



# Haltestelle und Stadtraum Zehntenhausplatz

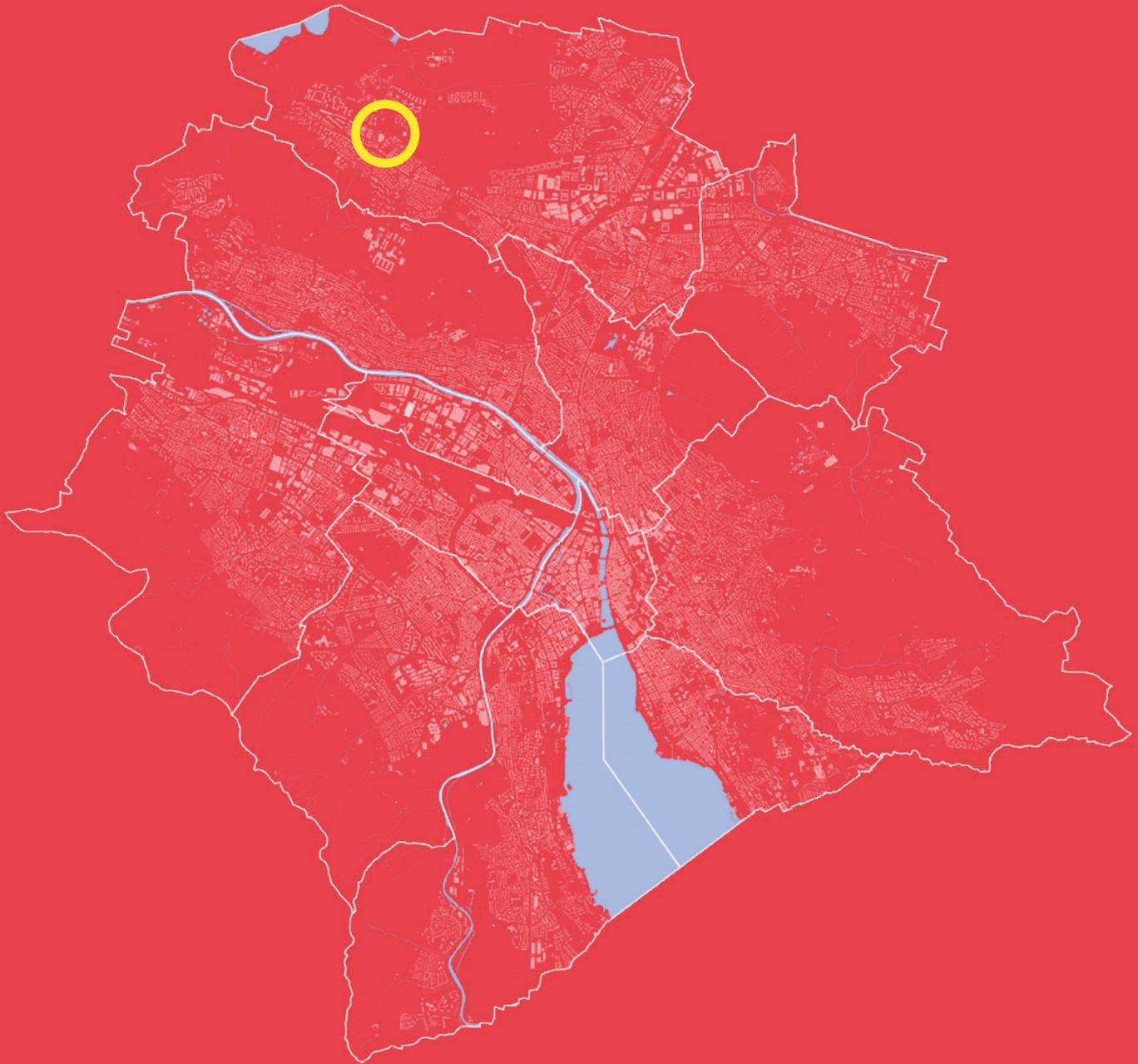
**Neubau  
Zürich-Affoltern**

**06/2021  
Projektwettbewerb im selektiven Verfahren  
Bericht des Preisgerichts**



# Inhalt

<b>1</b>	<b>Einleitung</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>Übersicht</b>	<b>6</b>
<b>3</b>	<b>Aufgabe</b>	<b>8</b>
<b>4</b>	<b>Teilnehmende</b>	<b>12</b>
<b>5</b>	<b>Vorprüfung</b>	<b>13</b>
<b>6</b>	<b>Beurteilung</b>	<b>14</b>
<b>7</b>	<b>Rangierung</b>	<b>15</b>
<b>8</b>	<b>Schlussfolgerung</b>	<b>16</b>
<b>9</b>	<b>Empfehlungen</b>	<b>18</b>
<b>10</b>	<b>Genehmigung</b>	<b>19</b>
	<b>Rangierte Projekte</b>	<b>21</b>
	<b>Weitere Projekte</b>	<b>41</b>



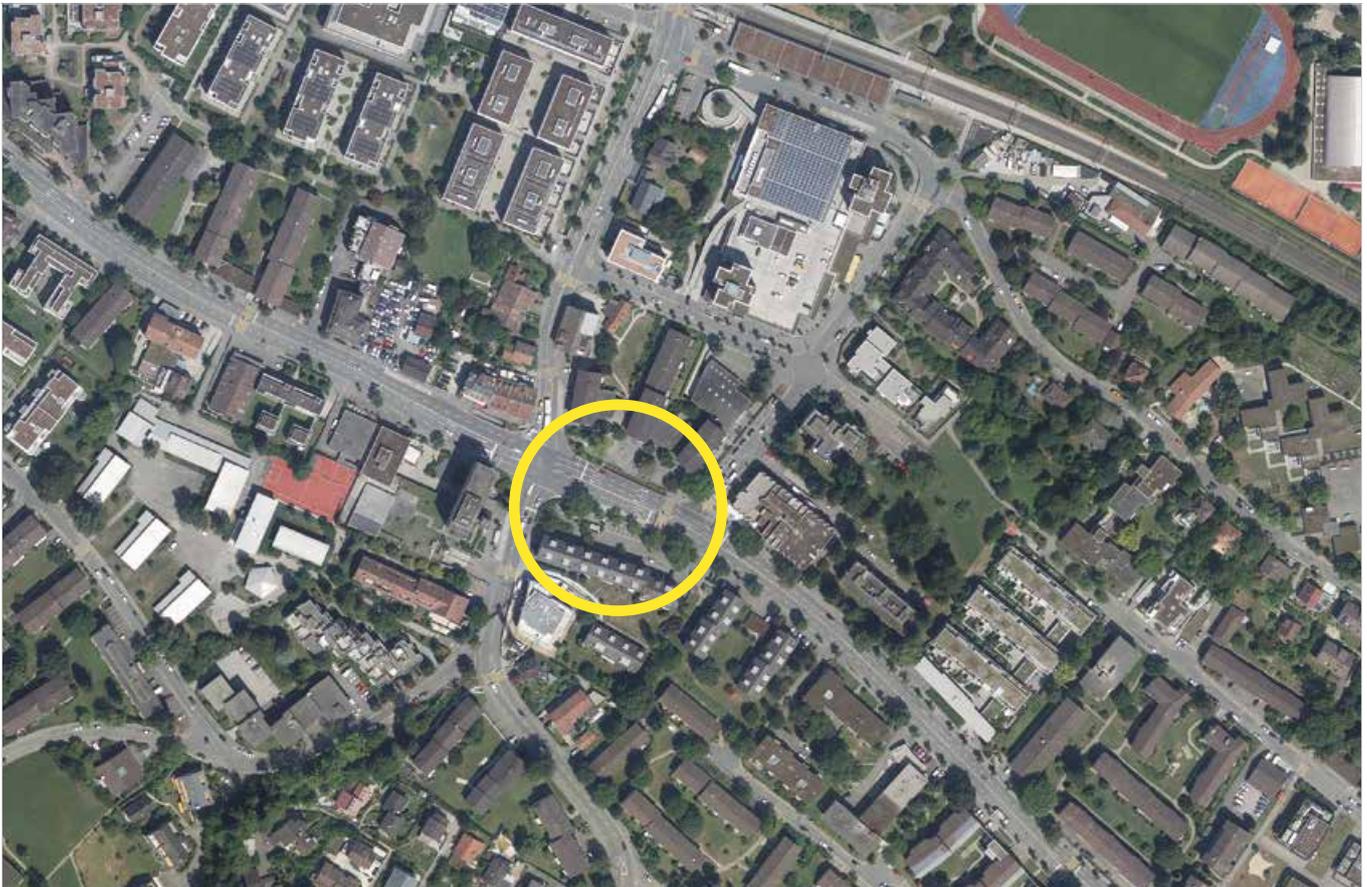
**Stadt und Kanton Zürich planen eine Tramlinie für das stark wachsende Quartier Affoltern. Die neue Verbindung wird vom Radiostudio entlang der Wehntalerstrasse bis nach Holzerhurd führen. Am Zehntenhausplatz ist eine neue Spezialhaltestelle vorgesehen. Angesichts verschiedener Neubauprojekte wird der Platz gesamthaft neugestaltet und in seiner Zentrumsfunktion gestärkt. Grundlage dazu ist das Leitbild Zentrumsentwicklung Zürich-Affoltern, das mit Beteiligung der Quartierbevölkerung und den Grundeigentümer\*innen unter der Leitung des Amts für Städtebau erarbeitet wurde.**

**Die am Wettbewerb teilnehmenden Teams waren herausgefordert, Vorschläge für eine Spezialhaltestelle zu entwickeln, welche die zukünftige Bedeutung des Zehntenhausplatzes unterstreicht und zur Quartieridentität beiträgt.**

**Die städtebauliche Situation wurde in zwei virtuellen Modellen beurteilt: So war es wichtig, dass Wartehalle und Platzgestaltung sowohl im gegenwärtigen wie auch im zukünftigen, durch das Leitbild umschriebenen Stadtraum funktionieren.**

## 2 Übersicht

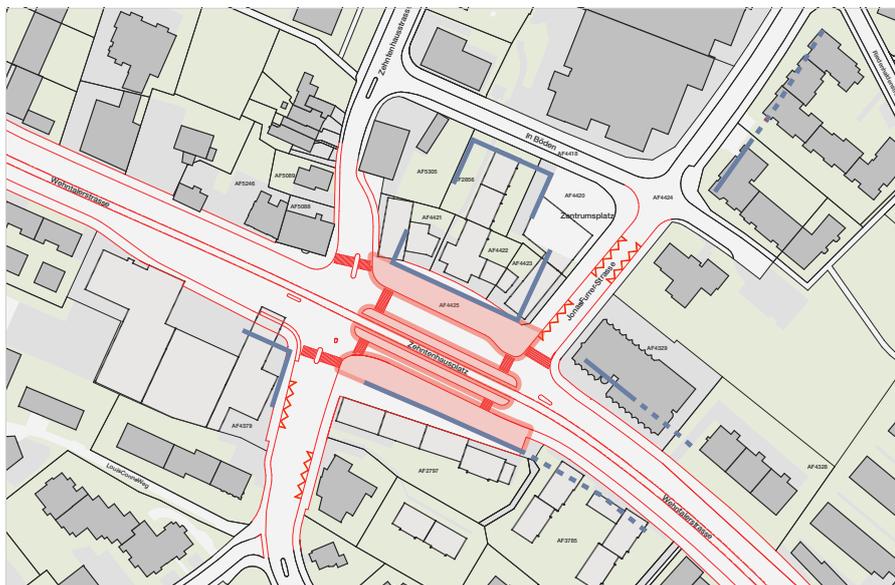
Die Stadt Zürich plant, den Zehntenhausplatz im Zuge des Baus der Tramlinie Affoltern umzugestalten und mit einer Spezialhaltestelle zu versehen. Im Rahmen des Wettbewerbs waren Projektvorschläge für die Wartehalle sowie die Gestaltung des Zehntenhausplatzes gesucht. Die Platzgestaltung erfolgt unter Berücksichtigung der neuen Raumkanten der geplanten angrenzenden Bebauungen gemäss Leitbild Zentrumsentwicklung Zürich-Affoltern. Die Positionierung der neuen Haltestelle war durch das Tramprojekt vorgegeben. Als Betrachtungsperimeter war das Gebiet des Leitbilds zu berücksichtigen.



Luftbild

<b>Auftraggeberin</b>	<b>Bauherrschaft</b> <b>Stadt Zürich</b>  <b>Eigentümerversretung</b> <b>Verkehrsbetriebe Zürich</b> <b>Immobilien Stadt Zürich</b> <b>Tiefbauamt Stadt Zürich</b>  <b>Bauherrenvertretung</b> <b>Amt für Hochbauten</b>
<b>Verfahren</b>	<b>Projektwettbewerb nach SIA 142</b> <b>Selektives Verfahren</b> <b>Unterstand der IVöB und der SVO des Kantons Zürich</b>
<b>Geforderte Disziplinen</b>	<b>Architektur, Bauingenieurwesen</b> <b>und Landschaftsarchitektur</b>
<b>Zielkosten Erstellung</b>	<b>CHF 2,5 Mio.</b>
<b>Preisgeld</b>	<b>CHF 100 000 exkl. MWST</b>
<b>Preisgericht</b>	<b>Sachpreisrichter*innen</b> <b>David Borschberg, Verkehrsbetriebe Zürich</b> <b>Martin Suter, Verkehrsbetriebe Zürich</b> <b>Jacqueline Parish, Tiefbauamt Stadt Zürich</b> <b>Clara Jörger, Tiefbauamt Stadt Zürich (Ersatz)</b>  <b>Fachpreisrichter*innen</b> <b>Ursula Müller, Amt für Hochbauten (Moderation, Ersatz)</b> <b>Caspar Bresch, Amt für Städtebau</b> <b>Christoph Haerle, Architekt, Zürich</b> <b>Jürg Senn, Architekt, Zürich</b> <b>André Schmid, Landschaftsarchitekt, Zürich</b>
<b>Teilnehmende Teams</b>	<b>8</b>

# 3 Aufgabe



**Grundstücksdaten**  
Kataster-Nr.: AF4425  
Fläche: 9 599 m<sup>2</sup>  
Bauzone (BZO 2016): W4 und W5  
Zehntenhausplatz, 8046 Zürich

## Kontext

Das Quartier Affoltern wächst. Mit gut 26 000 Personen wohnen aktuell rund 40 % mehr Personen in Affoltern als vor 15 Jahren. Bis 2035 wird mit einem weiteren Wachstum von 5 000 Personen und vielen zusätzlichen Arbeitsplätzen gerechnet. Mit einer neuen Tramlinie soll Affoltern besser ans Stadtzentrum Zürich angebunden und die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr gestärkt werden.

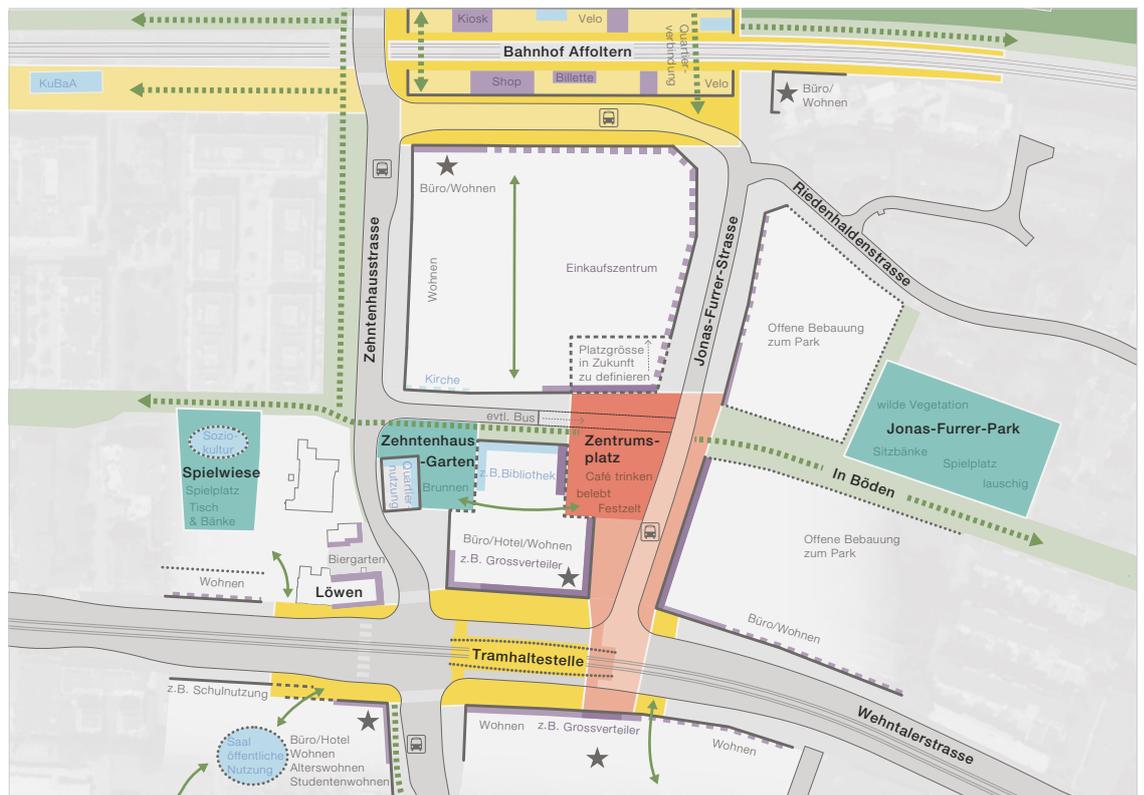


## Zentrumsentwicklung Zürich-Affoltern

Affoltern wurde im 9. Jahrhundert erstmals genannt und bestand damals aus zwei dorfähnlichen Siedlungen: dem Oberdorf im Gebiet des heutigen Zehntenhausplatzes und dem Unterdorf. Die Siedlungen entwickelten sich gegen Ende des 19. Jahrhunderts zu Vorortsgemeinden von Oerlikon, das als bedeutendes Industriezentrum viele Arbeitskräfte anzog. Ab Mitte der 1950er Jahre erfolgte eine grossflächige

Überbauung des Gebiets, seit 1930 hat sich die Bevölkerung um mehr als verzehnfacht. Bisher fehlt dem mittlerweile urbanen Affoltern jedoch ein prägendes Zentrum. Um die erwartete bauliche Verdichtung zu koordinieren und ein lebendiges, urbanes Zentrum zu erhalten, wurde unter der Leitung des Amts für Städtebau und unter Einbezug der Quartierbevölkerung sowie den Grundeigentümer\*innen ein Leitbild zur Zentrumsentwicklung Affoltern entwickelt. Dem Zehntenhausplatz kommt darin hohe Bedeutung zu.

Das Leitbild «Zentrumsentwicklung Zürich-Affoltern» besteht aus einer Entwicklungsvorstellung und sechs Leitsätzen. Diese halten unter anderem fest, dass die neue Tramhaltestelle zusammen mit dem Bahnhof Affoltern Ankunftsort und Zentrumsauftakt bilden soll. Die Tramhaltestelle soll grosszügig gestaltet sein und die beiden Strassenseiten räumlich und funktional zusammenfassen. Zusammen mit dem historischen Ensemble um das Zehntenhaus und den Löwen soll sich ein belebter und attraktiver Stadtraum mit einer abwechslungsreichen Mischung aus Alt und Neu ergeben.



Leitbild «Zentrumsentwicklung Zürich-Affoltern»

## **Spezialhaltestelle und Stadtraum Zehntenhausplatz**

Für die Spezialhaltestelle und die Platzgestaltung waren Projekte gesucht, welche die zukünftige Bedeutung des Zehntenhausplatzes als Zentrumsauftakt unterstreichen. Auf der Parzelle südlich der Haltestelle plant die Albert-Lück-Stiftung ein Ersatzneubauprojekt für ein Wohngebäude mit publikumsorientierter Erdgeschossnutzung. Auf den Parzellen nördlich der Haltestelle, die sich im Eigentum der Anlagestiftung der Migros-Pensionskasse befinden, ist ein Ersatzneubauprojekt mit einer Mischnutzung aus Wohnen und Gewerbe vorgesehen. Mit den zukünftigen Gebäudekanten wird sich die Weitung an der Wehntalerstrasse im Bereich des Zehntenhausplatzes verengen.

Der Projektperimeter für den Wettbewerb umfasste neben dem Zehntenhausplatz mit Spezialhaltestelle auch den nördlichen und südlichen Vorbereich der geplanten Liegenschaften entlang der Wehntalerstrasse. Die Lage der Haltestelle war durch das Tramprojekt Affoltern vorgegeben, ebenso die neue Verkehrsführung inklusive Strassen- und Perronkanten. Für die Fussgängerinnen und Fussgänger sind ebenerdige Verbindungen vorgesehen, die bestehende Unterführung wird rückgebaut. Weiter war ein Ersatzneubau für die bestehende ZüriWC-Anlage zu planen.

## **Wettbewerbsziele**

Es wurden Projekte mit folgenden Eigenschaften gesucht:

### **Gesellschaft**

- Vorbildliche Projekte, die mit ihrem architektonischen Ausdruck und mit ihrer Materialisierung gut auf die Situation im Quartier reagieren können.
- Stadträumlich klare Konzepte für den neuen Zehntenhausplatz, welche die Entwicklungsvorstellungen gemäss Leitbild Zentrumsentwicklung vertiefen.
- Projekte, welche die Haltestelle Zehntenhausplatz einladend, übersichtlich, hell und attraktiv wirken lassen sowie bei Tag und Nacht ein Gefühl von Sicherheit und Wohlbefinden vermitteln und allen Menschen eine hindernisfreie Nutzung ermöglichen. Dabei sollen grosszügige Dächer und komfortable Sitzgelegenheiten das Warten bei jedem Wetter bequem gestalten. Die hohen Ansprüche an Dienstleistungen und Kundenservice sollen mit einer zeitgemässen Architektur verbunden sein.

### **Wirtschaft**

- Wirtschaftlich vorbildliche Projekte, die niedrige Erstellungskosten sowie einen kostengünstigen Betrieb und Unterhalt erwarten lassen. Die Haltestelle soll innerhalb einer kurzen Planungs- und Erstellungszeit realisiert werden können.

### **Umwelt**

- Ökologisch nachhaltige Projekte, die einen niedrigen Energiebedarf in der Erstellung, im Betrieb und Unterhalt aufweisen sowie bauökologisch sinnvolle Konstruktionssysteme und Materialien einsetzen. Hitzemindernde Massnahmen gemäss dem Fachplan Hitzeminderung wie Entsiegelung und Begrünung der Oberflächen und Beschattung durch Bäume sind vorzusehen.

# 4 Teilnehmende

Das Preisgericht trat am 4. November 2020 zur Präqualifikation zusammen. Insgesamt haben sich 11 Teams um eine Teilnahme beworben. Die 11 rechtzeitig und vollständig eingereichten Bewerbungen wurden auf die in den Ausschreibungsunterlagen aufgeführten Kriterien hin geprüft.

In mehreren Rundgängen wurden folgende 8 Teams zur Teilnahme ausgewählt:

- GFA Gruppe für Architektur GmbH, Zürich mit  
BGS & Partner Architekten AG, Rapperswil  
Dr. Lüchinger + Meyer Bauingenieure AG, Zürich  
Andreas Geser Landschaftsarchitekten AG, Zürich
- Alonso-Sosa Architects / Evelyn Alonso Rohner –  
José Antonio Sosa, Santa Brigida ES mit  
Bernstein Bâtir AG, Basel  
WMM Ingenieure AG, Münchenstein  
Rainer Schmidt Landschaftsarchitekten +  
Stadtplaner GmbH, München DE
- OSMB Architekten AG, Zürich mit  
Thomas Melliger Bauplanung, Zürich  
APT Ingenieure GmbH, Zürich  
Mettler Landschaftsarchitektur AG, Gossau
- S2 Architekten GmbH, Zürich mit  
APT Ingenieure GmbH, Zürich  
Antón Landschaft GmbH, Zürich
- HHF Architekten GmbH ETH SIA BSA, Basel mit  
Latenser Waser GmbH – Baumanagement, Wallisellen  
ZPF Consulting AG, Zürich  
META Landschaftsarchitektur GmbH, Basel
- Architekten-Kollektiv AG, Winterthur mit  
Wüst Rellstab Schmid AG, Schaffhausen  
Bösch Landschaftsarchitektur, Schaffhausen
- Brassel Architekten GmbH, Zürich mit  
WaltGalmarini AG, Zürich
- Müller & Truniger Architekten ETH SIA, Zürich mit  
MMT AG Bauleiter und Architekten, Zürich  
Dr. Deuring + Oehninger AG, Winterthur  
Heinrich Landschaftsarchitektur GmbH, Winterthur

# 5 Vorprüfung

Die 8 eingereichten Projekte wurden nach den Grundsätzen der SIA-Ordnung 142, den Anforderungen des Wettbewerbsprogramms und der Fragenbeantwortung auf folgende Punkte hin geprüft:

## Teil 1

Zulassung zur Beurteilung:

- Termingerechtigkeit der eingereichten Unterlagen
- Vollständigkeit der eingereichten Unterlagen

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

Zulassung zur Preiserteilung:

- Technische Rahmenbedingungen
- Flächen

Sofern angegeben, wurden die Mengenangaben für die Vorprüfung Teil 1 übernommen. Für die Beiträge ohne Mengenangaben wurde ein grober Massauszug vorgenommen.

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

## Teil 2

Die 3 Projekte der engeren Wahl wurden zusätzlich auf folgende Kriterien geprüft:

- Technische Rahmenbedingungen
- Raumprogramm
- Betriebskonzept
- Tragstruktur
- ZüriWC
- Platzgestaltung
- Strassenraum, Verkehr
- Hindernisfreiheit
- Ökologie
- Stadtklima
- Wirtschaftlichkeit

Die Mengenangaben wurden überprüft. Die detaillierten Berichte der Expert\*innen sind in den Vorprüfungsbericht 2 eingeflossen.

# 6 Beurteilung

Das Preisgericht trat am 16. April 2021 und am 12. Mai 2021 zur Beurteilung der Projekte zusammen. Aufgrund der Pandemiesituation wurde die Jurierung digital durchgeführt. Die Mitglieder des Preisgerichts hatten im Vorfeld des ersten Jurierungstages die Möglichkeit, die Beiträge im Ausstellungsraum zu sichten. Nach dem Einlesen in die Projekte nahm das Preisgericht am ersten Jurierungstag vom Ergebnis der Vorprüfung (Teil 1) Kenntnis. Sämtliche Projekte wurden sowohl zur Beurteilung als auch zur Preiserteilung zugelassen. In Gruppen eingeteilt hat das Preisgericht die Projekte eingehend analysiert und im Plenum in einem ersten wertungsfreien Rundgang präsentiert. Anschliessend fand eine Gesamtbeurteilung nach den folgenden im Wettbewerbsprogramm aufgeführten Beurteilungskriterien statt (Reihenfolge ohne Wertung):

## **Gesellschaft**

- Stadtraum, Architektur, Konstruktion
- Raumprogramm
- Funktionalität, Gebrauchswert, Hindernisfreiheit

## **Wirtschaft**

- Erstellungskosten
- Betriebs- und Unterhaltskosten

## **Umwelt**

- Bauökologie
- Hitzeminderung

In 2 Wertungsrundgängen und einem anschliessenden Kontrollrundgang sind die folgenden Projekte ausgeschieden:

- 01 ELFI
- 02 PLATANUS
- 04 MILLE-FEUILLE
- 05 LUV UND LEE
- 08 IMPRÄSENZ

Am Abend des ersten Jurierungstags wurden folgende Projekte für die engere Wahl bestimmt:

- 03 TECTUM
- 06 HERMANN
- 07 SOTTO IL CIELO NEL BOSCHETTO

Den Fachpreisrichter\*innen wurden sämtliche Projekte zum Verfassen der schriftlichen Projektbeschriebe zugeteilt. Am zweiten Jurierungstag wurden die Ergebnisse der vertieften Vorprüfung (Teil 2) präsentiert. Die Projektbeschriebe wurden beraten und die Projekte der engeren Wahl diskutiert. Schliesslich zog das Preisgericht die Schlussfolgerungen aus dem Verfahren, formulierte die Empfehlungen für die Weiterbearbeitung, legte die Rangierung und Preiserteilung fest und erkor folgendes Projekt einstimmig zum Sieger:

- 06 HERMANN

Zuletzt wurden die Verfassercoverts geöffnet und die Verfasser teams bekannt gegeben.

# 7 Rangierung

Für Preise, Ankäufe und Entschädigungen stand eine Summe von insgesamt 100 000 Franken (exkl. 7.7 % MWST) zur Verfügung. Für jedes zur Beurteilung zugelassene Projekt wurde den teilnehmenden Teams zudem eine Entschädigung von 5 000 Franken (exkl. 7.7 % MWST) ausgerichtet. Das Preisgericht setzte folgende Rangierung und Preiszuteilung fest.

<b>1. Rang</b>	1. Preis	06 HERMANN	mit Antrag zur Weiterbearbeitung	CHF 26 000
<b>2. Rang</b>	2. Preis	03 TECTUM		CHF 21 000
<b>3. Rang</b>	3. Preis	07 SOTTO IL CIELO NEL BOSCHETTO		CHF 13 000

## 8 Schlussfolgerung

Wie so häufig bei Projekten im öffentlichen Stadtraum war auch diese Wettbewerbsaufgabe trotz ihrer bescheidenen Bausumme anspruchsvoll. Es galt einerseits, eine neue Gestaltung des Zehntenhausplatzes für zwei komplett verschiedene Bebauungsmassstäbe zu entwickeln, und andererseits, eine der Zentralität des Ortes entsprechende Haltestellenarchitektur zu entwerfen.

Am Zehntenhausplatz wird ein kompletter räumlicher Wandel erlebbar werden. Eine ganz neue Massstäblichkeit wird den Raum formen. Dabei sind die möglichen städtebaulichen Dimensionen der angrenzenden Neubauten sehr eindrücklich und werden den neuen Ankunftsort stärker prägen als die Architektur der neuen Haltestelle. Mit den neuen Bebauungen wird der Stadtraum enger – weniger ein Platz, als vielmehr ein stark zonierter, von Gebäude zu Gebäude gespannter Strassenraum. Die Haltestelle wird neu in die Mitte der Strasse zu liegen kommen. Der Verkehr wird den Ort auch weiterhin dominieren. Anlässlich ihrer vor-Ort-Begehung konnte die Jury diese verschiedenen Dimensionen und Veränderungen auch mittels einer 3D-Brille, welche die Überblendung der verschiedenen Szenarien ermöglicht, eindrücklich erleben.

In der Diskussion zeigte sich, wie anspruchsvoll die Stadtraumgestaltung der Vorzonen ist, da neu weniger Tiefe für die Möblierung zur Verfügung steht. Dabei ist es der Jury wichtig, dass keine Abkehr vom Verkehr – etwa durch unwegbare Puffer in Form von Rabatten oder Staudenbeeten – vorgenommen wird. Vielmehr soll der Stadtraum offen für Durchwegungen und Blickbeziehungen wirken und gleichzeitig eine für die Nutzenden attraktive Verbindung mit den öffentlichen Erdgeschossnutzungen eingehen.

Auffällig ist die Referenzierung einiger Projektentwürfe an die innenstädtische Haltestellenarchitektur aus der 1. Hälfte des 20. Jahrhunderts wie Bahnhofquai, Paradeplatz, Bellevue, Central. Soll das neue Zentrum von Affoltern diese architektonische Anknüpfung suchen? Die zwei Projekte ELFI und TECTUM versuchen, den neuen zentralen Ort im Stadtraum zeichenhaft und abstrakt in grossem Massstab zu markieren.

In der Diskussion des Preisgerichts stellte sich heraus, dass die neue Haltestellenarchitektur eine kräftige Erscheinung braucht, um auf die neue Massstäblichkeit der zukünftigen Neubauten zu reagieren, weshalb eine gewisse Länge der

**Haltestellendächer günstig ist. Entsprechend der städtebaulichen Entwicklung ist es förderlich, grosszügig und robust zu entwerfen – es braucht ein kräftiges, ruhendes Ganzes und nicht zu ziselierte Architektur.**

**Die drei Projekte der engeren Wahl erfüllen diese Konklusionen. Darunter fällt TECTUM mit seiner hallenartigen Überspannung des Gleisraums punkto Grösse und zeichenhaftem Ankunftsort auf und spielt durch seine Dimensionen gekonnt mit dem grossen Massstab des neuen Stadtraums. Die Jury fragte sich, ob die auf sich selbst reduzierte Tramhalle die Zentrumsidentität als Symbol für den transitorischen Charakter vom Aussen- zum Stadtquartier zum Ausdruck bringt. In der spannenden Diskussion kommt die Jury zur Überzeugung, dass TECTUM an diesem Ort in der Stadt zu markant in Erscheinung tritt. Als Signal für die Zukunft scheint die Halle der heutigen baulichen Gesamtstruktur angemessen zu sein. Mit der künftigen Bauentwicklung könnte das Signal dann möglicherweise wie ein Relikt wirken.**

**Die beiden Projekte HERMANN und BOSCO SOTTO IL CIELO wirken in ihrer vertrauten Haltestellenarchitektur selbstverständlich und symbolisieren angenehm einfach und reduziert das Zentrum. BOSCO SOTTO IL CIELO überzeugt dabei mit seinen recht filigran ausgebildeten und schier endlosen wirkenden Haltestellendächern weniger. Auch kritisiert die Jury die Vorzonengestaltung als Abkehr vom Verkehr, die Trennung der Räume und die durch etwas formalistisch gestaltete Sitzelemente geprägte Ausrichtung auf die Erdgeschoss-Nutzung der Neubebauung. Dabei ging von diesem Projekt während der ganzen Jurierung eine grosse Faszination aus für die üppige Baumbepflanzung als Beitrag zur Hitzeminderung und das flirrende Wechselspiel mit den filigranen Stützen.**

**Im Vergleich mit TECTUM wirkt HERMANN in seinen Abmessungen und ruhigeren Proportionen schlüssiger im neuen Stadtraum. Die Gravität der mit Funktionen aufgeladenen Stützen ist überzeugend und generiert eine aufgeräumte Haltestelle. Der Zehntenhausplatz ist als offener Raum gestaltet, dessen Zusammenwirken mit einer Belagsauszeichnung stadträumlich gut wirken kann und auch den zukünftigen Zentrumsplatz miteinbeziehen muss. Die Jury dankt allen Teilnehmenden sehr herzlich für diese engagierten Projektbeiträge und gratuliert dem Team HERMANN zu diesem einstimmig gesprochenen Wettbewerbsgewinn.**

# 9 Empfehlungen

Das Preisgericht empfiehlt der Bauherrschaft, das Projekt Nr. 6 HERMANN der S2 Architekten GmbH, APT Ingenieure GmbH und Antón Landschaft GmbH, Zürich unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Vorprüfung und der Projektkritik weiter zu bearbeiten. Im Rahmen der weiteren Projektierung sollen insbesondere die nachfolgenden Punkte geklärt und weiterentwickelt werden:

- Die konstruktive Umsetzung der Haltestellendächer ist in der weiteren Planung sorgfältig weiterzuentwickeln, um das aufgezeigte Bild einlösen zu können. Die präzise Fügung der vorgefertigten Blechelemente an allen geometrischen Schnittstellen ist dabei besonders zu beachten.
  - Die Multifunktionalität der architektonischen Elemente – insbesondere der Stützen – wird begrüsst. Der Nachweis der Abfallbehälter fehlt noch. Deren Anordnung ist ebenfalls in den Stützen anzustreben. Dabei ist die ERZ frühzeitig einzubeziehen. Die historischen Bilder an den Aussenflächen werden hingegen als zu didaktisch empfunden; sie schwächen die Kraft der Gesamtfigur.
  - Die Sicherheit der Fahrgäste ist durch die vom Fahrbahnrand zurückversetzten Stützen nicht vollumfänglich gegeben. Der Aufenthalt von Personen (v. a. Kindern) zwischen Stützen und Fahrbahn muss verhindert werden. Auf diese Anforderung ist eine schlüssige Lösung im Sinne des Gesamtkonzepts zu finden.
  - Der Betrieb der vorgeschlagenen PV-Anlage ist im Kontext der zukünftigen, höheren Bebauung aus heutiger Sicht nicht wirtschaftlich zu betreiben. Somit ist in der weiteren Planung eine Dachbegrünung zu prüfen. Um die schlanke Erscheinung des Daches weiterhin beizubehalten, ist auch eine Begrünung von Teilflächen denkbar.
- Die Dachbegrünung ist in weitere hitzemindernde Massnahmen einzubinden.
- Eine maximale Entsiegelung durch Chaussierung ist anzustreben. Durch die Schaffung klarer Flächen kann dieses Ziel besser erreicht werden. Zudem sind diese entsiegelten Vorbereiche robust zu gestalten, damit sie die verschiedenen Nutzungen selbstverständlich aufnehmen können.
  - Die sehr direkte Übersetzung der Belagswahl (Pflasterung) mit dem Hinweis auf den historischen, gepflasterten Dorfplatz am Zehntenhaus wird infrage gestellt und ist hinsichtlich Robustheit gegenüber städtebaulicher Entwicklung, Behindertengerechtigkeit, Frostsicherheit und Belagsübergängen etc. zu überprüfen.

# 10 Genehmigung

Zürich, den 12. Mai 2021, das Preisgericht

David Borschberg, VBZ



---

Martin Suter, VBZ



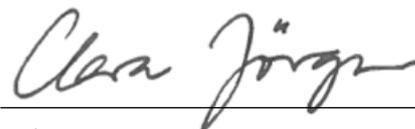
---

Jacqueline Parish, TAZ



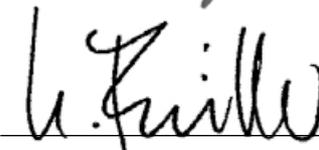
---

Clara Jörger, TAZ (Ersatz)



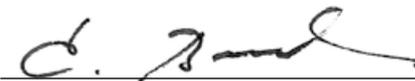
---

Ursula Müller, AHB (Moderation, Ersatz)



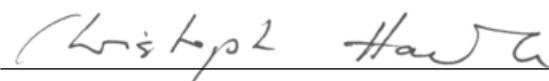
---

Caspar Bresch, AfS



---

Christoph Haerle, Architekt, Zürich



---

Jürg Senn, Architekt, Zürich



---

André Schmid, Landschaftsarchitekt, Zürich



---



# Rangierte Projekte

## 06 HERMANN

S2 Architekten GmbH, Zürich  
APT Ingenieure GmbH, Zürich  
Antón Landschaft GmbH, Zürich

---

## 03 TECTUM

Brassel Architekten GmbH, Zürich  
WaltGalmarini AG, Zürich

---

## 07 SOTTO IL CIELO NEL BOSCHETTO

HHF Architekten GmbH, Basel mit  
Latenser Waser GmbH Baumanagement, Wallisellen  
ZPF Consulting AG, Zürich  
META Landschaftsarchitektur GmbH, Basel

---

## **Architektur**

S2 Architekten GmbH, Zürich

## **Verantwortlich**

Sigi Stucky

## **Mitarbeit**

Bruno Schneebeli, Benjamin Müller, Alberto Grumi

## **Bauingenieurwesen**

APT Ingenieure GmbH, Zürich

## **Verantwortlich**

Ergin Telli

## **Landschaftsarchitektur**

Antón Landschaft GmbH, Zürich

## **Verantwortlich**

Carola Antón

## **Mitarbeit**

María Luisa Benítez Páez

Der Zehntenhausplatz wird im Projekt HERMANN als Platzraum mit Tramhaltestelle neu definiert. Mit Verweis auf historische Fotos und den neu gestalteten Hardplatz soll der gesamte Freiraum der beiden Gebäudevorzonen sowie der Tram-Perrons durchgehend gepflästert werden. Eine Differenzierung hingegen gibt es beim Baumkonzept: während im nördlichen Gebäudevorbereich voluminöse Solitärbäume vorgesehen sind, stehen die Bäume auf der Südseite in Zweiergruppen und orientieren sich in Sorte und Stellung zum Verkehrsraum an der bestehenden Baumallee entlang der Wehntalerstrasse.

Zwei Wartehallendächer überdecken die gesamte Länge der Einstiegsanten. Sie setzen sich aus fünf flachen, auf dem Kopf stehenden Pyramiden zusammen, die von je fünf kastenartigen Stützen getragen werden. Kastenstütze und Dach werden getrennt durch ein mattverglastes, trapezförmiges Zwischenstück, das nachts leuchtet und die Haltestelle aus dem Stadtraum heraus kenntlich macht. Damit stellt sich die Gestaltung in die Tradition innerstädtischer Spezialwartehallen, was auch mit dem Projektkennwort suggeriert wird. Konstruktiv handelt es sich um einen mit dünnen Blechen verkleideten Stahlbau. Die Kastenstützen integrieren perronseitig die für den Trambetrieb geforderten Apparaturen. Strassenseitig wird vorgeschlagen, historische Bilder des Ortes auf die flächigen Rückwände zu applizieren. Die windgeschützten Sitzbereiche sind, sich gegenüberliegend, zwischen den drei mittleren Stützen angeordnet und zur Strasse hin mit einem ungerahmten Glas abgeschirmt.

Die Haltestelle erscheint mit den wenigen multifunktionalen Kastenstützen ausgesprochen ruhig und aufgeräumt. Trotz der kräftigen Erscheinung verleihen die gefalteten Untersichten den Dächern eine Leichtigkeit, die deren grosse Länge relativiert, und die in der perspektivischen Ansicht ein schönes Zusammenspiel ergeben. Zusätzliche

Leichtigkeit gewinnt das Dach durch die Leuchtkörper zwischen Stützen und Dach: mit der «Entmaterialisierung» dieses Übergangs scheinen die Dächer zu schweben, insbesondere bei Nacht. Diese Rundum-Leuchtwirkung zu erzielen, erscheint aufgrund des Platzbedarfs von statischen Elementen und Medienerschliessungen allerdings eine Herausforderung. Die Konstruktion des Daches mit Stahlträgern und Blechverkleidungen wird positiv beurteilt. Wie das angestrebte geometrische und in den Visualisierungen suggerierte monolithische Erscheinungsbild konstruktiv umgesetzt wird, ist aus den Darstellungen nicht ersichtlich – für die Wirkung sind diese Details jedoch entscheidend.

Intensiv diskutiert wurde die Positionierung der raumhaltigen Stützen im Querprofil. Aus stadträumlicher Sicht werden Dächer mit strassenseitiger Auskragung sehr begrüsst, weil sie damit auch die beiden Gebäudevorzonen miteinbeziehen. Dies geht jedoch auf Kosten des freien Durchgangsbereichs zwischen Stütze und Perronkanten. Die breiten Stützen beeinträchtigen etwas den Blick von der Strasse auf den Perron – ein Umstand, der hinsichtlich Verkehrssicherheit auf mögliche Massnahmen zu überprüfen ist.

Die Absicht, den Haltestellenbereich mit einer durchgehenden Oberflächenmaterialisierung mit dem künftigen Zentrumsplatz zu verbinden, ist für die Jury nachvollziehbar. Ob die Pflasterung dazu das probate Mittel ist, wird jedoch kritisch hinterfragt: Das Projekt für den neuen Zentrumsplatz besteht noch nicht und insbesondere der Vorbereich auf der Nordseite wird künftig seinen platzartigen Charakter verlieren. Es ist unklar, wo eine Pflasterung ihren Abschluss finden soll. Zudem eignet sich eine Pflasterung hinsichtlich Robustheit, Behindertengerechtigkeit und Unterhalt im hoch frequentierten Verkehrs- und Stadtraum nicht. Generell ist die Jury der Ansicht, der



3D-Situationsmodell Bestand



3D-Situationsmodell gemäss Leitbild Zentrumsentwicklung

künftige Zentrumsraum werde stärker durch die markanten Neubauten geprägt als durch ein Oberflächenmaterial.

Die pragmatische Möblierung der Gebäudevorzonen und das Baumkonzept, das sich selbstverständlich in den Raum einfügt, sind der Situation angemessen und erscheinen auch im Zusammenhang mit den künftigen Bauten sinnvoll. Mit den chaussierten Baumscheiben wird dem Wunsch der Stadt nach möglichst grossen

versickerbaren Flächen noch etwas knapp entsprochen. Insgesamt ist der Beitrag HERMANN ein selbstverständliches und sehr stimmiges Projekt, das mit einer klaren Haltung und gezielten Massnahmen die Tramhaltestelle auf dem künftigen, nach wie vor verkehrsdominierten Zehntenhausplatz, aber auch im lokalen und gesamtstädtischen Kontext gekonnt einbettet und dem Zentrum Affoltern eine adäquate Bedeutung gibt.

### **Architektur**

Brassel Architekten GmbH, Zürich

### **Verantwortlich**

Lukas Brassel

### **Mitarbeit**

Christina Wieser, Selina Bächli, Philip Kluge

### **Bauingenieurwesen**

WaltGalmarini AG, Zürich

### **Verantwortlich**

Gregorij Meleshko

Wie ein übergrosser, als Halle gedachter Tisch überstellt die neue Wartehalle am Zehntenhausplatz die zwei Fahrspuren der neuen Tramlinie. Sechs Pfeiler, je drei auf jeder Seite, tragen eine zweilagige, aus Brettschichtträgern gefügte Dachfläche, die das Feld überspannt und so Ankunfts- und Wartebereich definiert. Auf der mit Blech verkleideten Dachfläche ist eine PV-Anlage ausgelegt, welche die Fläche strukturiert und, so die Idee der Projektverfasser, deren Energieertrag direkt ins VBZ-Netz eingespeist werden kann. Dimension und Geste der neuen Haltestelle müssen zwingend im Kontext der neuen Bebauungsstruktur gelesen werden.

Städtebaulich zeichnet sich der Ort der neuen Haltestelle Zehntenhausplatz durch eine Raumaufweitung aus, die das lineare Kontinuum der mit einer Allee bestückten Wehntalerstrasse zu einem städtischen Aufenthalts- und Verweilraum macht. So sind zwingend die nord- und südseitigen Raumbereiche, als Vorzonen der zukünftigen Bebauungsstruktur, Bestandteil der gesamten Gestaltung. Beide Strassenufer werden im vorgelegten Projekt ähnlich, aber nicht gleich bearbeitet. Grosse, linear angeordnete Felder werden wie Intarsien im Asphaltbelag eingezeichnet und mit einem chaussierten Belag als versickerungsfähig, aber problemlos passierbare Flächen ausgewiesen. Südseitig, wo die raumbegrenzenden Gebäude bis zu acht Geschosse hoch sein werden, bilden feingliedrige lichtdurchlässige, in die Felder gesetzte Bäume den räumlichen Filter hin zur Strasse.

Nordseitig, wo Sonneneinstrahlung und Hitzeentwicklung wirken werden, sind es schattenspendende, grossblättrige und grosskronige Stadtbäume, die diese Aufenthalts- und Bewegungszone auszeichnen. Sitzelemente, der historische Brunnen und eine öffentliche WC-Anlage sind selbstverständlich auf die Felder verteilt und unterstützen

den hybriden Charakter eines transitorischen und gleichzeitig zum Verweilen einladenden Stadtraums.

Durch die Höhe und die transparente Gestaltung der Halle gelingt es nicht nur, die beiden Strassenseiten sowohl räumlich wie auch funktional miteinander zu verbinden, sondern es entsteht ein eigenständiger Stadtraum, der markant einen speziellen Ort bezeichnet.

Generell überzeugt das Projekt durch die Klarheit der Gedanken und die daraus gezogenen Entscheidungen in der entwerferischen und materiellen Umsetzung.

Kontrovers wird aber der zwangsläufig zeichnerische Charakter der Halle, die doch nur dem Ein- und Aussteigen dient und nicht als Ort des gemeinsamen Seins verstanden werden kann, beurteilt. Des Weiteren wird der aufgrund der vorgeschlagenen Dimensionen erhöhte Aufwand in Unterhalt und Wartung von Betreiberseite als nicht angemessen beurteilt. Ebenso besteht die Frage bezüglich dem witterungsgeschützten Wartebereich und der grösseren Länge der Tramzüge.

Es gelingt dem Projekt, ein eigenständiges Zeichen für die gestellte Aufgabe zu formulieren. Es unterstützt die im kommunalen Richtplan formulierten Absichten, mit städtebaulichen Massnahmen die Idee einer polyzentrischen Stadt zu stärken. Allerdings diskutiert die Jury die vorgeschlagene Architektursprache und deren Dauerhaftigkeit als Symbol ambivalent.



3D-Situationsmodell Bestand



3D-Situationsmodell gemäss Leitbild Zentrumsentwicklung

# 07 SOTTO IL CIELO NEL BOSCHETTO

3. Rang | 3. Preis

## Architektur

HHF Architekten GmbH, Basel

## Verantwortlich

Tilo Herlach

## Mitarbeit

Mariana Santana, David Gregori y Ribes,  
Maria Esteban Macayo, Vincent Witt

## Bauingenieurwesen

ZPF Consulting AG, Zürich

## Verantwortlich

Jacqueline Pauli

## Landschaftsarchitektur

META Landschaftsarchitektur GmbH, Basel

## Verantwortlich

Lars Uellendahl

## Mitarbeit

Nicole Leung, Sonja Müller

## Baumanagement

Laternser Waser GmbH, Wallisellen

Die Verfasser\*innen des Projekts SOTTO IL CIELO NEL BOSCHETTO schlagen eine klare Lösung vor, welche die Aufgabenstellung sowohl für eine Platzgestaltung als auch eine Tramwarte Halle ernst nimmt. Dazu werden konsequent die zukünftigen Raumkanten der städtebaulichen Entwicklung des Zentrums Affoltern als Basis genommen. Aus dieser Lesart des Stadtraums heraus ist der vorliegende Entwurf zu verstehen.

Die zwei Perrondächer und zwei Baumreihen (die Verfasser\*innen sprechen von Hainen, was aber für diese Art der Bauanordnung wohl nicht ganz zutrifft) bilden vier parallele, lineare Elemente, die raumbildend in Erscheinung treten. Ihre Dimensionen in der Länge nehmen auf die zukünftigen Baufluchten Bezug. Die Serie der Vertikalen, bestehend aus den Stützen des Daches und der Baumstämme, führt zwar zu einem Dialog über den Strassenraum hinweg, gleichzeitig schafft diese dichte Anordnung mit ihrer Ausgestaltung im Detail aber auch eine räumliche Trennung der beiden Strassenseiten.

Die beiden Perrondächer erstrecken sich über die gesamte Länge der Haltekante und sogar noch darüber hinaus. Damit schaffen sie für die neue Tramhaltestelle Zehntenhausplatz eine Auszeichnung, die nur wenigen, in der Regel wichtigen Haltestellen in der Stadt zu eigen ist. Mit diesem einfachen Mittel erreichen die Autor\*innen eine Sonderstellung der Haltestelle, ohne dazu gestalterisch auftrumpfen zu müssen. Allerdings sind die Dächer aus Sicht der Jury zu lang bemessen. Sie sind im Grundsatz einfach gestaltet und nehmen explizit Bezug auf die prägenden Bauten von Hermann Herter am Bellevue, indem sie sich sowohl formal als auch konstruktiv daran anlehnen. Durch diese Referenz wird eine zweite Ebene der Bedeutsamkeit eingeführt, da diese Bauten klar innerstädtisch konnotiert sind, was für Affoltern nicht typisch ist. Diese Bezugnahme wurde in der Jury kontrovers

diskutiert. Die vorgeschlagene Materialisierung erscheint zudem etwas zerbrechlich und unnötig aufwändig. Die Begrünung der Dächer verweist klar auf die heutige Zeit und ihre Themen, erscheint aber im Gesamtausdruck nicht recht stimmig.

Die einfache und klare Struktur der Dächer erlaubt eine allen Vorgaben genügende Anordnung der Infrastrukturelemente. Dennoch können die Formalismen der gebogenen Bänke und damit auch der Glasscheiben aus gestalterischer Sicht nicht ganz überzeugen. Ihre doppelte Setzung kollidiert mit den Stützen und widerspricht in gewissem Grad der beabsichtigten Klarheit. Die Gestaltung der Vorzonen auf beiden Strassenseiten folgt einer Logik der Nutzungstrennung. Die dichten Baumreihen mit einer guten Diversität der Arten stehen in einem Staudenbeet, davon klar getrennt ist die asphaltierte Vorzone der Gebäude angelegt. Raumbassende Sitzbänke an dieser Schnittstelle mit dem Rücken zur Strasse betonen diese Trennung. Der Baumfilter schafft wohl eine Distanz zur Bewegung und Lärmquelle des Verkehrs, gleichzeitig verhindert die Strauchpflanzung aber eine Aneignung und Nutzbarkeit dieser Fläche. Eine durchlässigere und weniger trennend wirkende Gestaltung hätte das Potential, die Beziehung von Gebäude zu Strassenraum zu Haltestelle zu stärken und gleichzeitig mehr nutzbare Fläche auf der Passantenebene zu schaffen. Die Verwendung von Granit für die Sitzbänke wäre vor diesem Hintergrund ebenfalls zu hinterfragen.

SOTTO IL CIELO NEL BOSCHETTO zeichnet das Bild einer selbstverständlichen Wartehalle, die dem Anspruch an eine eigenständige neue Haltestelle Zehntenhausplatz gerecht wird. Im Detail stellen sich jedoch ungelöste gestalterische Fragen. Die Gestaltung des Stadtraums zu beiden Seiten führt zu einer räumlichen und nutzungsbezogenen Trennung, die zudem kritisch beurteilt wird.



3D-Situationsmodell Bestand



3D-Situationsmodell gemäss Leitbild Zentrumsentwicklung

# Weitere Projekte

## 01 ELFI

GFA Gruppe für Architektur GmbH, Zürich mit  
BGS & Partner Architekten AG, Rapperswil  
Dr. Lüchinger + Meyer Bauingenieure AG, Zürich  
Andreas Geser Landschaftsarchitekten AG, Zürich

---

## 02 PLATANUS

Architekten-Kollektiv AG, Winterthur  
Wüst Rellstab Schmid AG, Schaffhausen  
Bösch Landschaftsarchitektur, Schaffhausen

---

## 04 MILLE-FEUILLE

OSMB Architekten AG, Zürich mit  
Thomas Melliger Bauplanung, Zürich  
APT Ingenieure GmbH, Zürich  
Mettler Landschaftsarchitektur GmbH, Gossau

---

## 05 LUV UND LEE

Müller & Truniger Architekten ETH SIA, Zürich mit  
MMT AG Bauleiter und Architekten, Zürich  
Dr. Deurig + Oehninger AG, Winterthur  
Heinrich Landschaftsarchitektur GmbH, Winterthur

---

## 08 IMPRÄSENZ

Alonso-Sosa Architects / Evelyn Alonso Rohner,  
José Antonio Sosa, Santa Brigida ES mit  
Bernstein Bâtir AG, Basel  
WMM Ingenieure AG, Münchenstein  
Rainer Schmidt Landschaftsarchitekten und  
Stadtplaner GmbH, München DE

---

# 01 ELFI

## **Architektur**

GFA Gruppe für Architektur GmbH, Zürich

### **Verantwortlich**

Barbara Burren

### **Mitarbeit**

Ilinca Manaila, Detlef Schulz, Oliver Schmid,  
Kristine Kazelnika, Mila Chiappori

## **Bauingenieurwesen**

Dr. Lüchinger + Meyer Bauingenieure AG, Zürich

### **Verantwortlich**

David Schlatter

## **Landschaftsarchitektur**

Andreas Geser Landschaftsarchitekten AG, Zürich

### **Mitarbeit**

Jan Dosch, Timo Beer

## **Lichtplanung**

fokusform GmbH, Zürich

Zwei transluzente Dreieckskörper schweben markant und von weitem sichtbar als Zeichen im Stadtraum und bilden mit einprägsamer Formensprache die Tramhaltestelle Zehntenhausplatz. Sie signalisieren körperhaft das Zentrum in Sichtachse der neuen Tramlinie. Zwei mächtige Betonkragarm Pfeiler kontrastieren die gesuchte filigrane Wirkung der profilitverglasten Tragwerke. Minimalistisch, fast spartanisch ist die Tramhaltestelle inszeniert. Eine maximale Durchsicht auf Fussgängerebene soll den gesamten Stadtraum panoramaähnlich erlebbar machen und beide Platzseiten verbinden.

Als skulpturale Referenz dienen *Double Negative Pyramid* von Sol LeWitt sowie das *Bourbaki Panorama* von Edouard Castres. Aus Sicht der Jury gelingt die Übersetzung der anregenden Referenzen vor Ort nicht. Der konzeptionelle Ansatz wirkt dekorierend und im rein Formalen verhaftet sowie am falschen Ort – die vorgeschlagene Gesamtskulptur bräuchte mehr Freiraum. Auch ist die Panoramawirkung auf das Sichtfeld der Fussgängerinnen und Fussgänger beschränkt. Die Jury kann die von der Autorschaft intendierte Wirkung der schwebenden, von Nahem filigran wirkenden Lichtkörper nicht erkennen – die Dreieckskörper werden eher als abweisend, schroff wirkend und den Stadtraum trennend besprochen. Die vermeintlich schwebende Glasdecke wird vor allem auch tagsüber als bedrohlich oder schwerlastend wahrgenommen.

Konstruktiv scheint das Projekt zu wenig durchdacht, was beim wenig praktikablen Konstruktionsschnitt offenkundig wird. Die nicht funktionierende Entwässerung bzw. die unrealistischen Schneelaststopper sowie die für den laufenden Unterhalt und die Reinigung wenig praktikable Detaillierung zeigen einen nicht funktionstüchtigen Ansatz, der es nicht geschafft hat, sich von den formalen Referenzen zu befreien. Die gesuchte einladende neue Identität sollte aus Sicht der Jury selbstverständlicher

daherkommen. Die flexible und einfach gehaltene Grundstruktur der Freiraumgestaltung ist vorstellbar und offen für die weiteren Entwicklungen. Hingegen verstopft die Positionierung des sehr gross gezeichneten ZüriWC das sensible Gelenk zwischen Zehntenhausplatz und neuem Zentrumsplatz und scheint als Kritik gegenüber den neuen Bebauungslinien zu stehen.

Insgesamt überzeugen weder der Ansatz der skulpturalen Intention noch der Einsatz der Mittel und des Materialaufwands. Eine massive Lichtverschmutzung bzw. nächtliche Lichtstörung der Anwohnenden wird für das neue Zentrumszeichen in Kauf genommen, was weder zeitgemäss noch ortsspezifisch ist.



3D-Situationsmodell Bestand



3D-Situationsmodell gemäss Leitbild Zentrumsentwicklung

# 02 PLATANUS

## **Architektur**

Architekten-Kollektiv AG, Winterthur

## **Verantwortlich**

Peter Wehrli

## **Mitarbeit**

Severin Zellweger, Lars Brekelmans

## **Bauingenieurwesen**

Wüst Rellstab Schmid AG, Schaffhausen

## **Mitarbeit**

Daniel Schmid

## **Landschaftsarchitektur**

Bösch Landschaftsarchitektur, Schaffhausen

## **Verantwortlich**

Daniel Bösch

Im ersten Eindruck präsentiert sich das Projekt PLATANUS als vertraute Haltestelle im Zürcher Stadtraum. Die Perrondächer sind im vorderen Abschnitt der Haltestellenkante zueinander versetzt. Die sorgfältig gestalteten und konstruierten Dächer erinnern an bekannte Vorbilder aus der Innenstadt, insbesondere an diejenigen des Bahnhofquais. Der Bedeutung des Ortes entsprechend sind sie jedoch um einiges bescheidener gehalten. Besondere Beachtung wird den Blickbeziehungen über den Platz und die Strasse von Fassade zu Fassade geschenkt. Unter anderem um Durchblicke zu ermöglichen sind die Perrondächer kurz gehalten. Was vielleicht auf dem Schema der Blickbeziehungen plausibel erscheint, zeigt sich aber in gebauter Realität kaum. Hingegen öffnet sich der Blick vom Perron aus zur gegenüberliegenden Fassade und in die Tiefe der Strassenräume. Die Beleuchtung fusst auf bewährten Prinzipien: Hängeleuchten im Strassenraum, Mastenleuchten mit indirektem Licht im Trottoir- und Platzbereich.

Das Kennwort der Arbeit leitet sich aus der Analyse des Ortes ab: Die bestehenden Bäume und vor allem die grosse Platane an der Ecke zur Jonas-Furrer-Strasse werden als identitätsstiftende und raumbestimmende Elemente des Zehntenhausplatzes erkannt. Leider resultiert aus dieser allgemein zutreffenden Analyse kein tragfähiges Konzept zur Gestaltung des öffentlichen Raums. Mit Betonmüerchen umfasste Pflanzflächen schirmen in unterschiedlichsten Grössen und Formen den Platzbereich und die angrenzenden Trottoirs von der Fahrbahn ab und lassen grosse versiegelte Asphaltflächen übrig. Weder ist eine gestalterische Handschrift erkennbar, noch ist klar, bis wohin sich diese Begrünungsmassnahmen erstrecken sollen. Diese Pflanzrabatten sind wie aus der Zeit gefallen. Sie versuchen, die Fussgängerinnen und Fussgänger Unbill des Strassenverkehrs zu schützen. Ihre Gestaltung integriert ebenfalls die meisten Bäume,

die WC-Anlage und die Bushaltestelle. Vor allem reduzieren die Rabatten den übrig gebliebenen Bewegungsraum zu bescheidenen Trottoirs.

Die Konstruktion des Haltestellendaches schafft mit den sich nach oben verjüngenden Stützen und mit der dazwischen eingesetzten Verglasung einen vertrauten, rhythmisierten Perronraum. Alles nötige Mobiliar ist von der Konstruktion getrennt und wirkt selbstverständlich und leicht. Die Deckenbeleuchtung ist pragmatisch und elegant zugleich. Im Vergleich zur markanten Primärkonstruktion in Beton erscheinen die in Aluminiumrahmen gefassten Verglasungen aber als zu fein und klein geratene Fenster. Die vorgeschlagene Ortbetonkonstruktion lässt eine aufwändige Erstellung erwarten, insbesondere im Bau der Tramlinie unter Normalbetrieb. Die Verwendung von Weisszement wirkt aufgesetzt und steht im Widerspruch zur im Grunde gewöhnlichen, alltäglichen Gestaltung der Haltestelle. Da das Dach konventionell mit Flüssigkunststoff abgedichtet ist, leistet es weder einen Beitrag zur Hitzeminderung noch zur Energiegewinnung.

Insgesamt besticht das Projekt PLATANUS durch seine sorgfältige und unprätentiöse Gestaltung der Perrondächer. Diese treten aber in ihrer Dimension insbesondere im Zusammenspiel mit der neuen Bebauung am Platz eindeutig zu kurz und dadurch zu wenig kräftig in Erscheinung. Sie schaffen so keinen adäquaten Auftakt ins neue Zentrumsquartier. Die Schwäche des Projekts liegt eindeutig im Umgang mit dem öffentlichen Freiraum. Dieser wirkt zerstückelt, sehr situativ bearbeitet und nicht als zusammenhängender Raum verstanden. Ein übergeordnetes tragfähiges Gestaltungskonzept ist hier leider nicht zu erkennen.



3D-Situationsmodell Bestand



3D-Situationsmodell gemäss Leitbild Zentrumsentwicklung

# 04 MILLE-FEUILLE

## **Architektur**

OSMB Architekten AG, Zürich

## **Verantwortlich**

Margreth Blumer

## **Mitarbeit**

Oliver Schwarz, Philipp Henestroza

## **Bauingenieurwesen**

APT Ingenieure GmbH,

Tom Richter, Andreas Lutz, Zürich

## **Verantwortlich**

Tom Richter

## **Landschaftsarchitektur**

Mettler Landschaftsarchitektur AG,

Rita Mettler, Marek Langner, Claudio Bertelli, Gossau

## **Verantwortlich**

Rita Mettler

Das räumliche Konzept von MILLE-FEUILLE betont die Mitte des Platzes als neue Tramhaltestelle und Verkehrsinsel mit drei horizontal gerichteten Raumelementen: Sitz- und Sockelmauern sowie Einstiegsanten aus Granit und Schutzdächer als lamellenartige Holzbaukonstruktion. Die zwei Schutzdächer sind versetzt angeordnet.

Diese neuen Schutzdächer schaffen Transparenz und gleichzeitig eine angenehme Atmosphäre auf den Haltestellen und erinnern damit beinahe an Innenraumarchitekturen. Die Haltestellendächer bestehen aus einer Stahl-Holzkonstruktion. Die zwei Hauptdoppelstützen aus Stahl tragen Primärholzträger der Dachkonstruktion und bilden mit der Rückwand geschützte Kernbereiche unter dem Dach. Wie ein Haus im Haus mit Ticketautomat und Fahrgastinformationen. Vertikale Glaselemente schaffen zusätzlichen Schutz vor Wind und Wetter. Viel Holz und eine feingliedrige Dachkonstruktion mit einer sorgfältig definierten Beleuchtung schaffen auch am Abend ein Orientierung und Wärme ausstrahlendes Schutzobjekt. Dadurch, dass die Schutzdächer versetzt zueinander angeordnet sind, entsteht vor dem gedeckten Wartebereich ein offenes Gegenüber mit interessanten Blickbezügen zwischen den beiden Seiten des Zehntenhausplatzes. Für die Fahrgäste sind in der Länge der Inseln eher unübersichtlich abwechselnd Wartebereiche zum Stehen und zum Sitzen angelegt.

Das Projekt betont die Mitte des Platzes zum neuen Ankunfts- und Umsteigeort für die Fahrgäste. Städtebaulich zeichnet sich der Ort der neuen Haltestelle Zehntenhausplatz durch die verkehrlichen Funktionen und eine konzentrische Aufteilung der Flächen aus. Im inneren Bereich liegen die Tramhaltestellen, die leicht erhöht die Mitte des Platzes bilden. Die Fussgänger- und Vorbereiche der neuen Gebäudefassaden sind durch zwei chaussierte lineare Flächen gegliedert, die unterschiedlich dicht

## **Mitarbeit**

Guglielmo Di Chiara

## **Bauplanung**

Thomas Melliger Bauplanung, Zürich

mit Bäumen bepflanzt sind. Sie beinhalten Brunnen, Sitzgelegenheiten und auch das ZüriWC. Einzelbäume strukturieren zusätzlich die Vorbereiche.

Diese Baumbepflanzung, die entsiegelten Flächen wie auch die Begrünung des Haltestellendachs leisten einen wichtigen Beitrag zu hitzemindernden Massnahmen in der Stadt. Sie wirken jedoch als unabhängige Elemente im neuen Stadtraum.

Die Intention des Projekts, für den Zehntenhausplatz mit dem konzentrischen räumlichen Konzept ein neues Gesamtes zu schaffen, bleibt schwer les- und wahrnehmbar. Insbesondere der Massstab des Tragwerkes erscheint nicht schlüssig mit den erwarteten städtebaulichen Entwicklungen zu wirken. Auch vermag die feingliedrige Gestaltung der neuen Mitte nicht genügend auf den gesamten Platz auszustrahlen. Die suggerierte Intimität der Schutzkunstbauten wird in diesem Zusammenhang von den Jurymitgliedern nicht verstanden.

Die geringe Robustheit der Konstruktion und der zu erwartende erhöhte Aufwand in Unterhalt und Wartung wird insbesondere von Betreiberseite kritisch beurteilt. Das Projekt MILLE-FEUILLE qualifiziert sich mit innenarchitektonischen räumlichen Atmosphären und konstruktiv präzisen Schutzkunstbauten, die jedoch als neue städtebauliche Geste für die Entwicklungen in Affoltern zu feingliedrig und kleinmassstäblich wirken. Beinahe als eine Gegenreaktion auf die städtebauliche Entwicklung vermag diese Haltung die Jury nicht zu überzeugen.



3D-Situationsmodell Bestand



3D-Situationsmodell gemäss Leitbild Zentrumsentwicklung

# 05 LUV UND LEE

## **Architektur**

Müller & Truniger Architekten ETH SIA,  
Zürich

## **Verantwortlich**

Daniel Truniger

## **Mitarbeit**

Andreas E. Müller, Dieter Schudel

## **Bauingenieurwesen**

Dr. Deuring + Oehninger AG, Winterthur

## **Verantwortlich**

Christoph Nay

## **Landschaftsarchitektur**

Heinrich Landschaftsarchitektur GmbH, Winterthur

## **Verantwortlich**

Alexander Heinrich

## **Mitarbeit**

Christof Schilling

## **Baurealisation**

MMT AG Bauleiter und Architekten, Zürich

Das Projekt LUV UND LEE legt den Schwerpunkt der Freiraumgestaltung auf die Nordseite der Haltestelle. Dieser Bereich dient als «Vorzimmer» für den künftigen Zentrumsplatz in der Jonas-Furrer-Strasse und weist ein grösseres, chaussiertes Feld zwischen der Wehntalerstrasse und der künftigen Gebäudefassade auf. Diese Fläche wird mit Einzelbäumen bepflanzt und ist mit Sitzbänken und Quartiertischen als Aufenthaltszone möbliert. Zwei Brunnen – der bestehende wird versetzt, ein neuer kommt dazu – markieren die stirnseitigen Abschlüsse des Feldes und sollen als räumliche Scharniere wirken. Der schmale asphaltierte Gehweg entlang der Wehntalerstrasse ist durch ein Gelände vom Verkehr abgetrennt. Der Freiraum auf der Südseite der Haltestelle hingegen reagiert mit einer strassenbegleitenden Baumreihe ganz anders. Der vorgeschlagene Kontrast zur Nordseite leitet sich aus der stadträumlichen Analyse her; am deutlichsten ablesbar an der regelmässigen Anordnung strassenbegleitender Bäume, die das Alleenkonzept des Tram-Projekts auch auf dem Zehntenhausplatz vorsieht. Zwischen diesen Bäumen ist das ZüriWC angeordnet, das gestalterisch überaus sorgfältig ausgearbeitet ist und ein üppig begrüntes Dach aufweist. Die weitere Freiraumgestaltung der Südseite ist als Provisorium angedacht und entfällt mit den künftigen Neubauten.

Im Unterschied zur Vorzonengestaltung werden die beiden Haltestellenperrons gleich behandelt. Zwei drehsymmetrisch zueinander versetzte Dächer besetzen etwa die halbe Perronlänge und werden von je 5 Stützen getragen, die in Querrichtung aufeinander abgestimmt sind. Die windgeschützten Bereiche mit verglast umschlossener Sitzbank liegen sich perronmässig exakt gegenüber und beanspruchen wiederum die Hälfte der Dachlänge. Sämtliche Möblierungselemente sind ausserhalb der Sitzbereiche freistehend angeordnet, teilweise unter, teilweise ausserhalb des Daches. Die architektonische Erschei-

nung der Wartehallen ist ausserordentlich gepflegt und entsprechend detailliert dargestellt. Die Fügung von Bank, Stütze und der Übergang ins auskragende Dach erscheinen auf den Visualisierungen aus einem Guss. Dabei entfaltet die Ausstülpung der windgeschützten Bereiche eine fassadenartige Wirkung in Richtung Strasse.

Der Projektentwurf ist konsequent ausgearbeitet, die Dimensionen der Wartehallen in Bezug auf die Freirauminterpretation angemessen. Die formale Anlehnung an innerstädtische Wartehallen positioniert das Zentrum Affoltern als bedeutenden Ort innerhalb der Stadt. In der Diskussion erweist sich jedoch, dass sich die gewählte Architektursprache zwar für eine platzartige Situation durchaus eignen würde, weniger jedoch für eine Haltestelle mit Aussenperrons in der Strassenmitte. Einerseits wird bezweifelt, dass die vorgesehene Filigranität für die doch stark verkehrsdominierte Situation robust genug ist, andererseits erscheinen die beiden Dächer in der Situation fragmentarisch und wirken mit ihren sehr architekturgeprägten Wartebereichen beinahe wie auseinandergeschnitten. Die Infrastrukturelemente sind von der Architektur getrennt, um deren «Reinheit» nicht zu beeinträchtigen. Gleichzeitig bringt die freie Anordnung der Elemente eine gewisse Unruhe und ist im Fall der Plakatstelen in stadträumlicher Hinsicht eher nachteilig, zumal sie auf diese Weise auch separat bewilligt werden müssten. Das Beleuchtungskonzept ist mit den verschiedenen Massnahmen eher üppig angedacht, zumal die öffentliche Strassenbeleuchtung auch noch einen Beitrag leisten wird.

Das Aussenraumkonzept mit einem asymmetrischen Zehntenhausplatz ist nachvollziehbar, auch wenn es nicht den Überlegungen der Zentrumsentwicklung entspricht. Weniger verständlich ist der Umgang mit den beiden Brunnen, die grundsätzlich mehr Umland bedürfen und hier eher den Personenverkehr beeinträchtigen.



3D-Situationsmodell Bestand



3D-Situationsmodell gemäss Leitbild Zentrumsentwicklung

Weiter stellt das Preisgericht infrage, ob zwei Brunnen in unmittelbarer Nähe zueinander typologisch richtig sind. Insgesamt handelt es sich bei LUV UND LEE um einen sehr sorgfältig ausgearbeiteten Projektbeitrag. In seiner Erscheinung wirkt er jedoch für die lokale Situation überdefiniert und zu verspielt, um dem auch in Zukunft verkehrsbelasteten Ort und den künftigen Entwicklungen um den Zehntenhausplatz genügend Paroli bieten zu können.

# 08 IMPRÄSENZ

## **Architektur**

Alonso-Sosa Architects, Evelyn Alonso Rohner,  
José Antonio Sosa, Santa Brigida ES

## **Verantwortlich**

Ignacio Pérez Anzola

## **Mitarbeit**

Pablo Delgado Nuñez

## **Bauingenieurwesen**

WMM Ingenieure AG, Münchenstein

## **Verantwortlich**

Gilbert Santini

## **Mitarbeit**

Javier Asensio

## **Landschaftsarchitektur**

Rainer Schmidt Landschaftsarchitekten +  
Stadtplaner GmbH, München DE

## **Verantwortlich**

Lukas Bihler

## **Mitarbeit**

Han Xu, Jana Liszewski, Pegah Nik Raftar

## **Bauleitung/Baumanagement**

Bernstein Bâtir AG, Basel

Erklärtes Ziel des Projekts ist es, der Haltestelle eine zurückhaltende visuelle Präsenz in der Umgebung des Platzes zu geben. Die Haltestelle soll so wenig wie möglich von den Hauptakteuren, den Bäumen, ablenken. Die Bestandesbäume werden grundsätzlich erhalten und durch Neupflanzungen ergänzt.

Trotz der Forderung nach möglichst grosser Transparenz der Personenunterstände wird das Bedürfnis der Wartenden nach Witterungs- und Lärmschutz anerkannt und ein entsprechender Unterstand vorgeschlagen: Die zum Halbrund gebogenen Sicherheitsgläser werden zur geschlossenen Rückwand aneinandergereiht, zum Dach abgeknickt und durch leichte Stahlprofile gehalten.

Auf dem Platz südlich und nördlich der Haltestelle ist eine Pflasterung in konzentrischen Kreisen vorgesehen, die sich entlang der Jonas-Furrer-Strasse bis zum Zentrumsplatz erstreckt. Dieser Belag von offen verlegten Betonpflastersteinen bindet die Stadträume Zehntenhaus und neuer Zentrumsplatz visuell zusammen und leistet einen Beitrag zur Versickerung. Das vorgeschlagene Muster der konzentrischen Kreise nimmt die Kurven der Glaselemente des Personenunterstandes auf. Kreisförmige Pflanzbeete für Stauden mit integrierten Sitzgelegenheiten ergänzen den Zehntenhausplatz.

Die Umsetzung der geforderten Funktionalität der Haltestelle ist nicht gegeben: Die effektive Wahrnehmung der gewünschten Transparenz wird nicht erzielt, und durch das gebogene Glas werden unangenehme Spiegelungen und Verzerrungen hervorgerufen. Diese führen zu einer optischen Barriere und beeinflussen das Wohlbefinden der Nutzenden negativ. Neben dem ausgeprägten Glashauseffekt im Sommer ist anzunehmen, dass sich die grossflächigen Gläser auch ungünstig auf die Akustik auswirken. Ebenso ist die Integration von Werbeflächen

und der geforderten Haltestelleninfrastruktur nicht nachgewiesen. Die Berücksichtigung dieser Faktoren würde die beabsichtigte Transparenz zusätzlich beeinträchtigen. Die gebogenen Gläser des Personenunterstandes stünden praktisch ohne sichtbare Konstruktion für sich selbst. Die Tragfähigkeit der sehr reduzierten Stahlprofile, die in die Bodenplatte aus Beton eingespannt sind, erscheint ambitioniert. Die Wirkung der Haltestelle hängt wesentlich davon ab, dass die Gläser sauber und somit absolut transparent sind, was einen enormen Reinigungsaufwand bedingen würde. Weiter ist die vorgeschlagene Vollverglasung besonders anfällig für Vandalismus. Ein allfälliger Ersatz von massgefertigten Einzelgläsern erscheint kostenintensiv und baulich aufwändig.

Die stadträumliche Haltung, die Räume im Zentrum Affoltern mit einem spezifisch gestalteten Belag auszuzeichnen, ist ablesbar. Ebenso ist das Weiterverfolgen der gestalterischen Grundidee durch formale Entsprechungen in Pflanzrabatten und dem Personenunterstand zu erkennen. Die Formensprache der Oberflächenmaterialisierung entspricht der einer Platzgestaltung, die vorgeschlagenen Kreise brauchen jedoch Platz, um ihre Wirkung zu entfalten. Durch die neue Bebauung wird die Situation eher auf Vorzonen reduziert, was die beabsichtigte Wirkung schwächen würde. Der Zehntenhausplatz erhielte so zwar einen unverwechselbaren Ausdruck, der jedoch nicht zur zukünftigen baulichen Entwicklung passt.

Die Umsetzung der Forderung nach Transparenz kann durch die gewählten gebogenen Gläser nicht eingelöst werden. Die verschiedenen funktionalen Probleme (Akustik, Hitze, Vandalismus, Spiegelungen und Verzerrungen, Reinigung, Integration der Infrastruktur, fehlender Vogelschutz) lassen an der Umsetzung der konzeptionellen Idee zweifeln. Die Gebrauchstauglichkeit der Haltestelle ist nicht gegeben.



3D-Situationsmodell Bestand



3D-Situationsmodell gemäss Leitbild Zentrumsentwicklung



Projektleitung  
Sven Ricman, Amt für Hochbauten

Expert\*innen  
Geo Partner AG, Basel  
Reinhold Stukator, Demmel Bauleitungen + Beratungen  
Marco Carpanese, Verkehrsbetriebe Zürich  
Alfredo Garcia, Verkehrsbetriebe Zürich  
Sebastian Mench, Verkehrsbetriebe Zürich  
Rudolf Steiner, Tiefbauamt Stadt Zürich  
Sven Allemann, ewz  
Urs Brunner, Umwelt und Gesundheitsschutz  
Alexandra Kochan, Grün Stadt Zürich  
Andrea Nützi Poller, Grün Stadt Zürich  
Simon Diggelmann, Amt für Städtebau  
Armin Grieder, Amt für Hochbauten  
Niko Heeren, Amt für Hochbauten  
Ian Jenkinson, Amt für Hochbauten  
Thomas Kessler, Amt für Hochbauten

Kommunikation  
Ursula Tschirren, Amt für Hochbauten

Betreuung und Logistik  
Britta Walti, Amt für Hochbauten

Zürich, Juni 2021

Auflage  
100 Exemplare

Redaktion  
Françoise Krattinger, Amt für Hochbauten

Layout  
Fabian Unold, Amt für Hochbauten

Druck  
Print-Shop, Zürich

Stadt Zürich  
Amt für Hochbauten  
Projektentwicklung  
Lindenhofstrasse 21  
Postfach, 8021 Zürich

T +41 44 412 11 11  
[stadt-zuerich.ch/wettbewerbe](http://stadt-zuerich.ch/wettbewerbe)  
Instagram @zuerichbaut

Stadt Zürich  
Amt für Hochbauten  
Lindenhofstrasse 21  
Postfach, 8021 Zürich

T +41 44 412 11 11  
[stadt-zuerich.ch/wettbewerbe](http://stadt-zuerich.ch/wettbewerbe)  
Instagram @zuerichbaut