen einen gut ausgeleuchteten Innenraum sowie als strukturelle Auskrugung ein Vordach zur Zugangsseite. Präsenzgesteuerte Innenraumbeleuchtung vermeidet unnötige Lichtemission in den Nachthimmel.

Den Projektverfassern ist mit dem Artikulieren eines neuen Bahnhofplatzes im Nordwesten eine Fehlinterpretation unterlaufen. Zwei Adressierungen zum Bahnhof sind in der ausgewiesenen Form weder logisch noch gefragt. Der Bahnhof ist und bleibt auf der Seite des Dorfes. Die gesamte Anlage des Bahnhofes einschliesslich der Unterführung wird mit einer eigenen und wirkungsvollen Architektursprache in Szene gesetzt. Allerdings erscheint diese zu überinstrumentiert, der Bedeutung nicht angemessen und leuchtet als komplett andere Architektur nicht ein, ist doch auch der Bahnhof mit der Unterführung Teil der gesamten Bahnanlage.

### Gestaltung der Freiräume

Die Umgebungsgestaltung soll einen rahmenden Charakter des Arealen bilden, die Infrastrukturelemente werden dadurch zu ausgestanzten Elementen im Grünraum. Durch diese Haltung entsteht eine überinstrumentierte Parkanlage mit Durchwegungen und Plätzen, welche weder im Programm verlangt wurden, noch in dieser Ausdehnung der Nutzerschaft entspricht. Diese Parkerscheinung integriert sich kaum in die umgebende, eher funktional zurückhaltend gegliederte Agrarlandschaft. Die geforderte Arealumzäunung schränkt die gezeigte Parknutzung stark ein. Eine solche Parkidee wird hinterfragt und ist zu überarbeiten.

Die räumliche Pufferbildung zwischen Depotgebäude und Wohngebäude gelingt durch geeignete Landschaftselemente. Die freien, bepflanzten Formen auf einer gebäudeverbindenden Platzfläche wirken plausibel, wobei die Ambivalenz der zwei Bahnhofsplätze beidseits der Gleise die Situation stark verunklärt. Eine Eindeutigkeit der bestehenden Bahnhofsausrichtung ist zu schaffen.

---

### **Konstruktion Tragwerk**

Den Projektverfassern ist es gelungen, ein starkes und eigenständiges Tragwerk zu entwickeln, welches den gewünschten Charakter sowie die ingenieurtechnische Raffinesse eines Bauwerks für die Eisenbahn zeigt. Die hybride Dachstruktur aus Stahl und Holz mit doppelt geführten Brettschichtholzträgern in Längsrichtung kreiert zusammen mit den leichten, abgehängten Deckenplatten aus Holz ein filigranes Gesamtbild mit klarem und optimiertem Lastfluss. Es stellt sich die Frage, ob durch einen optimierten Längsträger die Spannweite in Längsrichtung noch weiter erhöht werden könnte. Die natürliche Belichtung der Halle mit Oblichter entsteht direkt aus der räumlichen Geometrie des Tragwerks. Das gewählte Tragwerk kann mühelos über die Fassadenebene auskragen. Architektonischer Ausdruck, die Gebäudehülle und das Tragwerk werden zu einer sich gegenseitig bedingenden Einheit.

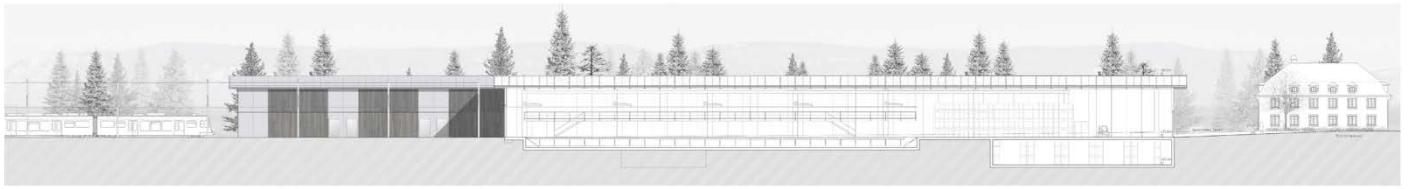
### **Funktionalität Betrieb und Erschliessung**

Die Arealerschliessung über die Kyburgstrasse ist lang und mit diversen Abzweigern und Gegenverkehrsabschnitten unübersichtlich. Im Gegenzug verhindert diese negative Emissionen auf das Wohnquartier effizient. Die Befahrbarkeit, resp. Wendemöglichkeiten für grössere LKW ist teilweise fraglich. Positiv sind die Kombination der Erschliessung mit der Kartoffelzentrale sowie die Trennung vom Quartierverkehr Bubenbergstrasse. Die geplante Gleisüberfahrt und Manövriertfläche zum Drehgestellverlad liegt auf mehreren Weichen und ist wenig geeignet. Sehr positiv ist die Trennung des Depotverkehrs und Schulwegs. Die entgegen der Vorgaben neu platzierten Garderoben des Fahrpersonals ergeben deutlich längere Fusswege für Ablösungen bei Schichtwechsel am Bahnhof. Auch die internen Fusswege stehen in Konflikt mit dem Werkverkehr.

Das Depotlayout überzeugt mit seiner zentralen Lagerung/Werkstätten sowie kurzen Transportwegen. Durch die gewählte Anordnung wird eine effiziente Logistik gewährleistet und die funktionalen Anforderungen des Gesamtgebäudes erfüllt. Speziell zu erwähnen ist dabei der ideal gelegene Haupteingang, welcher zuerst in den Bürotrakt führt, womit ein direkter Eintritt in die Arbeitshalle, auch aus Sicherheitsgründen, verhindert wird. Zu verbessern wäre die eingeschränkte Übersichtlichkeit im Bereich Lagerung/Anlieferung/Werkstätten. Die Flexibilität der Gesamthalle wird durch zahlreiche Stützen eingeschränkt.

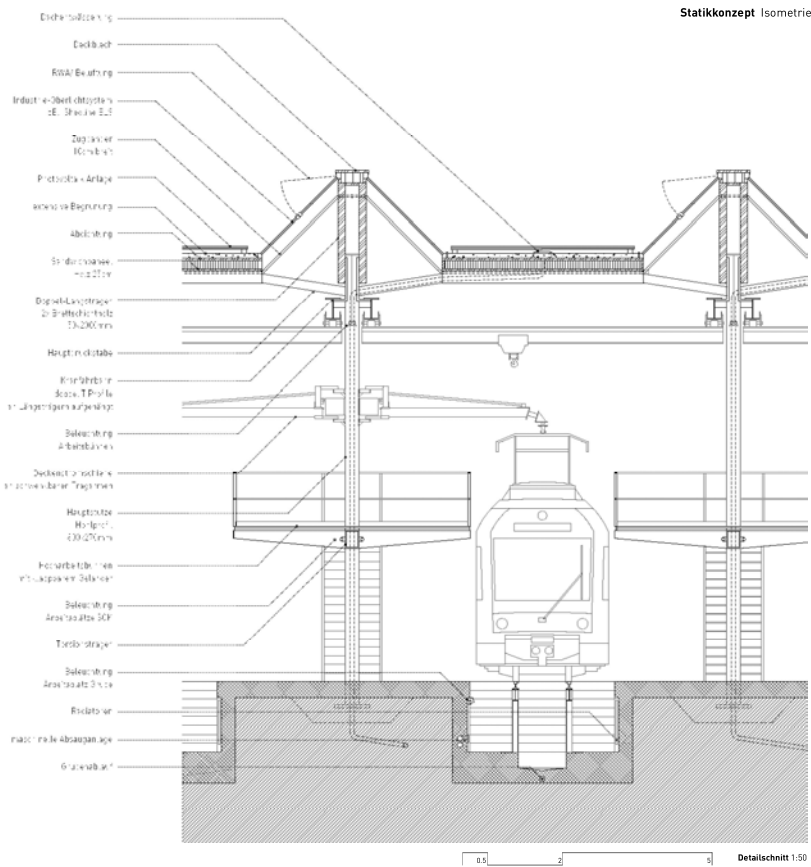
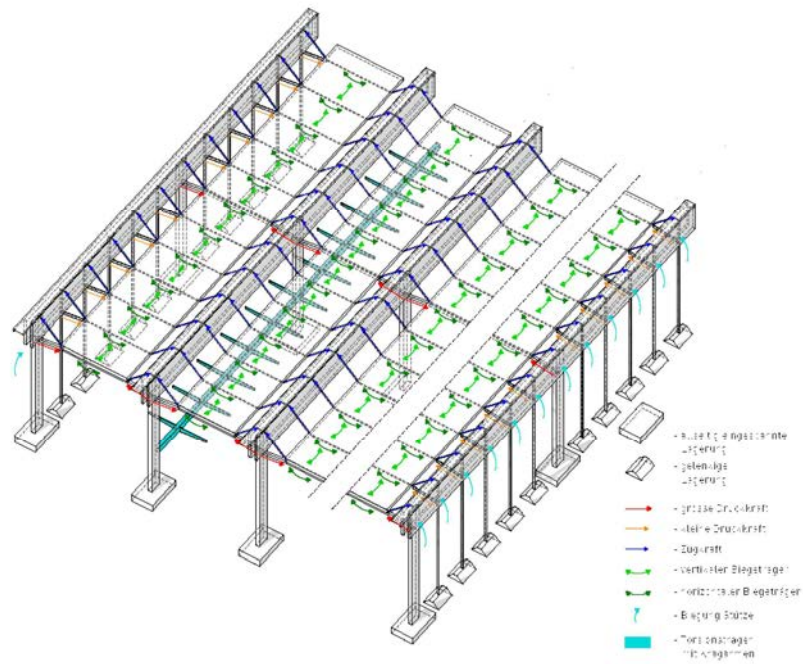
### **Fazit**

Insgesamt besticht der Vorschlag durch eine sehr ortsspezifische Situierung und reichhaltige Architektursprache, die aus der Wertschätzung des Bestehenden entwickelt wird. Überzeugend sind insbesondere die städtebauliche Setzung und Gestaltung des Depots. Die Aufgabe, einen vergleichsweise grossen Depotbau ortstverträglich in den ländlichen Kontext zu integrieren ist in einem hohen Mass gelungen. Die funktionalen Mängel aus bahntechnischer Sicht sowie überinstrumentierte Gestaltungsabsichten im Landschaftsarchitekturkonzept und im Bahnhofsbereich sind korrigierbar.









## Projekt Nr. 8 2. RANG

## FIELD

### Architektur:

Boltshauser Architekten AG  
Roger Boltshauser  
Félicie Morard  
Elisabeth Stölzl  
Mikael Blomfelt  
Lenz Schnell

### Bauing. Tiefbau Bahnbau

Basler&Hofmann AG, Zürich  
Ruedi Schäfer

### Bauing. Tragstruktur

Basler&Hofmann AG, Zürich  
Jörg Habenberger

### Landschaftsarchitekt

Geser Landschaftsarchitekten,  
Zürich  
Andreas Geser

### Verkehrsplanung

Basler&Hofmann AG, Zürich  
Katrin Schönenberger

### Wasserbau

Basler&Hofmann AG, Zürich  
Jana Michels

### HLKKSE

Waldhauser+Hermann AG,  
Münchenstein  
Marco Waldhauser

### Bauphysik

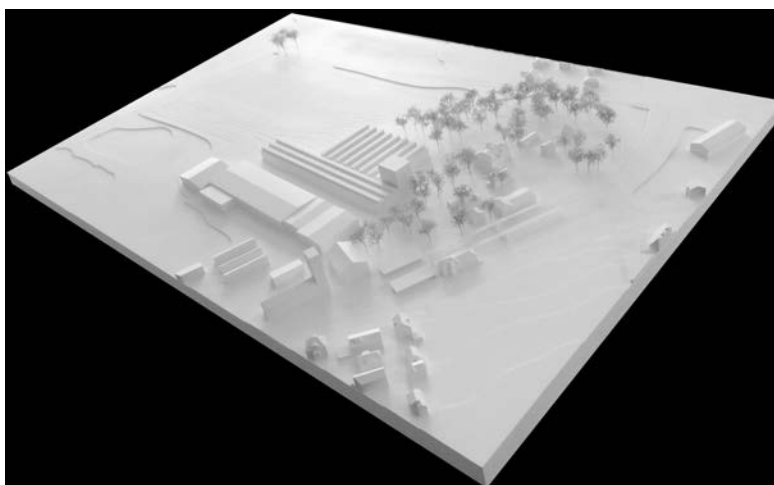
Basler&Hofmann AG, Zürich  
Jens Schuster

### Brandschutz

Gruner AG, Zürich  
Jens Schuster

### Elektro

IBG B. Graf AG Engineering,  
Winterthur  
Mauro Canzian



### Städtebau und Architektur

Die Gleisanlage als Gesamtgeometrie wird gegenüber der Programmvorlage abgedreht und der übergeordneten Geometrie der bestehenden Strassen und Ackerfelder angepasst.

Die orthogonal zueinander liegenden Hallenvolumina werden durch einen markanten, vertikalen Administrativbau untereinander verbunden und mit dem Ort verankert.

Form und Inhalt klappt beim Erdgeschoss des Turmhauses jedoch auseinander, dort wo sich im Erdgeschoss die Gleise mit Mehrlänge unter den vertikalen Ankerpunkt schieben. Ebenso inkohärent verhält sich das unterirdische Volumen, welches nicht mit der oberirdischen Volumenkonsequenz übereinstimmt. Die Platzierung der gesamten Gebäudetechnik im 1. Obergeschoss des Turmhauses wird als nicht sinnvoll erachtet, zumal dadurch die Gebäudehöhe zusätzlich strapaziert wird. Insgesamt wird die für den Kontext erträgliche Höhe des Turmhauses kontrovers diskutiert.

### Gestaltung der Freiräume

Die Umgebungsgestaltung wird in drei unterschiedliche Themenbereiche vorgeschlagen. Eine grüne mit Bäumen bepflanzte Zone um die Gebäude dient gleichzeitig als Puffer zu den nahen Wohngebäuden. Die Platzbereiche zwischen Bahnhofsgelände und dem neuen Depotgebäude mit lockerer Bepflanzung sind adressbildend für die neue Anlage und gehen auf die Nachbargebäude ein. Eine bachbegleitende Grünstruktur in Form von Heckenstrukturen rahmen die Geleisfelder wohltuend gegenüber der freien Landschaft. Die Umgebungsgestaltung ist präzise auf diesen Ort zugeschnitten und findet allseitig sinnbringende, gestalterische Antworten, die sich im Bestand selbstverständlich einfügen. Einzig die Lage der Parkierungsanlage überzeugt nicht.

### Konstruktion Tragwerk

Turmhaus und Depothallen werden als Stahlkonstruktionen konzipiert. Diese Filigranbauten werden mit fein strukturierten, selbsttragenden Trasskalkenlementen umhüllt. Die Verwendung von Trass, dank dem der Zementteil reduziert werden kann, wird aus ökologischer und denkmalpflegerischer Sicht gewürdigt. Die murale Aussenhülle sucht in ihrer äusseren Erscheinung den Dialog zu den gebauten Nachbarhäusern und integriert sich in der äusseren Materialisierung in den Siedlungskontext. Das Tragwerk überzeugt durch seine Schlichtheit und Regelmässigkeit mit einer ruhigen und aufgeräumten Dachuntersicht. Das konstante Raster ist ideal für eine gleichmässige Ausnutzung der Tragelemente. Aufgesetzte Oberlichtbänder bringen Tageslicht in die Depotneubauten und betonen deren unterschiedliche Ausrichtungen. Sie werden additiv auf die Hallen gesetzt, ohne konstruktiv eine Zusatzfunktion zu übernehmen.



---

Die Höhe der Oblichter hätte als Struktur genutzt werden können, um die Spannweiten des Dachtragwerks zu vergrößern. In diesem Sinn bleibt die Konzeption des Tragwerks zu bescheiden und nutzt das Potential eines weitgespannten Hallendachs nicht aus.

#### **Funktionalität Betrieb und Erschliessung**

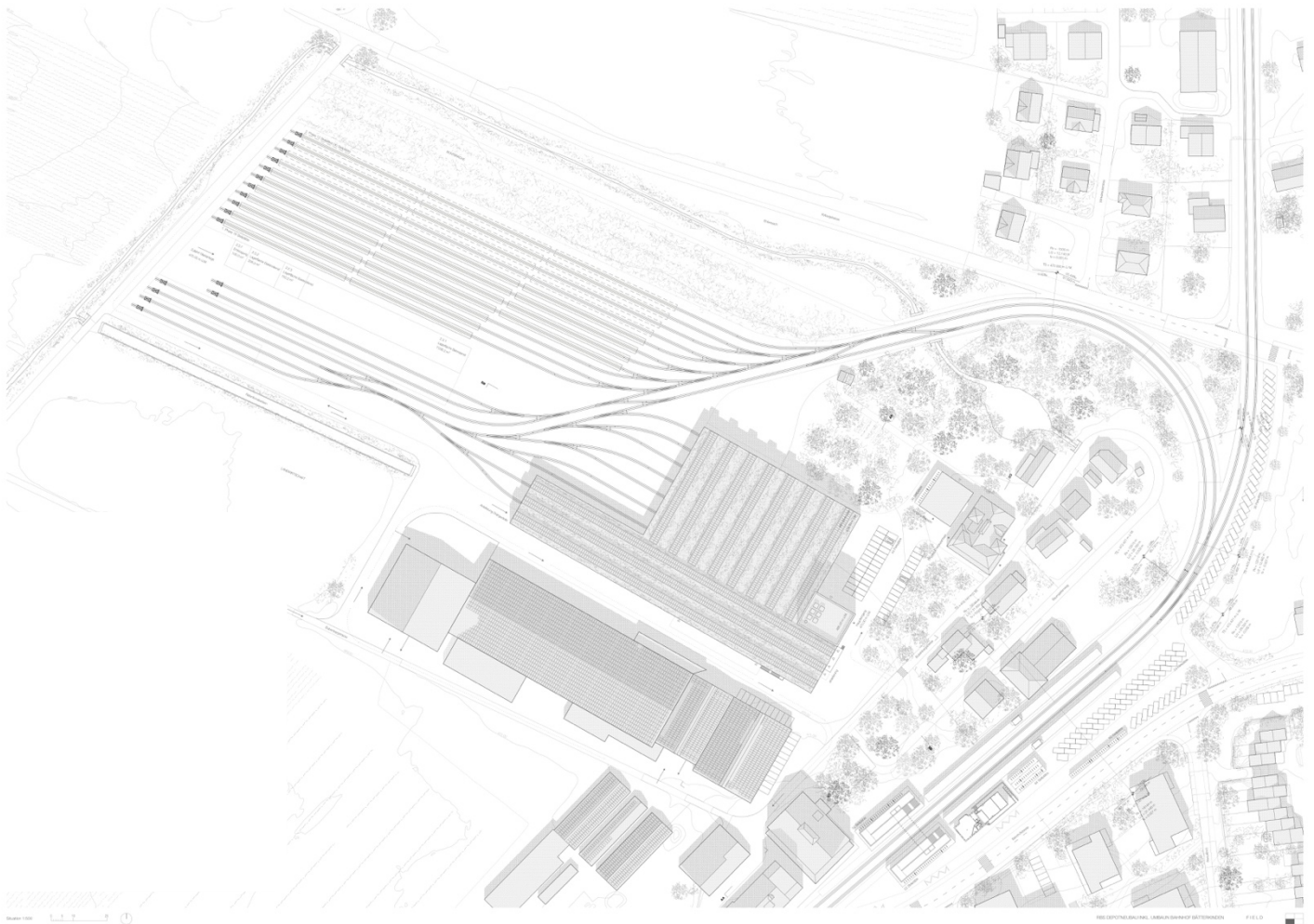
Die vorgegebene Gleisgeometrie wurde nicht übernommen und weist im Einfahrtsbereich kleine, aber korrigierbare Fehler auf. Die Aneinanderreihung der Weichen verunmöglicht einen einfachen und sauberen Unterhalt der Weichen (Teilewechsel).

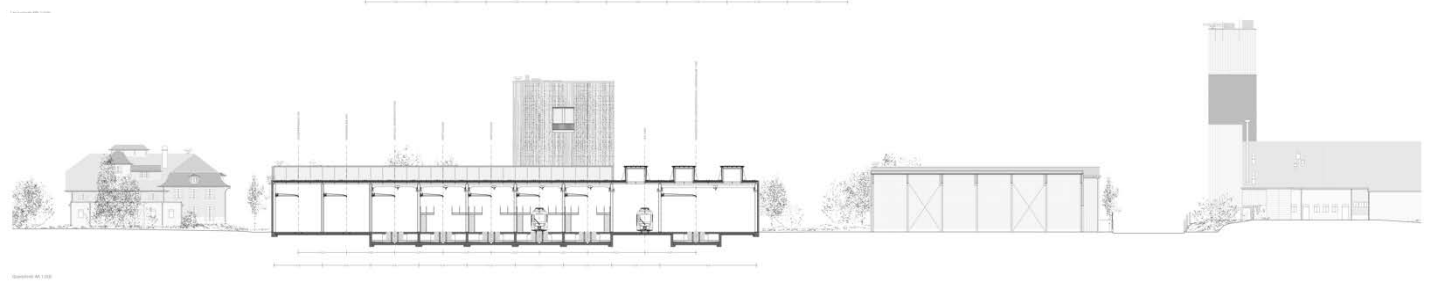
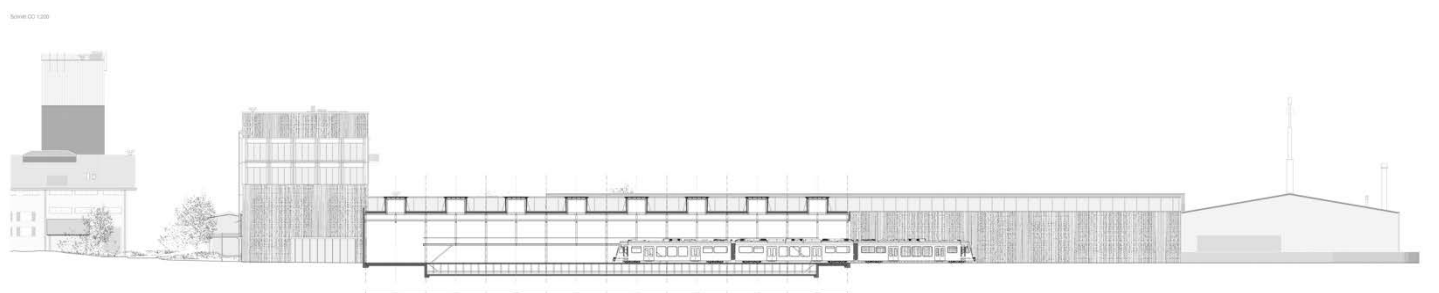
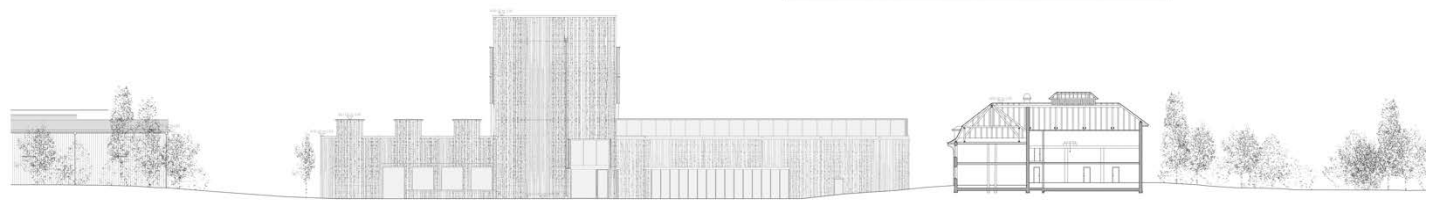
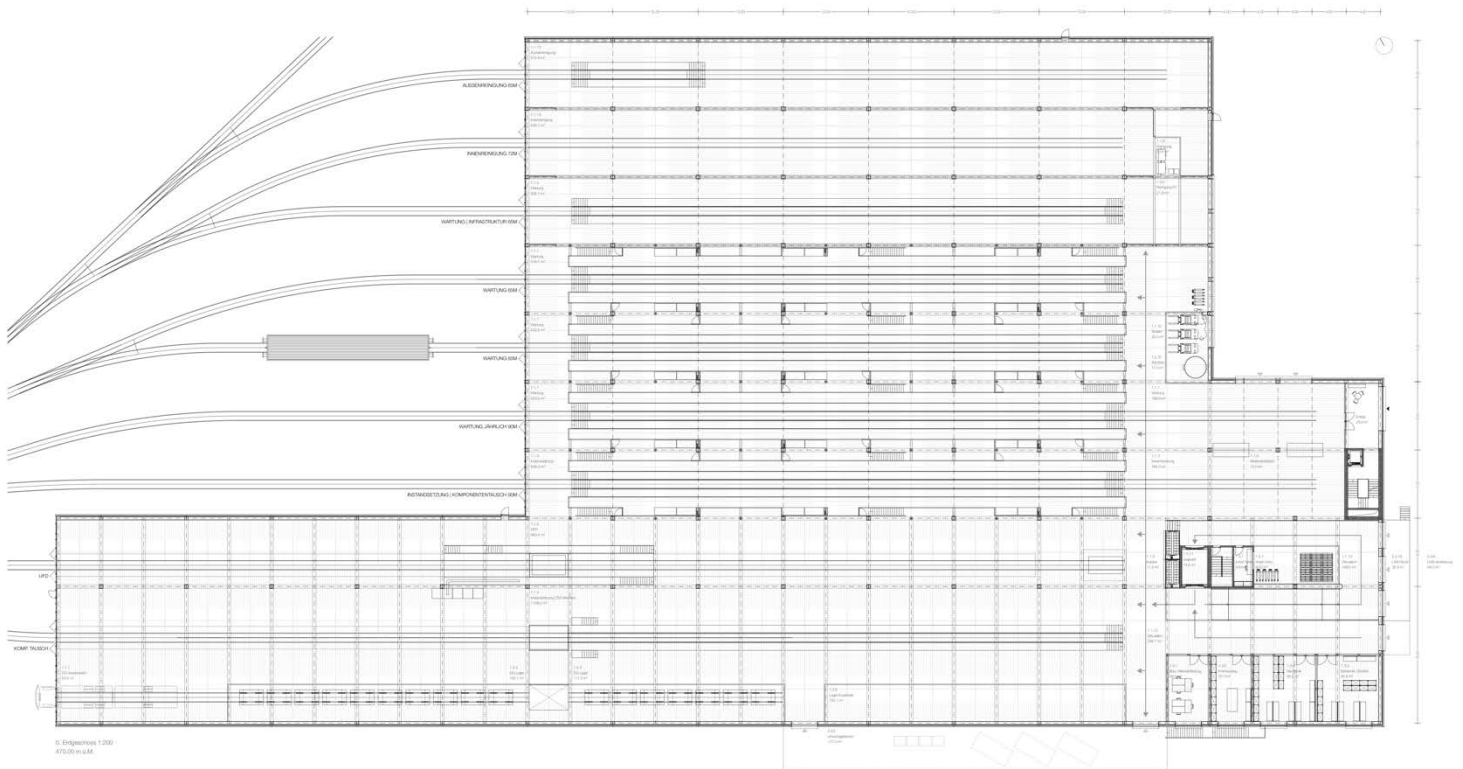
Überschneidungen des Depot-, Quartier- und Langsamverkehrs (Erschliessung Quartier Bubenberg) stellen ein Sicherheitsrisiko dar und behindern den restlichen Verkehr durch umständliche Rangiermanöver.

Die Anordnung der Lagerung/Werkstätten ist teilweise verstreut, die Transportwege dadurch sowie durch die nicht direkt angrenzenden Wartungsgleise länger. Die Logistikwege queren teilweise im Betriebsfall oftmals bis permanent belegte Halngleise was umständliche und unübersichtliche Umwege zur Folge hat. Der Niveauunterschied der Arbeitshalle zur Depotanlieferung ist unglücklich und verkompliziert, resp. erschwert die Logistik unnötig, insbesondere für die häufige Entsorgung. Das Entrée ist unkontrolliert und die Zugänge zu den Büros der Werkstattleitung führen durch die Halle, teilweise sogar über die Transportwege was aus Sicherheitsgründen ungünstig ist. Zahlreiche Stützen schränken die Flexibilität der Gesamthalle leicht ein.

#### **Fazit**

Die gewählte Gesamtgeometrie der Anlage fügt sich selbstverständlich in die Struktur der Ackerfelder und den offenen Landschaftsraum Bätterchindfeld ein. Die Baukörper reihen sich einerseits neben die bestehenden Industriebauten und bilden andererseits durch ihre gekonnte volumetrische Gliederung ein Konglomerat mit der gebauten Siedlungsstruktur. Die Gliederung, Proportionierung und Kompaktheit der Anlage überzeugen sowohl städtebaulich als auch architektonisch. Leider sind die funktionalen Mängel zu gravierend und nicht umsetzbar. Offen bleibt zudem die Frage nach der verträglichen Höhe des vertikalen Baukörpers und das damit verbundene erhöhte baurechtliche Risiko.





## Projekt Nr. 5 3. RANG

## bätterchingefeld

### Architektur

L2A Architekten AG  
Paul Rosser  
Martin Althaus  
Marcel Abegglen  
Francisco Pereira  
Matthias Steiner  
Melanie Mathys

### Bauing. Tiefbau Bahnbau, Verkehrsplanung, Wasserbau

LP Ingenieure AG  
Marino Sansoni  
Peter Bichsel  
Oskar Balsiger

### Bauing. Tragstruktur

Mätzener & Wyss Bauingenieure AG  
Urban von Allmen  
Andreas Zenger

### Landschaftsarchitekt

david&vonarx landschaftsarchitektur gmbh  
Marlis David  
Thomas Dietemann

### HLKS

Strahm AG  
Thomas Giger

### Bauphysik

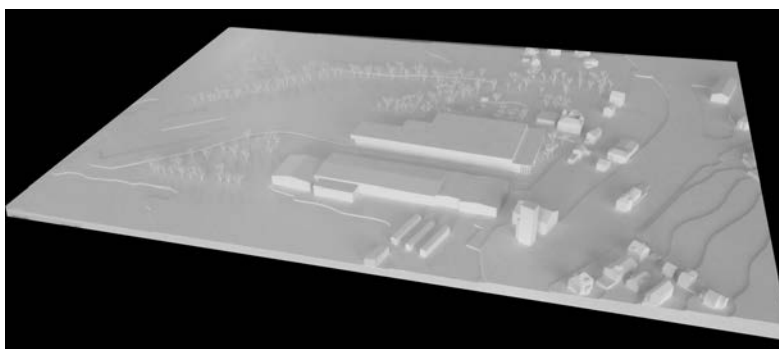
Zeugin Bauberatungen AG  
Andrea Schneider

### Brandschutz

Peter Deubelbeiss AG  
Peter Burkhard

### Elektro

elektroplan Buchs & Grossen AG  
Stefan Greber



### Städtebau und Architektur

Das Projekt profitiert vom klugen entwerferischen Entscheid, mit einem querliegenden Trakt im Osten der Hallen einerseits den Übergang zum Siedlungsgebiet zu schaffen, andererseits mit diesem Quertrakt auch im Grundriss die notwendigen zudienenden Bereiche sowie die notwendigen Büros und Sitzungszimmer aufzunehmen. Diese Disposition bietet prinzipiell auch das Potenzial einer adäquaten Massstäblichkeit zum bestehenden Siedlungskörper. Das Schienenfeld wird entlang den Anforderungen entwickelt, auch die Organisation der Hallen folgt dem Programm. Die Fragen des Verkehrs, insbesondere der Anlieferung, des Langsamverkehrs und der Lokalerschliessung sind adäquat gelöst und erlauben eine konfliktarme Koexistenz der unterschiedlichen Nutzungen.

Spätestens in der Ausbildung der Dachfläche zeigen sich - bei aller Würdigung der funktionalen Aspekte - auch die problematischen Aspekte des Projektes. Die fehlende Gliederung der riesigen Dachfläche ist höchst problematisch, auch der Tageslichteinfall wird als ungenügend beurteilt. Die Rasterung der doppelschaligen Betonfassade wirkt zufällig und die Formate der Betonelemente scheinen eher den Aspekten des Transports als dem architektonischen Ausdruck geschuldet. Die Fragen der Grauenergie wurden mit den doppelschaligen Fassaden aus Beton und dem Dach aus Betonbrettern und zusätzlichem Überbeton vollständig ausgeblendet, zudem wird die Nachhaltigkeit einer inneren Schale als innenliegendem Wärmespeicher in einer so grossflächigen Halle vom Preisgericht nicht nachvollzogen. Die Fassade zum Wohngebiet mit den monumentalen 8.00 Meter hohen Stützen im Südwesten konterkariert die vorgängig attestierte Massstäblichkeit in unverständlicher Weise und kann das vorgängig erwähnte Potenzial einer guten Integration leider nicht aktivieren.

### Gestaltung der Freiräume

Der übergeordnete Gedanken der Umgebungsgestaltung arbeitet bewusst mit Streuobstwiesen und bachbegleitenden Vegetationen. Die dadurch erreichte Pufferbildung vom Depotbau gegenüber den Wohngebäuden gelingt ebenso wie die Abgrenzung zur Agrarlandschaft. Der Bachbereich mit diversen Teichbildungen entspricht nicht wirklich dem Element vom Wiesenbach. Die inneren Grünflächen sind Retentions- und Versickerungsflächen mit etwas beliebiger Bepflanzung. Um die Energiezentrale werden geometrische Baumpflanzungen vorgeschlagen, wobei ein präziser Bezug zur Energiezentrale nicht erkennbar ist. Der Freiraum zwischen Bahnhof und Depothalle ist ein Platz, der nachvollziehbar durch gestaltete Grüninseln aufgelockert wird. An der Westecke der Parzelle stossen die Geleise- und Umschlagplatzanlagen in ihrer ortsfremden Geometrie unbedarft und störend in die Landschaft. Eine logische Bachweiterführung fehlt gänzlich.

### Konstruktion Tragwerk

Die Tragstruktur folgt der Idee der grossen Spannweiten und sieht die Träger als grosse 3.00 Meter hohe Fachwerkbinder aus Stahl auf Betonstützen vor. Als Sekundärkonstruktion werden vorfabrizierte Betonplatten eingesetzt, welche mit einem Überbeton im Verbund mit der Stahlkonstruktion wirken.

---

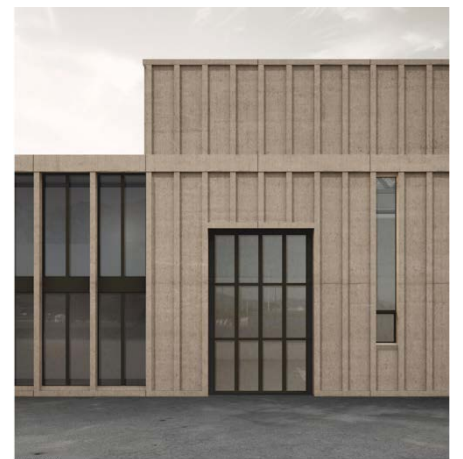
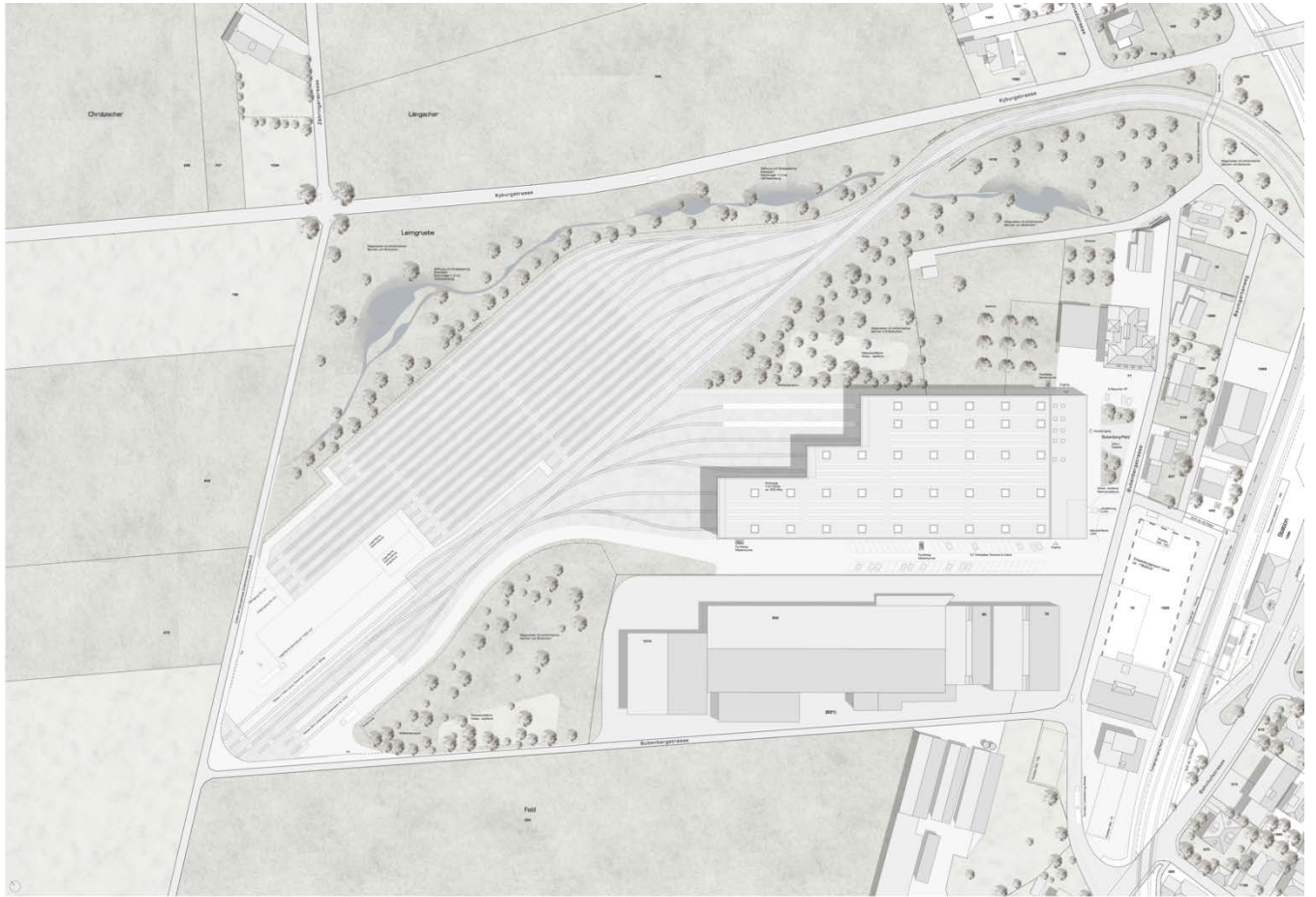
Das Tragwerk suggeriert eine Einfachheit mit gleichmässig belasteten Fachwerkbindern, was nicht der Wirklichkeit entspricht. Da nur jeder zweite Längsbinder auf einer Innenstütze liegt, müssen die Lasten über schwach geneigte Fachwerkstäbe in Querrichtung abgetragen werden. Verbindungen in Stabmitte anstatt an den Knoten verunklären hier den Lastfluss. Die Verbindung der Stahlkonstruktion an die Aussenwände, bei denen die Fachwerkstäbe mit der Betonkonstruktion verschmelzen, ist tektonisch unbefriedigend.

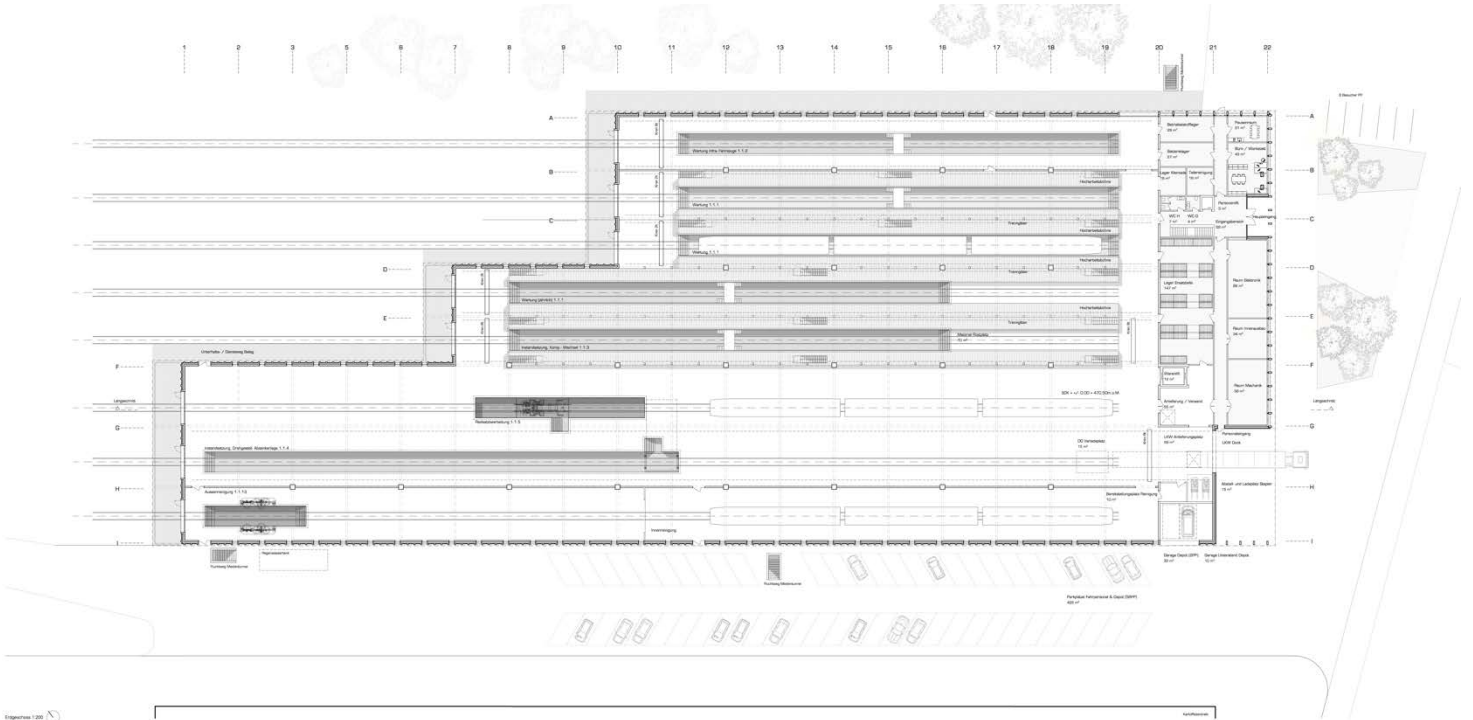
#### **Funktionalität Betrieb und Erschliessung**

Die Gleisgeometrie wurde gemäss Vorgabe übernommen. Die Gebäudeanordnung ermöglicht viel Spielraum für die Optimierung der Gleisanlage. Klare und sichere Arealerschliessung im Einbahnsystem vermeidet eine Belastung des Wohnquartiers Bubenbergstrasse. Sehr positiv ist die getrennte Verkehrsführung des Depot- und Langsamverkehrs. Der Schulweg führt konfliktfrei über einen separaten Weg zwischen Landi und Bahntrasse via Bubenbergstrasse. Negativ ist die Anordnung der Depotalieferung auf der südöstlichen Gebäudeseite welche Manöver auf der Bubenbergstrasse erfordern. Es handelt sich um ein sehr effizientes Depotlayout mit kompakter, zentraler Lagerung/Werkstätten sowie wenigen, direkten und übersichtlichen Transportwegen, auch zur Depotalieferung. Durch die Kombination der Depotalieferung und des Drehgestellverlads wird Grundfläche gespart. Positiv sind ebenfalls die teilweise aufgehängten Hocharbeitsbühnen und die allgemein stützenarme Halle was eine sehr gute Durchlässigkeit, Flexibilität und Übersicht bedeutet. Der Haupteingang ist ideal angeordnet und führt in den Bürotrakt, womit ein direkter Eintritt in die Arbeitshalle, auch aus Sicherheitsgründen, verhindert wird. Negativ ist die durch Türen leicht eingeschränkte Durchlässigkeit zwischen den Wartungsgleisen und den Werkstatt- und Lagerräumen. Die funktionalen Anforderungen des Gesamtgebäudes werden sehr gut erfüllt.

#### **Fazit**

Abschliessend betrachtet weist das Projekt wohl auf funktionaler Ebene unbestrittene Qualitäten auf. Es fehlt jedoch die sensible Auseinandersetzung mit den Schlüsselfragen einer umfassend verstandenen Ökologie, was für eine sich direkt über Umweltfragen definierende Auftraggeberschaft nicht akzeptiert werden kann. Ebenso wenig können die gestalterischen Aspekte, insbesondere auch die Ausbildung der Dachflächen und Fassaden den Ansprüchen an eine Eingliederung einer solch bedeutenden Baumasse in den Siedlungskörper von Bätterkinden genügen.









## Projekt Nr. 1

## Jim Knopf

### Gesamtleitung

Itten+Brechbühl AG  
Christian Frischknecht  
Clara Schwab

### Architektur

Büro B Architekten AG  
Michael Schmid  
Dan Hiltbrunner  
Donat Hauser  
Joana Moreira

### Bauing. Tiefbau Bahnbau, Verkehrsplanung, Wasserbau

B+S AG  
Michael Schaad

### Bauing. Tragstruktur

B+S AG  
Lukas Lanz

### Landschaftsarchitekt

David Bosshard Landschaftsarchitekt  
BSLA  
David Bosshard  
Roman Kubisch

### HLKS

eicher + pauli Bern AG  
Andreas Glauser

### Bauphysik

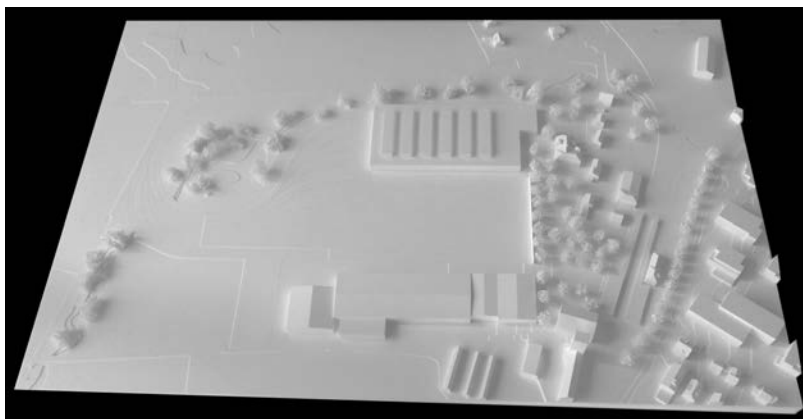
Gartenmann Engineering AG  
Matin Balmer

### Brandschutz

Siplan AG  
Rolf Schuerch  
Christoph Soland

### Elektroplanung

IG Boess (Boess Partner AG)  
Philipp Thomann



### Städtebau und Architektur

Das Projekt „Jim Knopf“ platziert das Depot im nördlichen Teil der Parzelle. Die Aussenabstellanlage wird zwischen die Kartoffelzentrale und das Depotgebäude gelegt. Der grosse Gleisbogen ist aus betrieblicher und unterhaltstechnischer Sicht nicht empfehlenswert. Eine 5 m hohe Mauer schliesst das Gleisfeld zum Bahnhof hin ab. Zusammen mit der ohnehin schon langen und massstabslosen Fassade des Depots wird die Zäsur zum Siedlungsraum damit noch zusätzlich vergrössert, was städtebaulich unverständlich ist.

### Gestaltung der Freiräume

Die Umgebungsgestaltung sieht einen konsequenten Bachverlauf entlang der Grenze zu den Nachbarliegenschaften und der freien Agrarlandschaft vor und dient mit der Bachraumvegetation als Filter zu den angrenzenden Parzellen. Im Auge der Wendeschlaufe der Gleise liegt selbstverständlich die Bachaufweitung und bildet ein grossflächigeres aquatisches System. Die Gleisführung entlang der Kyburgstrasse verbreitert gestalterisch die Erschliessungsinfrastruktur der Kyburgstrasse auf der gesamten Parzellenlänge. Die Freiräume zwischen dem bestehenden und neuen Gebäude bis hin zum Bahnhofareal sind ansprechend gestaltet und einem schlüssigen Betriebskonzept folgend. Durch die veränderte Gleisführung und das kompakte Gebäude sowie die Gleisfeldanordnung wird eine grössere Baulandreserve erhalten.

### Konstruktion Tragwerk

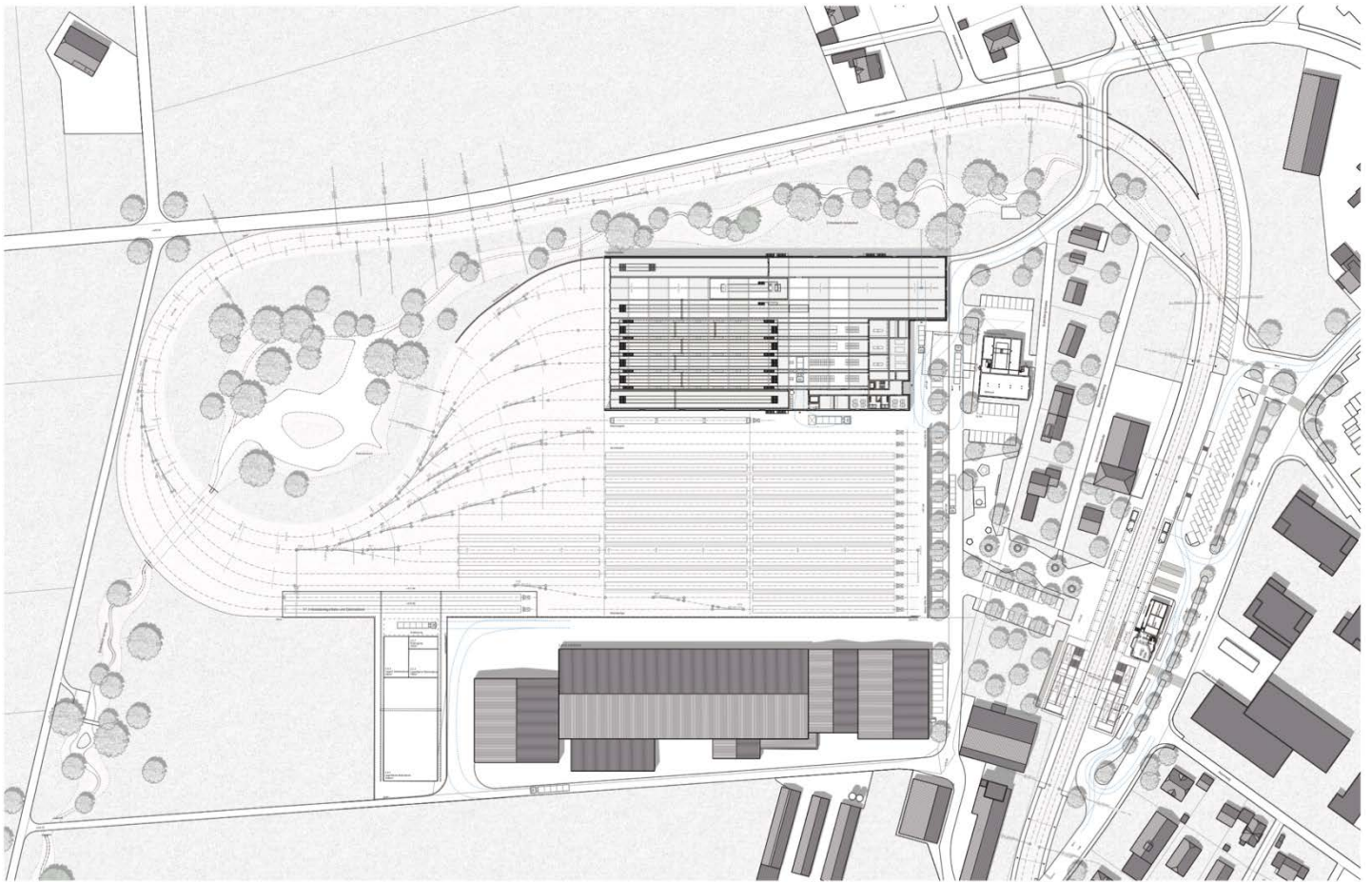
Die grosszügigen Oblichter mit der alternierenden Höhenlage der Dachhaut schaffen eine spannende Volumetrie und eine gleichmässige Belichtung der Halle. Die grosse Spannweite der 4 m hohen Dachträger über der Haupthalle mit nur einer Zwischenabstützung ist für die Nutzung ideal und wird gewürdigt. In ihren Details ist die Stahlkonstruktion jedoch allzu pragmatisch umgesetzt.

### Funktionalität Betrieb und Erschliessung

Aus der neuen Gleisgeometrie und der Anordnung der Abstellgleise zum Depot ergeben sich betriebliche Konflikte und zusätzliche Rangiermanöver. Aus den engen Gleisradien resultieren erhöhte Abnutzungen und Emissionen. Diverse Funktionalitäten der Aussenanlage sind stark eingeschränkt. Die Übersichtlichkeit und insbesondere die Logistik sind durch das angedachte Hallenlayout eingeschränkt. Die Verkehrserschliessung sowie Parkierung belastet das Wohnquartier Bubenbergstrasse schwer.

### Fazit

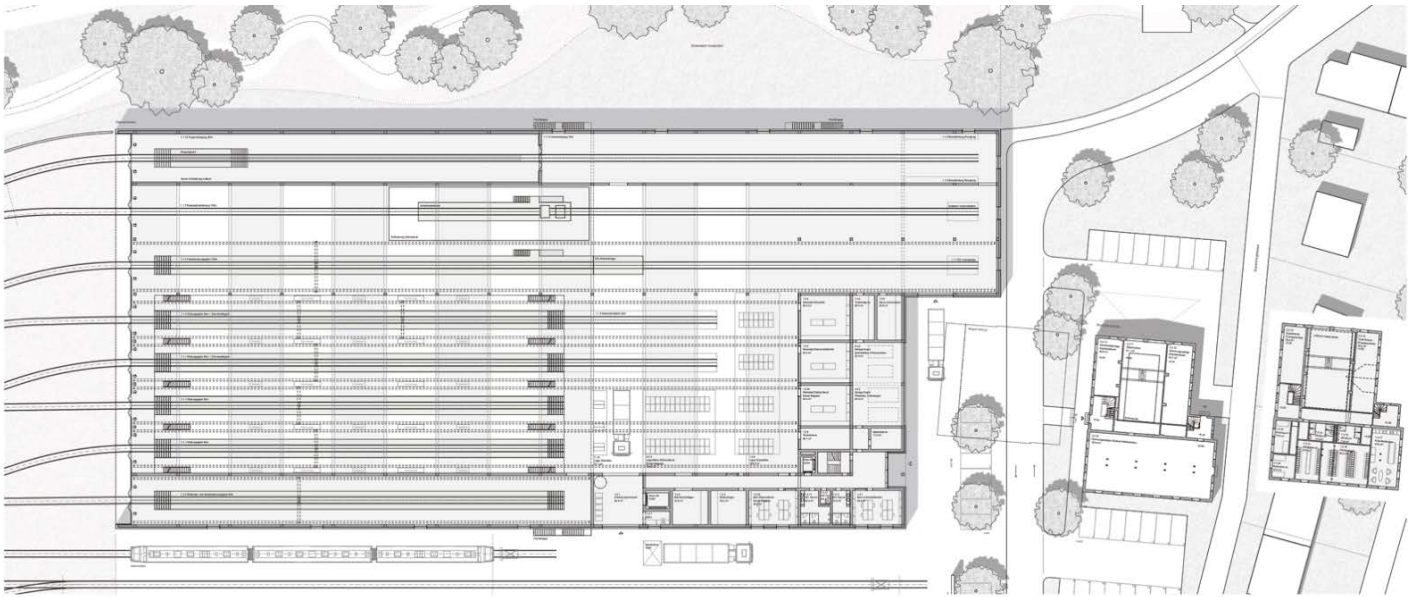
Die Idee einer besseren Eingliederung der Anlage in den Landschaftsraum kann nur ansatzweise erfüllt werden. Die fehlende Massstäblichkeit des Gebäudes sowie der undifferenzierte Umgang zum Siedlungsraum überzeugen nicht.



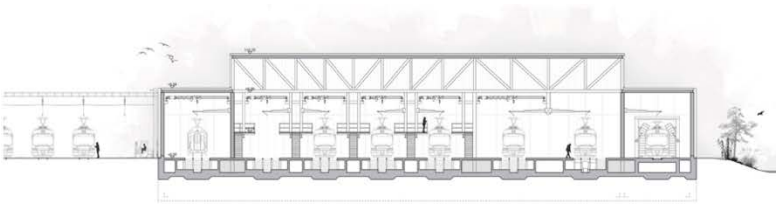
Photographie 1/08  
1 2 3 4

1 2 3 4





Grunderis 1:200



Querschnitt 1:200



Ansicht West 1:200



Ansicht Ost 1:200



Längsschnitt 1:200



Ansicht Süd 1:200





## Projekt Nr. 2

## Meister Lampe

### Architektur

Joos & Mathys Architekten AG  
Ria Cavelti  
Louise Egreteau  
Cihan Kuyucu  
Valerio Santoni  
Alain Glasson  
Jackey Lee  
Peter Joos  
Christoph Mathys

### Bauing. Tiefbau Bahnbau

c+singenieureag  
Reto Christen

### Bauing. Tragstruktur

WMM Ingenieure AG  
Andreas Bärtsch

### Landschaftsarchitekt

PR Landschaftsarchitektur  
Paul Rutishauser  
Marcel Specker  
Christine Grabs

### Verkehrsplanung

CSD INGENIEURE AG  
Franz Gallatti

### Wasserbau

CSD INGENIEURE AG  
Michael Gallmann

### HLKKSE

Balzer Ingenieure AG  
André Hug

### Bauphysik

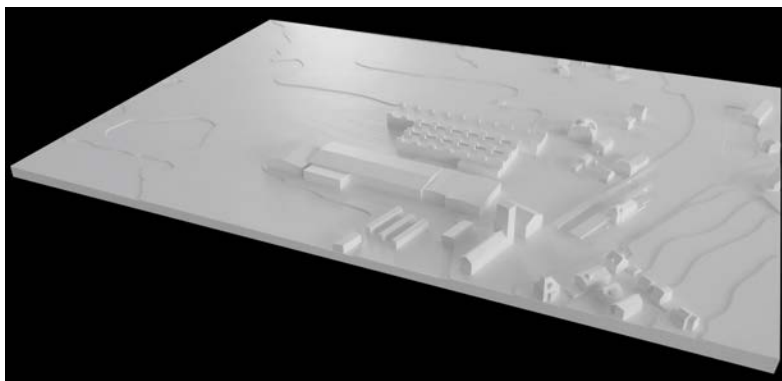
Bakus Bauphysik und Akustik  
Clemens Moser

### Brandschutz

Balzer Ingenieure AG  
Daniel Fausch

### Elektroingenieurwesen

HESS.HEFTI.MARTIGNONI AG  
Markus Mazenauer  
Aljoscha Knieper



### Städtebau und Architektur

Das Projekt wird durch die spezifischen punktuellen Oblichter charakterisiert, welche durch eine semitransparente Schicht verhüllt werden. Das Raumprogramm wird in drei parallel gekoppelte Hallen gegliedert, die sowohl auf den beiden kurzen Stirnseiten, als auch längsseitig eine hohe, allerdings unerwünschte Transparenz aufweisen. Diese grundsätzlich interessante Setzung führt zu einer entspannten volumetrischen Gliederung. Die neu entstehende Nachbarschaft zum bestehenden Siedlungskörper wird aufgrund der nicht genügend geführten Massstäblichkeit des Hallenvolumens als problematisch beurteilt. Die Gliederung der Fassade, insbesondere auch das Zusammenspiel von Fassade, Tragwerk und Oblichter sind in der vorgelegten Form noch zu bildhaft und betreffend funktionalen Anforderungen zu unausgereift.

### Gestaltung der Freiräume

Der Grundgedanke eines nutzbaren Grünbereiches im Bereich der Energiezentrale wirkt plausibel. Der entstehende Aussenraum zwischen Gleisfeld und Gebäude wirkt grosszügig und entkoppelt die unterschiedlichen Anlageprägungen stark. Die Bachraumgestaltung als rahmendes Element zur Siedlung und der offenen Landschaft findet Anklang. Das Freistellen von der Energiezentrale und das Weiterführen des bestehenden Gartenbereiches sind sinnvoll. Die freien, bepflanzten Pflanzintarsien auf einer gebäudeverbindenden Platzfläche sind nachvollziehbar, wobei der Übergang zu den angrenzenden Gebäuden ungelöst scheint.

### Konstruktion Tragwerk

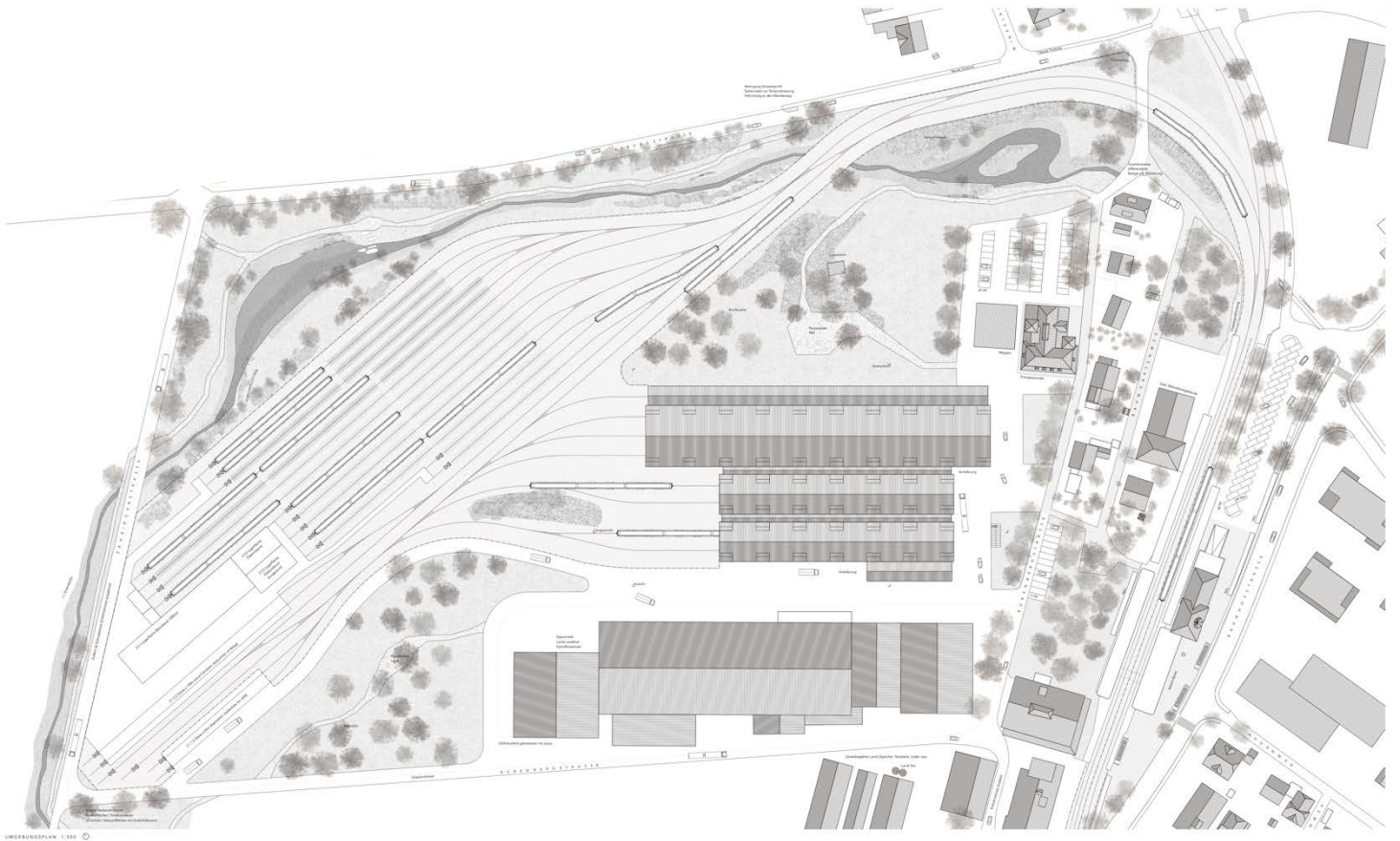
Die Gliederung der Fassade, insbesondere auch das Zusammenspiel von Fassade, Tragwerk und Oblichter können in der vorgelegten Form nicht überzeugen. Die Fassadenstruktur in Ortbeton als weitere Schicht vor den Fachwerkträgern verunklärt das grosszügig gedachte Tragsystem. Das Dachtragwerk aus Stahl mit parallel zu den Gleisen laufenden Fachwerkträgern schafft grosszügige Spannweiten. Die zwischen den Hauptspannweiten angeordneten niedrigen Bereiche hingegen sind für die Nutzung problematisch.

### Funktionalität Betrieb und Erschliessung

Die verstreute Anordnung der Büro-, Werkstatt- und Lagerflächen innerhalb der Halle ermöglichen keinen effizienten Betrieb und erschweren die Logistik unnötig. Die Wege sind lang und unübersichtlich. Eine Logik im Hallenlayout ist nicht erkennbar. Die Anordnung der Parkierung belastet das Wohnquartier Bubenbergrasse unnötig.

### Fazit

Das Projekt weist diverse interessante Anknüpfungspunkte auf. Die erwähnte Setzung der Hallen ist, neben der Idee der Oblichter, durchaus ansprechend. Allerdings wirkt die Gliederung der Volumetrie, die Ausbildung der Fassaden, aber auch die Gesamtanmutung zu wenig präzise, um eine langfristig glaubhafte Lösung für diesen Ort darzustellen.









## Projekt Nr. 3

## Offenes System

### Generalplaner

uas ag – unternehmen für archi-  
tektur und städtebau  
Jean-Pierre Dürig  
Guillermo Dürig

### Architektur

Dürig AG  
Jean-Pierre Dürig  
Guillermo Dürig

### Bauing. Tiefbau Bahnbau, Bauing. Tragstruktur, Verkehrs- planung, Wasserbau

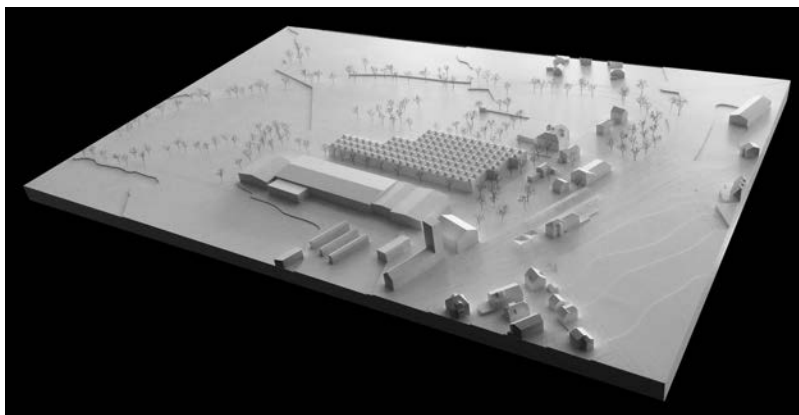
A. Aegerter & Dr. O. Bosshardt AG  
Thomas Suter  
Marcel D'Arco  
Manuel Wieland

### Landschaftsarchitekt

SKK Landschaftsarchitekten AG  
Joachim Wartner  
Raphael Aeberhard  
Simona Meyer  
Manuela Hurni

### HLKKSE, Bauphysik, Brandschutz

Amstein + Walthert AG  
Patrik Stierli  
Heike Vetsch  
David Anderes



### Städtebau und Architektur

Die Gleisanlage wird in ihrer Geometrie entsprechend den Vorgaben übernommen und durch den Bachlauf sinnbringend eingefasst. Eine breite, allmendartige Fläche wird zwischen den bestehenden und neuen Gebäuden aufgespannt und gliedert die unterschiedlichen Funktionen wohltuend. Durch das sich oft wiederholende Modulformat der Grundeinheit erscheint das Depot im Gesamtkontext dominant und feldartig. Die Modularität und deren an sich gestalterische Einfachheit widersprechen der Linearität der Eisenbahn und irritiert im Grundsatz. Charaktergebende laternenhaften Aufbauten verleihen dem Gebäude einen kleingliedrigen Ausdruck. Der generische Aspekt widerspricht dem Anliegen eine spezifische Disposition zu situieren. Der gewählte Ausdruck der Gebäudehüllen wirkt in der offenen Landschaft industriell und nicht für diese besondere Lage konzipiert. Die Platzausbildung und die Nähe vom Depotbau zu den kleinmassstäblichen Bestandesbauten wirkt im Bezug zum Baukörper nicht massstäblich.

### Gestaltung der Freiräume

Der Grundgedanke eines Landschaftsbereiches zwischen Gleisfeld und Gebäude wirkt grosszügig und entkoppelt die unterschiedlichen Anlageprägungen. Die Bachraumgestaltung als rahmendes Element zur Siedlung und der offenen Landschaft findet Anklang. Das Freistellen von der Energiezentrale und die Weiterentwicklung des bestehenden Gartenbereiches sind sinnvoll. Die freien, bepflanzen Pflanzintarsien auf einer gebäudeverbindenden Platzfläche wirken plausibel, wobei die Übergänge zu den angrenzenden Gebäuden ungelöst bleiben.

### Konstruktion Tragwerk

Als Tragsystem der Halle wird eine modular erweiterbare Struktur aus Stützen und einem flachen Pyramidendach mit Laterne komplett in Holzbauweise vorgeschlagen. Die Materialwahl der Holzstützen ist wenig überzeugend, wenn man bedenkt, dass die Struktur durch die Kranbahn und Arbeitsbühnen in Stahl ergänzt wird. Der geringe Stützenabstand wird als problematisch angesehen.

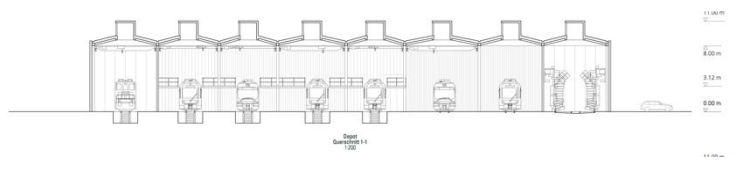
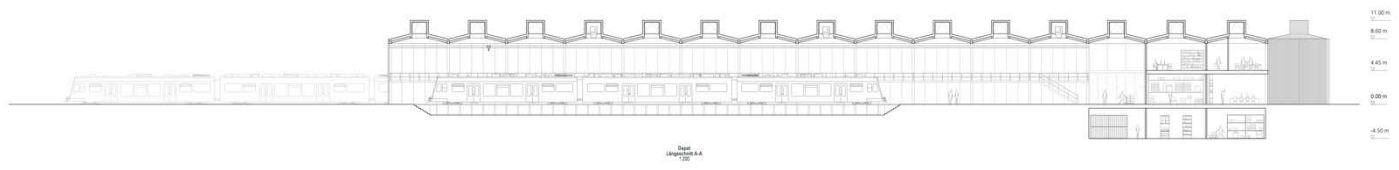
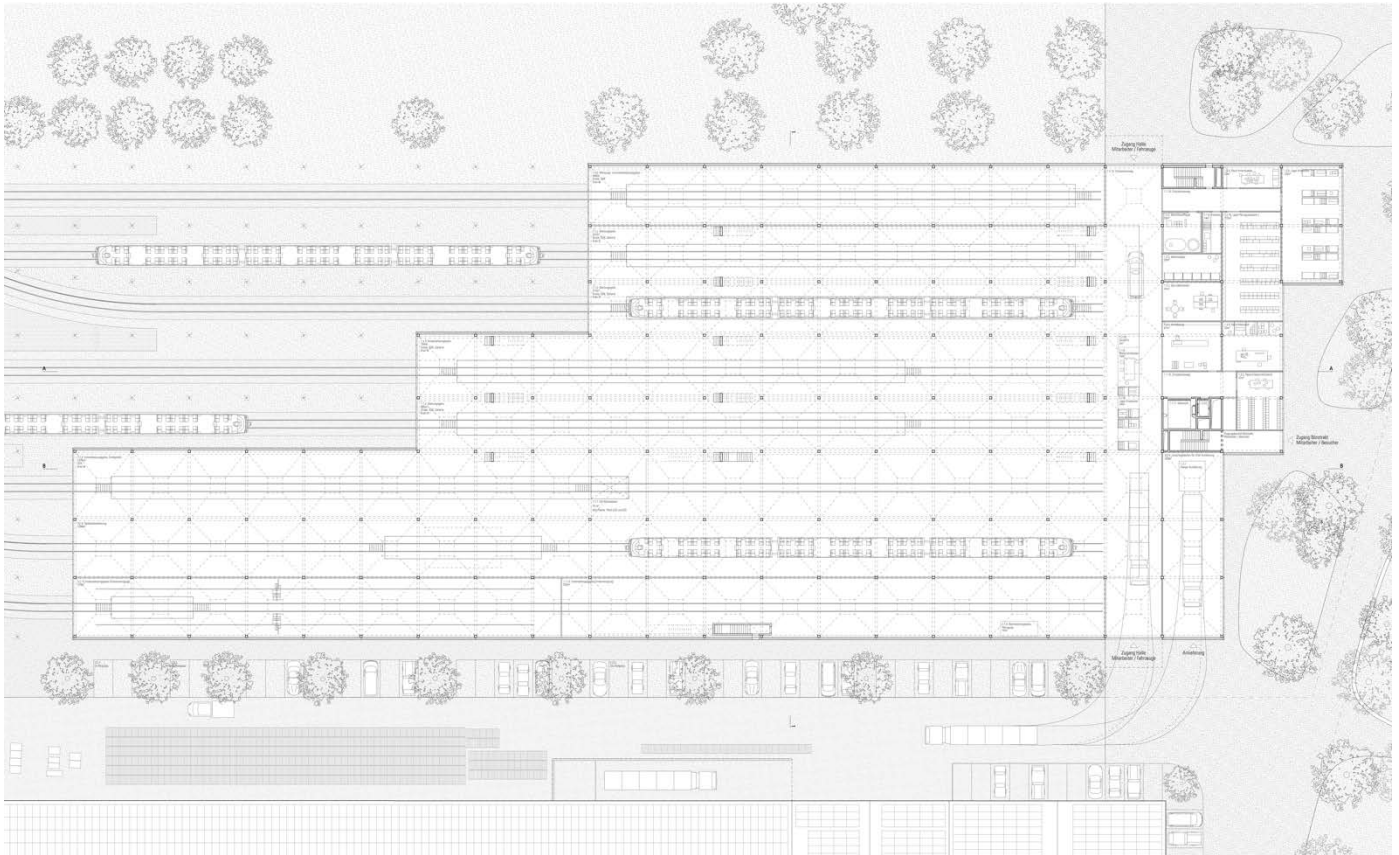
### Funktionalität Betrieb und Erschliessung

Die Halle zeigt eine gute Anordnung der Gleise, Werkstätten und Lagerräum. Dies ermöglicht kurze Wege und eine effiziente Logistik. Die zahlreichen Stützen im Halleninnern schränken die Flexibilität, Logistik sowie die Übersichtlichkeit jedoch ein. Die Anordnung der Parkierung im Aussenraum sowie die gesamte Arealerschliessung sind gut gelöst und schonen die umliegenden Wohnquartiere. Die Befahrbarkeit, resp. erforderlichen Rangiermanöver zur Depotanlieferung sind suboptimal.

### Fazit

Eine starke Konzeption und eine gute Funktionalität zeichnen das Projekt aus. Allerdings wirkt die identische Volumen-Anreihung in beiden Richtungen, die entstehende Fassadenrhythmisierung zu wenig präzise und unspezifisch für diese Dorfrandexposition.







## Projekt Nr. 4

## JARON

### Architektur

Bachelard Wagner Architekten SIA  
BSA, Basel  
Alexander Bierer  
Hervé Doutaz  
Pascal Zwysig

### Bauing. Tiefbau Bahnbau

Gähler und Partner AG,  
Ennetbaden

### Bauing. Tragstruktur

Gähler und Partner AG,  
Ennetbaden

### Landschaftsarchitekt

META Landschaftsarchitektur,  
Basel

### Verkehrsplanung

Gähler und Partner AG,  
Ennetbaden

### Wasserbau

Hunziker, Zorn und Partner, Aarau

### HLKKSE

Kalt+Halbeisen, Basel

### Bauphysik

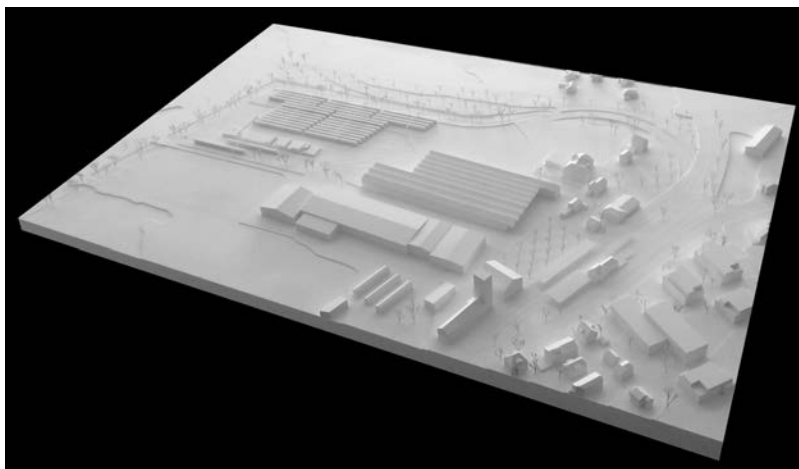
Kalt+Halbeisen, Basel

### Brandschutz

HKG Engineering AG, Pratteln

### Weitere

b+p baurealisation ag, Basel



### Städtebau und Architektur

Der Vorschlag integriert sich durch die Drehung des Gleisfeldes in Ausrichtung der Ackerfelder stimmig in den übergeordneten Landschaftsraum ein und stärkt durch die Strukturierung des Depotdaches in Längsrichtung zusätzlich die Grundidee. Das Depot als reiner Holzbau ist architektonisch attraktiv gestaltet und ortsspezifisch entwickelt. Ein aus der Struktur entwickeltes Vordach artikuliert die Hauptseite. Die differenziert aufgebaute Fassade lässt einen angemessenen Einblick in die Depothalle zu, die neben der strukturellen Gliederung auch einen interessanten Querschnitt mit Tageslichteinfall aufweist. Nicht zu überzeugen vermag die Auszeichnung eines Längselementes Richtung Siedlungsstruktur. Der Versuch mit der schlanken Stirnseite einen angemessenen Massstab zum Vis-à-vis aufzubauen kann nachvollzogen werden. Der Situationswert der denkmalgeschützten Energiezentrale wird allerdings dabei empfindlich geschmälert und räumlich unklar abgegrenzt.

### Gestaltung der Freiräume

Eine ausgewogene Grundidee der Freiraumgestaltung rahmt die neue Depotanlage sinnbringend mit Naturelementen, welche in diese geometrische Agrarlandschaft allgegenwärtig sind. Der schonende Umgang mit der Landfläche und die Option von einer späteren baulichen Entwicklung werden gewürdigt.

### Konstruktion Tragwerk

Das Hallentragwerk ist komplett in Holzbauweise konzipiert. Die parallel zur Gleisachse verlaufenden Brettschichtholzträger tragen die Scheddächer aus Hohlkastenelementen. Das Tragwerk schafft eine grosszügige Auskragung zum Bahnhof hin ohne Systemwechsel. Durch die zu konsequent angewendete Holzbauweise mit den konstruktiven Einschränkungen, wie den zusätzlichen Stützen im Bereich der Hocharbeitsbühnen, verspielt das Projekt jedoch seine Grosszügigkeit.

### Betrieb und Erschliessung

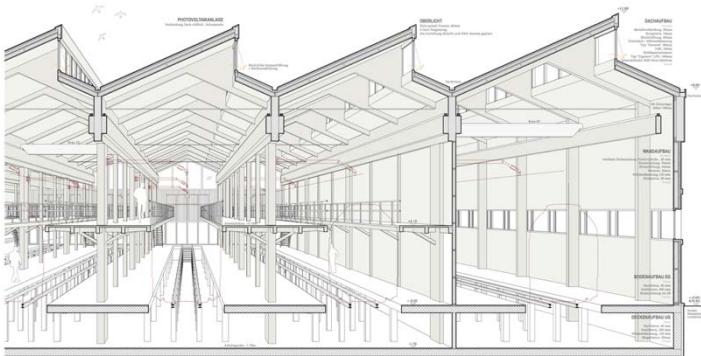
Die angepasste Gleisgeometrie, insbesondere die Depoteinfahrt ist nicht umsetzbar resp. mit der Nutzbarkeit des Bahnhofs nicht vereinbar. Die Depotanlieferung von Seite Bubenbergstrasse belastet das Wohnquartier. Im Halleninnern erschwert die Anordnung der Depotanlieferung und des Warenlifts die Logistik unnötig. Die Transportwege sind infolge im Depotbetrieb belegter Hallengleise teilweise umständlich und unübersichtlich.

### Fazit

Trotz einem in vielen Teilen sorgfältig erarbeiteten Vorschlag wurde auf Grund der Summe der Kritikpunkte hinsichtlich städtebaulicher, bahntechnischer und funktionaler Art das Projekt nicht in die engere Wahl aufgenommen.



SITUATION 500

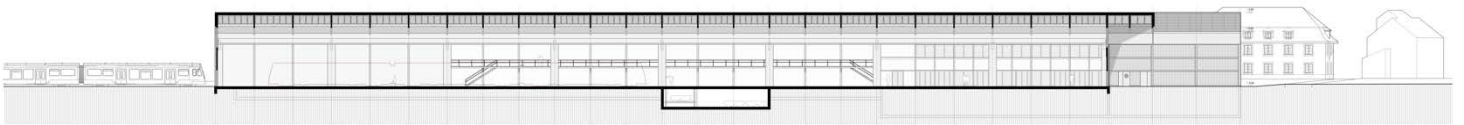


KONSTRUKTIONSSCHNITT 50

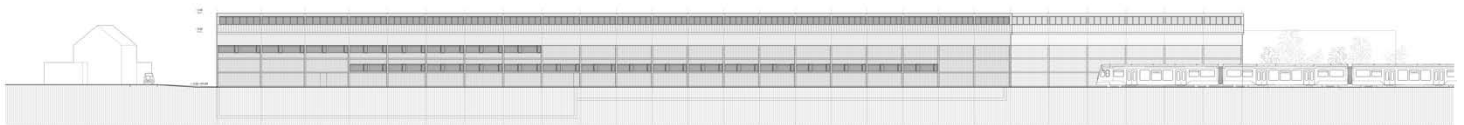




ERDGESCHOSS 200



LÄNGSSCHNITT 200



FASSADE NORD 200





## Projekt Nr. 7

## FELDLERCHE

### Architektur

pool Architekten  
Andreas Sonderegger  
Dieter Bachmann  
Martin Trefon  
Paola Gysi  
Danijela Jovicic

### Bauing. Tiefbau Bahnbau

SNZ Ingenieure und Planer AG  
Bruno Berner

### Bauing. Tragstruktur

Ferrari Gartmann AG  
Patrick Gartmann

### Landschaftsarchitekt

Krebs und Herde  
Matthias Krebs  
Sigrid Pichler

### Verkehrsplanung

mrs partner AG, Zürich

### Wasserbau

Basler & Hofmann  
Jens Schuster  
Jana Michels

### HLKS / KO

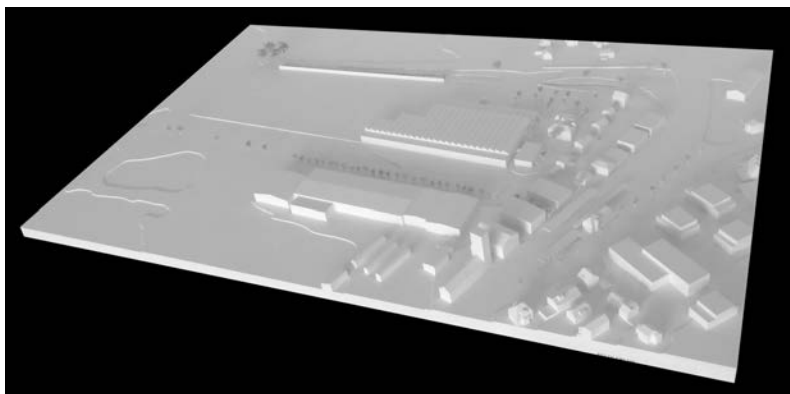
Kalt + Halbeisen Ingenieurbüro  
Haiko Mannschatz

### Bauphysik

Basler & Hofmann  
Jens Schuster  
Jana Michels

### Brandschutz

Makiol Wiederkehr  
Beat Bart



### Städtebau und Architektur

Die Gleisgeometrie wird gegenüber der Programmvorlage abgedreht und der übergeordneten Geometrie der bestehenden Strassen und Ackerfelder angepasst. Die Anordnung des Baudienstgebäudes widerspricht den rechtlichen Planungsgrundsätzen und bewirkt zusätzliche Emissionen für das Wohngebiet. Die verbleibende Agrarlandschaft wird durch ökologisch relevante Elemente aufgewertet und als Mehrwert für Gesellschaft und Natur vorgeschlagen.

Das Raumprogramm wird auf zwei Baukörper aufgeteilt. Ein zweigeschossiger Verwaltungspavillon bildet gegenüber dem bestehenden Bahnhof den Kopf der Anlage und gliedert sich volumetrisch in die bestehende Siedlungsstruktur ein, in seiner Grösse und Charakter wirkt er allerdings eher wie ein Annex der dahinterliegenden Depothallen. Ebenso vermag er mit seinem sachlichen Ausdruck und Materialisierung die Einbindung zum gebauten Kontext nicht zu überzeugen.

### Gestaltung der Freiräume

Eine kompakte Gesamtanlage mit allseitigen Grünräumen bildet eine klare Grunddisposition. Das Projekt rückt bewusst von der Kartoffelanlage ab und schafft einen schmalen Zwischenraum. Der landwirtschaftliche Nutzen wird infrage gestellt. Das Trennen der Industrieanlagen schafft enge Platzverhältnisse und abrupte Übergänge zur Landschaft und den nahen Wohnliegenschaften. Die Umgebungsgestaltung geht zu wenig auf den Bestand ein.

### Konstruktion Tragwerk

Das Dachtragwerk als leichtes Sheddach in Stahlbauweise und einer Dachkonstruktion mit Holzelementen schafft einen grosszügigen, mittleren Hallenbereich ohne Stützen. Die Konzeption des Fachwerks als Durchlaufträger mit drei Auflager auf den Längsträgern ist strukturell durchdacht und effizient. Der typologische Bezug des Tragwerks auf klassische Industriebauten mit einer grossen Transparenz in Hallenlängsrichtung wird gewürdigt.

### Funktionalität Betrieb und Erschliessung

Die angepasste Gleisgeometrie ist technisch machbar, jedoch führt die Anordnung der Bahndienstgleise und -flächen zu umständlichen Ranigermanöver im Bereich der Wohnquartiere. Die Befahrbarkeit resp. komplexen Rangiermanöver zur Depotanlieferung sind fraglich. Die Anordnung der Parkierung belastet das Wohnquartier Bubenbergstrasse unnötig. Im Halleninnern wird der Ansatz mit dem Verzicht auf die Drehgestellabsenkanlage, dem Einbau einer Drehscheibe sowie der Lagerung der rund 7t schweren Drehgestelle auf Regalen als nicht praxistauglich beurteilt.

### Fazit

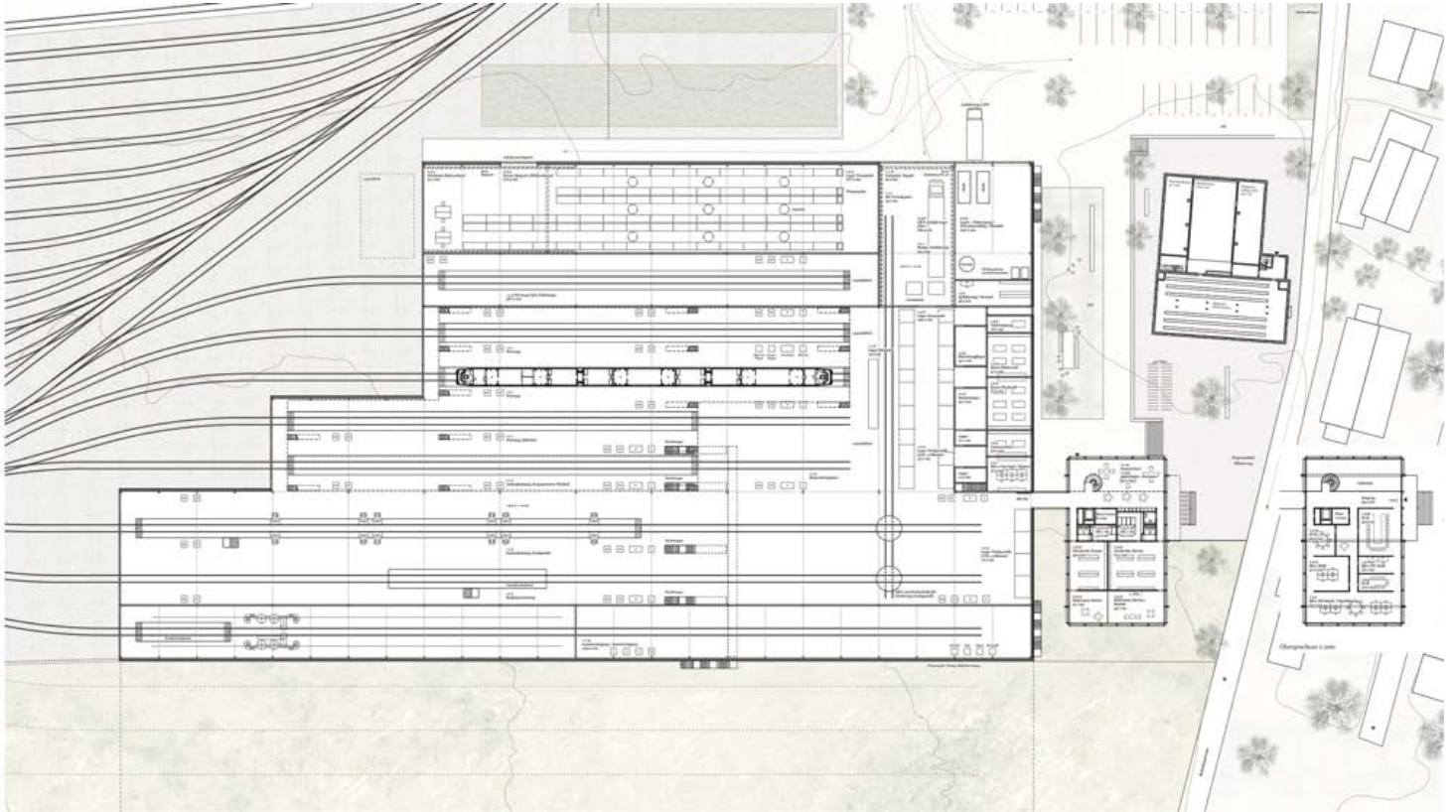
Das Fachgremium würdigt die konzeptionelle Einbettung einer in sich abgestimmten Einheit in eine Agrarlandschaft, ihre geometrische Einpassung sowie die architektonische Umsetzung der in Länge und Höhe gegliederten Depothallen. Die vielen funktionellen Mängel im Alternativvorschlag der Gleisgeometrie aber auch innerhalb der Depothallen sind ausschlaggebend, um diesen Projektvorschlag nicht in die weiteren Rundgänge mitzunehmen.



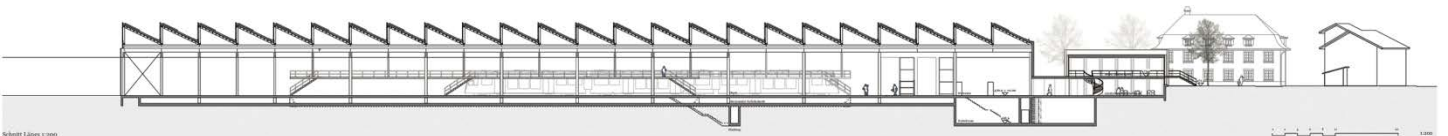
Situation 1:2000

0 10m

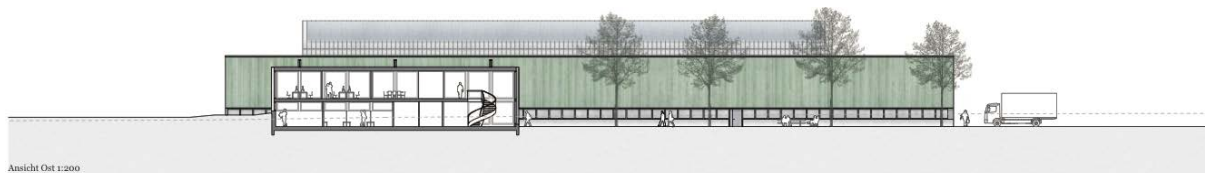




Etageplan 1:200



Schnitt Längs 1:200



Ansicht Ost 1:200



