

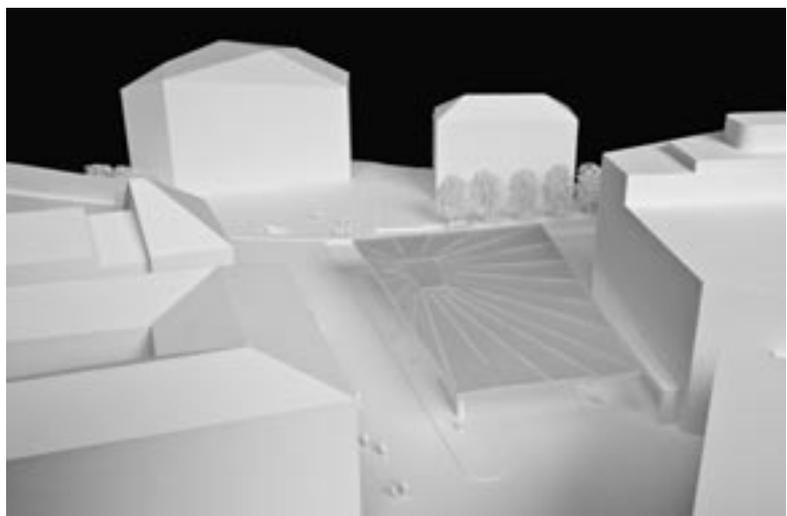
Projekt Nr. 19: **in between**

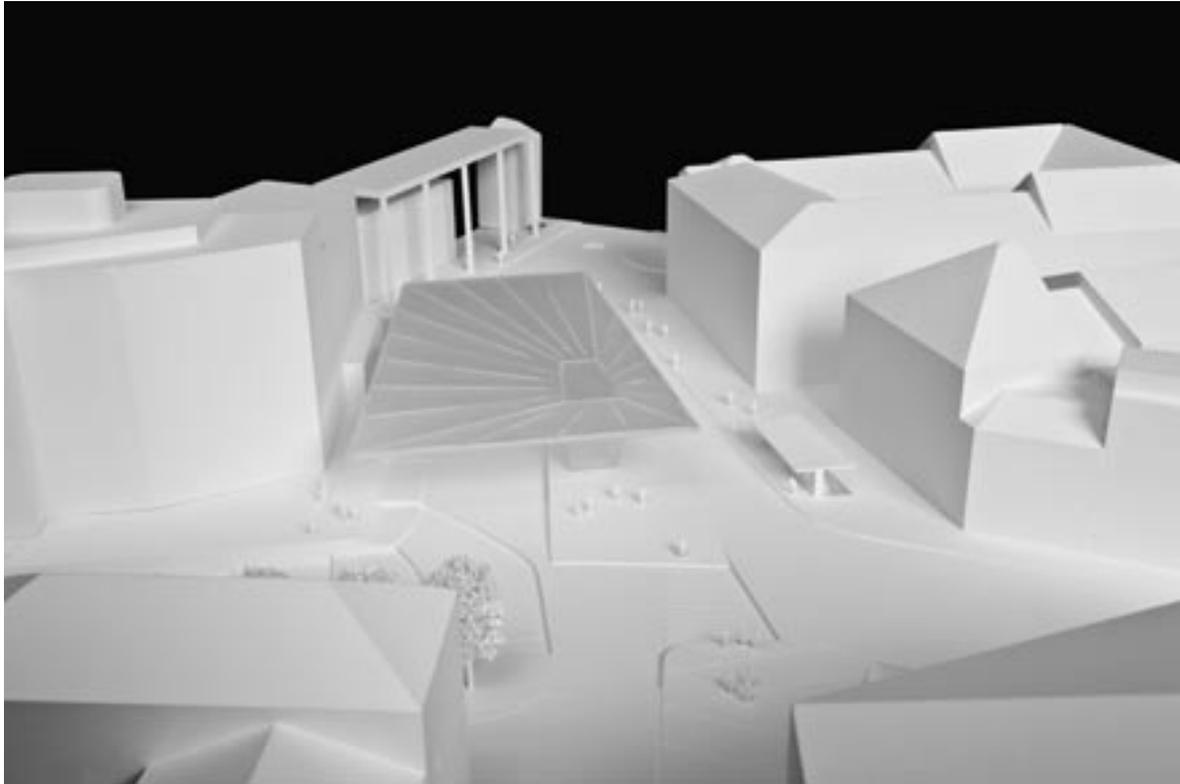
1. Rang/1. Preis

Architektur:
Stutz+ Bolt+ Partner Architekten,
Winterthur
Dario Oechsli

Bauingenieurwesen:
Dr. Schwartz Consulting AG, Zug
Dr. Joseph Schwartz

Visualisierungen:
DesignRaum GmbH, Winterthur





Ein hohes flügelartiges Gebilde steht leicht dezentral auf dem Bahnhofplatz Süd. Trotz der überraschenden Lage und stattlichen Grösse des Dachs ist die Ablesbarkeit des Platzes und der daran angrenzenden Häuser aus jedem Blickwinkel möglich. Insbesondere der Abstand zu den Altstadthäusern lässt diese direkt am Platz stehen und uns die Struktur der gewachsenen Stadt in erwünschter Weise lesen. Die raumhaltige Einzelstütze des Dachs erlaubt, auf dem Bahnhofplatz hindernisfrei zu sehen und zu gehen, das zukünftige Gebäude des Arch-Areals wird visuell Teil der Platzbegrenzung. Die Orientierung auf dem Platz ist in allen Richtungen sehr gut gewährleistet. Ausserdem bietet die Lage und längliche Form des Dachs eine willkommene Fortsetzung des belebten Aufenthalts- und Treffpunktbereichs vor dem Stadttor.

Die Haltekante Seite Marktgasse ist nicht durch das grosse, sondern durch ein kleines Dach gedeckt. Geschickt wird der Abgang der Personenunterführung mit einem kleinmassstäblichen Wartedach kombiniert, was durch die Mehrfachnutzung und Hierarchisierung bezüglich Grösse und Lage denkbar ist. Es kann wegen der engen Situation und der grossen Fussgängerströme in Kauf genommen werden, dass die Buskante nicht auf der ganzen Länge wettergeschützt ist.

Die vorgeschlagene kräftige Dachform ist eindrücklich und in ihrer Umgebung gut verträglich. Die transparente Konstruktion nimmt dem Gebilde seine Schwere. Die Reduktion auf eine einzige Stütze lässt den Raum wohltuend leer. Dies wird mit den konzentrierten «Multifunktions-Möblierungseinheiten» unterstützt. Die Mobilitätszentrale ist geschickt in die Stütze integriert und steht an bester Lage. Die Ausgestaltung mit Lochblech, Scobalit und innerer Beleuchtung vermag

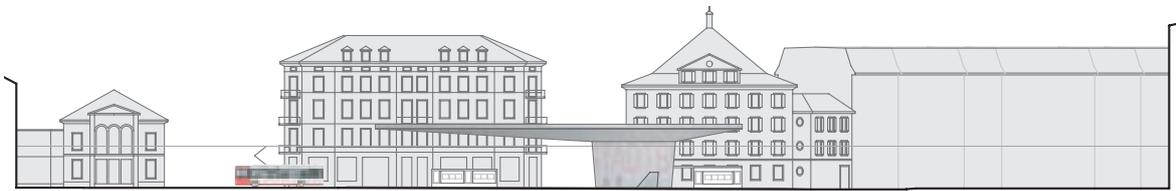
neben den Materialisierungen der bestehenden Platzbegrenzungen wie z.B. des Stadttors zu bestehen und ist denkbar. Das durch und aus dem Körper voraussichtlich spannend und gemäss dem Tagesablauf abwechslungsreich schimmernde Licht könnte eine stimmungsvolle Wartesituation bewirken.

Aus den zum Teil sehr grossen Auskragungen der Hauptträger resultieren grosse Einspannkräfte an der Schnittstelle Träger-Stütze, die nur durch sehr hohe und ausgesteifte Blechträger aufzunehmen sind. Durch die doppelt-asymmetrische Erscheinungsform des Dachkörpers in Bezug auf den Stützkörper entstehen zudem grosse Momente auf diesen, weswegen die darin integrierten Stützen ebenso wie das aussteifende und die Hauptträger verbindende Dachelement sehr massive Blechquerschnitte aufweisen müssen. Aufgrund der flügelähnlichen Form der Dachkonstruktion müssten Untersuchungen betreffend Wind (Druck- und Sogwirkung) zeigen, inwieweit die ohnehin ambitionöse Konstruktion durch diese Einwirkung zusätzlich belastet wird. Bei diesem Projekt ist die statisch gute und gestalterisch befriedigende Befestigung der Fahrleitungen sicherlich eine besondere Herausforderung.

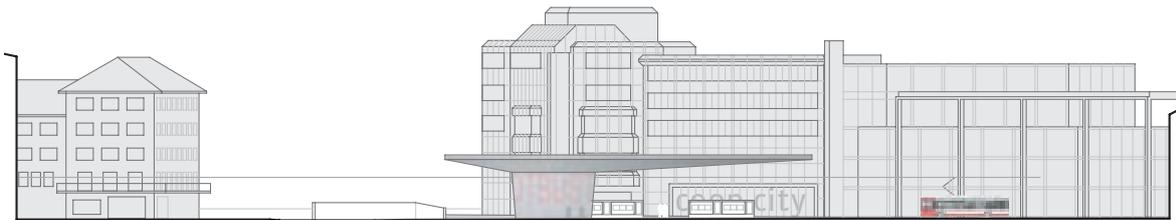
Sowohl auf der Ebene des Städtebaus als auch in betrieblicher Hinsicht bildet der Vorschlag einen sehr wertvollen Beitrag. Es gelingt, trotz der Überdachung die Platzwirkung zu erhalten und die Bedürfnisse der Menschen, welche auf dem Platz warten und gehen, weitgehend zu befriedigen.



Ansichten 1:1000

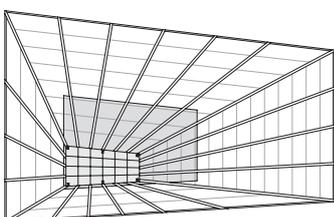
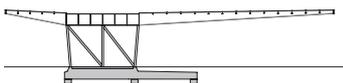
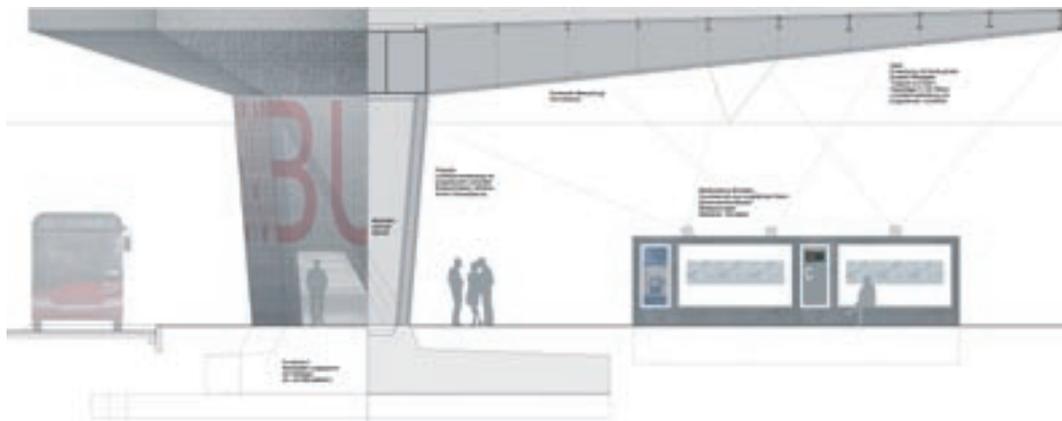


West



Ost

Detailansicht/Detailschnitt 1:200



Tragkonstruktion