

Projekt Nr. 16: **Lounge**

2. Rang/2. Preis

Architektur/Städtebau:

Dürig AG, Zürich

Jean-Pierre Dürig, Joanna Domagalski,

Gian Paolo Ermolli

Bauingenieurwesen:

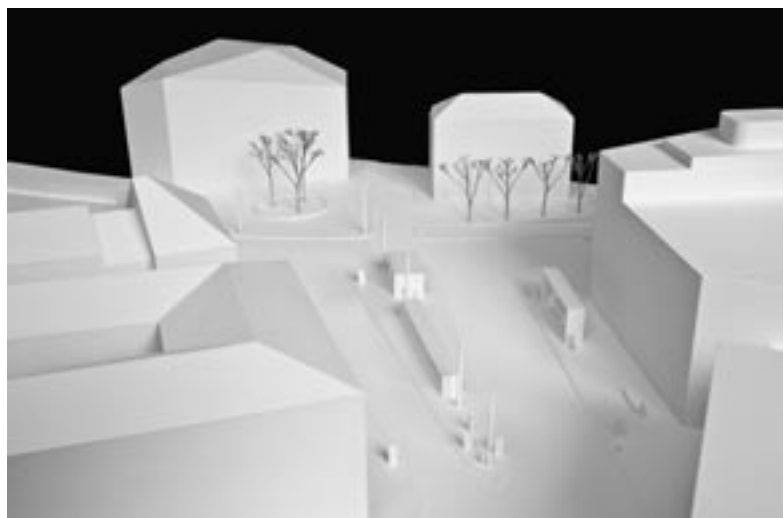
MWV Bauingenieure AG, Baden

Ljupko Peric

Landschaftsarchitektur:

Topotek 1, Berlin

Martin Rein-Cano, Julie Köpper





Auf dem Bahnhofplatz begegnen wir gestikulierenden Architekturen, geschäftigten, wartenden und sich kreuzenden Passanten, Oberleitungsbussen, die dumpfe, gleichmässig vibrierende Töne von sich geben. Mit dieser «Auflösung aller Ordnungen» konfrontiert, denken die Projektverfasser über eine «architektonische Drosselung» nach.

Die vorgeschlagenen, liegenden Körper streben nach Objektivität, schematischer Klarheit und Entpersönlichung im Sinne einer Allgemeingültigkeit. Mit ihren geringen Abmessungen wetteifern sie nicht – unnötig und vergeblich – mit dem umliegenden Gebauten, sondern sie begleiten es bloss – mehr nicht.

Der Zweck dieses Zurücknehmens des Entwurfs lässt allein eine Deutung zu: die Aufwertung des Stadtbilds und der Aussenraumbeschaffenheit ohne Ausschliessung künftiger Entwicklungen. Der neue Bahnhofplatz wird zum öffentlichen Wohnzimmer – sprich zur Lounge –, das Ummöblierungen möglich macht, ohne die Zimmerwände und den Baldachin der Oberleitungen zu berühren oder zu beeinträchtigen.

Die Haltung des Entwurfs ruft das jahrzehntelang dauernde Schicksal vieler Bahnhofplätze hervor, das mit der unaufhörlichen Veränderung der funktionalen und räumlichen Gegebenheiten und der darauffolgenden Anpassungen ringt.

Dieser auf den ersten Blick kompromisslos erscheinende Lösungsansatz erweist sich, in zweiter Lesung, als anpassungsfähig, angemessen und vielschichtig. Mit anderen Worten: Die Leistungsfähigkeit dieser entwerferischen Absichtserklärung ist bestimmt noch nicht ausgeschöpft. Darin besteht der Mehrwert einer Arbeit, die zuerst sorgfältig und gewissenhaft nach dem «Gegenstand», nach dem Thema des Entwurfs sucht, um ihn danach folgerichtig und beherrscht zu

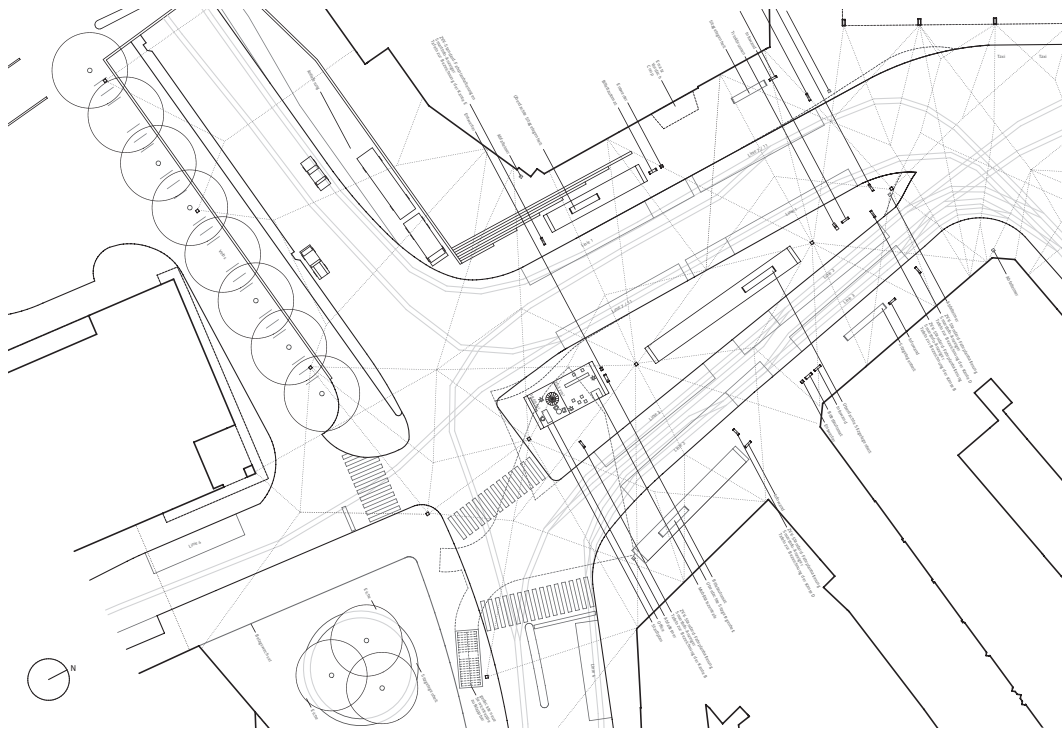
behandeln. Das Bild, das aus dem formulierten Thema entsteht oder entstehen kann, ist bestimmt; der Weg dorthin hingegen bietet einen beruhigenden und willkommenen Spielraum an. In diesem Entwurf, der Einfachheit verfolgt, ohne in die Einfalt zu verfallen, ist das Wort Nachhaltig gewiss nicht verbraucht oder strapaziert.

Es war nicht anders zu erwarten: Wenn der Verzicht auf breit ausgelegte Schutzvorrichtungen zugunsten des erlebten, städtischen Gefüges zur Aufgabe gemacht wird, dann ist die Ankündigung des Verzichts auf die Abgänge zur bestehenden Unterführung keine Überraschung. Laut Projektverfasser liessen sich die Abgänge zwar leicht im Gesamtkonzept einfügen, dennoch plädieren sie für den dezidierten Verzicht, da «mit der Modernisierung und Aufwertung der Passage falsche Zeichen gesetzt würden».

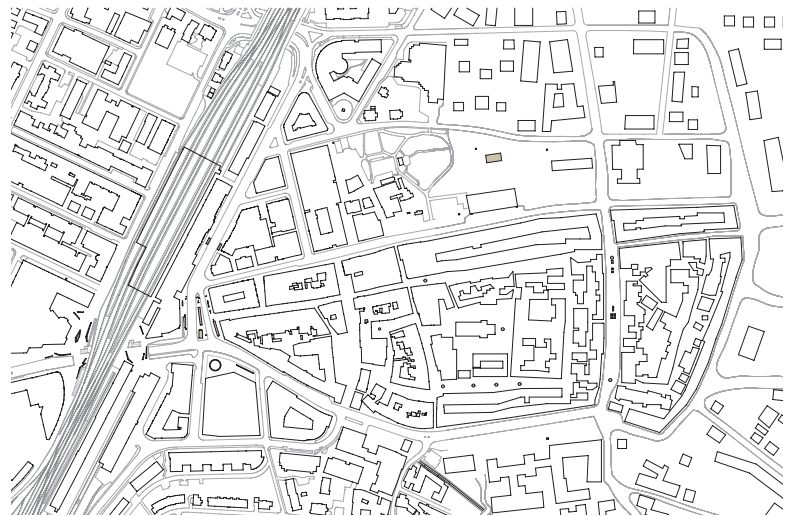
Mit dieser Erklärung rückt dieses engagierte Projekt in ein nicht zu unterschätzendes, zeitgemässes, didaktisches und schliesslich politisches Feld vor.



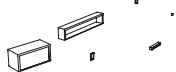
Situationspläne



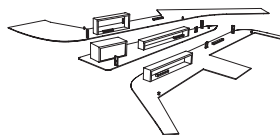
Platzebene 1:1000



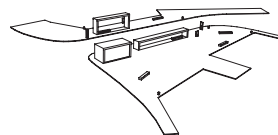
Situation 1:10 000



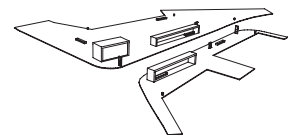
Versetzbare Elemente



Vier Anlegekanten

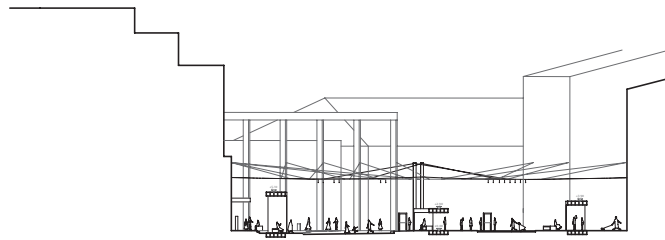


Zwei Anlegekanten
Variante West

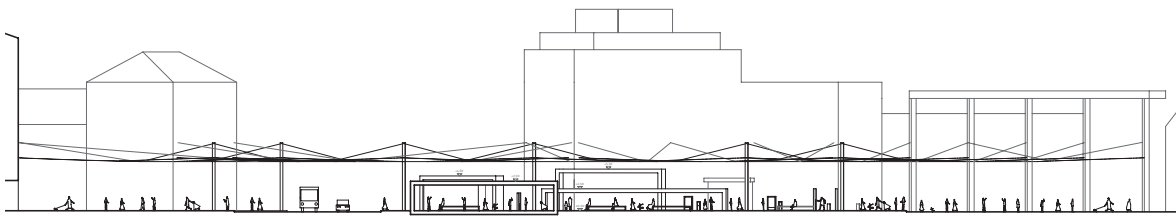


Zwei Anlegekanten
Variante Ost

Schnitte 1:1000

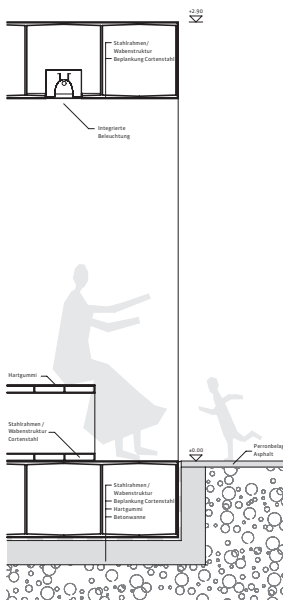


Querschnitt

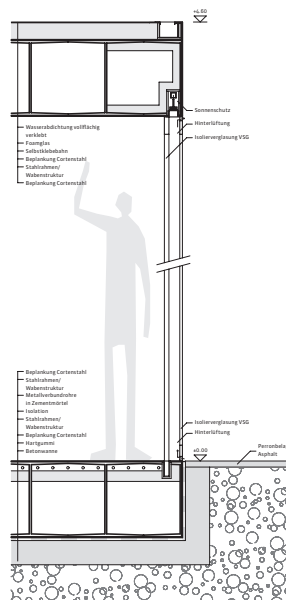


Längsschnitt

Detailschnitte 1:50



Unterstand



Mobilitätszentrale