

Schweizerische Bodensee- schiffahrtsgesellschaft SBS AG

Schlussbericht

18. Juni 2021

Studienauftrag Gebiet Hafenpromenade Romanshorn

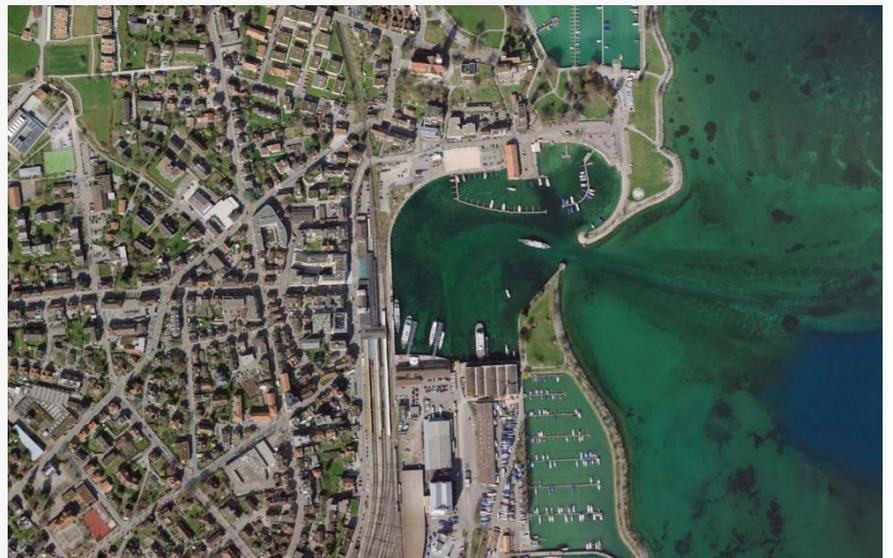


Abb. 1 Orthophoto ThurGIS, Dez. 2020

Strittmatter Partner AG

Vadianstrasse 37
9001 St. Gallen

T: +41 71 222 43 43
F: +41 71 222 26 09

info@strittmatter-partner.ch
www.strittmatter-partner.ch

Projektleitung

Hanspeter Woodtli

dipl. Ing. FH SIA, Raumplaner FSU
Raumplaner FSU | REG A

Fachbearbeitung

Simon Sossauer

MSc UNIGE in Raumentwicklung

Red_final_mk_210702
442/542/350/SB_SA_210618.docx

Inhaltsverzeichnis

SBS AG

Studienauftrag Gebiet Hafepromenade Romanshorn

Schlussbericht

1	Einleitung	4
1.1	Ausgangslage	4
1.2	Aufgabenstellung	6
2	Organisation Studienauftrag	7
2.1	Veranstalter und Verfahren	7
2.2	Teilnehmende Teams	8
2.3	Beurteilungsgremium	8
3	Vorprüfung	9
3.1	Prinzip	9
3.2	Formelle Prüfung	9
3.3	Materielle Prüfung	9
3.4	Ergebnis	10
4	Beurteilung	11
4.1	Vorgehen	11
4.2	Beurteilungskriterien	11
4.3	Wertungsrundgang	11
4.4	Entscheid des Beurteilungsgremiums	12
5	Empfehlung Beurteilungsgremium	13
5.1	Würdigung	13
5.2	Weiterbearbeitung	13
5.3	Ausstellung	13
6	Genehmigung	14
6.1	Genehmigung	14
7	Projektbeschriebe	15

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

Vorgeschichte

Mit einer Volksabstimmung im Jahr 2017 haben die Stimmberechtigten der Stadt Romanshorn dem Landverkauf der Parzelle Nr. 3405 an die HESS IMMOBILIEN AG mit Sitz in Amriswil und dem Bau einer Hotelanlage zugestimmt.

Zusammen mit der Parzelle Nr. 2879 bildet das Areal eine städtebauliche Einheit an zentraler Lage. Deshalb haben die Stadt Romanshorn als Eigentümerin der Parzelle Nr. 2879 und die Schweizerische Bodenseeschiffahrtsgesellschaft AG (SBS) als Vertreterin der Eigentümerin der Parzelle Nr. 3405 entschieden, gemeinsam das Areal zwischen der Bahnlinie bis zum Alten Zollhaus zu entwickeln.

Aus dem vorgelagerten Beteiligungsverfahren im Herbst 2020 mit Teilnehmenden von verschiedensten Interessengruppen wurde klar, dass das Areal über ein Konkurrenzverfahren unter Berücksichtigung der öffentlichen Interessen entwickelt werden muss.

Um die geforderte Qualität an dieser besonderen ortsbaulichen Lage zu erreichen, haben sich die Grundeigentümer, Stadt Romanshorn (Parzelle Nr. 2879) und SBS AG (Parzelle Nr. 3405), geeinigt, gemeinsam einen Studienauftrag auf Einladung durchzuführen. Dabei werden drei Teams, zusammengesetzt aus Städteplanern und Landschaftsarchitekten, für die Entwicklung einer städtebaulich guten Lösung sowie einer attraktiven Gestaltung direkt eingeladen.

Bearbeitungsgebiet

Das Planungsgebiet liegt auf der Nordseite des Hafenbeckens von Romanshorn und entspricht dem Gebiet Nr. 17 des Gestaltungsrichtplans Innenstadt.

Es erstreckt sich von den Gleisanlagen mit Bahnübergang im Westen bis zum alten Zollhaus im Osten und schliesst ebenfalls Teile der Bankstrasse und der unteren Hafenstrasse mit ein.

Die Parzellen Nrn. 2879 und 3405 umfassen insgesamt eine Fläche von 9'101 m². Die Umgebung ist von Restaurants sowie Kultur- und Wohngebäuden geprägt. Das Gebiet ist mit dem öffentlichen Verkehr (Bahn, Bus und Schiff) sehr gut erschlossen.

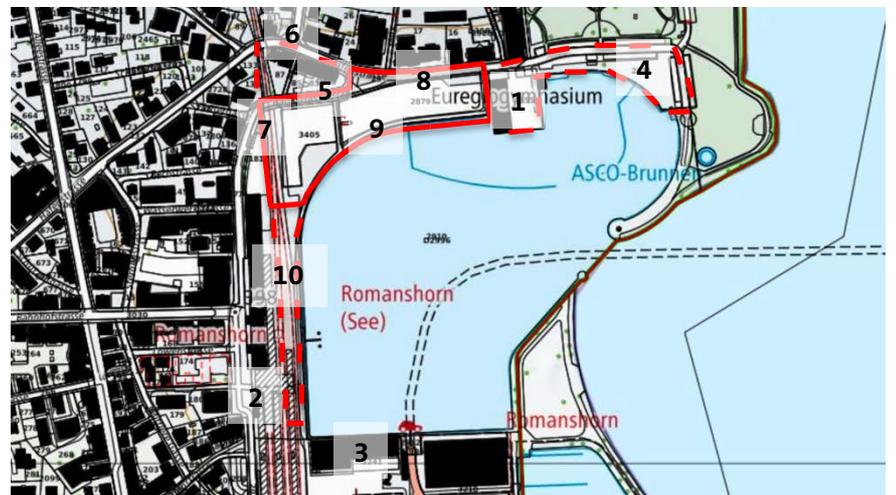
Abb. 2 Orthophoto mit rot markiertem Perimeter (geo.map.admin.ch, 08.06.2021)



Abb. 3 Situation mit Perimeter und Betrachtungsperimeter (Thurgis, 08.06.2021)

-  Projektperimeter
-  Bearbeitungsgebiet

1. Altes Zollhaus
2. Personenbahnhof SBB
3. SBS/Tourist Info/Thurgau Tourismus
4. «Ginzburger Areal»
5. Zeile Hafenstrasse 21/25, Restaurant und Wohnhaus geschützt
6. Laden und Wohnhaus geschützt
7. Bankstrasse
8. Hafenstrasse
9. Hafenpromenade Nord
10. Hafenpromenade West



Erweiterter Perimeter

Das Umfeld «Ginzburger Areal», Zeile Hafenstrasse 21/25 und Hafenpromenade West, beeinflusst das Bearbeitungsgebiet. Der künftige Hafenboulevard führt vom Bahnübergang bis auf den Bodensee. Über die Hafenstrasse wird das Gebiet mit dem MIV erschlossen. Die Gestaltung der Hafenpromenade West hat massgebenden Einfluss auf die Gesamterscheinung der Hafenpromenade und des Hafenbeckens.

1.2 Aufgabenstellung

Studienauftrag

Die Aufgabenstellung des Studienauftrags umfasste die Projektierung einer städtebaulich richtigen Anordnung der maximal zulässigen Baukörper, die Lösung des erforderlichen unterirdischen Parkhauses für dieses stadträumlich empfindliche Gebiet sowie eine attraktive Gestaltung der städtebaulichen Elemente Hafenboulevard, Hafenpromenade sowie die Verbindung West mit den grossen Freiräumen für die Bevölkerung und den unterschiedlichen Besuchern der Hafenstadt Romanshorn.

Zeitlicher Ablauf des Wettbewerbs

Der Studienauftrag wurde im Februar 2021 mit der Ausgabe der Studienunterlagen gestartet. Die Abgabe der Arbeiten war am 21. Mai vorgesehen. Die Modellabgabe erfolgte eine Woche nach der Planabgabe. Der Zuschlagsentscheid wurde Anfang Juni den Teams mitgeteilt. Am Anfang Juli 2021 wird die Öffentlichkeit über das Resultat des Studienauftrags und den weiteren Verlauf informiert.

2 Organisation Studienauftrag

2.1 Veranstalter und Verfahren

Veranstalterin

Veranstalterin des Studienauftrags war die Schweizerische Bodenseeschiffahrtsgesellschaft SBS AG, Friedrichshafnerstrasse 55, 8590 Romanshorn.

Organisation

Die Organisation und Administration des Studienauftrags, die allgemeine Vorprüfung der eingereichten Projekte sowie die gesamte Begleitung lag beim nachfolgenden Planungsbüro:

Strittmatter Partner AG
Raumplanung & Entwicklung
Vadianstrasse 37
9001 St. Gallen
Tel 071 222 43 43 | Fax 071 222 26 09
info@strittmatter-partner.ch
www.strittmatter-partner.ch

Verfahrensart

Die SBS AG untersteht nicht dem öffentlichen Vergabeverfahren. Die Aufgabenstellung wird deshalb mit einem eingeladenen Studienauftrag in Anlehnung an die SIA-Ordnung 143 für Architektur- und Ingenieurwettbewerbe, Ausgabe 2009, des schweizerischen Ingenieur- und Architektenvereins durchgeführt.

Die Städtebau- und Landschaftsarchitekturbüros wurden direkt zur Teilnahme am Studienauftrag angefragt und eingeladen.

Entschädigung

Die beauftragten Teams erhielten für ihre Teilnahme und ihre vollständigen Arbeiten je eine pauschale Entschädigung von CHF 12'000.– exkl. Mehrwertsteuer. Diese Summe wurde nach Abschluss des Studienauftrags ausbezahlt. Die Kosten für die beigezogenen Spezialisten und die aus ihren Arbeiten entstehenden Nebenkosten trugen die Teilnehmer selbst.

2.2 Teilnehmende Teams

Die folgenden Teams, unter Federführung der Landschaftsarchitekten, haben die Einladung zum Verfahren angenommen und teilgenommen:

- Vogt Landschaftsarchitekten, Zürich
Susanne Fritz Architekten, Zürich
- Mettler Landschaftsarchitekten, Gossau
Tom Munz Architekt, St. Gallen
- Chaves Biedermann Landschaftsarchitekten, Frauenfeld
Stäheli Partner AG Architekten ETH SIA, Frauenfeld

2.3 Beurteilungsgremium

Sachexperten

- Philipp Gemperle, Vize-Stadtpräsident, Romanshorn
- Benno Gmür, Vize-Verwaltungsratspräsident, SBS AG

Fachexperten

- Paul Rutishauser, Landschaftsarchitekt BSLA/SWB, Arbon*
- Andreas Sonderegger, Architekt ETH, Zürich*
- Tina Arndt, Architektin ETH, Zürich*

Mitglieder mit beratender Stimme

- Ronnie Ambauen, Stadtplaner, Romanshorn
- Christian Lienhard, Hotelexperte

Fachbegleitung / Moderation

- Hanspeter Woodtli, Dipl. Ing. FH, Raumplaner SIA FSU, St. Gallen
- Simon Sossauer, Msc UNIGE in Raumentwicklung, St. Gallen

* Fachpreisrichter nach SIA 143

3 Vorprüfung

3.1 Prinzip

Umfang

Die Vorprüfung umfasste gemäss Art. 15 der SIA-Ordnung 143 eine wertungsfreie technische Überprüfung auf die Erfüllung der Programmbedingungen und der gestellten Anforderungen.

Als Grundlage der Vorprüfung dienten die Anforderungen:

- des Studienauftragsprogramms vom 19. Februar 2021;
- der 1. Fragenbeantwortung vom 08 März 2021;
- der 2. Fragenbeantwortung vom 23 April 2021.

Die Vorprüfung diente dem Beurteilungsgremium zur Bestimmung allfälliger Ausschlüsse sowie Einschränkungen bei der Entschädigung. Durchgeführt wurde die Vorprüfung vom beigezogenen Fachbüro Strittmatter Partner AG, St. Gallen.

Inhalt

Die Arbeiten wurden in Bezug auf folgende Inhalte vorgeprüft:

- Kontrolle der formellen Vorgaben;
- Erfüllung der Aufgabenstellung inkl. Raumprogramm;
- Kontrolle der speziellen Anforderungen.

3.2 Formelle Prüfung

Abgabe der Projekte

Innerhalb der gesetzten Frist bis zum 21. Mai, bis 17.00 Uhr, wurden die Plannmappen und die Modelle bis zum 28. Mai von allen Teilnehmern abgegeben. Die abgegebenen Projekte umfassten grundsätzlich vollständig, die im Programm verlangten Unterlagen und erfüllten somit die formellen Anforderungen.

3.3 Materielle Prüfung

Im Rahmen der materiellen Prüfung wurde die Einhaltung der folgenden Anforderungen betreffend Aufgabenstellung überprüft:

- Einhaltung der Planungspereimeter;
- Einhaltung der planungsrechtlichen Vorgaben;
- Einhaltung des Flächenprogramms für die Dienstleister, die öffentliche Infrastruktur sowie das Hotel;
- Etappierbarkeit der Tiefgarage.

Die Vorprüfung zeigt, dass die Projekte grundsätzlich alle Vorgaben enthalten. Die folgenden kleinen Abweichungen wurden festgestellt:

Das Projekt von Büro Vogt / Fritz unterschreitet für das Hotel und die Tiefgarage den 15 m Seeabstand. Zudem sind leichte Abweichungen gegenüber den Raumvorgaben feststellbar.

Das Projekt von Mettler / Munz plant eine grössere Hotelgrundfläche als im Programm vorgegeben. Die Tiefgarage hält den 15 m Seeabstand nicht ein. Die Firstrichtung der Dienstleistungsbäude entspricht nicht derjenigen des alten Zollhauses. Geringfügige Abweichungen von den Flächen des Programms sind festzustellen.

Das Projekt von Biedermann / Stäheli hat für das Hotel nicht die Firstrichtung des alten Zollhauses übernommen. Es weicht ebenfalls von den Richtwerten der Flächen geringfügig ab.

3.4 Ergebnis

Anträge der Vorprüfungsinstanz

Aufgrund der Prüfung beantragte die Vorprüfungsinstanz dem Beurteilungsgremium, die drei abgegebenen Projekte zur Beurteilung zuzulassen und an alle Büros die volle Entschädigung auszurichten.

4 Beurteilung

4.1 Vorgehen

Sitzung Beurteilungsgremium

Das Beurteilungsgremium trat am Freitag, 06. Juni 2021, vollständig zur Beurteilung der eingereichten Projekte im Sitzungsraum der SBS Schweizerische Schifffahrtsgesellschaft AG zusammen. Übergeordnetes Ziel war es, ein städtebaulich überzeugendes Konzept, mit hoher Flexibilität und guter Etappierbarkeit in der Realisierung, auszuwählen.

Der Einstieg in die Projektbeurteilung erfolgte durch die Fachexperten. Dabei wurden die Arbeiten detailliert untersucht. Anschliessend wurden sie dem Beurteilungsgremium vorgestellt und dabei die spezifischen Qualitäten hervorgehoben.

4.2 Beurteilungskriterien

Folgende Beurteilungskriterien waren für die Beurteilung ausschlaggebend, wobei die Reihenfolge weder einer Hierarchie noch einer Gewichtung in der Bewertung entsprach:

Gesamteindruck

- Städtebauliche und freiräumliche Integration und Qualität unter Berücksichtigung des ISOS

Situation und Konzeption

- Freiraumkonzeption, Aufenthaltsqualität, Nutzungsflexibilität
- Sicherheit im öffentlichen Raum
- Integration der Baukörper und der Tiefgarage in die Umgebung

Organisation

- Berücksichtigung des Langsamverkehrs
- Architektonischer Ausdruck der Baukörper
- Qualität und Flexibilität der Nutzräume

Ökologie und Wirtschaftlichkeit

- Ökologische Aspekte der Materialien und Bepflanzungen
- Wirtschaftlichkeit in Erstellung, Betrieb und Unterhalt

4.3 Wertungsrundgang

Die Auswahl erfolgte auf der Basis einer umfassenden Diskussion und dem Vergleich der Projekte. Dabei spielten die einzelnen Beurteilungskriterien eine wesentliche Rolle. Insbesondere ist der Gesamteindruck für die zukünftige Qualität der Hafenpromenade entscheidend.

Die Projekte wurden detailliert besprochen und die spezifischen Qualitäten gegeneinander abgewogen. Dabei wurde sehr viel Wert auf die Wirkung des landschaftsgestalterischen Ausdrucks gelegt, aber auch die betrieblichen Abläufe und die Einhaltung der Realisierungschancen wurden umfassend diskutiert.

4.4 Entscheid des Beurteilungsgremiums

Auf Grund der Beurteilungskriterien und der Diskussion hat sich das Beurteilungsgremium einstimmig entschieden, das Konzept von:

- Mettler Landschaftsarchitekten, Gossau
- Tom Munz Architekt, St. Gallen

der Stadt Romanshorn und der SBS Schweizerische Bodenseeschiffahrtsgesellschaft AG zur Weiterbearbeitung zu empfehlen.

5 Empfehlung Beurteilungsgremium

5.1 Würdigung

Das Beurteilungsgremium bedankt sich recht herzlich für die Teilnahme der drei Teams am Studienauftrag und die wertvollen Beiträge. Es konnte feststellen, dass die Projektverfasser auf Grund ihrer eingehenden und sorgfältigen Analysen zu drei eigenständigen, interessanten Lösungsansätzen gekommen sind. Die Projekte sind prägnant, mit einem eigenständigen architektonischen Ausdruck und erfüllen im Wesentlichen die funktionale Aufgabe.

5.2 Weiterbearbeitung

Das zur Weiterbearbeitung ausgewählte Konzept soll in Zusammenarbeit mit der Stadt Romanshorn und der SBS AG weiterentwickelt werden. Die städtebaulichen, architektonischen und landschaftsgestalterischen Qualitäten des Konzepts werden anschliessend mit einem Gestaltungsplan gesichert.

Neben den, im Projektbeschrieb enthaltenen Empfehlungen sind bei der weiteren Bearbeitung insbesondere folgende Punkte zu beachten:

- Optimierung der Volumetrie und Wirtschaftlichkeit des Hotels;
- Detaillierung und Verfeinerung der Fassaden von Hotel und Dienstleistungsbetrieben;
- Überprüfung der Aufbauten des Dienstleistungsgebäudes und die Nutzungen zum Platz hin;
- Redimensionierung der Festbelagsflächen;
- Aspekte von «resilient cities» kritisch integrieren.

Das überarbeitete Konzept sowie das angepasste Hotelprojekt werden nochmals durch das Beurteilungsgremium begutachtet.

5.3 Ausstellung

Die Stadt Romanshorn lädt an folgenden Terminen ein, die Projektstudien (Pläne und Modelle) im Kornhaus (Raum Nord) beim Hafen zu besichtigen:

Vernissage: 05. Juli 2021 | 19.00 – 20.30 Uhr

Öffentliche Ausstellung: 06. bis 08. Juli 2021 | jeweils 17.00 – 19.00 Uhr

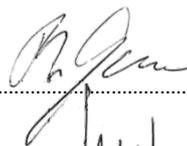
6 Genehmigung

6.1 Genehmigung

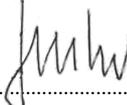
Das Beurteilungsgremium erklärt sich mit dem Beurteilungsbericht einverstanden, hat diesen am 04. Juni 2021 im Grundsatz genehmigt und redaktionelle Ergänzungen und Korrekturen auf dem Korrespondenzweg nach der Beurteilung gutgeheissen:

Romanshorn, 04. Juni 2021

Philipp Gemperle



Benno Gmür



Paul Rutishauser



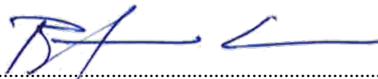
Andreas Sonderegger



Tina Arndt



Ronnie Ambauen



Christian Lienhard



7 Projektbeschriebe

Mettler / Tom Munz (Weiterbearbeitung)

Landschaftsarchitekten:	Mettler Landschaftsarchitektur AG Oberwattstrasse 7 9200 Gossau
Mitarbeit:	Rita Mettler Marek Langner Juanita Leal Claudio Bertelli
Architekten:	Tom Munz Architekt Hintere Poststrasse 18 9000 St.Gallen
Mitarbeit:	Tom Munz Eva Schulthess
Lichtplaner:	Conceptlicht.at Eschenweg 3 6068 Mils
Visualisierung:	3DStudio 8001 Zürich

Ausgehend von einer genauen Untersuchung des Bestandes werden Gebäudevolumen und vegetative Elemente bedacht situiert. Gebäude und Vegetation fügen sich sehr zurückhaltend und selbstverständlich in das Gesamtgefüge ein.

Durch das konsequente Zusammenführen von Bank- und Hafenstrasse sowie dem Uferbereich mit einem gleichartigen, hellen Asphaltbelag, entsteht von der Häuserzeile der Hafenstrasse bis zum Quai ein grosser, zusammenhängender Platz, der als eine Einheit wahrgenommen wird. Zwischen den Neubauten wird dieser mit Pflanzinseln bespielt, unter deren Blätterdach kleine grüne Oasen entstehen, die in der Summe als eine Art Stadtgarten erscheinen. Der Platz selbst ist allseits begehbar und lässt vielfältige Nutzungen wie Feste, Sport, Märkte oder Konzerte zu. Grossen Wert wird im Besonderen auf Sichtachsen und Wegverbindungen zwischen Hafen und Schlossberg gelegt.

Die präzise gesetzten Baukörper, mit dem geplanten Hotel im Westen und dem Dienstleistungsgebäude im Osten, lassen eine klare Mitte entstehen. Der 3-gliedrige, zur Bahnlinie im Westen hin höhengestaffelte Hotelgebäudekörper bildet zusammen mit dem Gebäude Restaurant Schiff eine Torsituation zum Eintritt in den Hafenboulevard. Er ist strategisch und städtebaulich geschickt als eine Art Gelenk gesetzt und vermittelt nach allen Richtungen. Die Funktion als Hotel ist jedoch ineffizient organisiert, das Bauvolumen weist eine grosse Abwicklung auf, die zu wenig zum Vorteil der Hotelnutzung eingesetzt wird. Ein durchgehend viergeschossiger Baukörper und eine einzige Vertikalerschliessung wären organisatorisch wesentlich einfacher zu bewirtschaften. Die mehrflügelige Anlage weist aber ein grosses Entwicklungspotenzial auf, welches es auszunutzen gilt. Interessant erscheint der zurückhaltende, aber trotzdem identitätsstiftende Gebäudeausdruck. Der helle, leicht und luftige Charakter erinnert mit seinem industriellen Touch an die Bodenseeschiffe. Damit wird das Hotel eigenständig und zugleich Teil dieses privilegierten Ortes, direkt an der Hafepromenade.

Die Zufahrt zur Tiefgarage ist ab der Hafenstrasse am richtigen Ort in das Gebäude an der Westecke integriert. Das langgezogene, entlang der Hafenstrasse angeordnete Infrastrukturgebäude mit Gastronomie, WC-Anlagen und Dienstleisterflächen erzeugt eine klare Gliederung zwischen der Hafenstrasse und dem Hafenbecken. Zusammen mit dem Museum am Hafen wird das Projekt räumlich im Osten klar begrenzt. Mit dieser Setzung ist es ausserdem möglich, auch zu einem späteren Zeitpunkt die öffentliche Parkierung zu erweitern, ohne bereits Gebautes wieder abbrechen zu müssen. Abstellmöglichkeiten für Fahrräder werden überdacht im Dienstleistungsgebäude und verteilt, bei den wichtigsten Einrichtungen, angeboten.

Dieser Gebäudekörper zeichnet sich durch das markante, alles zusammenbindende Dach aus. Die darunter liegenden Volumen werden filterartig immer wieder unterbrochen, so dass eine angemessene Durchlässigkeit entsteht und der Platz bis an die Fassaden der Hafenstrasse lesbar bleibt. Sie gewährleisten aber auch umliegend den Bezug zum See. Die Aufbauten wirken hingegen hilflos und verunklären die ansonsten so klar formulierte städtebauliche Absicht. Betrieblich macht die Terrasse für das Bistro in dieser Form keinen Sinn und ergibt auch keinen Mehrwert für die Nutzer. Die Stärkung und Belebung mit den einladenden Bauminseln entlang des Quais sollen im Vordergrund stehen.

Die spielerische und lockere Verteilung der Bäume wird durch die Mischung aus verschiedenen Baumarten verstärkt und generiert einen starken Kontrast zur streng linearen Kastanienbaumreihe entlang der Häuserkante des Hafenboulevards. Eichen, Linden, Ahorne, Eisenholz und Baumhasel sorgen für verschiedene Farbnuancen in den Bauminseln über die Jahreszeiten hinweg. In den chaussierten Bauminseln ist eine Spontanvegetation im Sinne von Ruderalflächen erwünscht.

Die gesamte Platzfläche wird als heller, grobkörniger Asphalt ausgebildet, indem einzelne Bauminseln mit einer feinkörnigen Chaussierung ausgebildet werden. Fixe Sitzgelegenheiten werden hauptsächlich entlang des Quais vorgesehen. Unter den Bauminseln ist eine freie Möblierung mit Stühlen und Tischen angedacht. Der bestehende Brunnen, welcher aktuell in einer Verkehrsinsel steht, wird zusammen mit einer Gehölzgruppe zum Orientierungspunkt und zentralen Platzelement. Verschiedene Beleuchtungen unterstützen die Orientierung, das Sicherheitsgefühl und das Wohlbefinden auf dem Platz. Bewusst akzentuiert wird die Kastanienbaumreihe an der Hafenstrasse und die Quaimauer.

Das Projekt ist geprägt durch seine Zurückhaltung und seinen sensiblen, respektvollen Umgang mit der vorgefundenen Situation. Sowohl die neuen Gebäude wie auch die Vegetation wirken durch ihre präzise Positionierung als logisch gewachsene, städtebauliche und freiräumliche Struktur. Eine Etappierung ist bei diesem Projekt gut umsetzbar.

Bei der Projektentwicklung des Hotels ist darauf zu achten, dass die Volumengliederung ein wichtiger Teil der Projektidee bleibt und damit auch ein viergeschossiges Gebäudevolumen die nötige Sichtbarkeit erreichen kann. Die Nutzungen zum Platz hin sind zu überprüfen. Sie dürfen durchaus eine gewisse Öffentlichkeit haben. Die Aufbauten des Dienstleistungsgebäudes bringen keinen Nutzen und verunklären die sonst sehr konsequent durchgezogene städtebauliche Idee der neuen Lesung eines Platzes bis an die Gebäudezeile der Hafenstrasse.

In der Weiterbearbeitung ist das Projekt unter den Aspekten von «resilient cities» kritisch zu prüfen. Der hohe Grad an versiegelten Asphaltflächen wird, im Hinblick auf die städtische Überhitzung und das Regenwassermanagement, als problematisch erachtet. Für die weitere Projektentwicklung sind Redimensionierungen der Festbeläge zwingend zu prüfen.

Abb. 4 Modellfoto Süd



Abb. 5 Städtebauliches Konzept
(original 1:1'000)



Abb. 6 Erdgeschoss Grundrisse und Freiräume
(original 1:250)



Abb. 7 Silhouette (original 1:500)



Abb. 8 Schema Erdgeschoss Hotelneubau
(original 1:250)



Abb. 9 Fassadenansicht (original 1:250)



Abb. 10 Fassade Dienstleister (Visualisierung ohne Massstab)



Abb. 11 Visualisierung, Blick von Süden



Vogt / Susanne Fritz

Landschaftsarchitekten:	Vogt Landschaftsarchitekten AG Stampfenbachstrasse 57 8006 Zürich
Mitarbeit:	Günther Vogt Bess Laaring Lars Ruge Nicola Eiffler
Architekten:	Susanne Fritz Architekten Untere Zäune 3 8001 Zürich
Mitarbeit:	Susanne Fritz Patrick Schöll Marco Dos Santos Marija Simic
Fachplaner:	PLANiUM GmbH Leubergstrasse 4 9515 Hosenruck

Das Projekt strahlt einen durchgehend starken Gestaltungswillen aus. Das Hotel wird als massiger, fünfgeschossiger Bau im Westen entlang der Bahnlinie situiert. Entlang der Rundung der Quaimauer wird eine räumlich stark prägende Allee vorgeschlagen. Beim Bahnhof beginnt diese als einfache Baumreihe entlang der Bahnlinie, beim Eintritt zum Platz wird sie als doppelreihige Allee weitergeführt. Die Hafenstrasse bzw. den Hafenboulevard begleitend werden rechteckige Pflanzflächen ausgebildet, die mit Birken und Pappeln bepflanzt sind. Boulevard und Promenade werden als zwei eigenständige freiräumliche Elemente ausgebildet, die in einem starken Spannungsfeld zueinanderstehen.

Mit der Nord-Süd-Ausrichtung sämtlicher Bauten wird das Areal räumlich streng strukturiert. Zwischen dem Hotel und dem alten Zollhaus sind über die gesamte Freiraumfläche vier pavillonartige Gebäude verteilt, für die Zufahrt zur Tiefgarage ist an viel zu prominenter Lage ein eigenständiges Gebäude vorgesehen. Es folgen zwei weitere Bauten für Dienstleistungsnutzungen. Beim Zollhaus am Hafen, vor dem östlichsten Pavillon, ist die Gastronomie geplant. In die Zwischenräume, über der Tiefgarage platziert, werden dicht bepflanzte, erhöhte Pflanztröge gesetzt. Die flächenmässig grösseren Inseln werden dabei mit Kinderspielgeräten, Trinkbrunnen etc. bestückt. Zusammen mit den verteilten Pavillons behindern sie, die Sicht und Wahrnehmung des ganzen Platzes als Ganzes und das Bedürfnis nach Offenheit.

Für das Hotel wird ein fünfgeschossiges, auf einer rechteckigen Grundfläche aufbauendes Gebäude mit Lochfassade vorgeschlagen. Die Fenster respektive Loggien sind dabei als Kastenfenster ausformuliert, die im vierten und fünften Geschoss in Gauben übergehen. Die Materialisierung der Fassade in Sichtmauerwerk gibt dem Gebäude ein massives Erscheinungsbild. Die Konturen werden im Kontrast dazu durch die Rundung sämtlicher Gebäudekanten weich und fließend. Das fünfte, mansardenartige Geschoss wird komplett in die Gebäudeform integriert. Konsequenterweise bedienen sich die Einschnitte, für den Haupt- und Nebenzugang sowie die Terrasse im obersten Geschoss, desselben Gestaltungsprinzips. Doch trotz all dieser, geschickter Präsenz des Baukörpers verschleiern die Massnahmen, lässt sich die Höhe und Masse des Baukörpers nicht kaschieren. Der Hotelbau bleibt zu hoch und zu massig sowie in seiner Erscheinung dem Ortsbild fremd.

Materialität und Formensprache des Hotels werden bei der eingeschossigen Zufahrt zur Tiefgarage übernommen. Die Funktion wird um eine Sitzstufenanlage ergänzt, um so einen Ort zu etablieren. Die weiteren drei pavillonartigen Gebäudekörper übernehmen die Formensprache, sind jedoch mit gebogenen Glasflächen und einem Holzlamellenschirm eigenständig materialisiert. Für den östlichsten Gastronomie-Pavillon werden zwei ineinander ge-

schobene, ein- respektive zweigeschossige Ovale vorgeschlagen. Die Dienstleister, jeweils ergänzt um einen Tiefgaragenaufgang, sind in eingeschossigen Ovalen organisiert.

Es werden zwei unabhängige Tiefgaragen vorgeschlagen, die über ein aufwändiges unterirdisches Erschliessungsbauwerk miteinander verbunden sind. Ein Abschnitt mit 36 Parkplätzen befindet sich direkt unter dem Hotelbau und der Vorfahrt. Die öffentliche Seite mit ca. 100 Plätzen liegt unter dem Platz, der von Pavillonbauten und Pflanztrögen besetzt wird. Die aufwändige Platzgestaltung ist auf diese Weise erst nach dem Bau der Tiefgarage zu erwarten, was sich für die Realisierung als schwerwiegendes Handicap erweisen könnte.

Durch die Setzung sämtlicher Gebäudekörper in Nord-Süd-Richtung und die in Baumblöcke gegliederte Baumallee des Boulevards, erhalten die Durchblicke zum See einen hohen Stellenwert.

Die Baumblöcke, die den Hafenvoulevard begleiten, werden dicht bestückt mit Pappeln und Birken. Den Baumtrögen / Bauminseln werden jeweils eine Baumart wie Hainbuche, Vogelkirsche oder Spitzahorn zugewiesen. Unter den Baumgruppen sind Wildstaudenpflanzungen vorgesehen. Der Boulevard endet in einem prägnant formulierten Kopf, bestehend aus vier Baumhainen. Am Hafenbecken werden Platanen in der Art von städtischen Seepromenaden gesetzt, wie sie im ausgehenden 19. und zu Beginn des 20. Jahrhunderts in vielen Schweizer Städten entstanden sind.

Abgesehen vom Hafenvoulevard mit seinem Asphaltbelag wird die Platzfläche mit einer feinkörnigen Chaussierung ausgebildet. Die befahrbaren Flächen um das Hotel herum werden als Terrazzobelag mit ähnlicher Körnung wie die Chaussierung ausgebildet – eine schöne, aber aufwändige Materialisierung.

Die Baumtröge auf dem Platz sind zum Teil als Sitzelement ausgebildet. Zusätzlich gibt es innerhalb der Platanenallee geschwungene Sitzbänke mit Blick auf den See und den Platz. Zur Beleuchtung werden keine Aussagen gemacht.

Über den Platz verteilt werden mehrere Fahrradabstellplätze jeweils gruppiert bei einzelnen Pflanzinseln angeordnet.

Das Projekt besticht trotz dem zu massigen Hotelbau durch einen starken, konsequent durchgeführten Gestaltungswillen. Die in einheitlicher Sprache gestalteten Hochbauten sowie die umfliessende Freiraumgestaltung schaffen eine als Einheit erscheinende Gesamtanlage. Die Vielzahl von Elementen wirkt jedoch auch dicht, was zulasten offener Freiräume geht. Die Tiefgarage, die unter grossen Teilen des Platzes liegt, macht die erhöhten Pflanztröge erst notwendig. Eine früher als das Parkhaus realisierte Platzge-

staltung wird zum Provisorium. Das Projekt wirkt insgesamt sehr repräsentativ, beinahe grossstädtisch, was im örtlichen Kontext Fragen der Angemessenheit aufwirft. Hohe Realisierungskosten wären zu erwarten.

Abb. 12 Modellfoto Süd

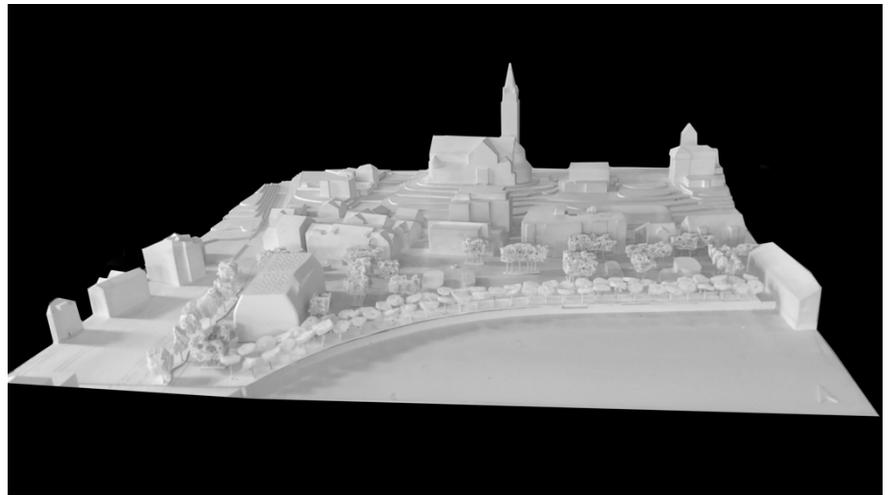


Abb. 13 Städtebauliches Konzept
(original 1:1'000)



Abb. 14 Erdgeschoss Grundrisse und Freiräume
(original 1:250)



Abb. 15 Silhouette (original 1:500)



Abb. 16 Schema Erdgeschoss Hotelneubau
(original 1:200)



Abb. 17 Fassadenansicht Hotel (original 1:200)

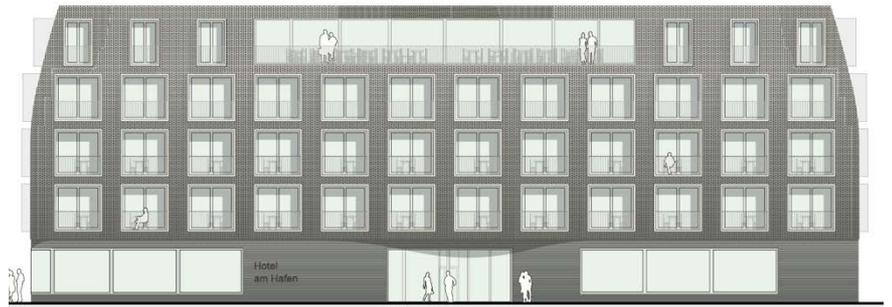


Abb. 18 Fassadenansicht Dienstleister (original 1:200)

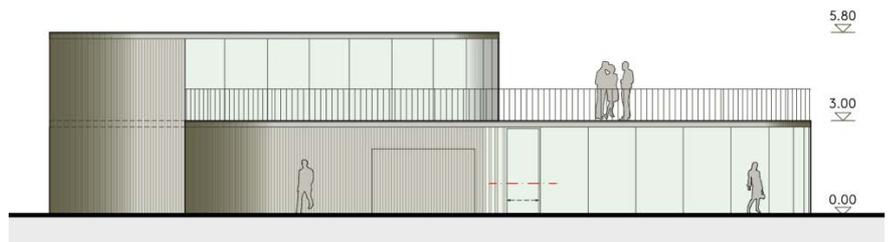


Abb. 19 Visualisierung, Blick von Osten



Biedermann / Stäheli

Landschaftsarchitekten:	Chaves Biedermann GmbH Lindenstrasse 4 8500 Frauenfeld
Mitarbeit:	Matthias Biedermann Miguel Chaves Yannic Metzler Simone Lange Ramon Villarreal
Architekten:	Stäheli Partner AG Zürcherstrasse 83 8500 Frauenfeld
Mitarbeit:	Joëlle Thomas Lena Stäheli

Nebst dem schlichten, quer zu den Geleisen an die Hafenstrasse gesetzten Baukörper des Hotels wird das Projekt geprägt von zwei starken landschaftlichen Elementen, namentlich einer üppig ausgebildeten Allee entlang der Hafenstrasse und einer Baumreihe entlang der geschwungenen Quaimauer. Verfolgt dieser Ansatz die Absicht, den ganzen Bereich nördlich des Hafenbeckens in seiner Gestaltung dem Seepark zuzuschlagen? Die Setzung der Baumreihen lässt in Verbindung mit dem kleinen, stadtparkähnlichen Hotelgarten ein solch grosszügiges Konzept erahnen. Doch insgesamt unterstützt die übrige Gestaltung der Freiräume eine solche Lesart nicht. Die langgezogene freie Mitte zwischen den Baumreihen wird aufgeteilt in drei Bereiche mit unterschiedlichen Belägen, Vegetationen und Atmosphären. Zwischen dem Hotel und dem Dienstleistungsbereich spannt sich ein grosser, offener Platz auf, der multifunktional genutzt werden kann. Im Kontrast zu diesem zentralen und offen gestalteten Platz werden die lateralen Bereiche beidseitig als «Garten» ausformuliert. Dem Hotel im Westen wird eine parkartige Ausenanlage angegliedert, die sich klar von der restlichen Umgebung abgrenzt, deren Öffentlichkeitsgrad aber nicht leicht ersichtlich ist. Im Osten bilden drei untergeordnete Gebäudevolumen mit Gastro- und Dienstleistungsfunktionen, zusammen mit dem alten Zollhaus, ein eigenständiges Ensemble. Diesen Dienstleistungspavillons vorgelagert sind intarsienartige, mit Hochstauden bepflanzte Grünflächen.

Die Situierung des Hotels längs der Bankstrasse, doch nicht diese begleitend, folgt vor allem funktionalen und nur teilweise nachvollziehbaren Überlegungen: Ein Grossteil der Hotelzimmer richtet sich gegen Norden. Das Volumen ist in die orthogonale Ordnung der südlich gelegenen Bahnhof- und Hafenanlagen gesetzt. Ohne zusätzliche Massnahmen, die beispielsweise in einer Geometrisierung der Freiraumgestaltung hätte bestehen können, ist dieser Zusammenhang aber kaum wahrnehmbar, und der Baukörper wirkt auf diese Weise zufällig gesetzt und etwas verloren. Der zurückhaltend und freundlich gestaltete Hotelbau ist im Übrigen sinnfällig konzipiert. Als äussere Erscheinung wird ein gut ortsverträgliches viergeschossiges Gebäude angestrebt. Das allseits zurückspringende Attikageschoss soll optisch zum Verschwinden gebracht werden, was mit den vorgeschlagenen Mitteln einer glänzenden Metallfassade aber zu einem aufgesetzt wirkenden Fremdkörper führt – auf ein Dachgeschoss zu verzichten oder dieses noch reduzierter zu gestalten, wäre konsequenter gewesen.

Die Pavillonbauten sind schlicht und zurückhaltend gestaltet. Mangels Masse und zusammenfassender Freiraumgestaltung wirken sie in ihrer Setzung wenig gefestigt. Auch scheinen sie nicht die Absicht zu haben, als Eye-catcher die Flaneure zu erfreuen.

Die Zufahrt zur Tiefgarage wird stadträumlich korrekt und diskret an der geleseseitigen Gebäudeecke ins Hotelgebäude integriert. Die erste Etappe des Parkhauses kommt unter das Hotel, die zweite unter den offenen Platz, östlich davon, zu liegen – ein Vorschlag, der sich gut mit dem Bepflanzungskonzept verträgt, die grossen Bäume sind anderswo vorgesehen. Mit dem Bau der zweiten Etappe müsste die Platzgestaltung erneuert werden.

Das Projekt schafft grosse, offene Freiräume. Die Sichtverbindungen zwischen den Häuserzeilen, dem Boulevard und dem Quai sind grossenteils ungebrochen. Die Baumreihen bilden starke Sichtkorridore, die im Kontrast zum zentralen, offenen Platz stehen.

Die Vegetation erinnert eher an Quai-Promenaden der Belle Époque als an die industrielle Vergangenheit des Areals. Der dem Hotel vorgelagerte Garten wird geprägt durch Baumgruppen aus Amberbäumen, Gleditschien und Waldföhren, die in eine dichte, farbenfrohe Blütenstaudenrabatte integriert werden. Der Bereich erscheint als eigenständiger, in seiner Grösse etwas isolierter «Stadtpark». Im Kontrast dazu schafft der östliche Bereich beim Zollhaus eine offene Atmosphäre, die gastronomisch genutzt werden kann und deren Vegetation sich auf drei grosse, einzelne Bauminselfen konzentriert. Geschnittene Platanen folgen und verstärken den Bogen der Quai-Kante. Eine zweireihige Allee von Schnurbäumen begleitet und überdacht die zum Boulevard ausgebaute untere Hafenstrasse.

Der gesamte Platzbereich wird als Chaussierung vorgesehen, die durch Asphalt-Querwege in Nord-Südrichtung in drei Teile gegliedert und im Süden durch einen Asphaltweg entlang dem Quai begrenzt wird. Aufwändig gestaltet ist der Ausbau der unteren Hafenstrasse zur Begegnungszone mit einer durchgehenden Pflasterung. Positiv zu beurteilen ist der hohe Anteil an wasserdurchlässigen Belägen, welche einen deutlichen Beitrag zur Flächenentsiegelung leisten.

Das Hotel verfügt über einen möblierten Aussenbereich für die Gastronomie, während der parkartige Aussenraum mit einzelnen Sitzbänken ausgestattet ist. Entlang der Promenade sind Sitzbänke unter der Platanenbaumreihe angedacht. Der zentrale Platz ist für temporäre Beispielungen vorgesehen. Am Übergang zum Hotel sind ein grosses Wasserbecken und ein Sitzelement platziert. Letzteres begrenzt den Platz zur Strasse hin. Der chaussierte Aussenbereich der Dienstleister ist mit einer temporären Gastrobestuhlung ausgestattet.

Einzelne Kandelaber beleuchten die grosse Platzfläche und den östlichen Bereich; eine klare Aussage wird aber nicht getroffen.

Offene Fahrrad-Abstellplätze stehen gebündelt entlang des Boulevards, gedecktere sind beim Gastronomie-Pavillon angeordnet.

Das Projekt wird geprägt durch markante Baumreihen und einen zurückhaltenden Hotelbau längs der Bankstrasse. Die mit diesem robusten Raumgerüst freigespielte Fläche wird in drei sehr unterschiedliche Bereiche gegliedert, die aber kaum einen Zusammenhang oder ein Wechselspiel schaffen. Ein übergeordnetes Konzept zur Gestaltung wird vermisst. Massnahmen gegen sommerliche Überhitzung sind in Teilbereichen ausgeprägt, nicht jedoch beim zentralen, wenig gestalteten Platz, der sich immer noch als Brache zu inszenieren scheint.

Abb. 20 Modellfoto Süd



Abb. 21 Städtebauliches Konzept
(original 1:1'000)



Abb. 25 Fassadenansicht (original 1:200)

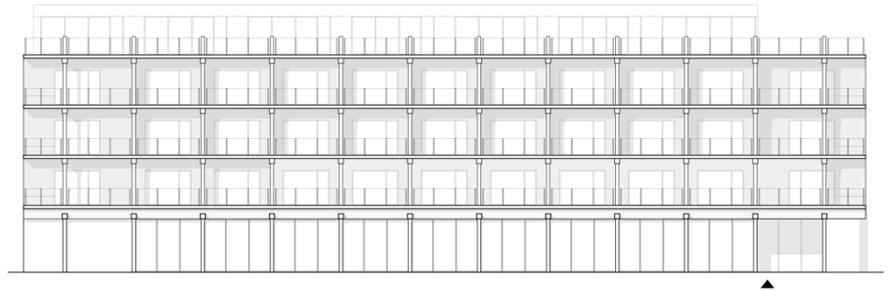


Abb. 26 Fassadenansicht Dienstleister (original 1:200)



Abb. 27 Visualisierung, Blick von Westen

