



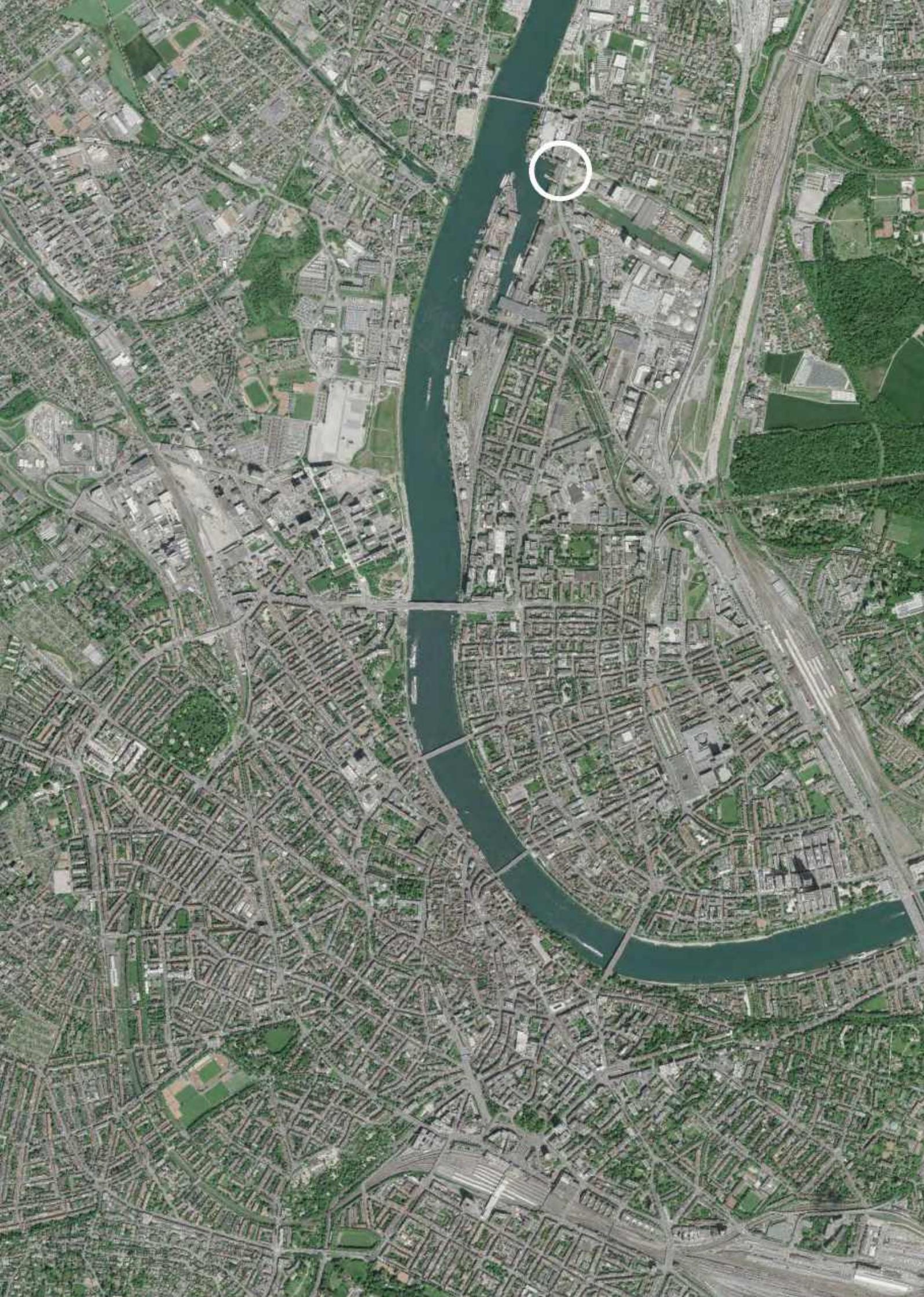
SCHWEIZERISCHE RHEINHÄFEN

# PROJEKTWETTBEWERB NEUBAU HAFENZENTRALE BASEL

JURYBERICHT

BASEL NOVEMBER 2024











SCHWEIZERISCHE RHEINHÄFEN

# PROJEKTWETTBEWERB NEUBAU HAFENZENTRALE BASEL

JURYBERICHT

BASEL NOVEMBER 2024

## INHALT

1	AUSGANGSLAGE   ZIELSETZUNGEN	6
2	ORGANISATION UND ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN	8
2.1	Auftraggeberschaft	
2.2	Begleitung	
2.3	Termine Projektwettbewerb	
3	AUFGABE	9
3.1	Perimeter	
3.2	Aufgabenstellung	
4	VERFAHREN	14
4.1	Zusammenfassung Verfahren	
4.2	Beurteilungskriterien	
5	PRÄQUALIFIKATION	16
5.1	Beurteilung der Bewerbungen	
5.2	Präqualifizierte Teams	
6	BEURTEILUNG	18
6.1	Vorprüfung	
6.2	Erster Beurteilungstag	
6.3	Zweiter Beurteilungstag	
7	ENTSCHEID, RANGIERUNG UND PREISE	20
7.1	Entscheid und Empfehlungen	
7.2	Rangierung und Preisverteilung	
7.3	Würdigung und Dank	
8	AUFHEBUNG DER ANONYMITÄT UND VERFASSERSCHAFTEN	22
9	GENEHMIGUNG JURYBERICHT	26

## PROJEKTBEITRÄGE

## 1 AUSGANGSLAGE | ZIELSETZUNGEN

### 1.1 Ausgangslage

Die Schweizerischen Rheinhäfen (SRH), eine öffentlich-rechtliche Anstalt der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft, schaffen die Rahmenbedingungen für die Umschlagstätigkeiten in den Hafenanlagen. Sie stellen sicher, dass der Hafen als Logistikstandort attraktiv bleibt und vollziehen behördliche Aufgaben. Der Bereich Schifffahrt und Hafenbetrieb der SRH, der die sichere Abwicklung des Schiffsverkehrs garantiert, hat sich in den letzten Jahrzehnten verändert und weiterentwickelt. Der heutige Standort der Revierzentrale, bestehend aus mehreren Bauten, Provisorien und Schiffsanlegeplätzen an der Hiltalingerstrasse 79 ist zu klein und genügt nicht mehr den betrieblichen Anforderungen. Um weiterhin einen effizienten, unterbrochslosen Hafenbetrieb garantieren zu können, haben sich die SRH entschlossen, diese Nutzungen in einem Neubau zusammenzuführen, damit die sichere Abwicklung des Schiffbetriebs auch in Zukunft gewährleistet werden kann. Zusätzlich sollen im Neubau Flächen für weitere interne Funktionen angeboten werden, um mögliche Synergien zu schaffen.

Basis für die weitere Planung zum Neubau bilden die diversen, in den vergangenen Jahren erarbeiteten Standortevaluationen und Machbarkeitsstudien, insbesondere die Machbarkeitsstudie mit Raumprogramm aus dem Jahr 2022/203 von Weyell Zipse Architekten. Gemäss erfolgtem Standortentscheid soll der Neubau auf dem Grundstück an der Hiltalingerstrasse 71, welche sich im Baurecht der SRH befindet, bestehend aus den Parzellen 9B/531 und Teil der Parzelle 9B/544, positioniert werden. Das Grundstück mit einer Grösse von rund 1'900 m<sup>2</sup> befindet sich in der Industrie- und Gewerbezone (Zone 7), in unmittelbarer Nähe der Landesgrenzen zu Deutschland und Frankreich, dem sogenannten Dreiländereck. Es liegt am Wendebecken/Hafenbecken 1, befindet sich am Eingang zum Hafenbecken 2 und ist von der Hiltalingerstrasse aus erschlossen.

Für den Neubau dieser sogenannten «Hafenzentrale» sollte mittels eines anonymen Projektwettbewerbs im selektiven Verfahren für Architekturbüros das betrieblich, städtebaulich und architektonisch bestgeeignete Projekt erarbeitet werden.



Situationsübersicht Quelle: map.geo.bs.ch, 27.09.2023



## 1.2 Zielsetzungen

Mit dem selektiven Projektwettbewerb sollte unter Berücksichtigung der Grundlage der Machbarkeitsstudie ein gesamtheitlich qualitatives Projekt erarbeitet werden, welches zur Weiterbearbeitung empfohlen werden kann. Folgende übergeordnete Zielsetzungen sollen erfüllt werden:

### Städtebau und Architektur

- Ausloten der städtebaulichen Setzung und Volumetrie, welche der einmaligen Position als erstes Gebäude nach der Landesgrenze gerecht wird und einen attraktiven Landes- und Stadteingang bildet
- Erarbeitung eines architektonisch hochwertigen Projektes, dessen Baukörper der Grundetappe in einer oder mehreren zukünftigen Etappen erweiterbar oder aufstockbar ist
- Ausbildung einer klaren Adressbildung für die Schweizerischen Rheinhäfen

### Betrieb und Funktionalität

- Organisation einer funktionalen und betrieblich optimalen Erschliessung des Betriebsareals für Schiffe, motorisierten Verkehr, Personen und Dritte sowie einer funktionalen Umgebungsgestaltung
- Betrieblich optimale Anordnung des Raumprogramms, um effiziente, funktionierende Abläufe am Wasser und auf dem Land zu gewährleisten, sowie die verschiedenen Nutzungsbereiche räumlich schlüssig zusammenzuführen
- Zusammenführung der Werkhoffunktionen auf dem Aussengelände mit der betrieblichen Organisation des Gebäudes
- Sicherstellung der Sichtbezüge der Revierzentrale zum Wendebecken, Hafenbecken 1 und 2

### Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit

- Haushälterischer Umgang mit der Ressource Boden, spätere Verdichtungen nicht verunmöglichend, trotz der zukünftig knapperen Raumverhältnisse des Hafens (effiziente Nutzung Boden)
- Ressourcenschonende Bauweise durch eine möglichst einfache Ausführung von konstruktiven Details
- Strukturell nachhaltiges und konstruktiv einfach konzipiertes Gebäude zur Ermöglichung einer funktionalen Umnutzung und/oder Erweiterung / Aufstockung (Nutzungsneutralität)
- Möglichst hohe Kompaktheit mit günstigem A/V-Verhältnis (Hüllfläche zu beheiztem Volumen)



Fotos Standort heute *Position und Blickwinkel siehe Situationsübersicht links*

## 2 ORGANISATION UND ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

### 2.1 Auftraggeberschaft

Schweizerische Rheinhäfen  
Hochbergerstrasse 160 | Postfach  
4019 Basel

### 2.2 Begleitung

#### Sachjury

- Florian Röthlingshöfer, SRH, Direktor (Auftraggeberschaft)
- Daniel Hofer, SRH, Bereichsleiter Areale, Infrastrukturen und Hafenbahn (Auftraggeberschaft)
- Reto Pedrocchi, Bau- und Verkehrsdepartement Kanton Basel-Stadt, Städtebau & Architektur, Bereichsleiter Basel Nord (*Ersatz Vorsitz*)

#### Fachjury

- Véronique Bertrand, Architektin DPLG BSA, BGM Architekten, Basel
- Henriette Gugger, Architektin Dipl. Ing. BSA, Harry Gugger Studios, Basel
- Gabriela Mazza, Architektin Dipl. Arch. ETH SIA BSA SWB, mazzapokora, Zürich
- Mathis Müller, Architekt BSA SIA, Basel (*Vorsitz*)
- Caesar Zumthor, Architekt Dipl. Arch FHNW, Caesar Zumthor Architekten, Basel (*Ersatz*)

#### Beratende Expertinnen und Experten (ohne Stimmrecht)

Jörg Lamster, Durable Planung und Beratung, Experte Nachhaltigkeit  
Stefan Fleischhauer, Fuhr Buser Partner Bauökonomie, Experte Bauökonomie

#### Vorbereitung, Programmierung und Begleitung

Fuhr Buser Partner Bauökonomie AG  
Sanja Despotović, Annick Schirmer  
Aeschenvorstadt 36  
4051 Basel

### 2.3 Termine Projektwettbewerb

November 2023	Publikation Projektwettbewerb
November 2023- Februar 2024	Präqualifikation
März 2024	Publikation Auswahl Teilnehmende
April- September 2024	Projektwettbewerb
Dezember 2024	Publikation Zuschlag
Dezember 2024	Ausstellung

### 3 AUFGABE

#### 3.1 Perimeter

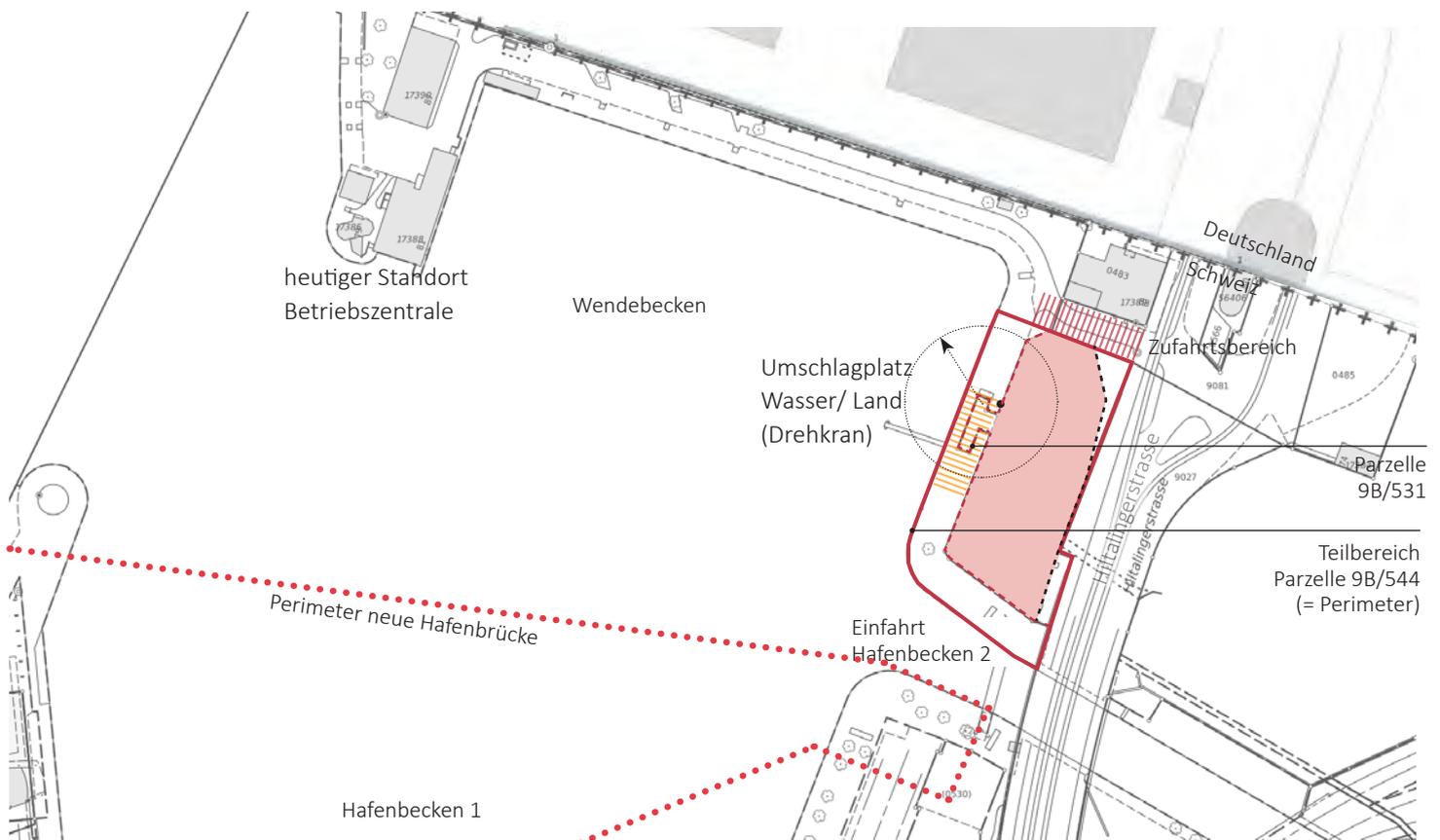
Der Bearbeitungsperimeter umfasst ein Grundstück von total rund 2'140 m<sup>2</sup> an der Hiltalingerstrasse 71 im Basler Hafen. Dieses Grundstück setzt sich aus zwei Teilen zusammen: der vollständigen Parzelle 9B/531 mit einer Grösse von rund 1'400 m<sup>2</sup> und einem Abschnitt der angrenzenden Parzelle 9B/544 mit einer Grösse von rund 740 m<sup>2</sup>. Der Baubereich für die Positionierung des Neubaus liegt im Schwerpunkt auf der Parzelle 9B/531, die von der Hiltalingerstrasse aus zugänglich ist.

Die Lage der Parzelle direkt am Wendebecken des Hafenbeckens 1 ist einzigartig und steht mit der neuen Nutzungsbelegung stellvertretend für die bevorstehende Hafen- und Stadtentwicklung. Der gesamte Rheinhafen Kleinhüningen mit den umliegenden Bebauungen um die Hafenbecken, den Hafenbecken 1, 2 sowie dem Wendebecken sind als schützenswertes Ortsbild im ISOS (Inventar schützenswerter Ortsbilder Schweiz) aufgeführt. Das neu entstehende Gebäude befindet sich ebenfalls in diesem Perimeter. Weiter bietet die Parzelle einen Wasserzugang, welcher betrieblich und funktional für den Hafenbetrieb und seine damit verbundenen Dienstleistungen an der Schifffahrt essenziell ist.

Die besondere Lage, der ISOS Perimeter und die angrenzende Nachbarschaft ist bei der Erarbeitung der städtebaulichen Setzung, der Volumetrie, der Adressierung und der Erschliessung sowohl für Wasser- als auch Landnutzung zu berücksichtigen und im Sinne eines Betrachtungsperimeters miteinzubeziehen.

Es war ein einziger Projektvorschlag zu erarbeiten, Varianten waren nicht zulässig.

Bearbeitungsperimeter    
  Baubereich Neubau    
 - - - - - Aussenkante Veloweg



Perimeter Quelle: map.geo.bs.ch, 19.09.2023



### 3.2 Aufgabenstellung

Die Schweizerischen Rheinhäfen befinden sich in einem steten Wandel. Im Rahmen einer Umstrukturierung ist der Neubau der Hafenzentrale ein erster Baustein, um verwandte Funktionen und Betriebsabläufe in einem Gebäude zusammenzufassen. Im Rahmen des Projektwettbewerbes ist für diesen ersten Baustein der neuen betrieblichen Zentrale für den operativen Schiffs- und Hafenbetrieb der Schweizerischen Rheinhäfen ein Projektvorschlag zu erarbeiten. Als «erstes Gebäude» der Schweiz nach dem Grenzübergang Friedlingen, als Visitenkarte der voranschreitenden Hafen- und Stadtentwicklung Kleinhüningen soll ein funktionales, suffizientes und ortsprägendes Gebäude entstehen, welches neben seinen betrieblichen Funktionen auch die Weiterentwicklung der SRH zu einer modernen und nachhaltigen Infrastrukturbetreiberin transportiert.

Eine präzise städtebauliche Setzung muss den funktionalen Anforderungen an das Gebäude, der Adressierung und der einzigartigen Lage gleichermaßen Rechnung tragen.

Die neue Hafenzentrale der SRH beinhaltet neben Büroflächen, betrieblichen Räumen und dem Recyclingplatz, die Schiffsleitzentrale für den Hafen Kleinhüningen und den zugeordneten Rheinperimeter (Revierzentrale). Diese regelt und überwacht den Schiffs- und Hafenbetrieb auf dem Rheinabschnitt Birsfelden-Kembs. Von der Hafenzentrale aus werden sämtliche nautischen Dienstleistungen für die Grossschifffahrt organisiert, vorbereitet und erbracht. Dieses umfasst neben Lotsentätigkeiten auch den Betrieb und Unterhalt der eigenen Schiffsflotte und die damit verbundenen Angebote im Bereich Entsorgung und hoheitlichen Aufgaben. Die Mitarbeitenden sind im Schichtbetrieb tätig und wechseln im Aussen-, Innen- und Pikettdienst.

Weiter werden die Fahrdienste und Steuerungen des Schienennetzes der Hafenbahn Schweiz AG synergetisch mit in die Hafenzentrale integriert. In einem zukünftigen Erweiterungsschritt soll die Integration eines nautischen Prüf- und Ausbildungszentrums und eines weiteren nautischen Betriebes nachgewiesen werden.

Der Grundbedarf an Fläche für die Hafenzentrale beträgt total ca. 1'168 m<sup>2</sup> Nutzfläche. Im Rahmen der zukünftigen Umstrukturierungen der SRH werden auch die anderen Standorte einer vertieften Prüfung unterzogen und Flächen sind allenfalls am neuen Standort der Hafenzentrale anzubieten. Eine Erweiterbarkeit des Gebäudes ist daher von hoher Priorität. Mit dem Projektvorschlag ist nachzuweisen, dass der heute bekannte Grundbedarf je nach zukünftigem Bedarf in Form einer Aufstockung oder eines Anbaus / Weiterbaus für z.B. die Basler Personen- und Schifffahrtsgesellschaft (BPG) bis zu einer Gesamtfläche von total ca. 1'448 m<sup>2</sup> Nutzfläche ergänzt werden kann. Diese Erweiterungen müssen nicht nur strukturell in das dann bestehende Gebäude integriert werden, sondern der An- oder Aufbau muss auch mit dem Betrieb des Gebäudes korrespondieren. Für diese Erweiterung oder Aufstockung sowie für zukünftige funktionale Umnutzungen ist ein strukturell nachhaltiges Gebäude gesucht, welches dies einfach umsetzbar zulässt. Das statische System des Gebäudes, die Konstruktions- und Materialwahl sowie die räumliche Organisation sind bereits für die Erweiterung auszulegen. Neben der flexiblen räumlichen Organisation ist auch bei der Auswahl der Konstruktionsmethode sowie der Materialien auf Einfachheit und Modularität zu achten. Konstruktive Elemente sollten so konzipiert sein, dass sie leicht modifiziert werden können.

Die Erweiterung oder Aufstockung ist von Beginn mit zu konzipieren, schematisch in Grundriss, Schnitt und Ansicht aufzuzeigen sowie die Erfüllung der Flächenvorgaben nachzuweisen. Die Erweiterung oder Aufstockung ist im Modell volumetrisch als abnehmbares Modul darzustellen.

Die Positionierung und Volumetrie des Gebäudes auf der Parzelle einschliesslich der Erweiterung soll trotzdem ermöglichen, dass eine langfristige Entwicklungsreserve für eine spätere Nachverdichtung erhalten bleibt. Dies bedeutet, dass eine nachhaltige Nutzung der Ressource Boden und ein möglichst kompakter Fussabdruck des Gebäudes vorgeschlagen werden muss.

Der Raumbedarf ist optimal im Gebäudegrundriss und auch in den offenen Betriebsflächen (Umschlags-, Lager und Abstellplätze etc.) zu organisieren und auszugestalten, so dass ein zeitgemässer Arbeitsort für die in der Hafenzentrale tätigen Mitarbeitenden geschaffen wird. Durch die Setzung des Bauvolumens und seine sinnvolle Zusammenführung mit den Recyclingplatzfunktionen auf dem Aussengelände sollen einfache und nahtlose Umschlagsprozesse zwischen Land und Wasser ermöglicht werden, und so betriebliche Mehrwerte für die Schifffahrt und die Schweizerischen Rheinhäfen entstehen.

Total besteht folgender Raumbedarf, Grundbedarf und Option Erweiterung, welcher sich aus folgenden Bereichen zusammensetzt:

	Grundbedarf Nutzflächen [m <sup>2</sup> ]	Option Erweiterung Nutzflächen [m <sup>2</sup> ]
<b>01 Allgemeinräume</b> Eingang mit Foyer/Empfang   Aufenthalt/Sozialräume   Teeküche Schiffahrtsschalter	150	180
<b>02 Funktionsräume</b> Werkstatt   Garderoben   WC   Duschen   Lager und Putzräume   Sanitätsraum   Server/Technik   Materiallager   Archiv <a href="#">Lagerraum Gastro</a>   <a href="#">Lagerraum Besatzung</a>	235	330
<b>03 Revierzentrale</b> Zentrale   Koordinationsraum   Fahrdienstleitung	70	70
<b>04 Büro und Schulung</b> Büro   Schulung und Sitzung   <a href="#">Büro BPG</a>	380	535
<b>05 Aussenbereich / Recyclingplatz</b> Lager Müll   Lager Boote   Gerfahrgut   Autoparken   Veloparken	333	333
<b>TOTAL</b>	<b>1'168</b>	<b>1'448</b>



www.port-of-switzerland.ch

Rheinhalle

549



UK  
1

ZOLL  
Schengen  
Passkontrolle



## 4 VERFAHREN

### 4.1 Zusammenfassung Verfahren

Der Wettbewerb wurde von den Schweizerischen Rheinhäfen als anonymer Projektwettbewerb im selektiven Verfahren ausgeschrieben. Das Verfahren untersteht dem GATT/WTO-Übereinkommen über das öffentliche Beschaffungswesen (GPA, SR 0.632.231.422), der interkantonalen Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen (IVÖB SG 914.500), den Vergaberichtlinien (VRöB) zur interkantonalen Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen, dem Gesetz über öffentliche Beschaffungen (SG 914.100) und der Verordnung zum Gesetz über öffentliche Beschaffungen (SG 914.110). Die SIA-Ordnung 142 (2009) inklusive ergänzender Wegleitungen wird subsidiär zu den gesetzlichen Bestimmungen angewendet. Die Verfahrenssprache war Deutsch und sämtliche Eingaben inklusive Planbeschriftung waren in Deutsch zu verfassen. Die Sprache der späteren Geschäftsabwicklung ist Deutsch. Das Verfahren wurde am 24. November 2023 auf [www.simap.ch](http://www.simap.ch) in Deutsch und Französisch publiziert.

Bis am 02. Februar 2024 gingen fristgerecht 74 Bewerbungen zur Teilnahme am Projektwettbewerb ein. Alle Bewerbungen wurden einer Vorprüfung unterzogen. Die Jury trat am 05. März 2024 zur Beurteilung der Bewerbungen zusammen und wählte acht Architekturbüros zur Teilnahme am Projektwettbewerb aus. Die Auswahl der teilnehmenden Architekturbüros wurde am 18. März 2024 auf [www.simap.ch](http://www.simap.ch) publiziert und rechtskräftig verfügt.

Für alle acht ausgewählten Architekturbüros fand am 16. April 2024 eine obligatorisch geführte Begehung des Areals und des Hafengebietes statt. Ab Zeitpunkt der Begehung erfolgte jegliche Kommunikation mit den Architekturbüros über das Wettbewerbssekretariat, welches die Anonymität des gesamten Verfahrens gewährleistete. Nach der Begehung erfolgte eine Fragenbeantwortung, welche eine verbindliche Ergänzung zum Wettbewerbsprogramm bildete.

Fristgerecht gingen bis am 28. August 2024 acht Wettbewerbsbeiträge beim Wettbewerbssekretariat ein und bis am 11. September 2024 wurden acht Modelle abgegeben. Alle Projektbeiträge wurden einer formellen und inhaltlichen Vorprüfung unterzogen. Die Jury trat am 26. September und 23. Oktober 2024 zur Beurteilung der Projektbeiträge zusammen. Da der Fachjuror und Juryvorsitzende Mathis Müller abwesend war, wurde er durch den Fachjuror Caesar Zumthor ersetzt und für den Vorsitz der Jury einstimmig Reto Pedrocchi gewählt.

Am ersten Beurteilungstag erfolgten nach der Kenntnisnahme der Ergebnisse und den Beschlüssen der Vorprüfung zwei Bewertungsrundgänge. Am zweiten Beurteilungstag wurde mittels der Lesung der Projektbeschriebe der Kontrollrundgang durchgeführt und anschliessend weitere zwei Bewertungsrundgänge durchgeführt. Nach den Bewertungsrundgängen folgten die Rangierung und die Empfehlung zur Weiterbearbeitung.

Nach Abschluss der Jurierung und Bestätigung des Wettbewerbsergebnisses sowie der Formulierung der Empfehlungen wurden die verschlossenen und anonymisierten Couverts mit den Angaben zur Verfasserschaft geöffnet und die Projektbeiträge ihren Verfasserschaften zugeordnet.

Die Publikation des Zuschlagsentscheids und des Juryberichts erfolgt im November 2024 auf [www.simap.ch](http://www.simap.ch). Die acht Projektbeiträge werden nach der Publikation des Zuschlagsentscheids unter Namensnennung der Verfasserschaften im Dezember 2024 in der Stiftung Brasilea öffentlich ausgestellt.

## 4.2 Beurteilungskriterien

Für die Beurteilung der Projektbeiträge wurden vom Preisgericht folgende Beurteilungskriterien angewendet. Die Reihenfolge der Kriterien entspricht keiner Gewichtung. Ausschlaggebend war das Zusammenspiel aller Aspekte zu einer gesamthaft guten Lösung.

### Städtebau und Architektur

- Leitidee und Konzept
- Volumetrische Setzung des Neubaus auf der Parzelle und ortsspezifisch, Adressbildung
- Architektonische Gestaltung und Erscheinung im Stadtraum und ISOS Hafengebiet
- Räumliche und konstruktive Erweiterbarkeit des Baukörpers

### Betrieb und Funktionalität

- Organisation der Erschliessung des Areals, der Parkierung und der Abläufe des Recyclingplatzes
- Räumliche Umsetzung des Raumprogramms und zwingender betrieblicher Abläufe
- Qualität der Arbeitsumgebung und Flexibilität des Arbeitsplatzkonzeptes

### Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit

- Flächen- und Volumeneffizienz
- Strukturelle Nachhaltigkeit sowie Nachhaltigkeit der Konstruktions- und Materialwahl
- Konzept sommerlicher Wärmeschutz, Nutzung solare Energie

## 5 PRÄQUALIFIKATION

### 5.1 Beurteilung der Bewerbungen

Die bis am 05. Februar 2024 eingereichten 74 Bewerbungen wurden unter Berücksichtigung der Ausschreibungsbestimmungen vorgeprüft. Die Prüfung umfasste eine formelle Vorprüfung hinsichtlich der Vollständigkeit der Unterlagen sowie eine inhaltliche Vorprüfung zu den Vorgaben der Referenzprojekte. Die Jury trat am 05. März 2024 in der Stiftung Brasilea in Basel zusammen. Die Jury war vollständig und das Mehrheitsverhältnis gemäss SIA 142 wurde jederzeit gewahrt.

Die Beurteilung erfolgte gemäss der in der Ausschreibung formulierten Zuschlagskriterien der Qualität der fachspezifischen Kompetenzen im Bereich Architektur sowie der Vergleichbarkeit und Bezug der Referenzprojekte mit der gestellten Aufgabe. Mittels zweier Bewertungsroundgänge pro Kategorie «Etabliert» und «Nachwuchs» wurden die acht Architekturbüros zur Teilnahme am Projekt ausgewählt.

### 5.2 Präqualifizierte Teams

Folgende acht Architekturbüros (nach alphabetischer Reihenfolge) wurden präqualifiziert:

01 Bachelard Wagner Architekten AG Basel, Schweiz	02 Baukunst Brüssel, Belgien
03 Buchner Bründler Architekten AG Basel, Schweiz	04 Bruther Switzerland GmbH Zürich, Schweiz
05 Koya Architektur GmbH Zürich/ Basel, Schweiz	06 Kunz und Mösch GmbH Basel, Schweiz
07 Genossenschaft :mlzd Architekten Biel-Bienne, Schweiz	08 Neume GmbH Basel, Schweiz

Das Ergebnis der Präqualifikation wurde am 18. März 2024 auf simap publiziert und rechtskräftig verfügt.



## 6 BEURTEILUNG

### 6.1 Vorprüfung

Bis am 28. August 2024 wurden beim Wettbewerbssekretariat Fuhr Buser Partner BauOekonomie AG in Basel fristgerecht acht Projektbeiträge und bis am 11. September 2024 fristgerecht acht Modelle eingereicht. Die Nummerierung der Projektbeiträge erfolgte durch das Wettbewerbssekretariat in der Reihenfolge der Einreichung bzw. Öffnung. Es wurden folgende 8 Projektbeiträge eingereicht:

01 PALSTEK	02 KLAMPE
03 FUNKSIGNAL	04 LEVENTINA AHOI
05 VICE VERSA	06 NEUE UFER
07 MEHR STEIN ALS FRÜHER	08 KATAMARAN

Die eingereichten Projektbeiträge wurden durch das Wettbewerbssekretariat Fuhr Buser Partner BauOekonomie AG auf Einhaltung der Anonymität geprüft und zusammen durch Expertinnen und Experten formell und inhaltlich unter Berücksichtigung der Vorgaben des Wettbewerbsprogramms vorgeprüft. Abweichungen von den Vorgaben wurden in einem Vorprüfungsbericht zu Händen der Jury festgehalten.

Im Rahmen der Prüfung der Anonymität wurden die teilweise in den digitalen Daten vorhandenen Hinweise auf die Verfasserschaft vom Wettbewerbssekretariat entfernt. Das Wettbewerbssekretariat stufte die Hinweise aufgrund ihrer Natur als unabsichtlich ein und bestätigte, dass die Anonymität jederzeit eingehalten war.

Der zweite Teil der formellen Prüfung beinhaltete die Prüfung der Vollständigkeit der Unterlagen sowie Einhaltung der Formvorschriften der Unterlagen und wurde durch das Wettbewerbssekretariat durchgeführt. Die formellen Abgabeanforderungen wurden bei 3 Projekten vollständig und ohne Abweichung erfüllt. Bei den übrigen drei Projekten wurden leichte Abweichungen von den Vorgaben festgestellt, welche jedoch zu keiner Einschränkung der Beurteilbarkeit führten. Beim Projekt 04 LEVENTINA AHOI wurden, abweichend von der Vorgabe von zwei Visualisierungen gemäss Wettbewerbsprogramm, drei Visualisierung auf den Plänen dargestellt. Das Wettbewerbssekretariat deckte eine Aussenvisualisierung ab und diese wurde in der Beurteilung durch die Jury nicht berücksichtigt.

Inhaltlich wurden die Projekte auf die Einhaltung bau- und planungsrechtlicher Rahmenbedingungen, sowie die Erfüllung des Raumprogramms geprüft. Des Weiteren wurde eine vergleichende bauökonomische Betrachtung durch Fuhr Buser Partner BauOekonomie AG vorgenommen und durch Durable die Projekte hinsichtlich ihrer ökologischen Nachhaltigkeit untersucht.

### 6.2 Erster Beurteilungstag

Die Jury trat am 26. September 2024 in Basel zusammen. Aufgrund der Abwesenheit von Mathis Müller fungierte der Ersatzpreisrichter Caesar Zumthor als ordentlicher Preisrichter mit Stimmrecht und Reto Pedrocchi wurde einstimmig zum Juryvorsitzenden gewählt. Das Mehrheitsverhältnis gemäss SIA 142 wurde jederzeit gewahrt.

Nachdem der Jury der Vorprüfungsbericht erläutert und dessen Ergebnisse zur Kenntnis genommen wurde, beschloss die Jury einstimmig, alle acht Projekte zur Beurteilung zuzulassen. Die Beurteilung erfolgte in mehreren Rundgängen gemäss der im Wettbewerbsprogramm formulierten Beurteilungskriterien.

### Informationsrundgang

In einem Informationsrundgang wurden die 8 Projektbeiträge von allen Jurymitgliedern studiert. Jede Fachjurorin/ jeder Fachjuror übernahm die Patenschaft von jeweils zwei Projekten, welche sie oder er eingehender studierte und im Anschluss an den Informationsrundgang dem Plenum wertungsfrei vorstellte. Die Patinnen und Paten wurden bei der Projektvorstellung durch die Experten Nachhaltigkeit und Bauökonomie jeweils fachspezifisch ergänzt.

### 1. Bewertungsrundgang

Nach der Projektvorstellung im Plenum wurden die Projektbeiträge in einem 1. Rundgang eingehend diskutiert und erste Ausscheidungen besprochen. Besondere Schwerpunkte der Diskussion waren die städtebauliche Setzung und Volumetrie des Neubaus sowie der Anschluss des Volumens an die Hiltalingerbrücke und die damit verbundene Adressierung zur Stadt. Weiter wurde ein Fokus auf die architektonische Gestaltung und die Erscheinung im Stadtbild sowie die Funktionalität der wesentlichen betrieblichen Abläufe gelegt.

Folgende drei Projektbeiträge vermochten hinsichtlich ihrer städtebaulichen Setzung und Volumetrie sowie ihrem architektonischen Ausdruck nicht zu überzeugen und schieden im ersten Rundgang aus:

02 KLAMPE

07 MEHR STEIN ALS FRÜHER

08 KATAMARAN

### 2. Bewertungsrundgang

Die verbliebenen 5 Projektbeiträge wurden vertiefter zu den Themen des ersten Rundgangs betrachtet und diskutiert. Aufgrund der etwas versteckten Adressierung und der im Gesamtbild nicht vollends überzeugenden architektonischen Erscheinung wurde der Projektbeitrag 04 LEVENTINA AHOI im zweiten Rundgang ausgeschieden:

### Engere Wahl

Folgende 4 Projekte wurden in die engere Wahl für den 2. Jurierungstag genommen:

01 PALSTEK

03 FUNKSIGNAL

05 VICE VERSA

06 NEUE UFER

### 6.3 Zweiter Beurteilungstag

Die Jury trat am 23. Oktober 2024 in Basel zum zweiten Beurteilungstag zusammen. Mathis Müller war auch am zweiten Jurierungstag abwesend. Caesar Zumthor fungierte daher erneut als ordentlicher Preisrichter mit Stimmrecht und Reto Pedrocchi führte wie am Tag 1 den Juryvorsitz. Das Mehrheitsverhältnis gemäss SIA 142 wurde jederzeit gewahrt.

### Lesung Projektbeschriebe und Kontrollrundgang

Alle durch die Fachexpertinnen und Fachexperten im Entwurf verfassten Projektbeschriebe zu den acht Projekten wurden im Plenum vorgelesen und im gleichen Zuge erfolgte der Kontrollrundgang. Der Entscheid zu den vier Projekten der engeren Wahl und die Zuteilung bezüglich Ausscheidung im ersten und zweiten Rundgang wurde verifiziert und einstimmig durch die Jury bestätigt.

### 3. Bewertungsrundgang

Im Anschluss an den Kontrollrundgang wurden die vier Projekte der engeren Wahl in einem dritten Rundgang hinsichtlich neuer Erkenntnisse aus den Projektbeschrieben betrachtet und ein Schwerpunkt auf die architektonische Gestaltung und das Erscheinungsbild des Neubaus in Richtung Stadt aber auch in Richtung Wasser gelegt.

Das Projekt 01 PALSTEK zeichnet sich durch die Analogie der vorgeschlagenen Volumetrie mit den Silo-Bauten der Umgebung aus, was von der Jury als eine städtebaulich interessante Antwort beurteilt wurde. Leider wird diese Volumetrie mit der angedachten Erweiterung wieder geschwächt bzw. aufgehoben. Durch die Positionierung des geschlossenen Erschliessungsturms in Richtung Deutschland wird zwar eine sinnvolle Erweiterung ermöglicht, jedoch auch eine unvorteilhafte Ausbildung einer Rückseite erwirkt. Aufgrund dieser wesentlichen Punkte beschloss die Jury das Projekt Nr. 01 PALSTEK im dritten Bewertungsrundgang ausscheiden zu lassen.

### 4. Bewertungsrundgang

Die verbliebenen drei Projektbeiträge wurden eingehender in Hinblick auf ihre Grundrissorganisation, der Kohärenz zwischen Grundriss und architektonischer Gestaltung sowie Funktionalität für den Betrieb und Nachhaltigkeit diskutiert.

Das Projekt Nr. 03 FUNKSIGNAL weist eine starke städtebauliche Präsenz auf, welche von der Jury als sehr positiv beurteilt wurde. Jedoch ist diese Präsenz nur durch das angedachte Konzept der Mezzanine als bereits in der Grundetappe integrierte Erweiterungsflächen möglich. Das dadurch im Vergleich der Projekte deutlich grössere Volumen schlägt sich entsprechend auf die Baukosten nieder und diese Vorinvestition wurde von der Jury kritisch beurteilt. Kontrovers diskutiert wurde die öffentlich zugängliche Ebene auf Niveau Hiltalingerbrücke. Die Ebene bietet einen spannenden Ausblick auf den Hafen und verbindet diesen mit der Stadt. Aus Sicht Betrieb wurde die durch die öffentliche Ebene erwirkte starke Trennung zwischen dem Niveau Recyclingplatz und den Bürogeschossen jedoch kritisch beurteilt. Die Trennung wird durch die seitlich angeordneten Treppen- und Lifttürme, welche keine Möglichkeit der Begegnung für die Mitarbeitenden bieten, weiter akzentuiert. Die Jury beschloss daher das Projekt 03 FUNKSIGNAL im 4. Bewertungsrundgang ausscheiden zu lassen.

Die zwei Projekte 05 VICE VERSA und 06 NEUE UFER wurden ausführlich gegenübergestellt und intensiv diskutiert. Das Projekt Nr. 06 NEUE UFER weist klar strukturierte Grundrisse und damit eine hohe Flexibilität für unterschiedlichste Raumeinteilungen je nach Arbeitsplatzkonzept auf. Die architektonische Gestaltung besteht aus einer Addition von verschiedensten Elementen, welche eine klare Haltung vermissen lässt und im Widerspruch zur Klarheit der Grundrisse steht. Der Erschliessungskern an der Südfassade, als «Solar-chimney» konzipiert, stellt aus Sicht Nachhaltigkeit einen innovativen Ansatz dar. Der Nachweis der Funktionalität dieses Ansatzes bleibt jedoch offen und vermag somit nicht die städtebaulich nicht nachvollziehbare Position zu argumentieren.

## 7 ENTSCHEID, RANGIERUNG UND PREISE

### 7.1 Entscheidung und Empfehlungen

Nach den intensiven Diskussionen beschloss die Jury einstimmig, das Projekt Nr. 05 VICE VERSA zur Weiterbearbeitung und Realisierung zu empfehlen. Das Projekt «VICE VERSA» überzeugt durch eine stringente Umsetzung der räumlichen und betrieblichen Anforderungen in ein klares städtebauliches Volumen. Die Einfachheit des städtebaulichen Volumens wird mit der umlaufenden architektonischen Gestaltung weitergeführt. Mittels dem abgehängten Vordach Seite Hiltalingerbrücke wird die Adressierung eindeutig hervorgehoben und dieses Element auf Hafenseite durch eine als Dach auskragende attraktive Terrasse mit direktem Zugang zum Niveau des Recyclingplatzes wieder aufgenommen. Auch

die Grundrisse zeichnen sich durch ihre Einfachheit und sinnvolle Verteilung des Raumprogramms aus. Insgesamt stellt das Projekt VICE VERSA einen sorgfältig ausgearbeiteten Projektvorschlag mit hohem Potential zur Weiterbearbeitung dar.

Zusätzlich zu den im Projektbeschrieb aufgeführten und zu berücksichtigenden Anmerkungen zur Weiterbearbeitung sind folgende Empfehlungen zu beachten:

- Feinjustierung der Gebäudesetzung zur Konkretisierung des Anschlusses an die Hiltalingerbrücke und Ausbildung eines grosszügigeren Eingangsbereiches vor dem Eingang
- Präzisierung der architektonischen Gestaltung, insbesondere die Ausformulierung der Fassade Seite Hiltalingerbrücke
- Überprüfung der Position des Erschliessungskerns und seine Weiterführung ins Untergeschoss in Abstimmung mit der Organisation der Bürogeschosse und hinsichtlich seiner Funktion als Begegnungszone
- Plausibilisierung der gewählten Stahlträgerkonstruktion und den damit erforderlichen Brandschutzmassnahmen

Bei Bedarf kann die Auftraggeberschaft die Jury oder einen Ausschuss dieser beratend zur Beurteilung der Überarbeitung heranziehen.

## 7.2 Rangierung und Preisverteilung

Nach dem Entscheid zum obsiegenden Projekt nahm die Jury die Rangierung und die Preisverteilung der Gesamtpreisumme von CHF 70'000.- vor. Allen acht in der Präqualifikation zur Teilnahme ausgewählten Architekturbüros wird von der Gesamtpreisumme eine fixe Entschädigung von je CHF 5'000 ausgezahlt. Die verbleibende Gesamtpreisumme von CHF 30'000.- wurde analog der 3 Ränge auf 3 Preise aufgeteilt. Die folgende Rangierung und Preisverteilung wurden durch die Jury einstimmig entschieden:

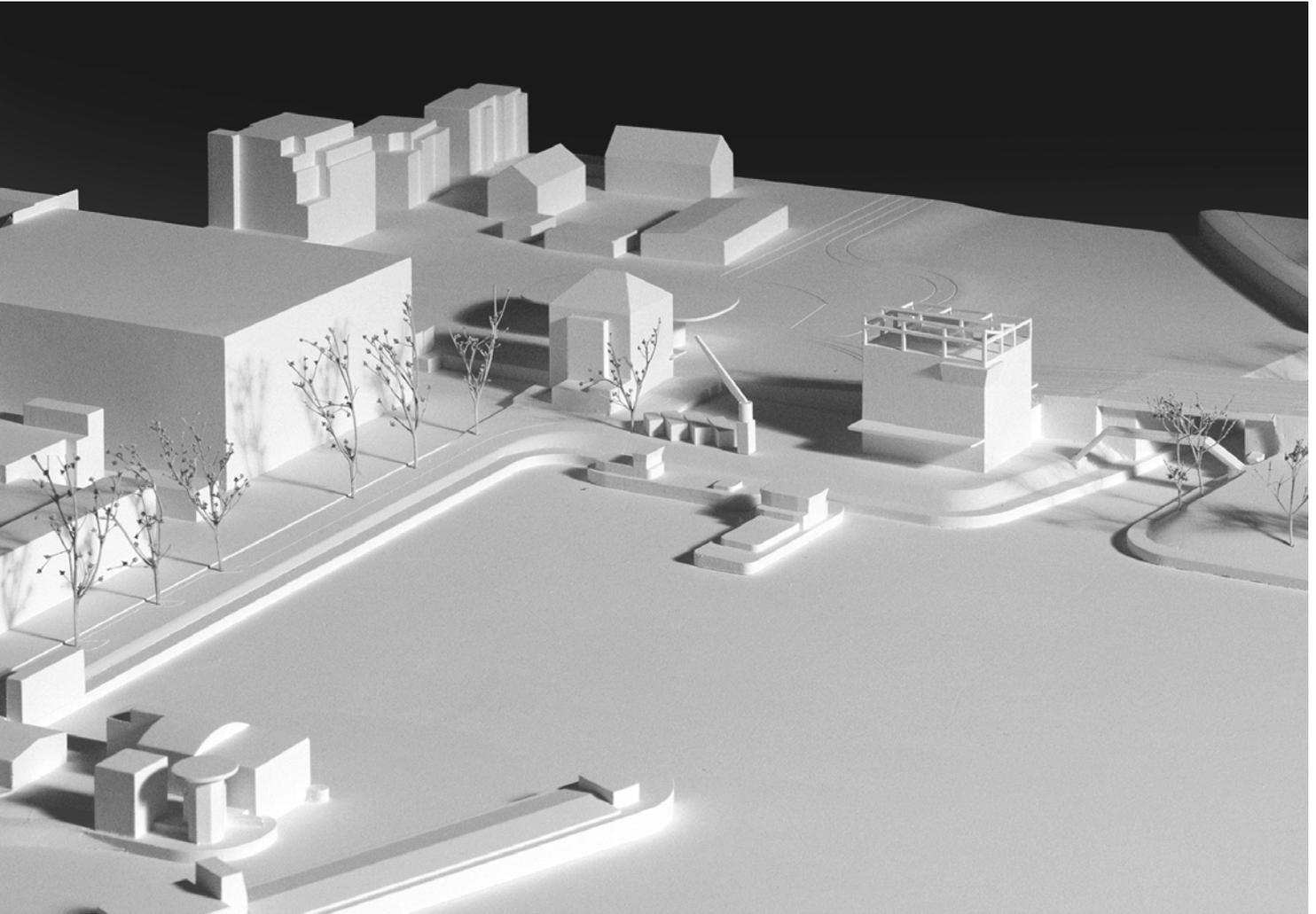
1. RANG/ 1. PREIS	05 VICE VERSA	CHF12'000.-
2. RANG/ 2. PREIS	06 NEUE UFER	CHF10'000.-
3. RANG/3. PREIS	03 FUNKSIGNAL	CHF 8'000.-

## 7.3 Würdigung und Dank

Die Wettbewerbsaufgabe zeichnete sich durch die für das Stadtbild bedeutende Lage des Bearbeitungssperimeters unweit der Grenze zu Deutschland inmitten des Hafensareals aus. Besondere Herausforderung war die Umsetzung des kompakten Raumprogramms in eine für den Ort angemessene städtebauliche Setzung und Volumetrie. Gleichzeitig galt es ein funktionales Gebäude mit optimalen Betriebsabläufen für die Hafenzentrale zu schaffen. Durch die intensive Auseinandersetzung aller Teams mit der Aufgabenstellung wurde ein breites Lösungsspektrum aufgezeigt. Dieses und die hohe Qualität der Projektbeiträge ermöglichten eine bereichernde und vielfältige Diskussion in der Jury. Die Jury dankt allen Architektinnen und Architekten für ihre sorgfältige und umfassende Arbeit und gratuliert dem siegreichen Team.

## 8 AUFHEBUNG DER ANONYMITÄT UND VERFASSERSCHAFTEN

Nach der Beschlussfassung der Jury über die Rangierung und Preiszuteilung sowie die Formulierung der Empfehlungen wurden die Verfasserschaftscouverts geöffnet und die Anonymität aufgehoben. Folgende Verfasserschaften (Architektur und weitere Disziplinen), sortiert nach Rangierungsreihenfolge zeichnen für das jeweils genannte Projekt verantwortlich.



05 | VICE VERSA

Architektur

Bauingenieurwesen

Gebäudetechnik

Brandschutz

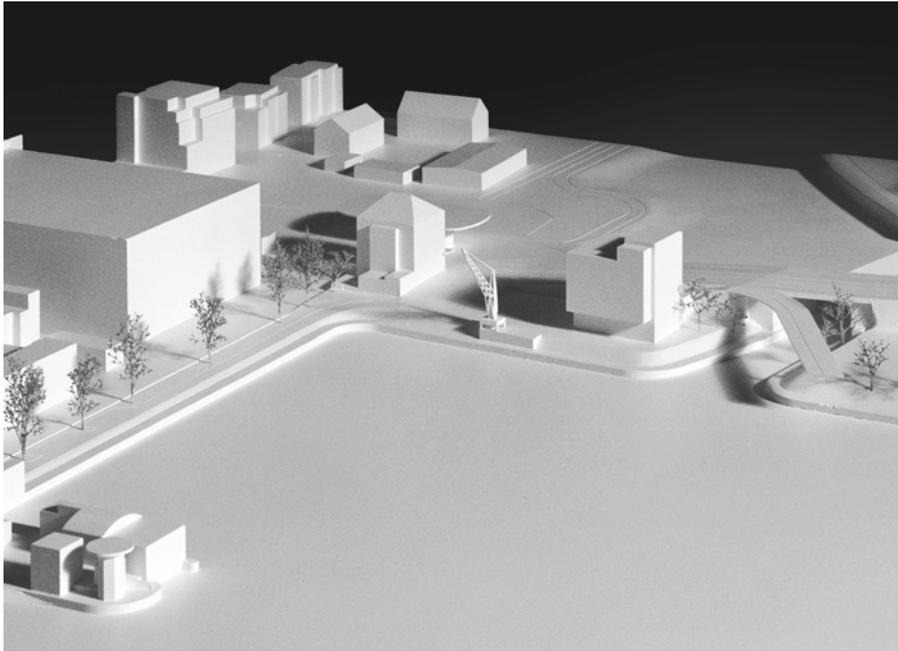
1. RANG / 1. PREIS

Buchner Bründler Architekten AG, Basel

Schnetzer Puskas Ingenieure AG, Basel

Abicht Gruppe, Zug

Quantum Brandschutz GmbH, Basel



06 | NEUE UFER

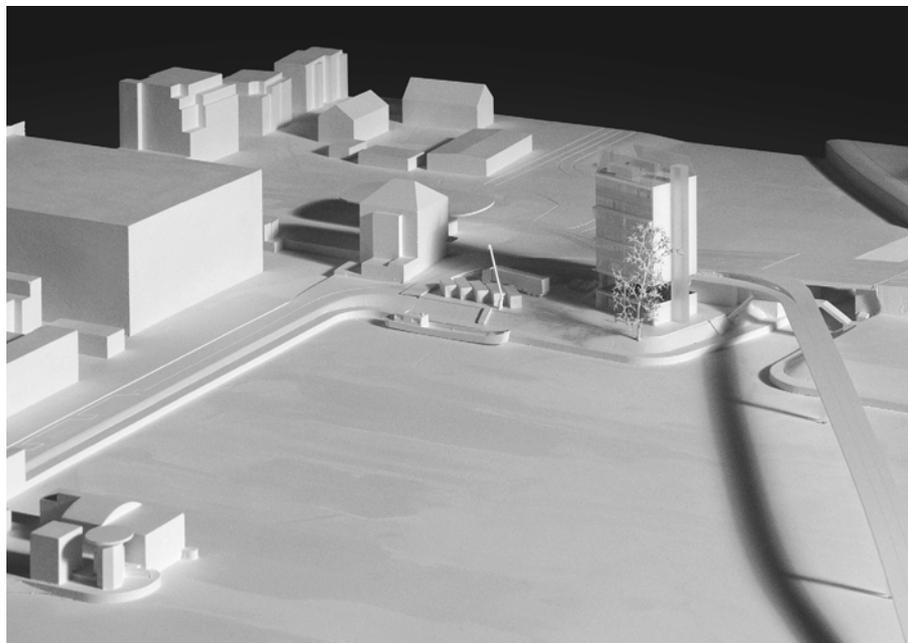
2. RANG / 2. PREIS

Architektur

Koya Architektur GmbH, Zürich

Verkehrsplanung

Belloli Raum- und Verkehrsplanung GmbH, Brugg



03 | FUNKSIGNAL

3. RANG / 3. PREIS

Architektur

BRUTHER Switzerland GmbH, Zürich

Bauingenieurwesen

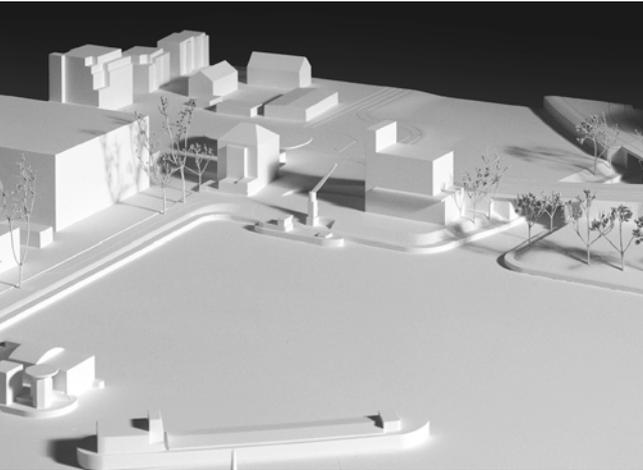
Monotti Ingegneri Consulenti AG

HLKS + Nachhaltigkeit

Amstein + Walthert AG

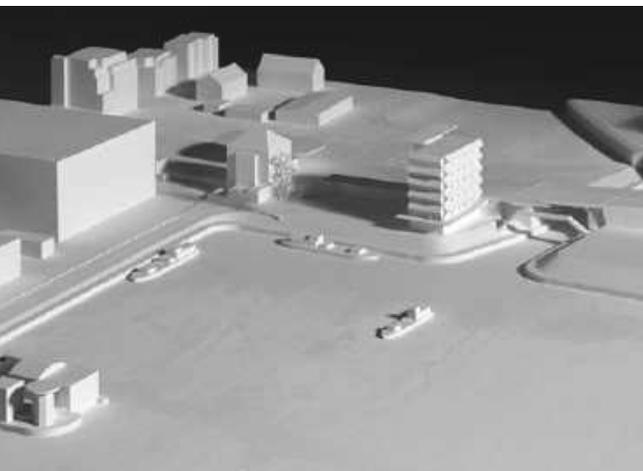
Brandschutz

SafeT Swiss AG



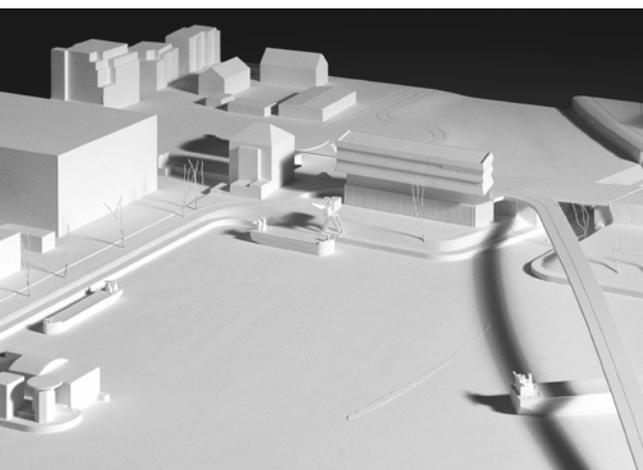
01 | PALSTEK  
Architektur  
Bauingenieurwesen  
Gebäudetechnik

3. RUNDGANG  
Bachelard Wagner Architekten, Basel  
ZPF Bauingenieure, Basel  
Kalt und Halbeisen, Basel



04 | LEVENTINA AHOI  
Architektur  
Brandschutz/  
Verkehrsplanung  
Sanitär  
Bauingenieurwesen  
Gebäudetechnik

2. RUNDGANG  
NEUME GmbH, Basel  
A. Aegerter & Dr. O. Bosshardt  
AG, Basel  
Probst Wieland AG, Burgdorf  
ZPF Structure AG, Basel  
Waldhauser Hermann AG

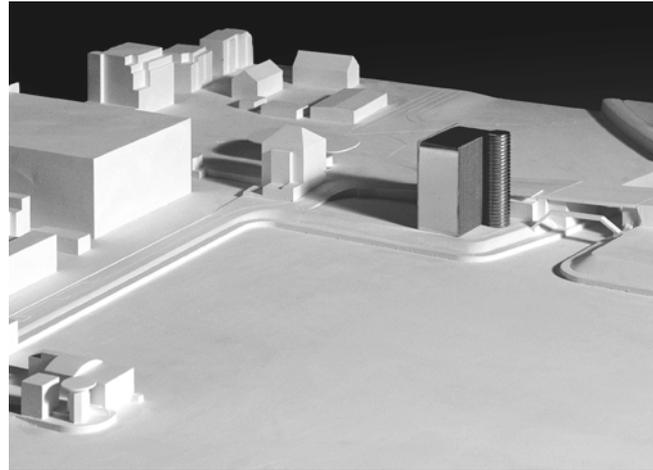


02 | KLAMPE  
Architektur  
Bauingenieurwesen  
Nachhaltigkeit, Energie  
und Gebäudetechnik

1. RUNDGANG  
:mlzd, Biel/Bienne  
wh-p Ingenieure AG, Basel  
EK Energiekonzepte AG, Zürich

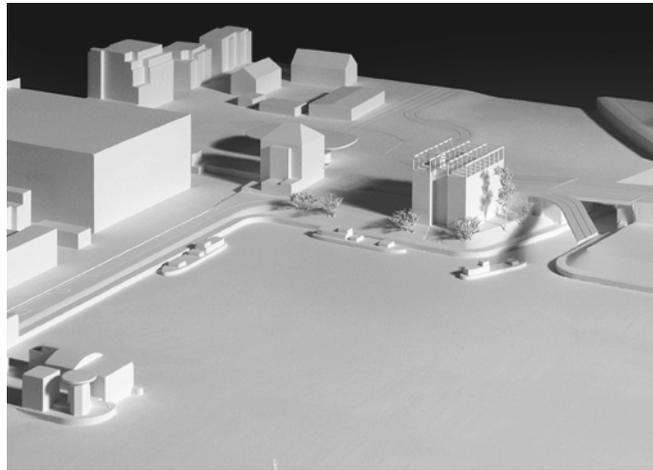
07 | MEHR STEIN ALS FRÜHER  
Architektur  
Bauingenieurwesen, Fassaden-  
planung

1. RUNDGANG  
BAUKUNST, Brüssel  
Dr. Lüchinger + Meyer, Zürich



08 | KATAMARAN  
Architektur  
Bauingenieurwesen

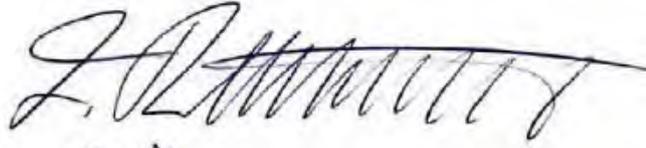
1. RUNDGANG  
Kunz und Mösch Architekten, Basel  
Schnetzer Puskas Ingenieure, Basel



**9 GENEHMIGUNG JURYBERICHT**

Der Jurybericht wurde am 12.11.2024 von der Jury genehmigt.

Florian Röthlingshöfer



Daniel Hofer



Reto Pedrocchi



Véronique Bertrand



Henriette Gugger



Gabriela Mazza



Mathis Müller



Caesar Zumthor



# PROJEKTBEITRÄGE



# 1. RANG | 1. PREIS

## EMPFEHLUNG ZUR WEITERBEARBEITUNG

05 | VICE VERSA

Architektur  
Bauingenieurwesen  
Gebäudetechnik  
Brandschutz

Buchner Bründler Architekten AG, Basel  
Schnetzer Puskas Ingenieure AG, Basel  
Abicht Gruppe, Zug  
Quantum Brandschutz GmbH, Baselw



Der Entwurf stellt ein funktionales, allseitig orientiertes Bauwerk vor, das sich durch seine präzisen und reduzierten architektonischen Gesten auszeichnet. Diese Zurückhaltung fördert die Klarheit der konzeptionellen Absichten. So wird das einfache, kubische Volumen zur Brücke hin durch ein Vordach ergänzt, welches die Eingangssituation betont und klar definiert. Zur Rheinseite hin erhält die Fassade durch ein weiteres Vordach eine Gliederung, das nicht nur der architektonischen Lesbarkeit dient, sondern auch als Gemeinschaftsterrasse genutzt wird. Diese Terrasse schafft eine wertvolle soziale Schnittstelle zwischen Innen- und Aussenraum und lädt zur Interaktion ein. Die streng gerasterte Fassade wirkt funktional, doch der hohe Glasanteil verleiht ihr eine einladende Transparenz. So entsteht ein durchlässiger Dialog zwischen dem Inneren des Gebäudes und seiner Umgebung. Die Dachterrasse mit Pergola und Photovoltaikanlage bildet den krönenden Abschluss der vertikalen Dimension. Die innere Organisation des Gebäudes um den zentralen Erschliessungskern ermöglicht eine sinnvolle Raumnutzung und betont die Allseitigkeit des Baukörpers.

Das viergeschossige Volumen besetzt das südliche Ende des Perimeters und schliesst seitlich an die Brückenkonstruktion der Hiltalingerstrasse an. Der Hauptzugang erfolgt an der Ostfassade vom Vorplatz an der Brücke, welcher das Gebäude fest mit dieser verbindet und die Zugangsebene im ersten Obergeschoss für Kunden und Fussgänger bildet. Ein zweiter Zugang an der Nordseite des Gebäudes gewährleistet eine funktionale Verbindung zum Werkhof und Parkierungsflächen. Diese Dualität der Erschliessung sorgt für effiziente, aber auch differenzierte Zugangswege für verschiedene Nutzergruppen, was den funktionalen Charakter des Gebäudes weiter stärkt.

Die architektonische Gestaltung wird durch eine klare Material- und Konstruktionswahl geprägt, die sowohl funktional als auch ästhetisch kohärent ist. Der zentral angeordnete Erschliessungskern besteht aus Beton und bietet eine robuste Basis für die Gesamtstruktur. Die Primärstruktur des Gebäudes, geplant als ökologische Stahlbauweise, trägt Holzelemente, die den Decken aufliegen. Diese Hybridkonstruktion aus Stahl und Holz verdeutlicht das Bestreben nach Nachhaltigkeit und Ressourcenschonung. Auch die Fassadenkonstruktion ist aus Holz konzipiert, während die Verkleidung aus weissem, wiederverwendetem Trapezblech Bezug auf die industrielle Materialität des Hafengebiets nimmt. Dies verankert das Gebäude kontextuell in seiner Umgebung, ohne seine eigenständige Architektursprache zu verlieren. Die grosszügige Verglasung sorgt für helle, offene Arbeitsräume, während der aussenliegende Sonnenschutz für ein angenehmes Raumklima sorgt. Die industrielle Materialität des Stahl-Holz-Verbunds verspricht eine hochwertige und zugleich funktionale Arbeitsumgebung. Bemerkenswert ist der Umgang mit dem Brandschutz: Die Verfasserschaft schlägt den Einsatz eines Sprinklersystems vor, das es ermöglicht, die Stahlkonstruktion offen und sichtbar zu belassen. Dies verleiht dem Gebäude eine rohe, ehrliche Materialität, erfordert jedoch eine komplexe Sprinklerinstallation. Eine Sprinklerzentrale, die für diesen Ansatz notwendig ist, fehlt jedoch noch in der aktuellen Planung.

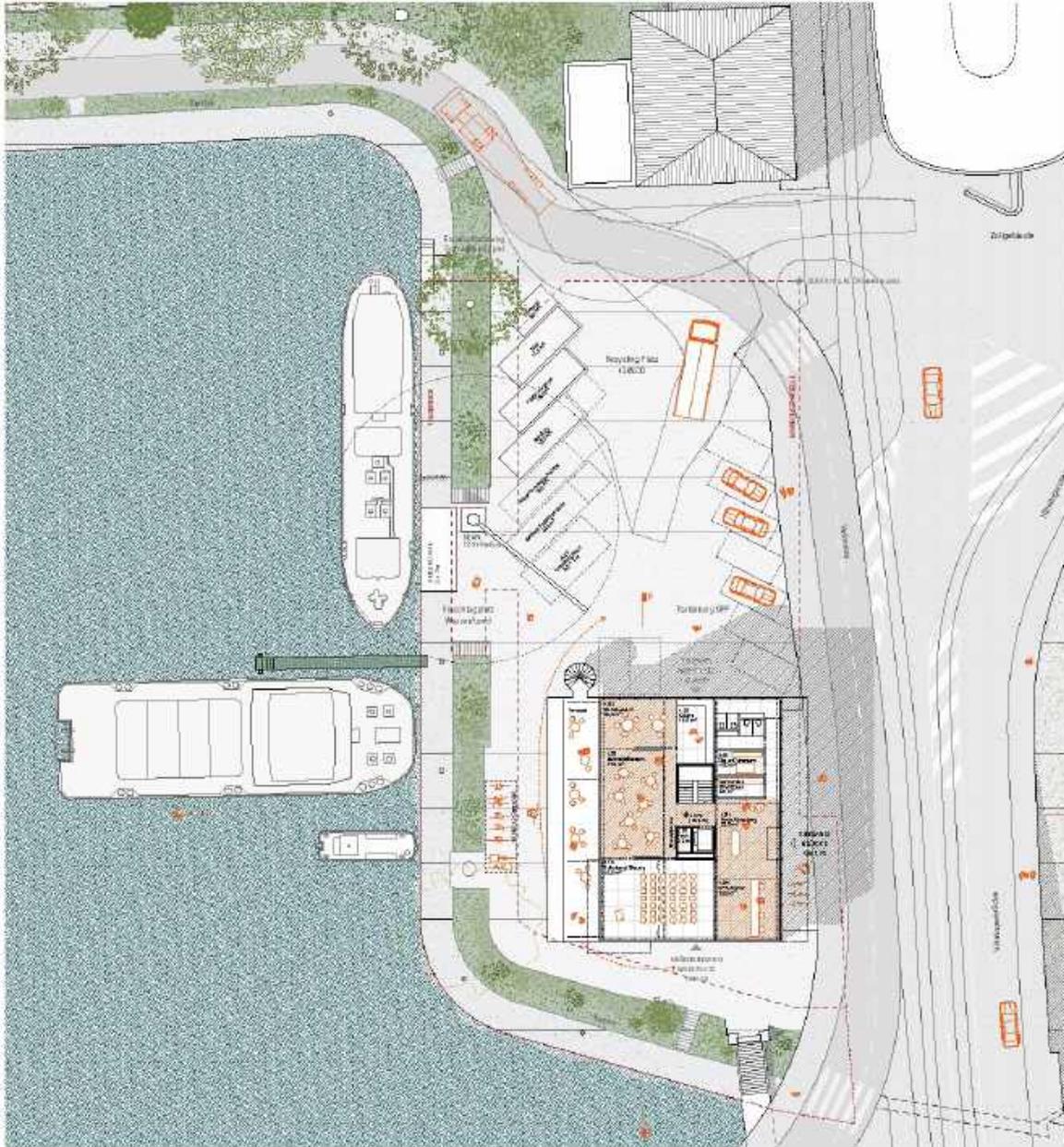
Das Projekt zeigt einen differenzierten Ansatz zur Erweiterbarkeit, der die langfristige Nutzbarkeit des Gebäudes gewährleistet. Einerseits wird vorgeschlagen, die unterhalb der westseitig gelegenen Terrasse zum Rhein liegenden Flächen für eine Vergrösserung der Werkstätten und Lagerräume zu nutzen. Diese Erweiterung respektiert den Aussenraum und integriert sich harmonisch in das bestehende Gebäudevolumen. Zudem kann das Foyer im Erdgeschoss erweitert werden, um eine höhere Frequentierung zu ermöglichen. Die Erweiterung der Büroflächen wird als Aufstockung auf dem Dach vorgeschlagen. Die im Grundbedarf enthaltene Dachterrasse mit Pergola, PV und Retentionsfläche muss dafür weichen, bzw. an anderer Stelle ersetzt werden.

Die räumlichen und funktionalen Anforderungen werden im Gebäude weitgehend erfüllt. Die Organisation um den zentralen Erschliessungskern ermöglicht eine flexible Nutzung der Flächen, was dem Gebäude eine langfristige Adaptierbarkeit verleiht. Allerdings ist die Gestaltung der Treppenkerne im Erdgeschoss ohne Schnittdarstellung schwer nachvollziehbar, was den Eindruck einer unnötigen Komplexität hinterlässt. Eine Vereinfachung, beispielsweise durch Übernahme der Organisation aus den oberen Geschossen, könnte hier strukturelle Klarheit schaffen.

Das Projekt überzeugt mit einem integralen Konzept für Konstruktion, Energie und Gebäudetechnik. Aufgrund der vergleichsweise kleinen Geschossfläche / Energiebezugsfläche weist das Projekt sehr geringe totale Emissionen für die Erstellung auf. Lediglich der sehr hohe Fensteranteil beeinflusst die Ökobilanz negativ. Eine allfällige Anwendung des SNBS ist realistisch.

Insgesamt zeigt das Projekt «VICE VERSA» eine präzise Balance zwischen Funktionalität und architektonischem Ausdruck, eingebettet in eine durchdachte Materialität und eine realistische Erweiterbarkeit. Die klare Formensprache und der Fokus auf nachhaltige Bauweise machen es zu einem überzeugenden Entwurf, der sowohl in seiner aktuellen Ausführung als auch in seiner Weiterentwicklung Potenzial bietet.





1. Obergeschoss Grundbedarf



EG  
Erweiterung

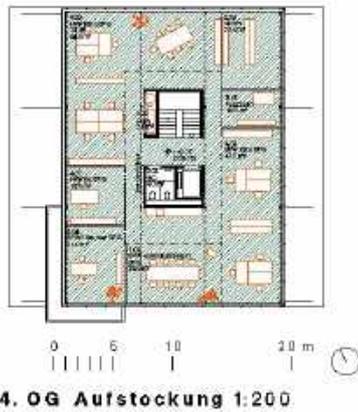
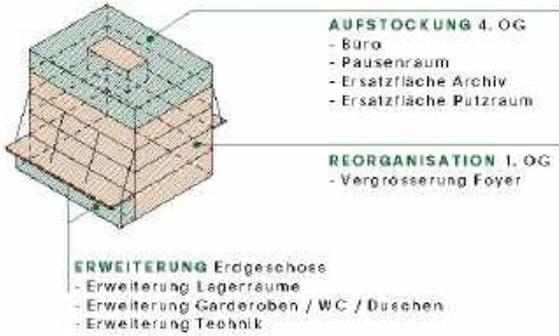


1. Obergeschoss  
Umorganisation

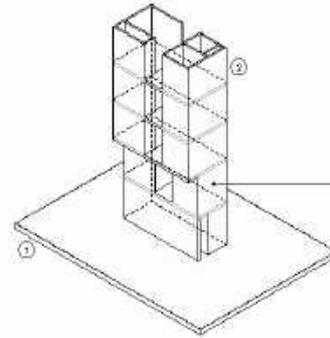


4. Obergeschoss  
Aufstockung

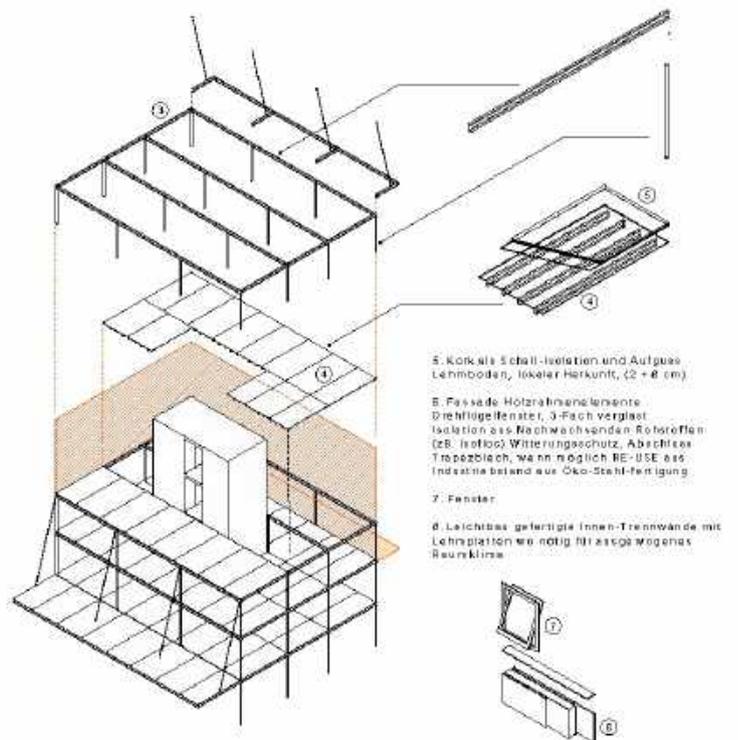




A. Stapelung Fertigbauelemente Beton-Kern



B. Stufenweise Aufrihtung Primär- und Sekundärstruktur





## 2. RANG | 2. PREIS

06 | NEUE UFER

Architektur  
Verkehrsplanung

Koya Architektur GmbH, Zürich  
Belloli Raum- und Verkehrsplanung GmbH, Brugg



Form und Ausdruck des Projekts entstehen aus dem starken Wunsch, einen nachhaltigen Beitrag zur aktuellen Klimaentwicklung zu leisten, sowie auch eine angemessene Architektursprache im Dialog mit den Infrastrukturbauten der Hafenlandschaft zu entwickeln. Der Einsatz von Lowtech Lösungen und innovativen Materialien, aber auch die additive Konstruktionsweise sollen dem repräsentativen Verwaltungsbau gerecht werden und eine hohe Flexibilität ermöglichen.

Der Neubau wird im Süden der Parzelle gesetzt, um einen umfassenden Überblick auf die Hafenbecken zu erhalten und die Hafeneinfahrt städtebaulich zu festigen, und um gleichzeitig einen möglichst zusammenhängenden Bereich für den Werkhof im Norden zu erhalten. Die Volumetrie der viergeschossigen Baute ist kompakt gehalten und bietet Platz für zukünftige Entwicklungen. Die Stahlstruktur auf dem Dachgeschoss wird in einer ersten Phase als gedeckter Aussenraum für die Mitarbeitenden genutzt und zeichnet von Anfang an die geplante Erweiterung des Verwaltungsbaus.

Das markante und leicht erhöhte Treppenhaus an der Südfassade verankert das Gebäude und kündigt es stadtauswärtsfahrend an. Das Absetzen des Baukörpers von der Hiltalingerbrücke ermöglicht einen kleinen Vorplatz auf Strassenebene, der den Zugang für Besucher und Mitarbeitende markiert.

Die Umgebung wird möglichst entsiegelt und zusätzlich begrünt. Dies geschieht vor allem im Übergang zur instandgesetzten Berme und im Süden der Parzelle. Ein neuer Pappelhain vor dem Treppenhaus wird zum erdgeschossigen Aussenraum für die Mitarbeitenden. Die Teilbegrünung des Treppenhaussockels sowie der neuen Stützmauer aus wiederverwendeten Spundwänden entlang der Hiltalingerstrasse soll die Biodiversität fördern und Nistplätze für Kleintiere bieten.

Über die Gebäudegestalt wird das vorherrschende Thema der Nachhaltigkeit zum Ausdruck gebracht - möglichst im Einklang mit der städtebaulichen Position. Es beginnt mit der Grundrisstypologie, in welcher das Treppenhaus an die Südfassade gesetzt wird, um als klimatischer Puffer für die Innenräume zu dienen. Das Volumen tritt stark in Erscheinung, sei es durch seine leichte Erhöhung, wie auch durch seine spezielle Materialisierung. Die erdige Oberfläche der verwendeten monolithischen Hanfkalk-Elemente verleiht dem Treppenhaus eine sichtbare Präsenz gegen aussen, erzählt von einem nachhaltigen Baustoff und von einem einfachen Lüftungs- und Konvektionssystem im Gebäude («Solarchimney»). Die abgesetzte Position des Treppenhauses beeinträchtigt allerdings die Einsehbarkeit der Einfahrt in das Hafenbecken 2.

Die Gliederung der Fassaden mit unterschiedlichen Baustoffen entsteht aus dem additiven Prinzip der Systemtrennung. So verleihen Fassadenbänder und Vordächer aus Photovoltaik-Paneelen dem Gebäude einen ruhigen Ausdruck und dienen der Energiegewinnung sowie der Verschattung der Innenräume zugleich. Eine vorgelagerte Stahlkonstruktion dient der unabhängigen Befestigung der Vordächer und bindet die 3 Obergeschosse. Der Hauptzugang an der Hiltalingerstrasse wirkt indes fast unscheinbar und untergeordnet.

Auch im Innenraum wird auf den Einsatz von möglichst effizienten und nachhaltigen Materialien geachtet. Ein Holzskelettbau bietet eine hohe Flexibilität, vorgefertigte Holzbalkendecken mit Lehmausfachungen ermöglichen eine schnelle Montage und lösen die Anforderungen an das Innenraumklima und die Akustik, und mit Lehmbauplatten beplankte Leichtbauwände regulieren bei Bedarf die Raumfeuchtigkeit.

Von Anfang an wird die geplante Erweiterung im Dachgeschoss mitgedacht, bzw. als baulich aufgelöstes Volumen sichtbar gemacht. Die Pergola-Struktur aus Stahl kann in die Erweiterung integriert und das Fassadensystem ergänzt werden. Im Erdgeschoss wird der überdeckte Fahrradabstellplatz geschlossen und die Garderoben nach dem Prinzip des Auffüllens bis zur Stützmauer an der Hiltalingerstrasse erweitert. Grundrisstypologie und Konstruktion sind auf mögliche Veränderung der Anforderungen ausgelegt und können je nach Bedarf angepasst werden.

Eine weitere künftige Vergrößerung des Gebäudes ist durch die Setzung der Baute im Süden der Parzelle möglich. Das Volumen kann dank der additiven Bauweise linear Richtung Norden verlängert werden. Dank einer Tragstruktur mit feineren Trägern an den Ost- und Westfassaden kann die Verteilung der Haustechnik Richtung Norden problemlos erfolgen. Die Wahl eines modularen Konstruktionsprinzips im Zusammenspiel mit dem variablen Grundriss erlaubt die gewünschte Flexibilität.

Die Aussenräume und Zugangssituationen sind so angelegt, dass eine gute und sichere Entflechtung der unterschiedlichen Nutzergruppen erreicht wird. Durch die geschickte Anlegung der einzelnen Zonen können diese zeitweise zu Manövriertwecken für grössere Fahrzeuge gesamthaft genutzt werden. Eine Aussentreppe verbindet die Ebene des Werkhofes mit dem überdeckten Hauptzugang auf Strassenebene. Die Verbindung ist aus betrieblicher Sicht nicht erwünscht.

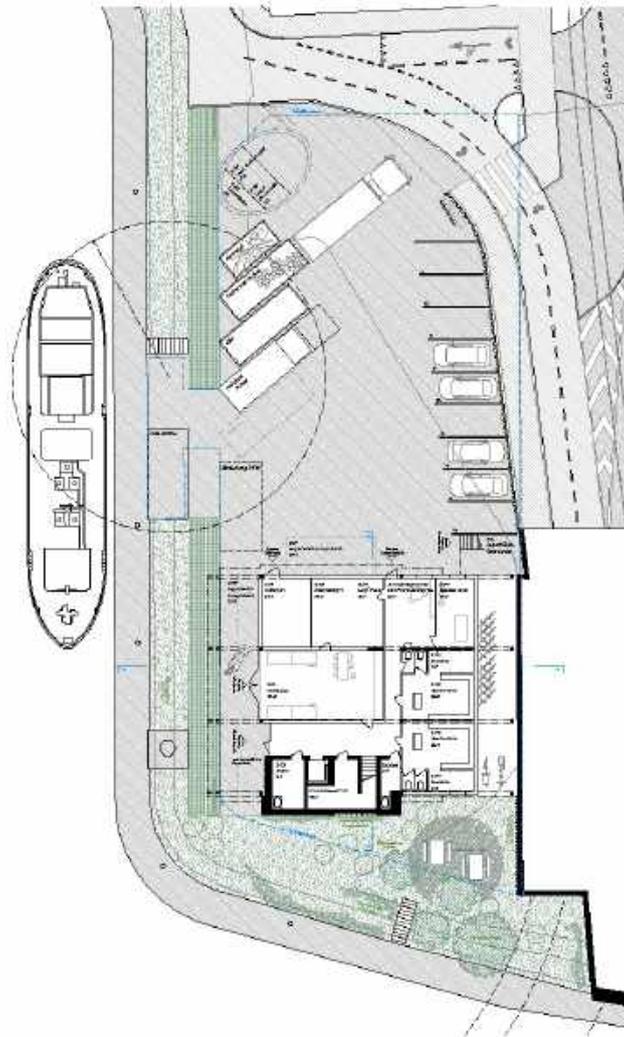
Auf dem grosszügigen Vorplatz werden Besucher und Mitarbeitende empfangen und genügend Platz für Fahrräder angeboten. Durch die Ost-West gerichtete Tragstruktur des Gebäudes wird schon beim Eintritt in das zentrale Foyer der Blick auf das Wasser ermöglicht. Das gesamte erste Obergeschoss kann sowohl offen wie auch durch Faltwände unterteilt genutzt werden. Die Praktikabilität des Systems wird allerdings in Frage gestellt. Über das grosszügige südlich gelegene Treppenhaus mit Sanitärräumen auf jedem Geschoss werden die unterschiedlichen Abteilungen erschlossen. Die Grundrisstypologie ermöglicht auch hier flexible Raumeinteilungen. Das kompakte Gebäudevolumen mit dreiseitig angelegten Fensterbändern verspricht eine gute natürliche Belichtung der Räume und eine angenehme Arbeitsumgebung in allen Varianten. Das Raumprogramm wird knapp erfüllt.

Das Projekt überzeugt mit einem integralen Konzept für Erstellung und Betrieb und sucht Lösungen für die Anwendung der Kreislaufwirtschaft durch die Wiederverwendung von Bauteilen. Alle Lösungsansätze sind ausgewogen, sodass die Nachhaltigkeitsziele mit diesem Projekt sehr gut umgesetzt sind.

Das Projekt zeichnet sich durch eine klare Setzung sowie durch einfache Grundrisse und betriebliche Abläufe aus. Gliederung und Materialisierung des Neubaus entstehen aus den innovativen Überlegungen zu Konstruktion, Materialisierung und Nachhaltigkeit, welche stark ineinandergreifen und sehr weit gehen. Die Themen wurden mit grossem Engagement eingearbeitet und verständlich kommuniziert.

Schlussendlich ist die resultierende architektonische Gestalt eher Ausdruck der inneren Abläufe und auf sich bezogen. Das Treppenhaus nimmt eine zu starke Präsenz ein und wird der einmaligen Position an der Landesgrenze nicht gänzlich gerecht. Der Beitrag erlaubte eine fundierte Diskussion bezüglich des gewünschten architektonischen Ausdrucks der neuen Hafenzentrale.

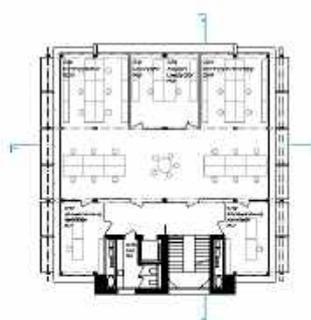




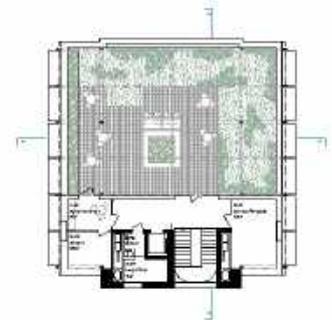
Erdgeschoss mit Teilumgebung



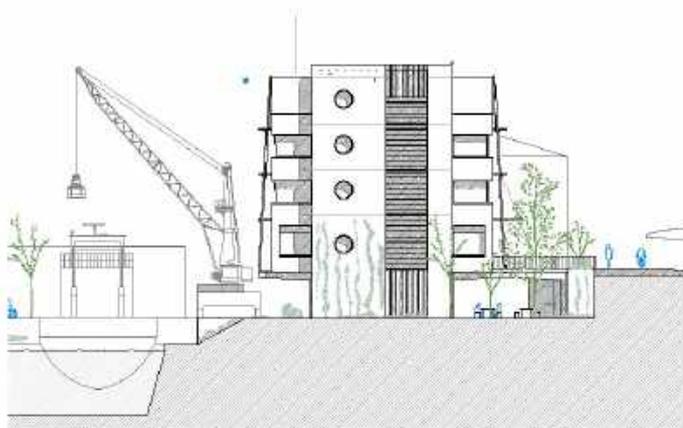
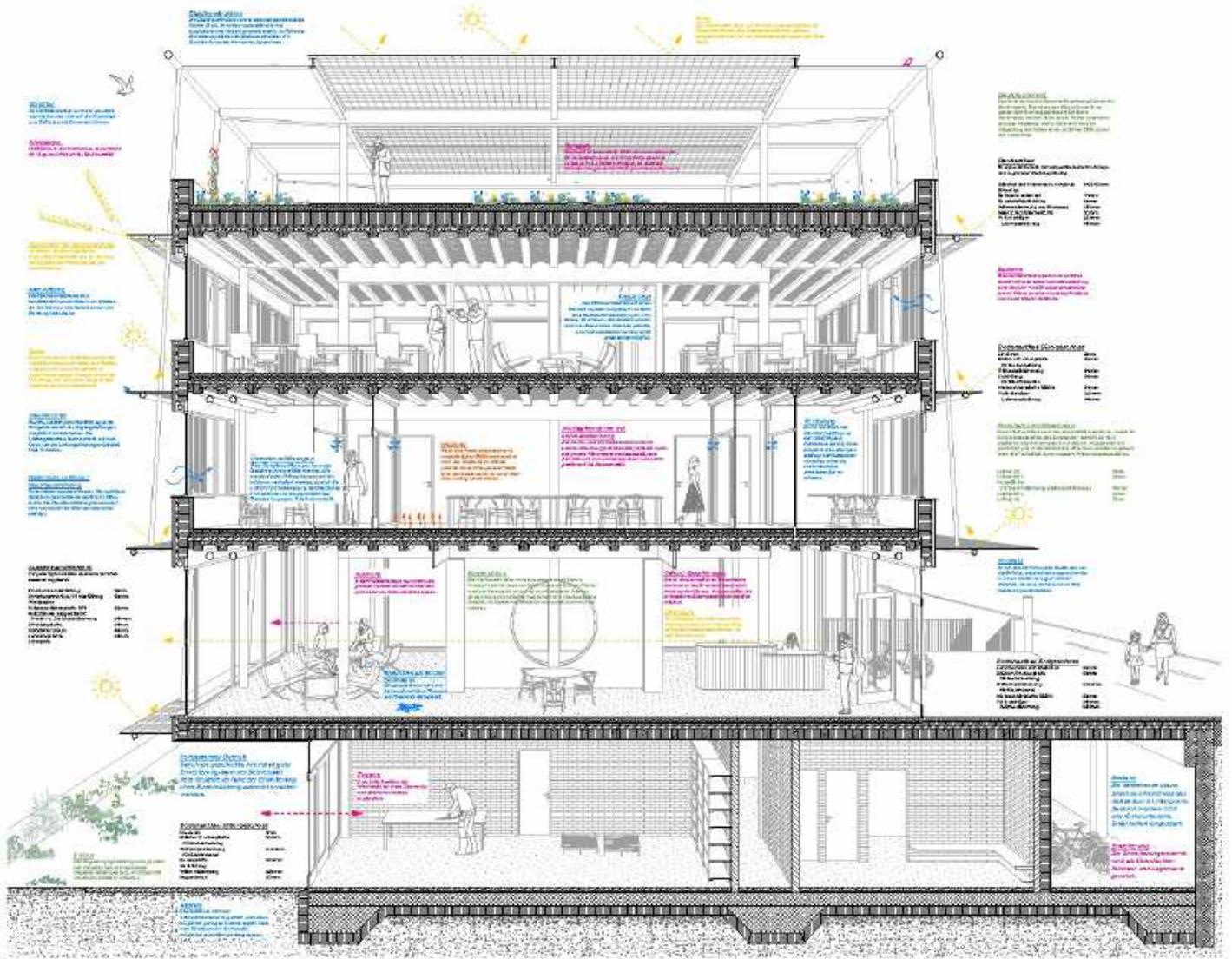
1. Obergeschoss



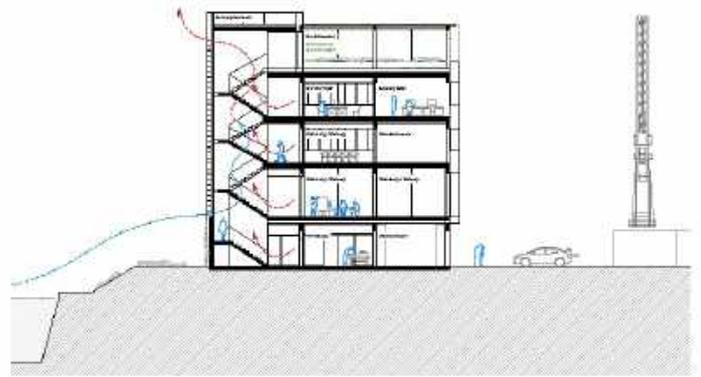
3. Obergeschoss



4. Obergeschoss



Ansicht Südfassade



Schnitt B-B

## 3. RANG | 3. PREIS

03 | FUNKSIGNAL

Architektur  
Bauingenieurwesen  
HLKS + Nachhaltigkeit  
Brandschutz

BRUTHER Switzerland GmbH, Zürich  
Monotti Ingegneri Consulenti AG, Gordola  
Amstein + Walthert AG, Zürich  
SafeT Swiss AG, Winterthur



Zwischen Signalbau und Industriearchitektur oszillierend behauptet sich der achtgeschossige Bau auf der Südspitze des Areals. Von der Brücke freigestellt verzichtet «FUNKSIGNAL» bewusst auf die Einreihung in bestehende städtebauliche Muster. Über eine Rampe zwischen Brücke und Gebäude wird der offene «Balkon am Hafen» erschlossen, welcher die Werkstätten unterhalb und die Büroflächen oberhalb je nach Interpretationsansatz räumlich separiert oder durch einen gemeinsames Luftgeschoss verbindet.

Über dem Luftgeschoss wird der stützenfreie Bürotrakt von der aussenliegender Erschliessungsstruktur getragen, er bietet ein flexibles Raumgerüst, welches das Volumen für die geforderte Flächenerweiterung bereits enthält. Die typologischen Anleihen und die Fassadenanmutung sind der Industriearchitektur verpflichtet und nehmen direkten Bezug auf Bauten und Relikte in der Umgebung.

Die abgedrehte Stellung des Gebäudes vermag den geometrischen Konflikt zwischen Brücke und Bau geschickt aufzulösen, dabei wird die vorgefundene Situation an und unter der Brücke mit angenehmer Nonchalance in ihrem etwas ruppigen Hafencharakter bewahrt und gemäss den funktionalen Anforderungen genutzt.

Von der Hiltalingerstrasse schwingt sich eine Rampe bis in die Mitte des Hafengebalkons, welcher vielfältig deutbar ist: als Teil der Infrastruktur, Sitzplatz und/oder Freiluftfoyer. Die seitlich am Hafengebalkon ansetzenden Erschliessungsstrukturen von Liftschacht und Treppenspirale tragen die Büros über dem Luftgeschoss, zwei schlanke mittige Stützen stabilisieren den angehobenen Baukörper optisch. Das Nachzeichnen eines Kräfteverlaufes streicht die konstruktive Leichtfüssigkeit der offenen Ecken des Balkons hervor.

Die städtebauliche Präsenz des Gebäudes wird durch die Integration des zukünftigen Raumbedarfs im Gebäudevolumen erkauft: jedes zweite Geschoss ist im Grundausbau als Mezzanin ausgebildet. Die resultierende grosszügige Raumwirkung mit Nutzungsclustern über zwei Etagen bildet einen spannenden Kontrast zu den komprimierten Vertikalerschliessungen. Funktional wird die akustische und räumliche Interferenz zwischen den Geschossen kritisch betrachtet, ebenso die mindestens sequentielle Nutzungseinschränkung während des Einbaus der zusätzlichen Nutzflächen. Der Hauptzugang ist unmittelbar aus dem Luftgeschoss über den Lift in die offenen Arbeitsebenen vorgesehen, der Zugang vom Treppenhaus nimmt eine nachgeordnete Rolle ein, er wird von den Sanitärräumen und der Teeküche flankiert. Die zweiseitige Erschliessung führt zumindest im öffentlichen Bereich zu funktionalen Herausforderungen, da die Bewegung der Besuchenden durch das Haus nicht vollends antizipierbar ist und im Treppenturm selbst eine effiziente Barriere zur Abgrenzung der nichtöffentlichen Geschosse geschaffen werden müsste. Grundsätzlich wird das Fehlen eines Schwellenraumes bedauert. Der Hafengebalkon kann in seiner städtebaulich motivierten Offenheit den betrieblichen Ansprüchen an Adressierung, Empfang und Triage noch nicht gerecht werden.

Die Kommandozentrale ist mit Sicht über die Hafenzufahrt im 6. Geschoss angeordnet, sie zeichnet sich durch die wasserseitig gekippte Glasfront in der Fassade ab. Auf den übrigen Geschossen erlaubt der neutrale Grundriss die flexible Einteilung der die Raumschichten entlang der Hauptfassaden. Auf der Hafenebene finden sich die Werkstätten, Falttore erlauben eine robuste Verschränkung dieser mit dem Aussenraum und Lieferbereichen, eine Aussentreppe schafft direkten Zugang zum Balkon, Treppenhaus und Lift verbinden die Werkstätten mit den Büroflächen der oberen Geschosse. Die Berme wird analog zur restlichen unbebauten Parzellenfläche im Originalzustand belassen, der Baum erhalten.

Der metallisch schimmernde Kubus mit den das Volumen überhöhenden PV-Flächen wirkt signalhaft, schafft ein Wahrzeichen für die Hafenaktivitäten. Das Gebäude lebt von der strukturellen Spannung des über die Brücke angehobenen Körpers und dem Spiel der addierten Elemente von Turm, Silo, Gerüst/Regal, Halle, Brücke, Balkon, Ausguck, Röhre...

Die Materialwahl ist zumeist ablesbar und konsequent: Beton für wesentliche tragenden Bauteile, ein Stahlgerüst für den Raumkörper, leichte Holz und Sandwichkonstruktionen für Böden und Fassaden. Nur die Aussage zu den für Konstruktion und Anmutung des Gebäudes bestimmenden Stirnwänden

bleibt vage; während die Tragstruktur eine Scheibenwirkung zu verlangen scheint, suggeriert die Darstellung Transluzenz der Wandflächen. Mangels konkreter Erläuterung besteht Unsicherheit zum Ausdruck dieser Fassaden. Die filigrane Tragstruktur leistet einen wichtigen Beitrag zur architektonischen Qualität des Vorschlages, bedarf jedoch der Verifizierung. Die Umsetzung des Brandschutzes der Stahlstruktur und der Erdbebenaussteifung haben Einfluss auf die expressive Klarheit des Hauses.

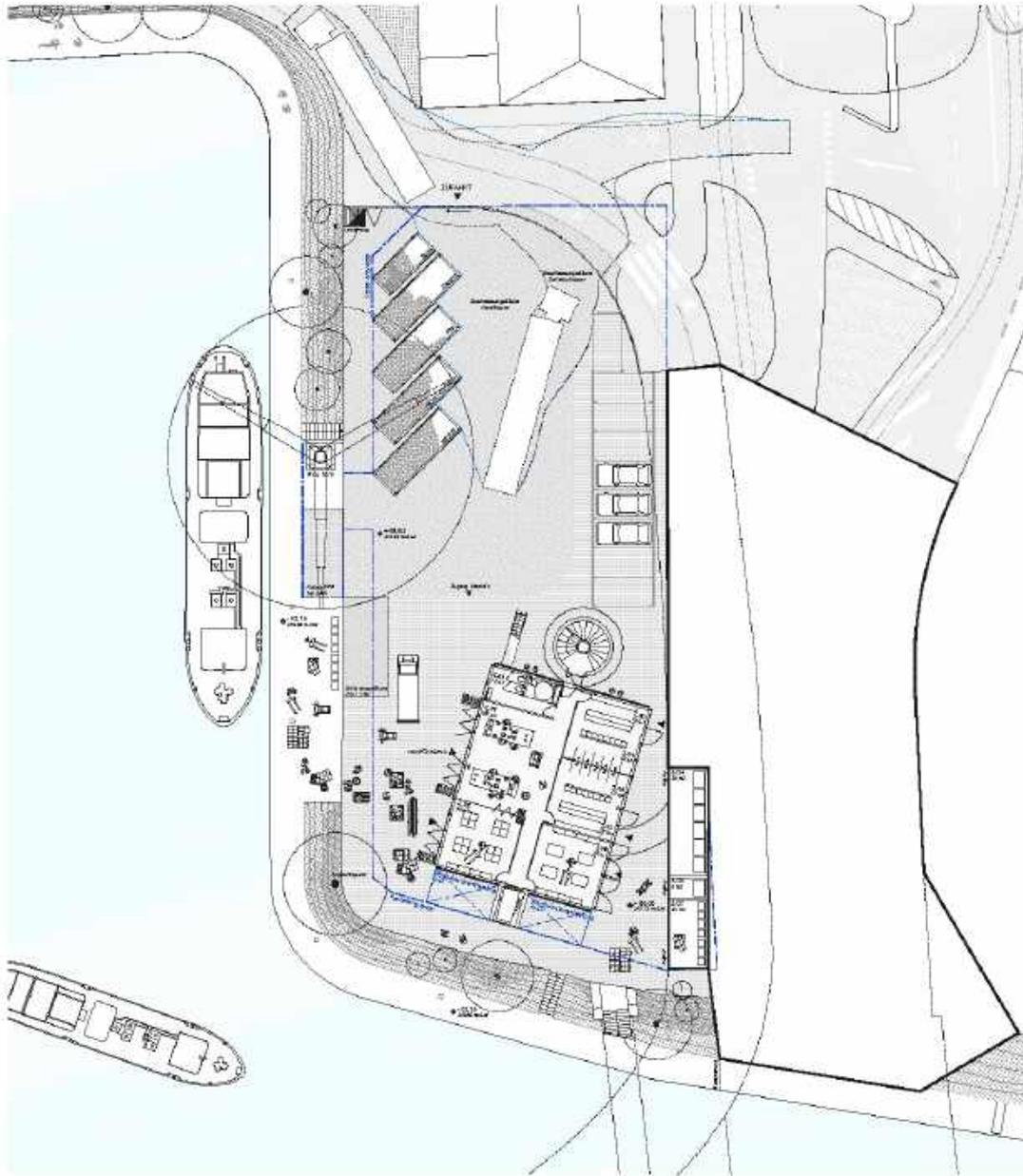
Die schlanken Querschnitte und die leichte Gebäudehülle führen zu akustischen und klimatisch Nachteilen; die schalldämpfende Performance der Deckenelemente ist für die angestrebte Nutzung zu gering, ebenso scheint das weitgehende Fehlen der thermischen Masse bei der allseitigen Exposition zu einem erhöhten Aufwand für die Klimatisierung zu führen. Das Luftgeschoss sorgt als zusätzlich zu dämmende Fläche gemeinsam mit dem grossen Raumvolumen für ungünstig viel Hüllfläche. In Kombination mit dem grossen Fensteranteil, der allenfalls transluzenten Materialisierung der Seitenfassaden und der metallenen Aussenhaut führt dies zu einer gesamthaft nachteiligen Ökobilanz, die sich nicht im Rahmen der SNBS Zertifizierung abbilden lässt.

Das Projekt ist sehr erfolgreich aus der Wirkung im Stadtraum generiert und bietet in der ersten Ausbaustufe ein eindrückliches Raumerlebnis in den Büroetagen. Die Trennung der einzelnen Nutzungsbereiche und Erschliessungsstränge führt jedoch zu Komplikation im Betrieb. Insbesondere wird, bei aller Sympathie für die städtebauliche Geste, die Lage des Luftgeschosses zwischen Werkstatt und Büro bedauert, da die möglichst direkte Beziehung zwischen den verschiedenen Tätigkeitsbereichen durch das Nadelöhr der Erschliessungsstränge geführt werden muss.

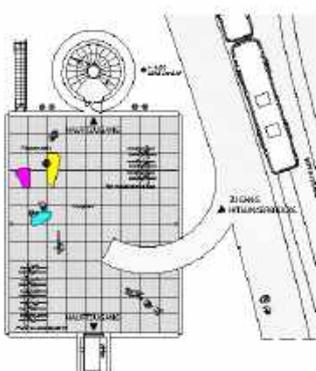
«FUNKSIGNAL» präsentiert sich als spannungsvolle Landmarke mit einer wohltuenden städtebaulichen Präsenz. Mit dem überhöhten Volumen und dem offenen Hafenterrasse wird eine Signalwirkung im Stadtkontext erreicht, die jedoch mit funktionalen und kostenrelevanten Nachteilen kämpft. Der hoch polierte Ausdruck des Baus und die mehrgliedrige Struktur reibt sich an der weitgehend profanen Nutzung der Räume und bringt das Selbstverständnis der Hafenzentrale als robustem, spartenübergreifendem Arbeitsort nicht mit der gesuchten Gelassenheit zum Ausdruck.



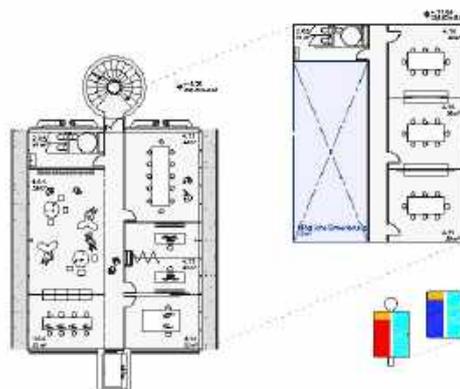
20 1



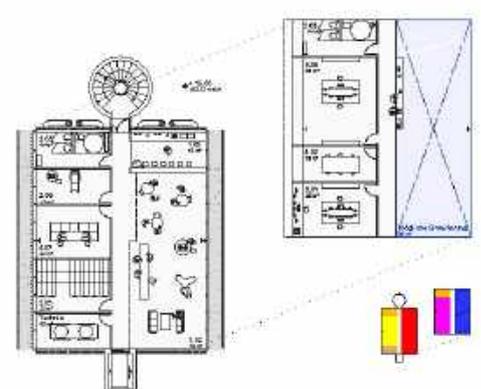
Erdgeschoss



Freigeschoss



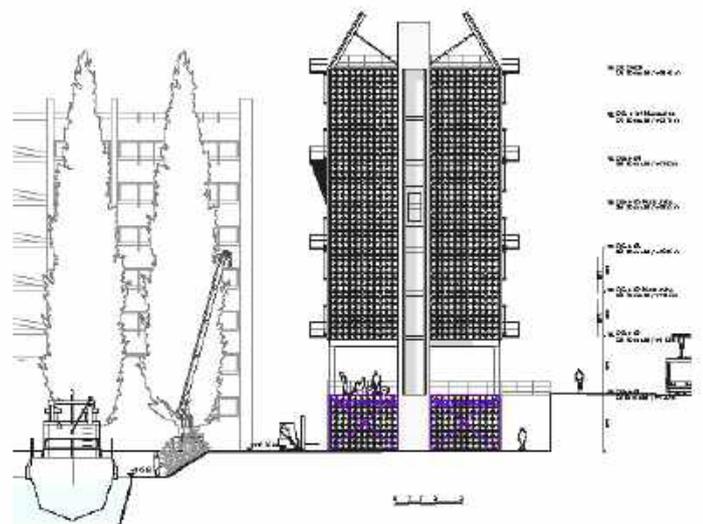
1. Obergeschoss  
und Mezzanin



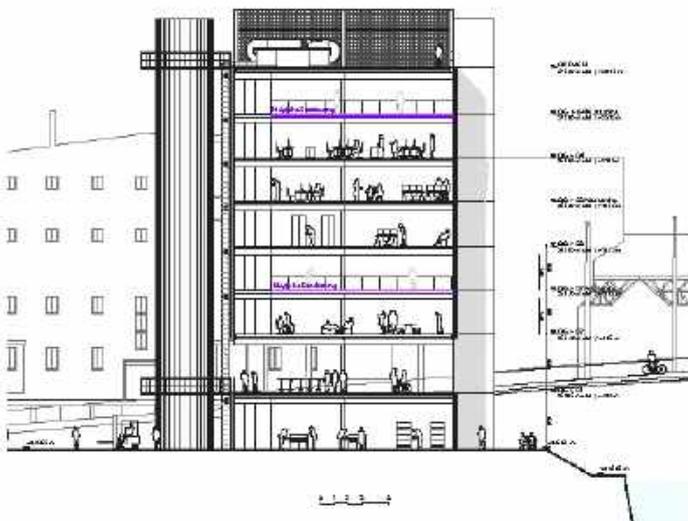
2. Obergeschoss  
und Mezzanin



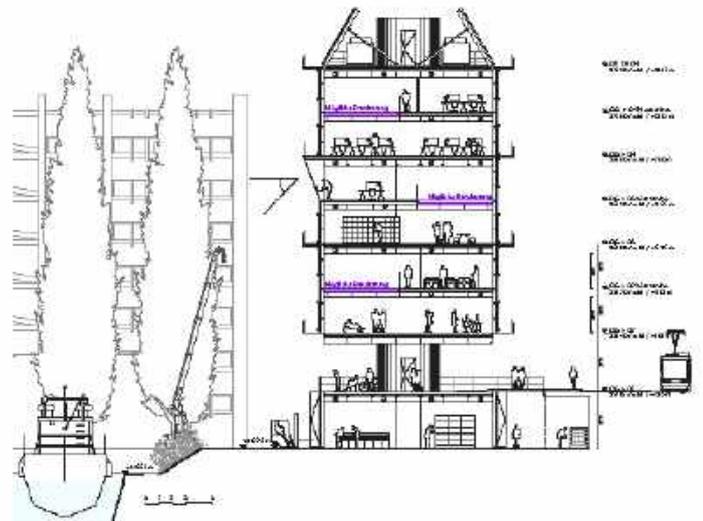
Ansicht Ost



Ansicht Süd



Längsschnitt



Querschnitt

## 3. RUNDGANG

01 | PALSTEK

Architektur  
Bauingenieurwesen  
Gebäudetechnik

Bachelard Wagner Architekten, Basel  
ZPF Bauingenieure, Basel  
Kalt und Halbeisen, Basel



Durch ein volumetrisches Spiel von Rücksprung, Vorsprung und Höhe fügt sich das Projekt „PALSTEK“ in den komplexen heterogenen Kontext der Umgebung ein. Diese Ausrichtung ermöglicht es, subtil auf topografische Höhenunterschiede und sehr unterschiedliche Höhen benachbarter Gebäude zu reagieren und sich als neue Hafenzentrale des Basler Hafens zu behaupten. An der Mündung des Hafenbeckens 2 und angrenzend an die neue Velobrücke platziert, markiert die volumetrische Setzung einen klaren Ankerpunkt und gibt so ein Maximum an Freifläche für die vielfältigen Aussenaktivitäten des Geländes frei.

Das Gebäude besteht nicht nur hinsichtlich seines Volumens, sondern auch hinsichtlich des Ausdrucks seiner Fassaden aus drei unterschiedlichen Teilen. Diese Idee wird durch den heterogenen baulichen Kontext des Hafens motiviert. Die ersten beiden Geschosse mit der grössten Grundfläche bilden eine Sockelbau aus, der die Verbindung zwischen der Velobrücke an der Hiltalingerstrasse und dem Quai mit Blick auf das Wendebecken herstellt. Die drei Obergeschosse, kompakter und zurückversetzt auf der Südseite des Grundstücks, heben sich vom Sockel ab. Ein vertikales Erschliessungsvolumen markiert einen Endpunkt nach Norden und schreibt sich mit seiner imposanten Höhe neu in die Silhouette der bestehenden Getreidespeicher ein.

Es sind zwei separate Eingänge vorgesehen. Der Haupteingang für Besucher und Personal über einen kleinen Steg als Eingangsvorplatz mit der Brücke verbunden, ist dank eines einladenden Vordaches von weitem sichtbar und bietet Platz für gedeckte Veloabstellplätze.

Der zweite Eingang auf Höhe des Wendebeckens, der hauptsächlich für das Personal der Hafenzentrale gedacht ist, befindet sich im vertikalen Treppenturm und ist auf den ersten Blick nicht klar auffindbar formuliert. Diese beiden Eingänge, die sich in ihrem Ausdruck voneinander unterscheiden sollen, gewährleisten eine schlüssige Orientierung der verschiedenen Benutzergruppen im Gebäude.

Der vorgeschlagene Aussenbereich ist grosszügig und damit flexibel nutzbar angelegt. Bemerkenswert ist der minimale Eingriff in die Uferböschung, der einen schonenden Erhalt des ökologischen und des kulturlandschaftlichen Wertes möglich macht. Der Zugang des Pausenbereiches für das Personal im Süden des Grundstücks ist eher auf Umwegen zu erreichen und etwas versteckt angeordnet.

Die Lage des Gebäudes ganz am Ende des Grundstücks ermöglicht eine Reserve an unbebauter Fläche. Es wird vorgeschlagen, dass die Nutzfläche der Hafenzentrale in Zukunft verdoppelt werden kann, eine Idee, die dank der strategischen Setzung des Treppenturms möglich wird.

Die zusätzlich gewünschten Erweiterungsflächen werden verteilt als Aufstockung, im Erdgeschoss unter dem Vorplatz des Haupteingangs und als Ersatz für die derzeit im Gebäude integrierten Veloabstellplätze südseitig vorgeschlagen.

Die leicht vom zukünftigen Velobrückenbau abgerückte Lage des Gebäudes, ermöglicht einen unabhängigen Bau von Hafenzentrale und Brücke, hinterlässt jedoch zugleich zwischen beiden einen engen undefinierten Restraum, der von der Jury als problematisch beurteilt wird.

Das Projekt schlägt eine klare Funktionsverteilung vor. Im Erdgeschoss des Wendebeckens, das vor allem für die Mitarbeiter konzipiert ist, sind die Werkstätten untergebracht, die über industrielle Falttore grosszügig zum Quai hin offenbar sind. Der dadurch gewonnene direkte Bezug zum Aussenraum wird von den Nutzern geschätzt. Gegenüber den Werkstätten befinden sich die Umkleieräume/Duschen, Toiletten und der Sanitätsraum. In der südlichen Erweiterungsfläche der Werkstätten sind die Mitarbeiterfahrräder sowie die Wertstoffdeponien in das Gebäude integriert und somit witterungsgeschützt in einem unbeheizten Bereich untergebracht.

Im Empfangsbereich des ersten Obergeschosses öffnet sich die Eingangshalle bestehend aus dem Foyer und den Schifffahrtshalter zu einem grossen, durchgehenden und nicht abgeteilten Raum mit direktem Blick auf das Hafenbecken und den Rhein. Die Teeküche kann durch ein Vorhangssystem abgetrennt werden. Die Platzierung der Revierzentrale an der Ecke des Gebäudes und auf Höhe der Schiffe ist strategisch sinnvoll.

Im 2.Obergeschoss steht der Gemeinschaftsraum für das Personal in direktem Kontakt mit der Terrasse, die durch den Rücksprung nach Süden des Volumens entsteht. Der Simulator-, und Opera-

torraum stehen in direkter Beziehung zueinander, aber es besteht kein direkter Sichtkontakt zwischen den beiden Räumen.

In den oberen beiden Etagen sind die Büros der SRH bzw. der Hafenzentrale untergebracht. Die Lage der Schulungsräume im obersten Geschoss und deren Erschließung durch die Grossraumbüros wird als kritisch beurteilt.

Die einfache Tragstruktur aus zwei Raumschichten schafft eine flexible Anordnung offener und individueller gut belichteter Büroeinheiten.

Durch die aussermittige Positionierung der Treppe entstehen jedoch je nach Geschoss Korridore, die jedoch in ihrer Länge begrenzt bleiben.

Die Toiletten auf jeder Etage vom Treppenhaus erschlossen, sind funktional angeordnet. Der Zugang zum Lift im Erdgeschoss ist in der jetzigen Disposition nicht gewährleistet.

Die Lage der vorgeschlagenen Öffnungen im EG und im 1.OG ist mit der Grundrissanordnung kohärent. Die Idee, die drei Obergeschosse analog zur Stadt hin übereck zu öffnen, erscheint in der räumlichen Grundrissorganisation weniger schlüssig. Der Treppenturm gegen Norden als komplett geschlossene Blindfassade bleibt unausformuliert und in der Gestaltung als Kopfbau zum Grenzübergang nach Deutschland unattraktiv.

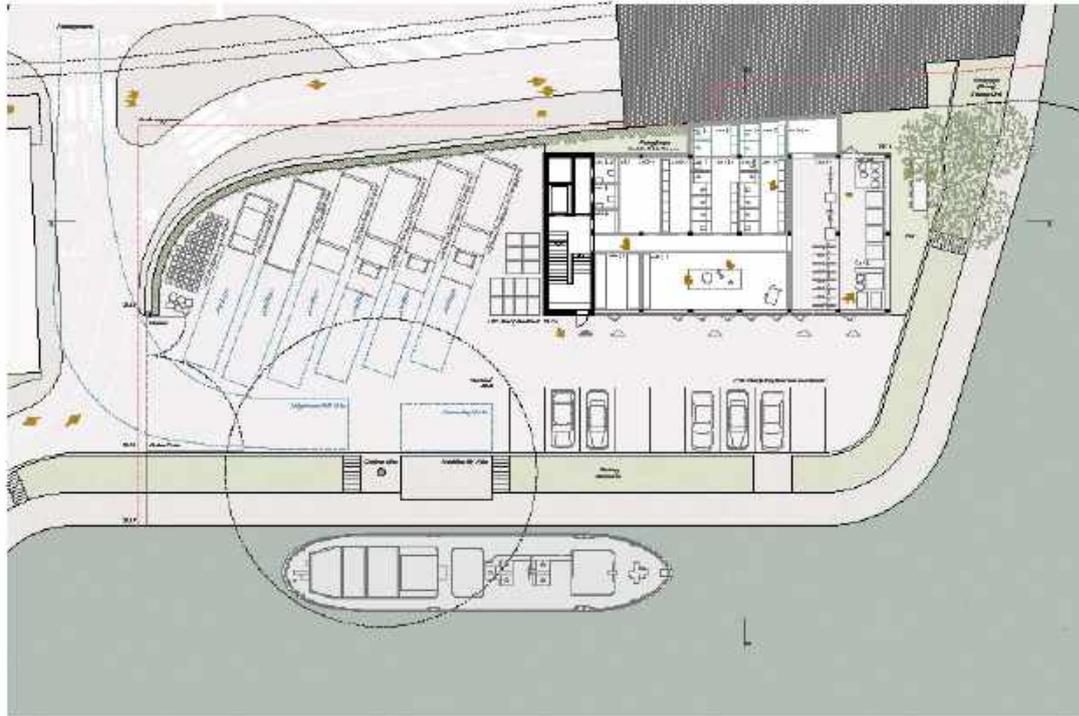
Das Tragwerk wird als einfacher Holzskelettbau mit geringen Spannweiten vorgeschlagen und der Erschliessungskern in Beton soll die Aussteifung gewährleisten. Die stark exzentrische Lage des Betonkerns ist für eine effiziente Aussteifung des gesamten Skeletts nicht ideal. Die Holzrippen spannen die Decken zwischen drei grossen Balken auf, die über die gesamte Länge des Gebäudes angeordnet sind. Über die mittlere Balkenlage ist das Rippentragwerk aufgelegt und ermöglicht so eine einfache Führung der haustechnischen Installationen. Die Fassadekonstruktion wird in Holzelementbauweise vorgeschlagen und ist demontier- und rückbaubar. Leicht ausgekippte Verkleidungen aus Trapezblech nehmen die Textilen Sonnenschutzvorrichtungen auf. Die Anordnung von Kippflügeln allein in den Brüstungsbereichen zur Durchlüftung und Nachtauskühlung des Gebäudes ist nicht optimal.

Das Projekt überzeugt durch die Konstruktionsweise in Holz und einer angemessenen Dimensionierung aller Bauteile. Damit sind alle Anforderungen gut oder annähernd gut umsetzbar. Die erkannten Mängel (Dämmperimeter, sommerlicher Wärmeschutz) sind in der Projektierung lösbar. Eine allfällige Anwendung des SNBS ist realistisch.

Die Lage, das Gesamtvolumen und der Akzent, der durch die Überhöhung des Treppenhauses entsteht, machen das „PALSTEK“ zu einem Vorschlag, der sich subtil in die Umgebung des Hafens einfügt. Die drei unterschiedlichen Volumen, die durch das differenzierte Spiel der Fassaden akzentuiert werden, erzeugen eine „Collage“, die überzeugend auf das Bild der umliegenden Funktionsgebäude Bezug nimmt.

Die Überlegungen zur möglichen Flächenreserve und Erweiterung wurden sorgfältig durchdacht. Es irritiert der von den Teilnehmern als „unvollendet“ beschriebene Aspekt bei der Ausformulierung der Nordfassade, vor allem dann, wenn die mutmassliche Erweiterung der Hafenzentrale nicht kommt.

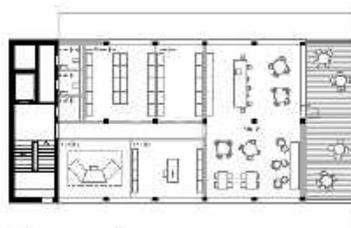




Erdgeschoss



3.Obergeschoss



2.Obergeschoss



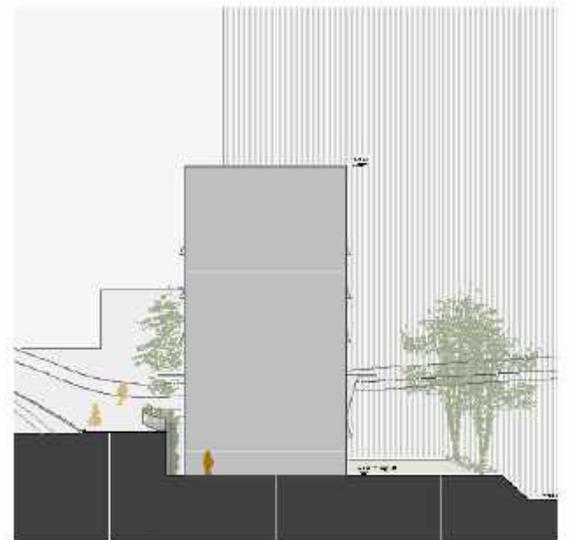
1.Obergeschoss



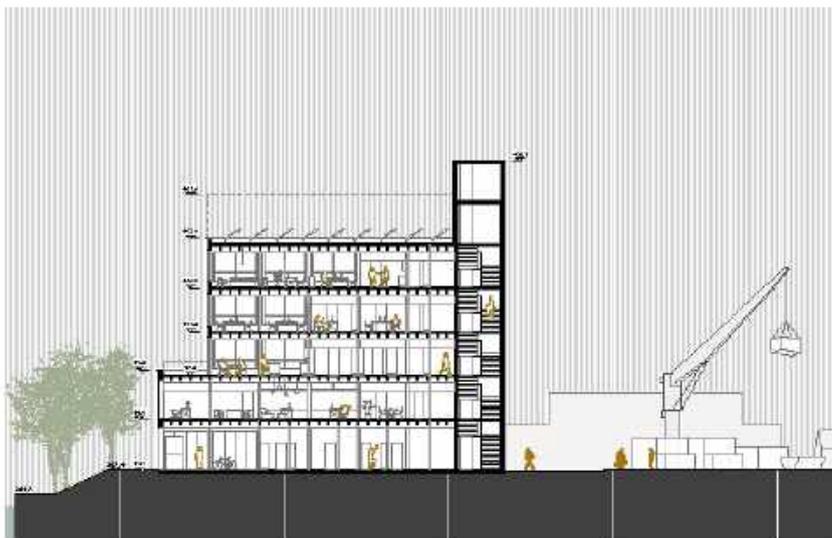
Ansicht Wendebecken



Ansicht Hiltalingerbrücke



Ansicht Nord



Längsschnitt



Querschnitt

## 2. RUNDGANG

04 | LEVENTINA AHOI

Architektur

Brandschutz/ Verkehrsplanung

Sanitär

Bauingenieurwesen

Gebäudetechnik

NEUME GmbH, Basel

A.Aegerter & Dr. O. Bosshardt AG, Basel

Probst Wieland AG, Burgdorf

ZPF Structure AG, Basel

Waldhauser Hermann AG, Münchenstein



Levantina Ahoi besetzt die Südspitze des Areals mit einem kompakten sechsgeschossigen Bau in der Strassenflucht, nördlich schliesst mit ausladender Geste die strassenbegleitende Überdachung des Recyclingplatzes an.

Die Hafenzentrale ist als stützenfreier Stahlbau mit vorgesetzten Erschliessungskern konzipiert. Dessen Position erlaubt zwei Erweiterungsstufen: die Flächen gemäss Raumprogramm in einem zusätzlichen Geschoss, bzw. die Verdoppelung des Flächenangebotes durch ein zweites identisches Volumen im Norden, welches den bestehenden Erschliessungskern nutzt.

Die Hafenzentrale gliedert sich in ein Werkstattgeschoss auf Hafenebene, den öffentlichen Eingangsbereich mit Hafenterrasse an der Brücke und darüber flexibel nutzbare Ebenen.

Die Fassade aus fixen und textilen Verschattungselementen, die abgespannte Terrassenkonstruktion und die filigrane Überdachung des Recyclingplatzes zitieren bewusst nautische Elemente und vermittelt das Bild im Wind stehender Segel.

Entlang des abfallenden Strassenverlaufes wird eine Sequenz aus Haus, Turm und Dach geschaffen, die versucht, den heterogenen Kontext mit raumgreifenden Elementen zu ordnen.

Zur Schweizer Seite behauptete sich der Bau mit seiner skulpturalen Fassade und dem weit abgespannten Hafenbalkon. Diese erzählerische Objekthaftigkeit verliert sich im Norden abrupt; hier scheint der freistehende Treppenturm auf seine Vervollständigung durch den zweiten Gebäudeteil zu warten und der Bau lässt die gesuchte Prägnanz als Wahrzeichen und «erstes Haus der Schweiz» vermissen.

Der die Brücke eng begleitende Bau setzt mit seiner Südfassade an die Strassenebene an, ein öffentlicher Balkon entlang der Südflanke führt von hier erst zum Eingang, dann zur Hafenaussicht. Die Adressierung verwirrt ist: der Hauptzugang in der Südfassade wirkt versteckt, während die räumlich prägnante Zäsur des Treppenturmes in der Strassenflucht zum Abstellen der Velos dient.

Die Grundrissbelegung im Erdgeschoss ist nicht immer glücklich; so vermag die Anordnung von Arbeitsplätzen, der geschlossen Archivraum entlang der Strassenfassade und die Ausformulierung des Haupteingangs der grossen Geste nicht zu entsprechen.

Die an sich luftige und stützenfreie Konstruktion schafft in den Büroetagen auf kompakter Grundfläche Potential für flexible Raumnutzung. Die freie Einteilbarkeit wird durch die eingestellten Sanitärzellen leider konterkariert und ist entsprechend nur bedingt realisierbar.

Im obersten Geschoss ist die beidseitig orientierte Kommandozentrale sinnvoll angeordnet, ihre geneigten Fensterflächen bilden die Referenz für die Geometrie der dreidimensionalen Verschattungsebene. Der eingezogene Pausengarten der Kommandozentrale ist im Erscheinungsbild nicht abgebildet und scheint ob des darüberliegenden Dachgartens obsolet.

Werkstätten und Garderoben auf der Hafenebene sind sinnvoll angeordnet, die hafenseitige Glasfront lässt sich im Betrieb robuster materialisieren. Entlang der Zufahrt zum Hafenbecken wäre unter dem Hafenbalkon ein attraktiver Pausenbereich denkbar, die Anordnung der Kleingebinde ist vor diesem Hintergrund und mit Blick auf die funktionalen Abläufe nicht nachvollziehbar.

Levantina Ahoi erhält die Berme, der Bestandsbaum wird durch eine Neupflanzung an der Nordspitze ersetzt.

Der kompakte Hauptkörper ist als Stahlkonstruktion mit weit spannenden Stahl-Beton-Verbunddecken konzipiert. Im Zusammenspiel mit der Auslagerung des Treppenhauses ist ein langfristig flexibles Raumvolumen gegeben. Der Bau ist dank vorgezogenem Treppenturm einfach und im Betrieb durch ein zusätzliches Geschoss erweiterbar, die laterale Anbindung eines weiteren Gebäudeteils ist grundsätzlich gut denkbar, Konflikte mit dem leichten Schwung des Strassenverlaufes wären zu prüfen.

Eine Holzleichtbaufassade mit einer vorgelagerten Struktur von plastischen Verschattungs- & PV-Elementen umschliesst den Bau. Die Tiefe der vorgesetzten Fassadenelemente schafft im Inneren eine angenehme Lichtsituation, der offene Raum bietet einen Panoramablick über den Hafen. Da die thermische Masse im Gebäude gering ist, scheint die raumhohe Verglasung über den niedrigen Brüstungsbändern aus bauphysikalischer Sicht problematisch.

Die Darstellungen in Plan und Bild lassen eine Unschärfe hinsichtlich der konkreten Ausführung der den Gebäudecharakter prägenden PV-Anlagen zu, nebst präzise gestalteten Sonderlösungen scheint auch der Einsatz von Standardprodukten gangbar. Der Einsatz von Photovoltaik in der Fassade leistet einen wesentlichen Beitrag zur Minimierung der Betriebsemissionen. Der hohe Glasanteil der Fassade verschlechtert die Bilanz der Erstellungsenergie.

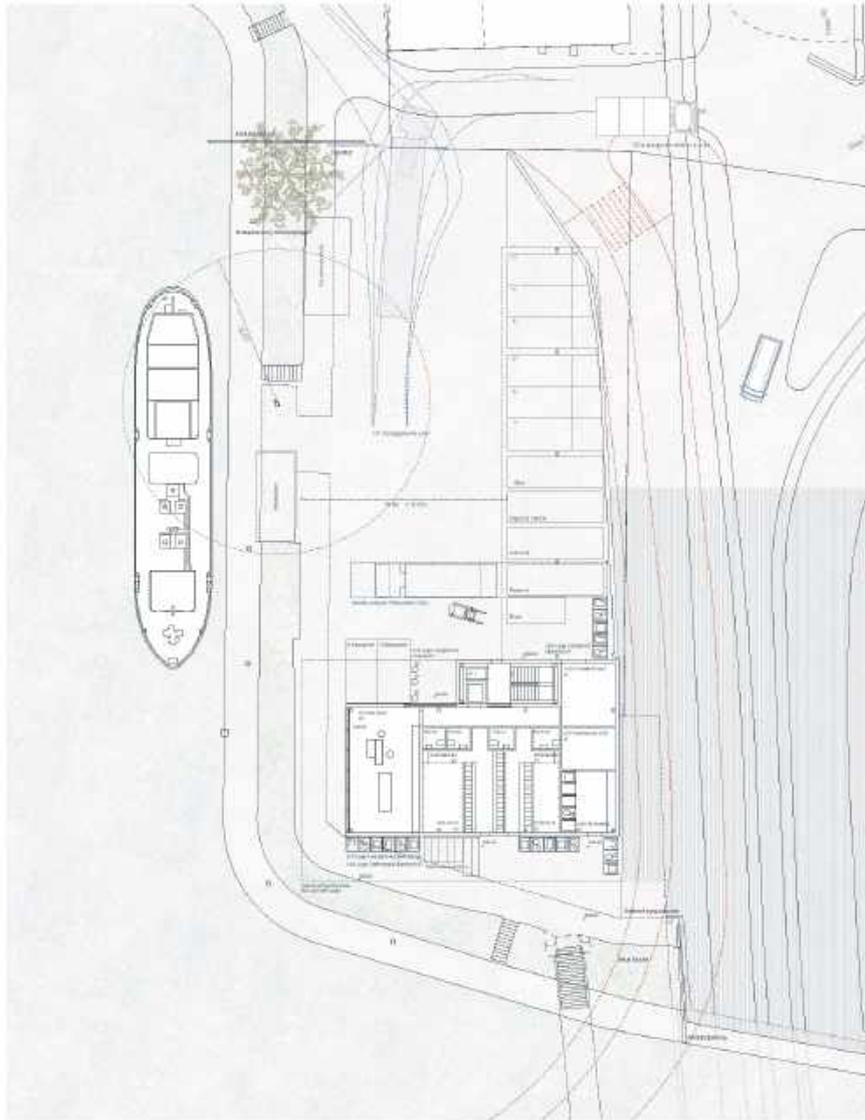
Der Projektvorschlag sieht ein kompaktes, weitgehend flexibles Bauwerk vor, dessen Stärke in der disziplinierten Umsetzung des geforderten Raumprogrammes und der realistischen Erweiterbarkeit liegt.

Die skulpturale und dennoch funktionale Fassadengestaltung schafft eine Signalwirkung, welche jedoch nicht allseitig in Erscheinung treten kann und mit ihrer Anlehnung an konstruktive Elemente des Yachtbaus vor allem auf Niveau Hafenbecken/Hafenbalkon zu fragil wirkt.

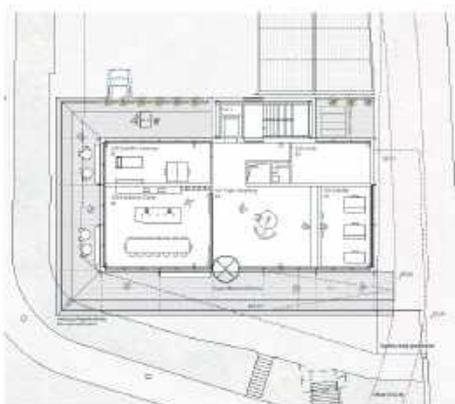
Die starken konzeptionellen Ansätze von Flexibilität, Expressivität und städtebaulicher Raumfassung sind in der detaillierten Ausformulierung bisweilen noch unentschieden.

Die Projektkosten liegen dank der kompakten Bauweise und der angemessenen Materialwahl im Mittelfeld.





Erdgeschoss/ Recyclinghof



Bel étage



1. Obergeschoss



2. Obergeschoss

# 1. RUNDGANG

02 | KLAMPE

Architektur  
Visualisierungen  
Nachhaltigkeit, Energie  
und Gebäudetechnik

:mlzd, Biel/Bienne  
wh-p Ingenieure AG, Basel  
EK Energiekonzepte AG, Zürich



Das Projekt «KLAMPE» erscheint als ein schlanker und über die gesamte Länge des Grundstücks gestreckter Baukörper, der entlang der Hiltalingerstrasse verläuft. Durch diese klare Positionierung übernimmt es eine vermittelnde Rolle zwischen dem städtischen Niveau der Brücke und dem Niveau des Rheins mit seinen Hafenaktivitäten.

Das neue Hafengebäude, das als erstes Bauwerk nach der deutschen Grenze sichtbar wird, soll als Orientierungspunkt im heterogenen städtischen Kontext der Basler Rheinhäfen dienen.

Die Morphologie des Gebäudes basiert auf einer narrativen Anordnung, die auf Themen der Schifffahrt anspielt.

Diese schmale Riegeltypologie maximiert die nutzbare Fläche auf der Rheinseite für Verkehr und Umschlag und schützt gleichzeitig den öffentlichen Raum vor Blicken auf die betrieblichen Aktivitäten.

Die längliche Form gliedert sich in drei deutlich unterscheidbare Teile. Die erste Schicht, eine dünne Struktur, bildet die Basis des Gebäudes und stellt eine Verbindung zwischen dem Wendebecken und der Brücke her. In roher Ausführung und verkleidet mit Trapezblechen erinnert dieses Sockelgeschoss sofort an Spundwände und Wasserbauwerke.

Im Kontrast dazu steht die zweite Schicht gleicher Dimensionen, die als „Glasfuge“ eine visuelle Transparenz zwischen Hafen und Stadt schafft.

Die dritte, größere Schicht, die mit breiten Photovoltaikbändern verkleidet ist, wirkt wie ein schwebendes Schiff. Ihre geometrische Parallelogrammform und im Besonderen die Ausrichtung der Giebelfassaden erklären sich nicht aus dem städtebaulichen Kontext.

Abgesetzt von dem zukünftigen Veloweg und teilweise vom darüber hinausragenden Bauvolumen überdacht, fungiert die vollverglaste Ebene als „Schaufenster“ des neuen Hauptsitzes. Der Besuchereingang befindet sich an der Südspitze, dem höchsten Punkt der Brücke. Diese Position ermöglicht die Unterbringung von zwei Etagen im Sockel des Gebäudes.

Ein zweiter Eingang, der über das Wendebecken im Sockel zugänglich ist, ist dem Personal vorbehalten.

An der Hiltalingerstrasse wird unter dem breiteren Baukörper ein terrassenartiger Raum geschaffen, in dem ein Teil der Fahrradstellplätze angeboten wird. Die restlichen Terrassen bleiben ungenutzt.

Am Becken garantiert die sehr schlanke Bauweise des Sockels eine optimale Nutzung der Außenfläche für den Umschlag und den Verkehr über die gesamte Länge. Allerdings wird das Ufer und die Böschung als Biotop und historisch bedeutendes Kulturlandschaftselement weitgehend und ohne erkennbaren Grund gestört und überformt.

Die geforderte Erweiterungsfläche soll in die erste Bauphase integriert und als Reservefläche ausgewiesen werden. Strategisch im letzten Geschoss und den letzten sechs Achsen des Riegels platziert, wird sie zur Zwischenvermietung an Dritte vorgeschlagen, bis ein künftiger Bedarf entsteht.

Diese Lösung wurde als umständlich bewertet, da die finanzielle Verantwortung für das Risiko allein beim Bauherrn liegt.

Die Funktionen werden nach Stockwerken verteilt.

Das Erdgeschoss auf der Ebene des Wendebeckens beherbergt Lagerräume, Technikräume, den Sanitätsraum und eine doppelgeschossige Werkstatt, die zusammen in einer Abfolge im schmalen Sockelriegel angeordnet sind. Diese Anordnung würde eine optimale natürliche Belichtung der Räume ermöglichen, wird jedoch durch die Idee der wenig durchlässigen Blechfassade konterkariert. Der Lagerplatz für recycelte Materialien sowie die Lüftungstechnik befinden sich im Freien unter der Brücke.

Im ersten Geschoss des Sockels sind Umkleideräume und Duschen untergebracht.

Das vollverglaste Geschoss, das als „öffentliches Geschoss“ bezeichnet wird, dient als Besuchereingang, Eingangsfoyer und für die Schifffahrtsschalter.

Das Treppenhaus mit Aufzug, Steigschächten und Sanitäranlagen bildet eine Trennung zwischen den öffentlichen Funktionen im Süden und den internen Bereichen im Norden.

Die Schulungsräume befinden sich auf derselben Ebene im Norden des Erschliessungskerns. Die Position der Operator- und Simulationsräume, die von aussen vollständig einsehbar sind, wird von Nutzerseite als ungeeignet erachtet.

Im vierten und fünften Stockwerk, im breiteren Teil des Volumens, befinden sich die Räume für das Personal. In gleicher funktionaler Logik werden die Gemeinschaftsräume im Süden des Kerns durch eine kleine Teeküche und einen Pausenraum, die sich beidseitig der Treppe durch die Volumenerweiterung einfügen, ergänzt.

Nördlich des Treppenhauses befinden sich offene Arbeitsbereiche für die SRH und die Hafentouristik. Die Einzelbüros, die für die Leitungsfunktionen vorgesehen sind, sind logisch zum Hafen hin ausgerichtet.

Im obersten Geschoss angrenzend an die Reservefläche im Norden, ist die Revierzentrale strategisch im Süden positioniert, um eine maximale Aussicht auf die Hafentouristik zu gewährleisten.

Die vorgeschlagene Struktur erlaubt eine flexible Gestaltung der Bürogrundrisse. Mit einer Ost-West-Ausrichtung sorgen die geneigten Photovoltaikbänder der Brüstungen für thermischen Komfort und einen konstruktiven Schutz vor direkter Sonneneinstrahlung.

Aufgrund der sehr schmalen und langen Form der ersten drei Geschosse sind lange Korridore durch das Gebäude unvermeidbar.

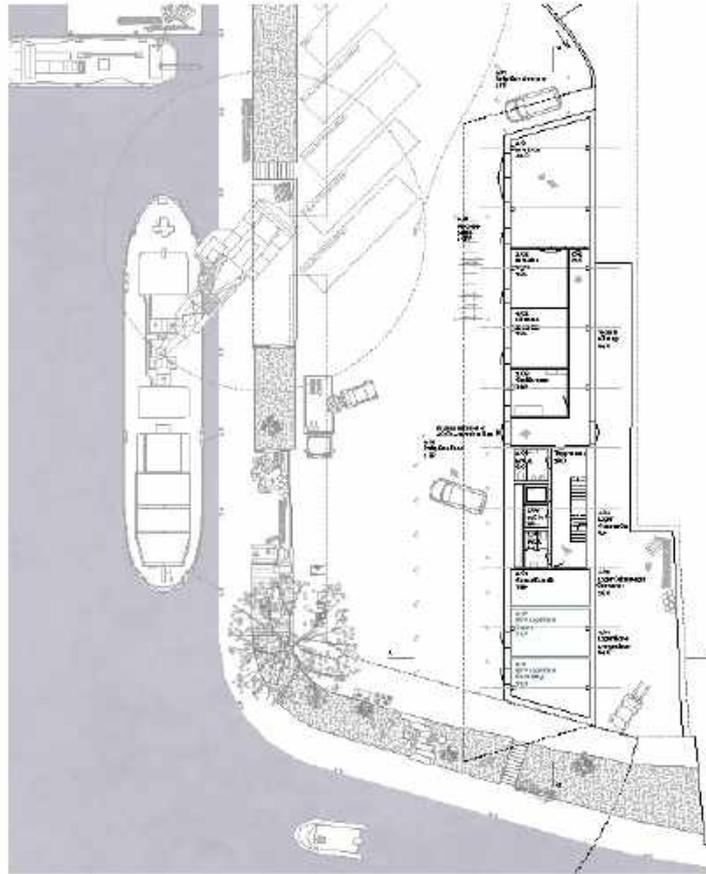
Die Tragstruktur wird als Holzskelettbauweise mit einem aussteifenden Betonkern vorgeschlagen. Das rahmenartig konstruierte Tragwerk aus unverleimten Holzstützen und -trägern mit weiten Auskragungen erinnert dabei aber eher an die Konstruktionsweise einer Betonskelettstruktur. Da der Kraftverlauf innerhalb der Holzstruktur nicht linear erfolgt, ist die aufgezeigte Dimensionierung der Balkenlagen eher anzuzweifeln.

Das Projekt kann die gestellten Anforderungen nicht vollumfänglich erfüllen. Die etwas ungewöhnliche, aufgeständerte Form führt zu einer durchschnittlichen Kompaktheit und weist einen vergleichsweise hohen Fensteranteil auf. Einer erfolgreichen Anwendung des SNBS sollte aber nichts im Wege stehen.

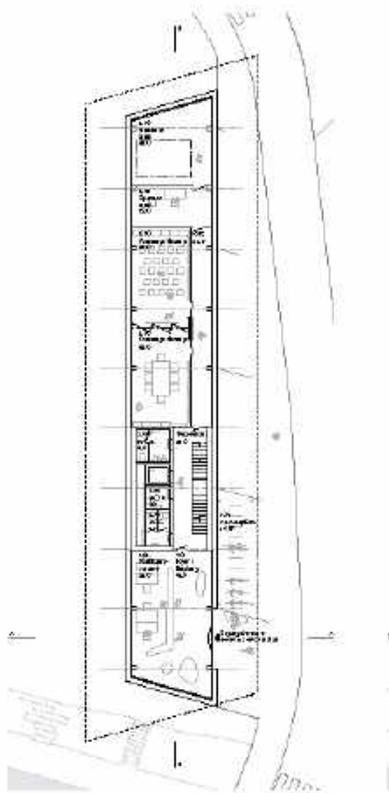
Die Wahl eines sehr langen Gebäudes für ein verhältnismässig kleines Raumprogramm führt zwangsläufig zu ungünstigen Proportionen in Grundriss, Fassade und Schnitt. Die leicht überdimensionierten und die bereits als Erweiterung in das Gebäudevolumen integrierten Flächen, machen das Projekt KLAMPE unwirtschaftlich.

Letztlich konnte das Konzept des langen Riegels als Antwort auf das Wettbewerbsprogramm die Jury daher nicht überzeugen.

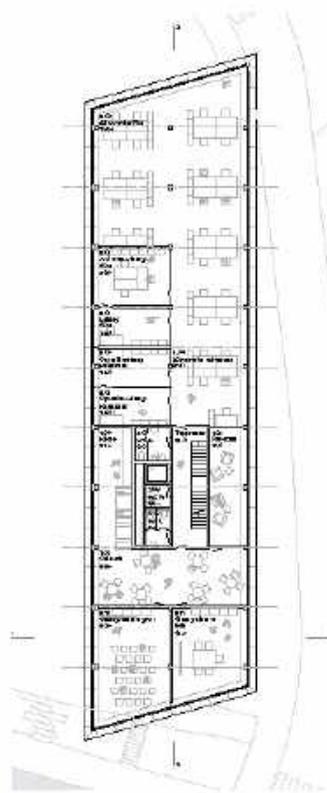




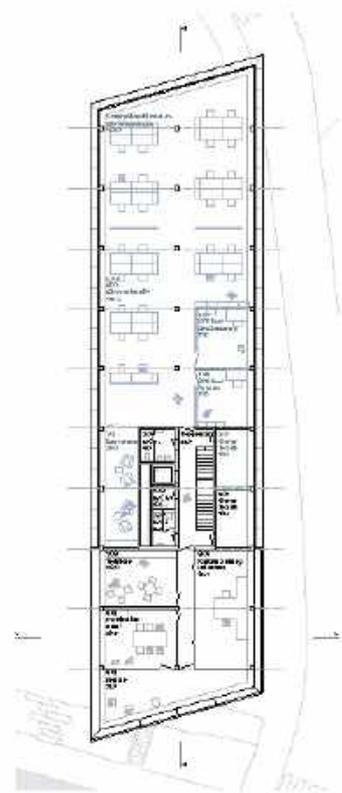
Erdgeschoss



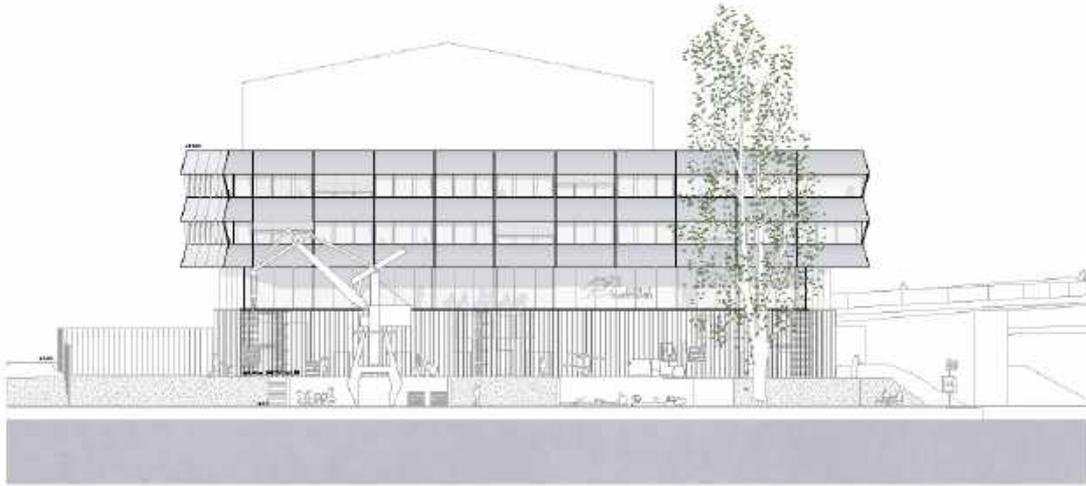
1. Obergeschoss



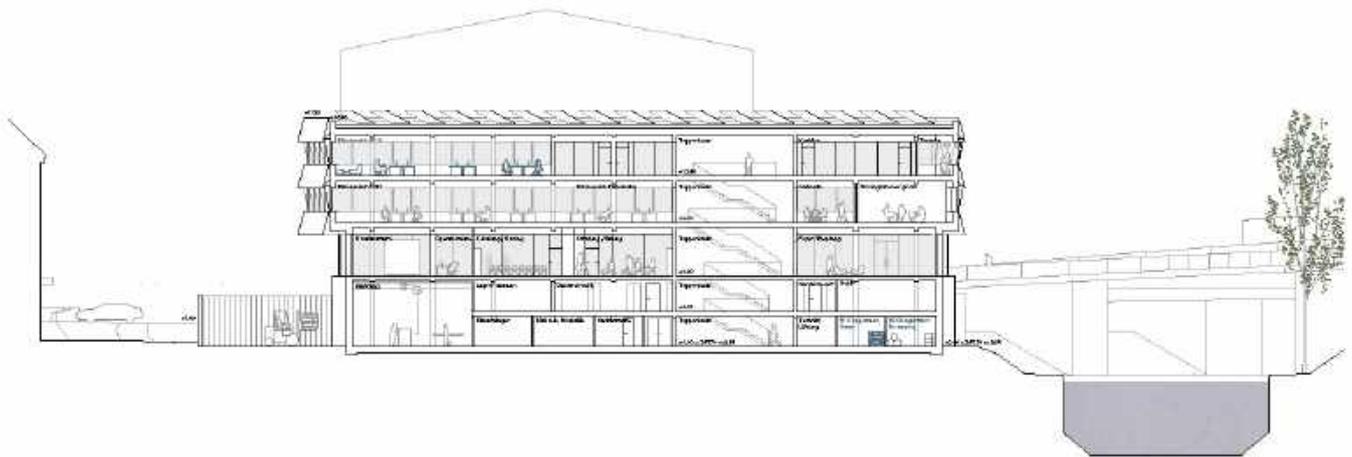
2. Obergeschoss



4. Obergeschoss



Ansicht West



Längsschnitt



Querschnitt A-A

# 1. RUNDGANG

07 | MEHR STEIN ALS FRÜHER

Architektur  
Bauingenieurwesen,  
Fassadenplanung

BAUKUNST, Brüssel  
Dr. Lüchinger + Meyer, Zürich



Das Projekt "MEHR STEIN ALS FRÜHER" besetzt den südlichen Rand des Perimeters mit einem markanten siebengeschossigen Volumen, das in seiner klaren, monolithischen Form besticht. Ergänzend dazu steht ein separater, zylinderförmiger Erschliessungsturm an der Südseite, der das Bauwerk in seiner vertikalen Ausrichtung vervollständigt und ihm eine skulpturale Qualität verleiht. Der architektonische Ausdruck des Gebäudes wird massgeblich durch das innovative Konzept der Wiederverwendung von Abbruchbeton geprägt. Dieses Material prägt die weitgehend geschlossenen Längsfassaden und verleiht dem Bauwerk eine raue, authentische Materialität. Die bewusste Entscheidung, das Material zu zeigen, wird zur zentralen Idee des Entwurfs und steht symbolisch für die Themen Kreislaufwirtschaft und Materialwiederverwendung.

Das Volumen entwickelt durch seine Ost-West-Ausrichtung eine starke Präsenz. Die Längsfassaden dominieren den Baukörper und verleihen ihm eine klare Richtung. Diese Orientierung stärkt den Bezug des Gebäudes zur Umgebung und schafft zugleich differenzierte Aussenräume: Während im Norden ein funktionaler Werkhof entsteht, der den industriellen Charakter des Standorts betont, wird im Süden ein Aufenthaltsbereich für das Personal geschaffen, der zum Wasser hin orientiert ist. Der Zugang für die Mitarbeiter führt auf der Ebene des Hofes auf der Nordseite. Fussgänger gelangen über eine kurze Brücke direkt zur Hiltalingerstrasse. Dieser Zugang ist kompakt und funktional gestaltet. Eine gewisse Grosszügigkeit und Repräsentation für Fussgänger und Kunden wird jedoch vermisst.

Die architektonische Gestaltung setzt auf eine Hybridstruktur aus Stahl, Beton und Holz. Das primäre Tragwerk besteht aus einer wiederverwendeten Stahlkonstruktion, in die Elemente aus Abbruchbeton integriert sind. Die präzise Ausführung der Betonwandelemente – durch das Sortieren des Abbruchmaterials, das Giessen in Schalungen und das Erschaffen neuer Bauteile mit individuellem Charakter – stellt ein bemerkenswertes Beispiel für die Neuinterpretation von Altmaterialien dar. Die eigentliche thermische Fassade, leicht zurückversetzt, betont diese Strukturelemente und fügt eine zusätzliche Tiefe zur Gesamterscheinung hinzu. Im Inneren werden die Decken und Wände aus Holz gefertigt, was den Nachhaltigkeitsgedanken des Entwurfs unterstreicht. Die Entscheidung, die Betonwände aussen zu belassen, wirft Fragen zum sommerlichen Wärmeschutz auf. Für die Innenräume wird damit keine relevante Speicherkapazität geboten.

Das Projekt sieht die Möglichkeit vor, das oberste Geschoss, welche die Dachterrasse enthält auszubauen. Diese ist bereits entsprechend dimensioniert und konzipiert, sodass eine spätere Umnutzung oder Erweiterung ohne grosse Eingriffe in die bestehende Struktur realisierbar wäre. Diese Konzeption gewährleistet, dass das Gebäude an zukünftige Anforderungen angepasst werden kann, ohne seine architektonische Integrität zu verlieren.

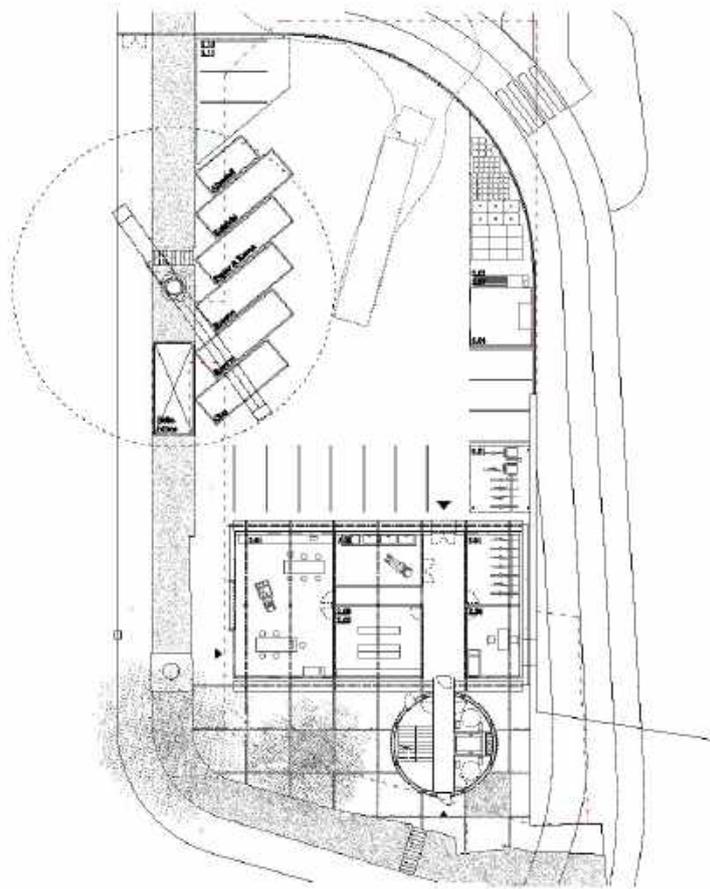
Der Entwurf verfolgt einen klaren Ansatz zur Flexibilität der Innenräume, indem die Erschliessungs- und Nebenräume in den separaten zylinderförmigen Baukörper ausgelagert werden. Diese räumliche Trennung ermöglicht eine klare Zonierung der Haupt- und Nebenfunktionen. Die Hauptnutzflächen orientieren sich an den grosszügigen, verglasten Ost- und Westfassaden, die viel Tageslicht ins Innere bringen und den Arbeitsbereichen eine hohe Aufenthaltsqualität verleihen. Allerdings wird die Raumqualität durch die stark geschlossenen Betonelemente beeinträchtigt, die die Durchblicke nach aussen einschränken und die visuelle Verbindung zur Umgebung unterbrechen. Diese gestalterische Entscheidung mindert die Transparenz und Offenheit der Arbeitsräume und lässt an der Aufenthaltsqualität zweifeln. Die Trennung der vertikalen Erschliessung in einen separaten Baukörper führt zudem zu einer starken räumlichen Abgrenzung der verschiedenen Geschosse.

Der grundsätzlich vielversprechende Ansatz einer Aussenwand aus Re-Use-Materialien kann nur wenig überzeugen, da mit dieser Lösung eine aussen liegende Konstruktion aufgebaut wird, die mit einer Leichtbaukonstruktion deutlich materialeffizienter aufgezogen werden könnte. Zusätzlich erzeugen diese Aussenwände Tageslichteinschränkungen in den dahinter liegenden Räumen, sodass eine Erfüllung des SNBS in Frage gestellt ist.

### Würdigung

Die Verwendung von wiederverwendetem Beton als gestalterisches Hauptmerkmal für die neue Hafenzentrale ist ein mutiger und zukunftsweisender Ansatz. Er greift die Themen der Kreislaufwirtschaft und der ressourcenschonenden Bauweise auf und verbindet sie mit der industriellen Geschichte des Standorts. Die Radikalität des Vorschlags – sowohl in der Materialwahl als auch in der architektonischen Umsetzung – ist bemerkenswert und verleiht dem Bauwerk eine starke Symbolkraft. Dennoch fehlt dem Gesamtentwurf in einigen Bereichen die Kohärenz. Insbesondere die fehlende Grosszügigkeit des Zugangsbereichs sowie die eingeschränkten Sichtbeziehungen im Inneren des Gebäudes schwächen die Gesamtheit des Konzepts.

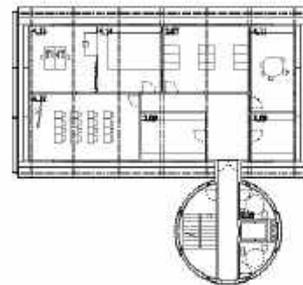




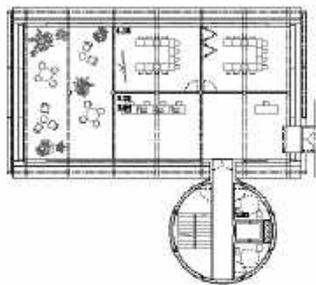
Erdgeschoss



3. Obergeschoss



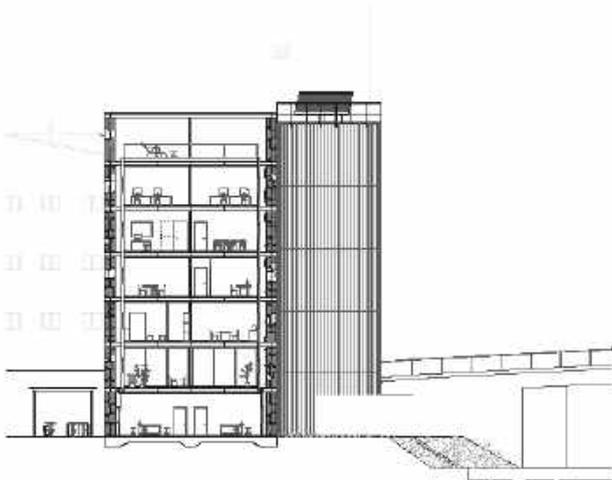
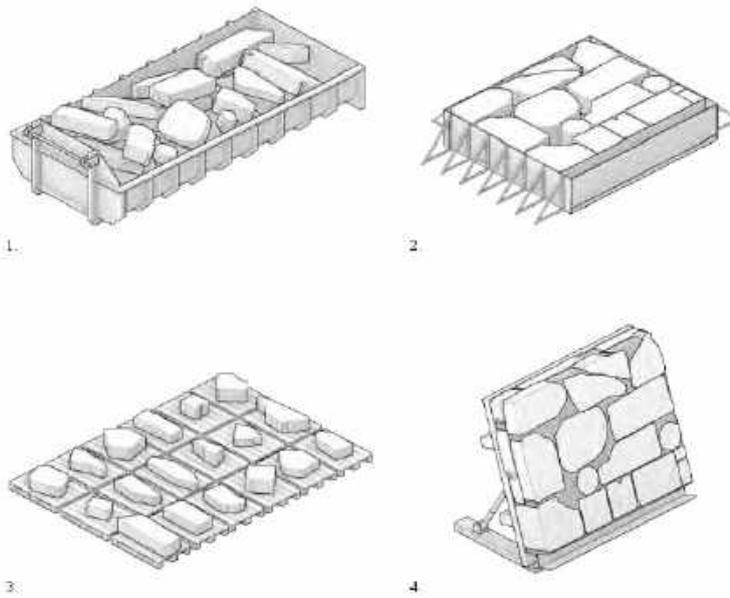
4. Obergeschoss



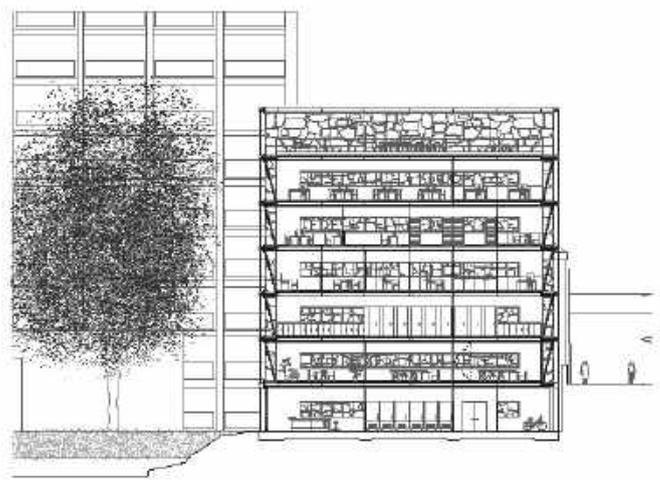
1. Obergeschoss



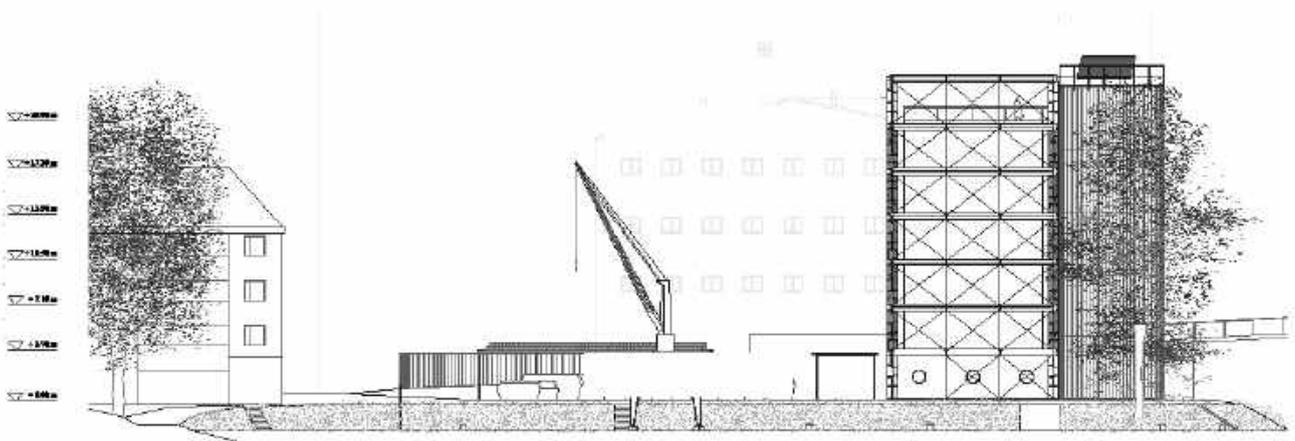
2. Obergeschoss



Querschnitt



Längsschnitt



Ansicht Hafenbecken

# 1. RUNDGANG

08 | KATAMARAN

Architektur  
Bauingenieurwesen

Kunz und Mösch Architekten, Basel  
Schnetzer Puskas Ingenieure, Basel



Der Neubau sucht mit seiner Ausrichtung zum Rhein die Analogie zu anderen Infrastrukturbauten in der Umgebung. Über die Gestalt und die Grundrisstypologie soll der einmaligen Lage und dem Raumprogramm Rechnung getragen werden, bzw. eine adäquate Präsenz im Hafen- und Grenzgebiet erreicht werden. Die Konstruktion soll Ausdruck von Nachhaltigkeit und Effizienz sein.

Der Baukörper wird möglichst nahe an die südliche Parzellengrenze gesetzt, um eine maximal grosse Fläche für den Werkhof zu erzeugen. Über seine Querstellung zum Wasser spannt das Gebäude den Raum zwischen Hiltalingerbrücke und Rhein auf. Der in drei Schichten aufgebaute Grundriss formuliert diese Verbindung weiter, indem sowohl auf Werkhof- wie auch auf Strassenebene die Hauptzüge mittig angeordnet sind. Die beidseitig über die ganze Gebäudehöhe zurückversetzte mittlere Schicht trägt zur Adressbildung bei und verstärkt die Vertikalität des Neubaus. Durch die innere Achse hin zum Rhein präsentiert sich das Gebäude gleichermaßen nach Deutschland und in die Schweiz.

Das Gebäude teilt den Werkhof in zwei Bereiche. Im Norden befindet sich der grosse Umschlagsplatz mit entsprechenden Manövrier- und Parkierflächen, im Süden dient der Vorplatz als Ankunftsbereich für Mitarbeitende mit Fahrrad, sowie als Zugang zu einem Entsorgungsraum unterhalb der neuen Velobrücke. Eine Aussentreppe ermöglicht die schnelle Verbindung zum Eingangsgeschoss auf Strassenebene. Diese macht aus betrieblicher Sicht allerdings keinen Sinn.

Eine neue Schwarzpappel wird als Ersatz auf die südliche Berme gesetzt. Der Aussenraum wird dadurch zwar teilweise verschattet, allerdings wird die Aufenthaltsqualität der informellen Pausenfläche in diesem Bereich vermisst. Dafür verspricht eine Treppe mit Sitzstufen in der Verlängerung des unteren Zugangs einen interessanten Bezug zum Wasser. Durch die Anordnung der unterschiedlichen Funktionen rund um das Gebäude bleiben sämtliche Flächen, abgesehen von der neu bepflanzten Berme und der begrünten Stützmauer, leider versiegelt.

Über die einheitliche Fassadengestaltung mit umlaufenden Fensterbändern und Re-use Wellblech im Brüstungsbereich entsteht ein recht abstrakter Gebäudeausdruck unabhängig der unterschiedlichen Geschosse und Funktionen. Die Praktikabilität auf Werkhofebene scheint nicht gegeben, zu fragil wirkt die Gebäudehülle.

Die Führungsschienen für den Sonnenschutz folgen der Geometrie der ausgestellten Brüstungen, und lassen zusammen mit den grossformatigen Schwingflügeln eine feine Bewegung und Leichtigkeit in den Fassaden entstehen. Die grundsätzlich interessante Öffnungsart verursacht bei gleichzeitiger Benutzung der Storen allerdings eine Kollision.

Die Stahlkonstruktion auf dem Dach ist die Fortführung des tragenden Stahlskeletts. Abschliessend dient sie der Befestigung der PV-Installation und verschattet gleichzeitig den Aussenbereich für die Mitarbeitenden.

Die periphere Lage des Treppenhauses an der Nord-West-Ecke des Gebäudes beruhigt die zentrale Schicht und vervollständigt die Schnittfigur mit den Eingängen im Osten auf Strassenebene und Westen auf Werkhofebene. Trotz dieser, aus gewissen Aspekten nachvollziehbaren Anordnung stellt sich in Zusammenhang mit der einheitlichen Gestaltung der Fassaden die Frage nach der notwendigen Besetzung der prominenten Gebäudeecke.

Der vorgeschlagene Stahl-Holz-Skelettbau soll aus wiederverwendeten Bauteilen entstehen und eine Minimierung der grauen Energie einlösen. Die Mischkonstruktion aus HEB Re-use Trägern und BSH-Platten ermöglicht eine schnelle Montage und leistet einen Beitrag zum zirkulären Bauen.

Die ersten geplanten Erweiterungen finden innerhalb des Bauvolumens statt. So werden die Garderoben in einer zweiten Etappe in die Lagerräume verlängert, allerdings ist nicht nachvollziehbar, wo die Lagerräume danach angeordnet wären. Im Dachgeschoss, welches vorgängig als grosse gedeckte Aussenterrasse angedacht ist, werden die zusätzlichen Büroflächen nordseitig innerhalb der Stahlkonstruktion ergänzt. Ein Aussenbereich für die Mitarbeitenden bleibt auch nach der zweiten Etappe erhalten, allerdings auf Kosten einer Verringerung der geforderten Flächen.

Der Dachabschluss des Treppenhauses scheint in der ersten Etappe nicht gelöst, zumal der thermische Übergang in der Vertikalen nicht klar ist. Mit dem Ausbau des Dachgeschosses in der zweiten Etappe wird das Thema geklärt.

Die Wahl eines modularen Konstruktionsprinzips im Zusammenspiel mit dem variablen Grundriss erlaubt eine langfristige Flexibilität innerhalb des Gebäudes.

Zu einer allfälligen weiteren Verdichtung der Parzelle werden keine Aussagen gemacht.

Die Anordnung der einzelnen Flächen ist sinnvoll und nachvollziehbar. Abgesehen vom Treppenhaus mit Zugang zu den Sanitärräumen wird darauf geachtet, dass möglichst wenig reine Erschliessungsfläche erzeugt wird. Die mittlere Schicht dient deshalb sowohl als zentraler Bewegungsraum, wie auch als Open Office. Damit wird die visuelle Achse durch das Gebäude stets beibehalten und eine angenehme Arbeitsumgebung geschaffen. Die seitlichen Raumschichten können innerhalb des Rasters beliebig geschlossen oder geöffnet werden und ermöglichen eine gute Flexibilität für die Zukunft.

Das kompakte Bauvolumen gewährleistet eine optimale Nutzung des Tageslichts und kann via Schwingflügel grosszügig belüftet werden. So wird im Sinne eines Lowtech-Konzepts für die Haustechnik auf eine mechanische Lüftung verzichtet und dadurch eine offene, lichtdurchflutete Atmosphäre in den Innenräumen erzeugt. Wie benutzerfreundlich die Bedienung der Fenster im Alltag ist, ist unklar. Die im Bild suggerierte fast wohnliche Stimmung wird angesichts der betrieblichen Abläufe und der Werkhofnutzung als unpassend empfunden.

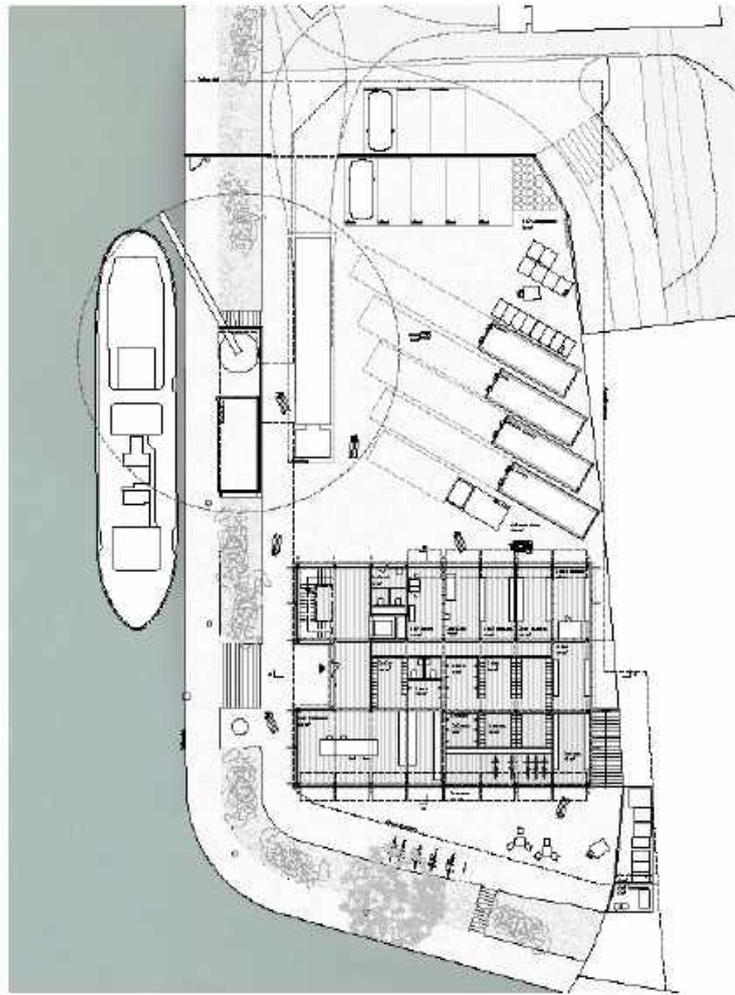
Das Raumprogramm wird weitgehend erfüllt, allerdings wird die geforderte Fläche für die Erweiterung der 2. Etappe nicht komplett erfüllt.

Das Projekt wartet mit einer sehr ressourceneffizienten Lösung auf, die eine leichte Anpassbarkeit und Rückbaubarkeit verspricht. Der sehr hohe Fensteranteil macht aber eine angemessene Ökobilanz zunichte. Die Aussenhaut ist mit den gezeigten Drehflügel Fenstern und dem Sonnenschutz nicht sinnvoll. Der sommerliche Wärmeschutz ist dementsprechend schlecht gelöst, sodass eine Erfüllung des SNBS in Frage gestellt ist.

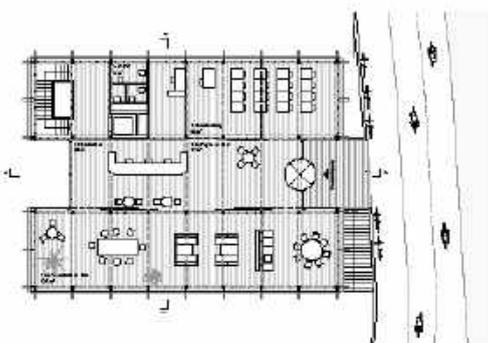
Sowohl die städtebauliche Setzung wie auch die Ausrichtung des Bauvolumens sind klar und nachvollziehbar. Die Gebäude- und Grundrisstypologie inszeniert die Umgebung und vor allem den Bezug zum Wasser, und ermöglicht ein gut funktionierendes Verwaltungs- und Logistikgebäude.

So ansprechend der Gebäudeausdruck erscheinen mag, so unklar ist seine Kompatibilität mit dem Raumprogramm. Speziell auf Werkhofebene wirkt die Gebäudehülle Trotz Re-use Thematik zu aufwändig und nicht alltagstauglich.





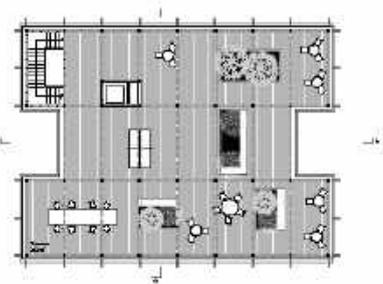
Erdgeschoss



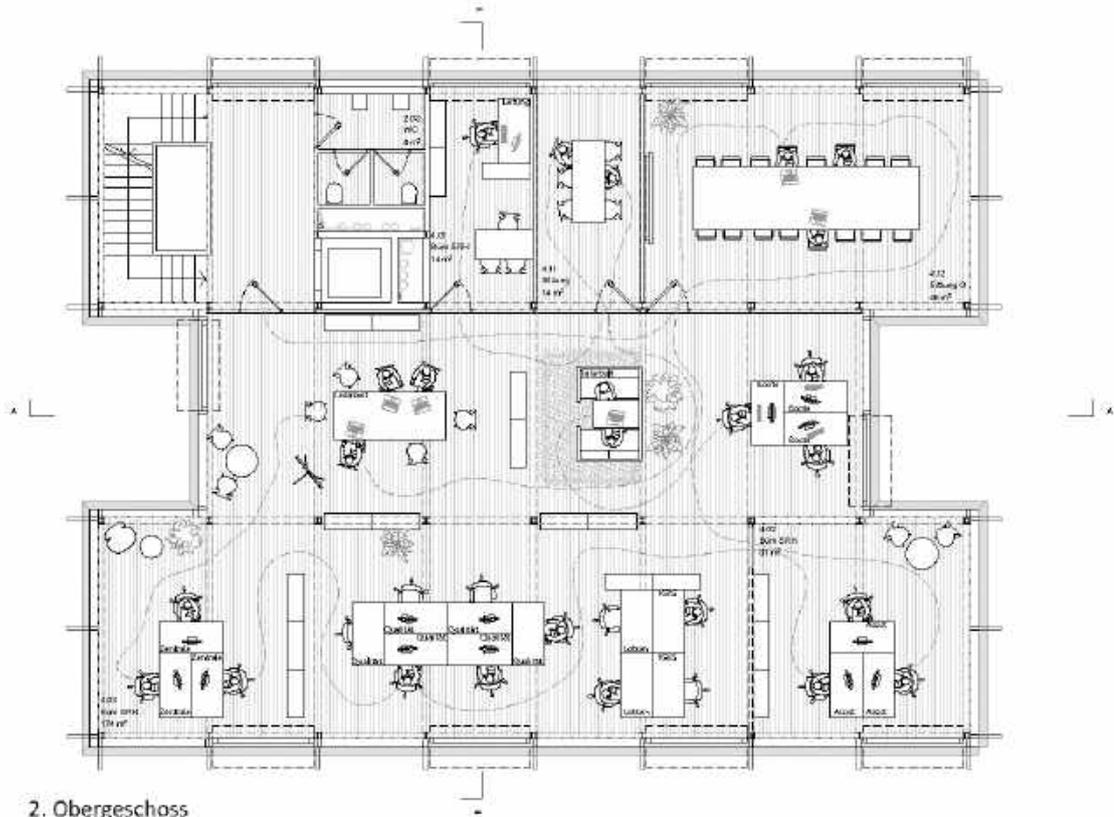
1. Obergeschoss



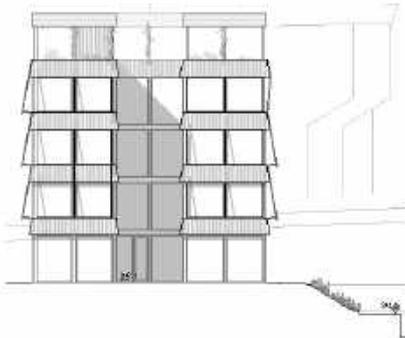
2. Obergeschoss



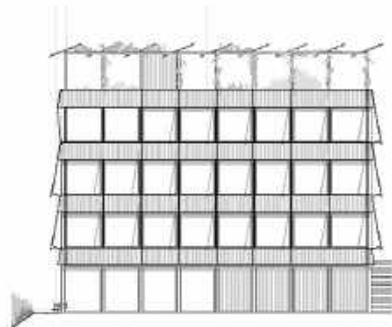
Dachterasse



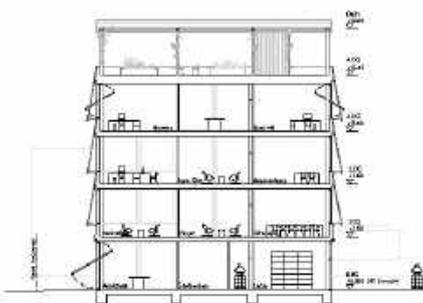
2. Obergeschoss



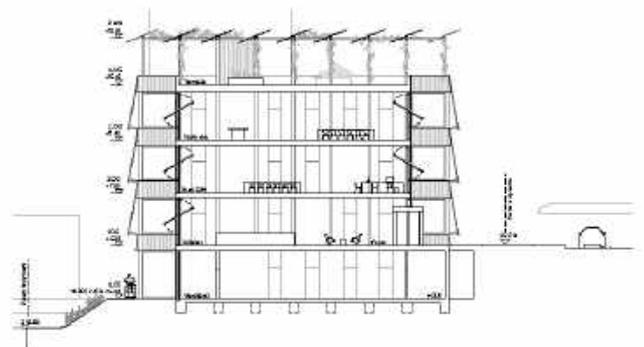
Ansicht West



Ansicht Süd



Querschnitt



Längsschnitt



## Impressum

Auftraggeberschaft

Schweizerische Rheinhäfen  
Hochbergerstrasse 160 | Postfach  
4019 Basel

Wettbewerbsbegleitung,  
Redaktion u. Layout Jurybericht

Fuhr Buser Partner BauOekonomie AG  
Annick Schirmer, Sanja Despotović, Lukas Schwabenbauer

Modellfotografie  
Modellbau  
Druck

Barbara Bühler, Basel  
Fritz Modellbau, Basel  
buysite AG, Basel

