

## THESEN

- Inklusive Stadt: Durchmischt und Vielfältig.**  
Wir verstehen die Innere Verdichtung nicht nur als zwingende ökologische und ökonomische Notwendigkeit, sondern ganz grundsätzlich als Beitrag zur Förderung der inklusiven, durchmischten Stadt. Unser Städtebau postuliert daher Vielfalt als Grundprinzip: Verschiedene architektonische Maßstäbe, verschiedene Freiräume als Konterpart, verschiedene Realisierungsgeschwindigkeiten der Teilbereiche und schließlich verschiedene Akteure (Private, Baugruppen und Genossenschaften, Institutionelle Investoren).
- Museumscluster: Kräfte bündeln.**  
Mit der Stadtverwaltung und den Museen entsteht auf dem südlichen Arealteil ein öffentlicher Ort. Mit der Zusammenlegung von Kunst- und Industriemuseen in einem neuen Museumszentrum versuchen wir, die Kräfte der einzelnen Institutionen zu bündeln. So entstehen ein kräftiges Zeichen und eine starke Adresse. Der «Mitnahmeeffekt» bei den Besuchern kann für die einzelnen Institutionen interessant sein. Und nicht zuletzt werden betriebliche Synergien entstehen.
- Palimpsest: Behutsam integrieren und entwickeln.**  
Das heutige Areal verfügt über ein gut lesbares, starkes räumliches Grundgerüst und eine interessante Sammlung von ganz unterschiedlichen Bestandsbauten. Im Vorhandenen erkennen wir große atmosphärische und räumliche Qualitäten und Potentiale. Die verschiedenen Freiräume und Plätze, die kleinen und große Bestandsbauten, prägen den Ort und machen seine Atmosphäre aus. Bei der schrittweisen Veränderung des Areals binden wir bestehende Gebäude daher behutsam ein und stärken mit unseren Interventionen bewusst das Vorhandene.

## STÄDTEBAU

### Hauptvariante mit Stadtbahn

Eine klare Setzung der öffentlichen Nutzungen auf dem südlichen Arealteil spannt ein urbanes freiräumliches Gerüst auf. Von der Bushaltestelle in der Unterführung führt eine großzügige Treppenanlage zu einem Vorplatz des überdeckt zugänglichen Verwaltungsfoyers. Zwischen Hochpunkt und Langbau führt ein Durchgang auf den zentralen Platz der Verwaltung. Der Platz erstreckt sich entlang des Langbaus und wird über eine flache Treppenanlage zum Vorbereich des Museums geführt. Von dort führen Rampenanlagen zur Unterführung und zur Stadtbahnhaltestelle, die hinter dem Museum einen urbanen programmierten Ort an der Echaz aktiviert. Die Stadtbahn fährt auf direkter, kurzer Strecke über den zentralen Platz in die Eberhardstraße ein, in gebührendem Abstand zu gastronomischen Erdgeschoss- und Außenangeboten.

### Nebenvariante ohne Stadtbahn

Auch ohne Stadtbahn spannt eine beinahe identische Setzung der öffentlichen Nutzungen ein urbanes freiräumliches Gerüst auf. Von der Bushaltestelle in der Unterführung führt eine großzügige Treppenanlage zum Vorplatz des überdeckt zugänglichen Verwaltungsfoyers. Zwischen Hochpunkt und Langbau führt ein Durchgang auf den zentralen Platz. Die Erdgeschosse können mit öffentlichen Nutzungen wie Bürgerschalter, Gastronomie, Verwaltungskantine, Ausstellungsraum Rathaus etc. besetzt werden. Der Platz erstreckt sich entlang des Langbaus und wird über eine flache Treppenanlage zum Vorbereich des Museums geführt. Von dort führt eine breite Rampe zur Unterführung. Der Bereich hinter dem Museum wird größtenteils als hortus conclusus und Skulpturengarten dem Museumsquartier zugeschlagen und ist nur von den Museen aus zugänglich.

### Freiraum

Ein differenziertes Angebot an urbanen Freiräumen reagiert auf anliegende Bebauungen und Nutzungen. Auf dem südlichen Arealteil bestimmt die dort verortete öffentliche Nutzung eine Sequenz urbaner Außenräume mit harten Oberflächen, Treppen- und Rampenanlagen sowie präzisen Baumfeldern. Auf dem nördlichen Arealteil prägt die Weite eines landschaftlichen Parks den Ort. Im Bereich der Echaz wird das Ufer aufgeweitet und renaturiert und bringt so den Park ans Wasser. Ein gassenartiger Raum zwischen dem Kulturzentrum franz.K und der Bebauung ist ausschließlich dem Lieferverkehr vorbehalten und wird von Vorgärten gesäumt. Der anschließende Biergarten des franz.K wird leicht Richtung Norden vergrößert. Der dortige neue Solitär verfügt über vorgelagerte grüne Inseln im Vorbereich der alten und neuen Räumlichkeiten des franz.K. Die Allee Unter den Linden wird mit weiteren Bäumen gestärkt und führt den ab Eberhardstraße verkehrsberuhigten Abschnitt (ÖV & LV) an das Südareal. An dieser Achse liegt ein weiterer kleiner urbaner Platz zwischen KiTa und altem Stellwerk. Die Vernetzung dieses Freiraumgefüges erfolgt über arealinterne Wege, Unterführung und Durchgänge.

### Verkehr & Mobilität (Abschnitt AKTUALISIERT!)

Die gut erschlossene und zentrale Lage zwischen verschiedenen Stadtquartieren ermöglicht es, auf dem Areal übergeordnete strategische Ziele eines zukunftsweisenden Verkehrskonzepts zu verfolgen: Die quartierübergreifende Vernetzung des Langsamverkehrs und die Reduktion des MIV auf ein Minimum stärkt insbesondere im Nordteil dessen Wohn- und Aufenthaltsqualitäten. Falls Tiefgaragen wirklich von allen Beteiligten als notwendig erachtet werden, befinden sich die wenigen Zu- und Ausfahrten direkt an der Arealgrenze. So kann der Kfz-Verkehr weitgehend aus den öffentlichen Räumen heraus gehalten werden. Ausschließlich bewilligter Anlieferungsverkehr sowie Feuerwehr und Rettungsfahrzeuge können in das Areal einfahren. Das zusätzliche Angebot der Stadtbahn und der Bushalte in die Unterführung an 'Unter den Linden' verbessern die direkte ÖV-Verknüpfung und die heute schon gute ÖV-Anbindung. Anliegende Straßenräume werden hinsichtlich der Stärkung des verkehrsberuhigten Abschnitts von 'Unter den Linden' umorganisiert und umgestaltet. Das Konzept zur Bevorrechtigung des Langsamverkehrs soll sich langfristig über die Eberhardstraße in Richtung Stadtmitte und über die Gutenbergstraße in die Stadtquartiere hinein fortsetzen.

### Parzellierung & Bebauung

Die Bestandsgebäude werden wo immer möglich zeitweise oder dauerhaft in die neue Bebauung eingebunden. Im Südareal werden die Wandel-Hallen und die Kapelle mit den neuen Shedhallen zu einem Gebäudekomplex zusammengeführt. Zusammen mit den zwei prägnanten Neubauten der öffentlichen Verwaltung entsteht hier eine starke Setzung an der Eberhardstraße. Im Nordareal rahmen zwei Zeilen von apparzellierten, sechsgeschossigen Wohnhäuser mit Hochparterre einen städtischen Park. Ein kräftiger, siebengeschossiger Punktbau mit öffentlichem Erdgeschoss fasst diesen neuen Park gegen die Strasse Unter den Linden. An der Bahnunterführung bildet das niedrige KiTa-Gebäude und das denkmalgeschützte Stellwerk einen kleinen urbanen Platz aus. Auch das franz.K erhält einige kleinteilige Anbauten, um seine Volumetrie zu klären. Den Endpunkt des neuen Quartiers bildet schließlich ein hohes Haus nördlich des franz.K. Als städtebauliches Pendant im Norden zum hohen Haus der Verwaltung im Süden markiert dieser markante Baukörper die Ausdehnung des neuen Quartiers entlang der Straße Unter den Linden und schafft einen starken Bezug über die Gleise hinweg.

### Nutzungsmaß & Nutzungsart

Das neue Stück Stadt an derart gut erschlossener Lage muss eine dem zentralen Ort angemessene, hohe Ausnutzungsziffer erreichen. Die innere Verdichtung muss jedoch einhergehen mit der konsequenten Schaffung von qualitativollen Freiräumen und der Realisierung einer breiten Nutzungsmischung. Der Südteil bildet einen öffentlichen Schwerpunkt mit übergeordneten Nutzungen. Im Nordteil bildet sich um das franz.K ein kultureller Schwerpunkt heraus. Beim Stellwerk entstehen quartierbezogene öffentliche Nutzungen. Beidseitig des Parks sehen wir schließlich Wohnnutzung vor. Mit unserem Vorschlag erreichen wir ca. 60'000 m<sup>2</sup> BGF und damit auf das Areal bezogen eine Ausnutzungsziffer von ca. 1.9. Die Museumsnutzung erhält mit dem neuen Passstück der Shedhalle die zusätzlich gewünschten ca. 3'800 m<sup>2</sup> BGF. Für die öffentliche Verwaltung stehen im Südareal nach Abschluss der letzten Bauetappe ca. 17'700 m<sup>2</sup> BGF zur Verfügung. Weitere 4'100 m<sup>2</sup> BGF können bei Bedarf zu einem späteren Zeitpunkt im Neubau des hohen Hauses auf dem Nordareal bezogen werden. Das franz.K erhält zusätzliche Veranstaltungsräume mit ca. 900 m<sup>2</sup> BGF im Erdgeschoss des nördlichen Hochbaus und kann im Punktbau über Hostelflächen von ca. 1'100 m<sup>2</sup> BGF und zusätzliche öffentliche Erdgeschossflächen verfügen. Der KiTa-Bau stellt die gewünschten 1'000 m<sup>2</sup> BGF bereit und bildet zusammen mit dem anliegenden Gesundheits-Geschäftshaus und dem Stellwerk einen lebendigen, öffentlichen Ort. Hier entstehen gut 1'100 m<sup>2</sup> BGF Erdgeschossnutzung. Die Wohnzeilen stellen ca. 23'100 m<sup>2</sup> BGF für Wohnnutzungen zur Verfügung.

### Lärm

Das Areal ist aufgrund der Lage zwischen stark befahrenen Straßen und der Eisenbahnlinie als lärmexponiert zu betrachten. Im Bereich der Wohnnutzung werden daher teilweise Spezialtypologien zum Einsatz kommen und allenfalls bauliche Maßnahmen notwendig werden. Die Stellung der Gebäude parallel zu

den Gleisanlagen dient als Lärmbarriere für die dahinter liegenden öffentlichen Räume, macht aber eine typologische Reaktion nötig. Die lotrechte Stellung der Wohnzeilen zur Echaz und der durch die Echaz gewonnen Abstand reduzieren die direkte Exposition der Wohnungen zur Lärmquelle Straße.

### **Stadtklima, Ökologie & Energie**

Dank des großen grünen Parks und des Baumbestands verfügt das Areal über gute Voraussetzungen, um Teil eines übergeordneten stadtklimatischen Konzepts zu werden. Die Echaz als laufendes Gewässer kann mit einer teilweisen Renaturierung einen lokalen Beitrag zum Stadtklima leisten. Durch ein Verkehrskonzept das schwergewichtig auf ÖV und Langsamverkehr setzt, kann teilweise auf Tiefgaragen verzichtet werden, was nicht nur Energie bei der Mobilität einspart, sondern auch graue Energie und Kosten beim Bauen. Aufgrund der zentralen Lage sollte ein solches Mobilitätskonzept unbedingt im Rahmen der spezifischen Arealentwicklungskonzepte entwickelt werden. Mit einer Ausschreibung der Parzellen als autofreies Wohnen könnten interessierte Genossenschaften, Bauräger, Bauherrngruppen dazu verpflichtet werden, zukunftsweisenden Konzepte zu realisieren. Zirkuläre Konstruktionsmethoden und nachhaltige lokale Energieversorgungskonzepte können diese Vorgaben sinnvoll ergänzen.

### **Etappierung & Umsetzung Wohnen**

Man weiß nie was die Zukunft bringt. Die beste Strategie ist eine, die flexibel auf Unvorhergesehenes reagieren kann. Daher verfolgen wir bewusst keine Tabula-Rasa Strategie. Die Realisierung des städtebaulichen Konzepts kann innerhalb der bestehenden Parzellengrenzen und in zeitlich beliebig gestaffelten Etappen erfolgen. Diese inkrementelle Strategie verträgt Zwischenzustände oder auch den dauerhaften Erhalt von Bestandsbauten. Gerade solche Störungen und Reibungspunkte können dem Areal sogar charmante Ecken und Kanten verleihen. Die Qualität und Lesbarkeit des Ganzen hängt also weniger von einzelnen Baumaßnahmen ab, sondern vor Allem von der Umsetzung des wichtigen vernetzenden Freiraumgerüsts. Im Sinne der Vielfalt und Differenz einer gewachsenen Stadt stellen wir uns für die Wohnbauten eine Reihung gut gemachter Häuser vor, die von verschiedenen Baurägern für unterschiedliche Zielgruppen errichtet werden. Die Formulierung von Baulinien bzw. Baugrenzen erlauben dabei spezifische Reaktionen auf der Parkseite und zur Gleisseite, ohne dass man die Architektur bereits vorschreibt. Durch ihre Materialisierung könnten diese Bauten eine gemeinsame Klammer erhalten.

## **INDUSTRIEMUSEUM**

### **Ein neuer Museumskomplex**

Wir schlagen vor, die Wandel-Hallen und das Industriemuseum zu einem Museumskomplex mit einer gemeinsamen Adresse zusammenzuschließen. So entstehen Synergien für alle Institutionen, sowohl in der Außenwahrnehmung wie auch im Betrieb. Dem heutigen Ensemble fügen wir eine schwebende Shedhalle hinzu, welche wir präzise zwischen die Wandel-Hallen und die Kapelle setzen. Dieses neue Passstück greift die historische Hallentypologie des bestehenden Zwischenbaus auf setzt mit seiner markanten Silhouette aus fünf Sheddächern ein starkes Zeichen. Unter der neuen Shedhalle entsteht eine großzügige, industriell anmutende Halle mit Café, Kasse und Shop als gemeinsame Lobby aller Institutionen. Der Haupteingang befindet sich zum öffentlichen Platz hin, ein Nebeneingang von der Eberhardstraße unterstreicht die Idee eines offenen und niederschweligen Hauses. Den Bereich zwischen Neubau und Wandel-Hallen modifizieren wir zu einer gemeinsamen Erschließungsschicht, die dank einer Doppel-Helix-Treppe und eigenen Personenliften jeder Institution eine eigene Adresse und einen eigenen kontrollierbaren Zugang ermöglicht. Das Industriemuseum verfügt im Erdgeschoss über Räume für die Wechselausstellung. Die Sammlung findet ihren Platz in der großen, flexibel einteilbaren Shedhalle im Obergeschoss. In der rückwärtigen Schicht des Erdgeschosses liegen Anlieferung, Werkstatt, Depot, Nebenräume und der interne Zugang zur Administration, die in der Kapelle untergebracht und über ein eigenes Treppenhaus mit Lift erschlossen ist.

### **Programmverteilung & Erschließung**

Das Café direkt am gemeinsamen Haupteingang bespielt den Vorplatz mit seinem gastronomischen Angebot. Während die Küche als eingestelltes Haus im Haus interpretiert wird, ist der Gastraum Teil der offenen großzügigen Lobby des Museumskomplexes. Wie der Haupteingang führt der Nebeneingang direkt in die Lobby mit zentraler gemeinsamer Kasse mit Shop und Café. Von hier aus sind die Sonderausstellung und die Museumspädagogik des Industriemuseums und das Depot der Stiftung für konkrete Kunst direkt zu erreichen. Zwei großzügige Erschließungstreppe führen in Form einer Doppelhelix in die Obergeschosse.

### **Ausstellung**

Die Shedhalle des Industriemuseums im Obergeschoss mit der Dauerausstellung ist komplett frei einteilbar. Lediglich das Volumen des Warenlifts, die Haupttreppe und eine Stützenreihe skizzieren eine mögliche räumliche Zonierung. Die Sheddächer verweisen zudem räumlich und atmosphärisch auf den industriellen Kontext der Exponate. Dank des räumlichen Dachtragwerks sind in der Dauerausstellung große Spannweiten mit wenigen störenden Stützenden möglich. Verschiedene Wegführungen und szenografische Konzepte sind realisierbar, von einer offenen Ausstellungs-Landschaft unter einem Dach bis zu kleinteiligeren Abfolgen von Räumen. Die Decke über EG ist aus Stahlbetonfertigelementen gefügt und wird von einem etwas engeren Raster aus Stahlbetonstützen gestützt, damit im Obergeschoss hohe Lasten möglich sind. Durch die industriell anmutende Tragstruktur im Zusammenspiel mit der bestehenden denkmalgeschützten Außenwand entsteht in der Eingangshalle eine industrielle Atmosphäre. Die Sonderausstellung Im Erdgeschoss wird, bedingt durch die sehr unterschiedlichen Anforderungen einer Wechselausstellung, als Black Box ohne Tageslicht ausgebildet. Die Ausstellungen werden mit einer jeweils eigenen Ausstellungsarchitektur eingerichtet und mit Kunstlicht beleuchtet. Bedarfswise kann die Sonderausstellung transparent zur Lobby ausgebildet werden. Die Museumspädagogik hat einen direkten Zugang aus der Ausstellung.

### **Ausdruck & Materialisierung**

Der Neubau ist einerseits Vermittler zwischen zwei historischen Gebäuden, verleiht jedoch mit seiner Höhe, seiner Masse und der markanten Silhouette dem gesamten Gebäudekomplex gleichzeitig eine selbstbewusste Präsenz im Stadtraum. Die historischen Backsteinfassaden wirken zwar flächig, doch sind sie durch ihre feine Gliederung spezifisch artikuliert und verfeinert. Dieses aus der inneren Logik der Bestandsgebäude entwickelte Prinzip der klaren Präsenz und gleichzeitigen Verfeinerung transferieren wir auf den Neubau. Der Neubau will als solcher erkennbar sein und sucht daher einen klaren Kontrast zum Bestand. Der Baukörper schwebt über der denkmalgeschützten Rückwand und der transparent ausgebildeten Eingangshalle. Gleichzeitig sucht er wie die Altbauten die Verfeinerung. Die skulpturale flächige Wirkung seiner Hülle wird durch großformatige Eternitplatten mit Schattenfuge erzeugt. Diese Haut erfährt wiederum eine filigrane Gliederung durch betonte vertikale Metallprofile zwischen den Elementstößen. Die Transparenz der Erdgeschossfassade entsteht durch großformatige Festverglasungen, welche partiell im Sommer geöffnet werden können.

### **Tragwerk**

Das klar strukturierte Tragwerk ermöglicht eine direkte Lastabtragung. Im Sinne der zirkulären Bauweise werden für die Erstellung des Hochbaus vor Ort gefügte Fertigteile eingesetzt. Im Erdgeschoss kommt Stahlbeton zum Einsatz: Vorfabrizierte Stützen und Unterzüge nehmen vorfabrizierte mit Z-Falzen überlappende Deckenelemente auf. Das Stützenraster im EG beträgt ca. 10.5m x 7m. Im Obergeschoss wird eine Stahlkonstruktion erstellt: Hier sind nur noch 3 Stützenreihen nötig, da die Stahlkonstruktion des Sheddachs 18m überspannt. Die Aussteifung des Dachs erfolgt über diagonale Verbände in den Außenwänden und die Scheibenwirkung der Shedelemente. Das minimierte Untergeschoss wird als über zwei durchgehende Außenwände eingespannter Kasten aus Stahlbeton ausgebildet.