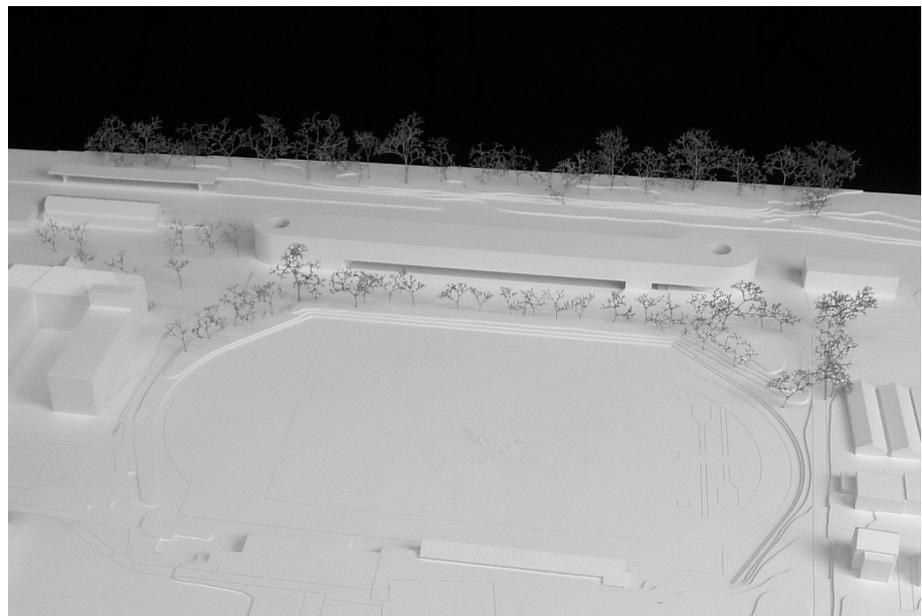


**Stadt Kreuzlingen**  
**Parkhaus mit Buseinstellhalle beim Hafengebäude**  
Projektwettbewerb im selektiven Verfahren



**Schlussbericht**  
20.08.2018

## Impressum

### Auftraggeberin

Stadt Kreuzlingen, Bauverwaltung  
Hauptstrasse 88, 8280 Kreuzlingen

### Organisation

PLANKULTUR Beratung und Planung GmbH  
Balierstrasse 29, 8500 Frauenfeld  
T. 052 577 31 83, mail@plankultur.ch  
www.plankultur.ch

Bearbeitung:  
Ueli Wepfer, dipl. Architekt ETH BSA SIA

Frauenfeld, 20.08.2018

## Inhaltsverzeichnis

<b>Einleitung</b>	<b>4</b>
- Ausgangslage	
- Verfahren	
- Zielsetzung	
- Teilnehmer	
- Terminübersicht	
- Preisgericht	
- Bearbeitungsgebiet	
- Beurteilung	
<b>Ablauf der Beurteilung</b>	<b>7</b>
- Vorprüfung	
- Wertungsrundgänge	
- Kontrollrundgang	
- Schlussbeurteilung	
- Würdigung	
- Empfehlung	
<b>Genehmigung</b>	<b>9</b>
<b>Projektverfasser</b>	<b>10</b>
<b>Projekte</b>	<b>11</b>
- Projektbeschriebe	
- Pläne	

## Einleitung

### Ausgangslage

Die Stadt Kreuzlingen beabsichtigt, beim Hafengebäude ein neues Parkhaus mit integrierter Velostation und Kioskwirtschaft zu erstellen. Zu diesem Zweck erwarb die Stadt bereits 2015 von den SBB eine schmale Parzelle zwischen Bahnareal und Kantonsstrasse südöstlich des Hafengebäudes. Der Standort bietet sich an aufgrund der direkten Anbindung an den öffentlichen Verkehr sowie der Nähe zum Naherholungsgebiet am See, zur Landesgrenze und zu verschiedenen publikumsintensiven Einrichtungen wie der Bodenseearena und dem Bildungscampus mit den Sportanlagen.

Nebst ca. 160 - 180 Autoabstellplätzen sollen eine Buseinstellhalle für die Parkierung von mindestens 18 Stadtbussen und Postautos in der Nacht sowie eine Velostation mit ca. 150 Plätzen in das neue Parkhaus integriert werden. Die Buseinstellhalle soll tagsüber als Parkierungsfläche für Autos genutzt werden können. In guter Lage zu den Eingängen ist zudem eine Kioskwirtschaft geplant.

### Verfahren

Zur Erlangung von entsprechenden Projektvorschlägen schrieb die Stadt Kreuzlingen im März 2018 einen Projektwettbewerb im selektiven Verfahren gemäss den Bestimmungen des öffentlichen Beschaffungswesens sowie der Ordnung SIA 142 aus. Bewerben konnten sich Teams aus Architekten und Ingenieuren. Aus den zugelassenen Bewerbern wurden sieben Teams für den Projektwettbewerb selektioniert.

Die Teilnahme an der Präqualifikation wurde nicht entschädigt. Für den Projektwettbewerb standen für Entschädigungen der selektionierten Teilnehmer sowie für Preise und Ankäufe gesamthaft CHF 130'000.- (exkl. MwSt.) zur Verfügung. Die Teams erhielten eine pauschale Entschädigung von je CHF 15'000.- (exkl. MwSt.).

### Zielsetzung

Die Veranstalterin erhoffte sich aus dem Projektwettbewerb innovative, architektonisch qualitätsvolle Projektvorschläge, welche sich gut in die anspruchsvolle ortsbauliche Umgebung einfügen und die betrieblichen und wirtschaftlichen Vorgaben optimal erfüllen.

### Teilnehmer

Folgende sieben Teams wurden für den Projektwettbewerb selektioniert.

- Allemann Bauer Eigenmann Architekten AG, Zürich / WaltGalmarini AG, Zürich
- Burkhard Meyer Architekten BSA, Baden / Synaxis AG, Zürich
- Dürig AG, Zürich / dsp Ingenieure, Greifensee
- Theo Hotz Partner AG, Zürich / Schlaich Bergermann Partner, Stuttgart
- Kistler Vogt Partner AG, Biel / WAM Planer und Ingenieure AG, Bern
- :mlzd, Biel / Dr. Lüchinger + Meyer Bauingenieure AG, Zürich
- Stauer & Hasler Architekten AG, Frauenfeld / BHA Team Ingenieure AG, Frauenfeld

## Terminübersicht

Publikation (Amtsblatt Kanton TG / Simap)	23. März 2018
Bezug der Qualifikationsunterlagen	ab 23. März 2018
Eingabe der Qualifikationsunterlagen	20. April 2018
Information über die Selektion der Teilnehmer	02. Mai 2018
Startveranstaltung Wettbewerb mit Abgabe der Unterlagen	23. Mai 2018
Fragerunde	01. - 08. Juni 2018
Abgabe der Wettbewerbsarbeiten (Pläne)	20. Juli 2018
Abgabe der Modelle	03. August 2018
Beurteilung und Information	Mitte August 2018

## Preisgericht

Das Preisgericht war zuständig für die Genehmigung des Programms, die Selektion der Teilnehmer, die abschliessende Beurteilung der Wettbewerbsarbeiten sowie die Genehmigung des Schlussberichtes. Es setzte sich zusammen aus Vertretern der Auftraggeberin, unabhängigen Fachexperten sowie weiteren beratenden Experten.

### Sachpreisrichter:

- Ernst Zülle, Stadtrat Kreuzlingen, Departement Bau
- Andreas Heller, Kantonsingenieur Kanton Thurgau
- Michael Fischer, SBB AG Infrastruktur, Region Ost
- Sandro Nöthiger, Bauverwaltung Kreuzlingen, Leiter Tiefbau (Ersatz)

### Fachpreisrichter:

- Ueli Laedrach, dipl. Architekt ETH SIA, Vertreter Stadtbildkommission, Vorsitz
- Beat Consoni, Architekt BSA SIA, St. Gallen
- Reto Mästinger, Bauingenieur HTL STV SIA, Kreuzlingen
- Heinz Theus, dipl. Architekt ETH SIA, Leiter Bauverwaltung Kreuzlingen
- Stephan Winkler, Hochbauamt Kanton Thurgau, Leiter Baumanagement 1 (Ersatz)

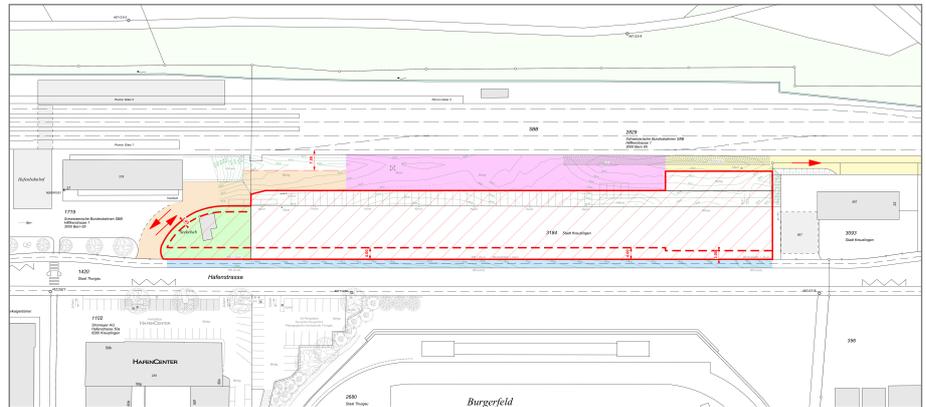
### Experten, Mitglieder mit beratender Stimme:

- Martin Troll, Bauverwaltung Kreuzlingen, Sachbearbeiter Tiefbau
- Patrick Nussbaumer, Geschäftsführer Eurobus Ostschweiz AG
- Walter Schwizer, PostAuto Region Ostschweiz
- Vera Zahner, Pro Velo Thurgau
- Mehmet Ince, Seekebab

## Bearbeitungsgebiet

### Projektperimeter:

Für die Projektierung standen die Parzelle Nr. 3184 sowie zwei Teilbereiche der Parzellen Nr. 1719 und Nr. 2829 zur Verfügung.



Ausschnitt Informationsplan

## Beurteilung

Die Projektvorschläge wurden hinsichtlich der nachfolgenden Gesichtspunkte beurteilt. Die Reihenfolge entspricht nicht der Gewichtung.

### Beurteilungskriterien:

Ortsbauliches und architektonisches Konzept:

- Gesamtkonzept und architektonische Gestaltung
- Einfügung in die ortsbauliche Umgebung

Nutzungskonzept:

- Funktionalität des äusseren Erschliessungssystems (Zugänge, Zufahrt)
- Funktionalität des inneren Erschliessungssystems (Fahrzeuge, Benutzer)
- Funktionalität der inneren betrieblichen Organisation

Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit:

- Gebäudestruktur und Volumetrie
- konstruktiver Aufbau und Materialisierung

## Ablauf der Beurteilung

### Vorprüfung

Die Vorprüfung umfasste eine wertungsfreie Überprüfung der sieben Wettbewerbsarbeiten in Bezug auf die Erfüllung der wesentlichen Wettbewerbsvorgaben. Als Grundlage für die Vorprüfung dienten das Wettbewerbsprogramm vom 16.05.2018 sowie die Fragenbeantwortung vom 08.06.2018. Die Ergebnisse der Vorprüfung wurden im Bericht vom 04.08.2018 zusammengefasst.

Die sieben Wettbewerbsarbeiten wurden in alphabetischer Reihenfolge nummeriert und hinsichtlich der folgenden Punkte geprüft:

- Einhalten der formellen Anforderungen (Anonymität, Abgabetermin, Vollständigkeit)
- Erfüllen des Raumprogramms und der wichtigsten betrieblichen Anforderungen
- Richtigkeit der Berechnung der geforderten Gebäudekennwerte
- Einhalten der Vorgaben bezüglich Perimeter, Erschliessung, Baurecht und Normen
- Wirtschaftlichkeit (Ermittlung der Grobkosten, Statisches Konzept, Konstruktion)

Das Preisgericht tagte am 06.08.2018 in den Räumlichkeiten der Bauverwaltung Kreuzlingen. Nach einer freien Besichtigung der Projekte wurden die Ergebnisse der Vorprüfung vorgestellt. Die formellen Anforderungen (Abgabetermine, Vollständigkeit, Anonymität) wurden bei allen Projekten eingehalten. Das Preisgericht konnte deshalb alle sieben Projekte zur Beurteilung zulassen.

Zwei Projekte mussten wegen wesentlichen Verstössen gegen die Programmbestimmungen von der Preiserteilung ausgeschlossen werden. Bei einem einstimmigen Entscheid des Preisgerichts wäre eine Rangierung jedoch möglich.

- |                |  |
|----------------|--|
| 03   Josephine | geforderte Durchfahrthöhen für Busse und PW nicht eingehalten  |
| 05   Rohling   | Überschreitung des Wettbewerbsperimeters (Dachkante Nord-Ost) sowie der Baulinie zur Hafenstrasse (Zufahrtsrampen) |

### Wertungsrundgänge

Im Anschluss an die Vorstellung der Vorprüfungsergebnisse folgte eine erste Sichtung der Projekte in zwei Gruppen. Im Vordergrund standen der ortsbauliche und architektonische Gesamteindruck sowie die wesentlichen betrieblichen Eigenschaften der Projekte.

Nach der ersten Sichtung der Projekte in zwei Gruppen erfolgte ein erster gemeinsamer Wertungsrundgang mit Diskussion und Vergleich der sieben Projekte. In der Folge wurden diejenigen Projekte ausgeschieden, welche in ortsbaulicher oder architektonischer Hinsicht nicht überzeugen konnten oder offensichtliche Mängel in der betrieblichen Organisation aufwiesen. Folgende zwei Projekte wurden im 1. Wertungsrundgang ausgeschieden:

- |               |
|---------------|
| 01   Edward   |
| 07   Zeppelin |

Nach dem Abschluss des 1. Wertungsrundgangs wurden die verbliebenen fünf Projekte durch das Preisgericht detailliert auf ihre ortsbaulichen, architektonischen und organisatorischen Qualitäten untersucht. Weitere zwei Projekte wurden im 2. Wertungsrundgang ausgeschieden, da sie in der Gesamtbetrachtung nicht in allen Punkten überzeugen konnten:

03 | Josephine

06 | slider

Die folgenden drei Projekte verblieben aufgrund ihrer ortsbaulichen, architektonischen und betrieblichen Qualitäten in der engeren Wahl:

02 | E-Type

04 | nose to tail

05 | Rohling

#### Kontrollrundgang

In einem Kontrollrundgang überprüfte das Preisgericht die durchgeführten Wertungsrundgänge. Die Kontrolle ergab keine Änderungen.

#### Schlussbeurteilung

Die Eigenschaften und Qualitäten der drei Projekte der engeren Wahl wurden durch das Preisgericht nochmals intensiv diskutiert und verglichen. Aufgrund der Diskussion legte das Preisgericht folgende Rangierung fest:

**1. Rang**     **02 | E-Type**

**2. Rang**     **04 | nose to tail**

**3. Rang**     **05 | Rohling**

Im Anschluss an die Rangierung wurde die Verteilung des noch zur Verfügung stehenden Preisgeldes durch das Preisgericht wie folgt festgelegt:

**1. Rang**     **1 Preis**     **02 | E-Type**     **CHF 12'000.-** (exkl. MwSt.)

**2. Rang**     **2. Preis**     **04 | nose to tail**     **CHF 8'000.-** (exkl. MwSt.)

**3. Rang**     **Ankauf**     **05 | Rohling**     **CHF 5'000.-** (exkl. MwSt.)

#### Würdigung

Die eingereichten Wettbewerbsarbeiten zeugen von einer intensiven und sorgfältigen Auseinandersetzung mit der anspruchsvollen Aufgabenstellung. Das Preisgericht dankt allen Teilnehmenden für ihren Beitrag.

#### Empfehlung

Das Preisgericht empfiehlt einstimmig, die Projektverfasser des Projektes im 1. Rang **02 | E-Type** mit der Weiterbearbeitung zu beauftragen. Dabei sind die Kritikpunkte des Projektbeschriebs zu beachten.

## Genehmigung

### Genehmigung

Der vorliegende Schlussbericht wurde von den stimmberechtigten Mitgliedern des Preisgerichts an der Sitzung vom 06. August 2018 im Grundsatz genehmigt. Redaktionelle Ergänzungen oder Korrekturen wurden per Zirkularbeschluss nachträglich gutgeheissen.

#### Sachpreisrichter:

Ernst Zülle



Andreas Heller



Michael Fischer

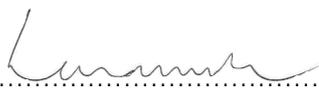


Sandro Nöthiger

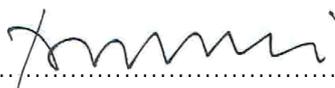


#### Fachpreisrichter:

Ueli Laedrach



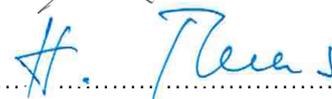
Beat Consoni



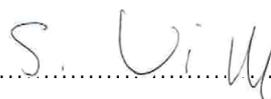
Reto Mästinger



Heinz Theus



Stephan Winkler



## Projektverfasser

### Rangierte Projekte

1. Rang / 1. Preis	02   E-Type
Architekt	<b>Kistler Vogt Partner AG, Biel</b>
Ingenieur	<b>WAM Planer und Ingenieure AG, Bern</b>
Verkehrsplanung	Büro Dudler Raum- und Verkehrsplanung, Biel
2. Rang / 2. Preis	04   nose to tail
Architekt	<b>Allemann Bauer Eigenmann Architekten AG, Zürich</b>
Ingenieur	<b>WaltGalmarini AG, Zürich</b>
Verkehrsplanung	Enz & Partner GmbH, Zürich
Baumanagement	Forster & Burgmer Architekten und GU AG, Kreuzlingen
3. Rang / Ankauf	05   Rohling
Architekt	<b>Stauffer &amp; Hasler Architekten AG, Frauenfeld</b>
Ingenieur	<b>BHA Team Ingenieure AG, Frauenfeld</b>
Verkehrsplanung	BHA Team Ingenieure AG, Frauenfeld

### Übrige Projekte

Projekt	01   Edward
Architekt	<b>:mlzd, Biel</b>
Ingenieur	<b>Dr. Lüchinger + Meyer Bauingenieure AG, Zürich</b>
Verkehrsplanung	asa AG, Rapperswil
Landschaftsarchitekt	Kuhn Landschaftsarchitekten GmbH, Zürich
Projekt	03   Josephine
Architekt	<b>Dürig AG, Zürich</b>
Ingenieur	<b>dsp Ingenieure &amp; Planer AG, Greifensee</b>
Projekt	06   slider
Architekt	<b>Theo Hotz Partner AG, Zürich</b>
Ingenieur	<b>Schlaich Bergermann Partner, Stuttgart</b>
Visualisierungen	nightnurse images GmbH, Zürich
Projekt	07   Zeppelin
Architekt	<b>Burkhard Meyer Architekten BSA, Baden</b>
Ingenieur	<b>Synaxis AG, Zürich</b>
Verkehrsplanung	TEAMverkehr.zug AG, Cham

## 1. Rang / 1. Preis

### 02 | E-Type

#### Antrag auf Weiterbearbeitung

Architekt

**Kistler Vogt Partner AG, Biel**

Mitarbeit

Silvia Kistler, Rudolf Vogt, Gilles Marchand,  
Lukas Fritschi, Mareike Seyfang

Ingenieur

**WAM Planer und Ingenieure AG, Bern**

Mitarbeit

Patrik Fahrni

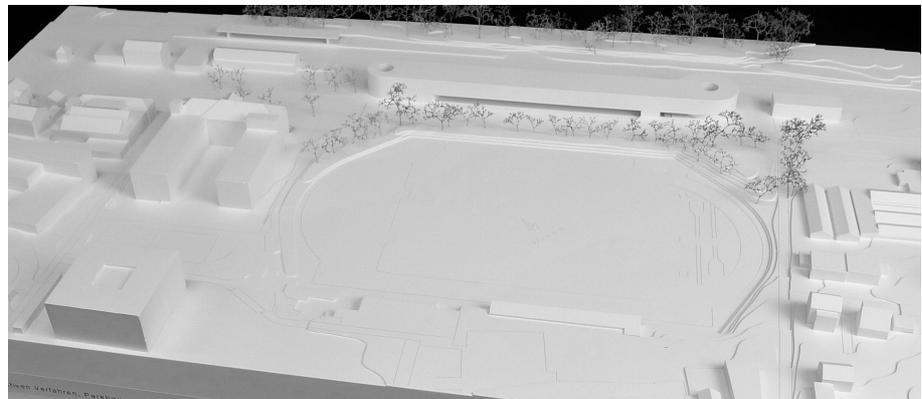
Verkehrsplanung

Büro Dudler Raum- und Verkehrsplanung, Biel

Mitarbeit

Felix Dudler, Daniel Torres

#### Modellfoto



#### Projektbeschreibung

Der langgezogene, dreigeschossige Baukörper bildet einen räumlichen Abschluss vom Sportplatz Burgerfeld zur Bahnlinie hin. Mit seiner durchlässigen Gestaltung und der Anordnung infrastruktureller Nutzungen (Bistro, Velostation) im Erdgeschoss erhält der Baukörper Öffentlichkeit und vermittelt so zwischen dem PHTG-Campus und der Grünanlage am See. Zusätzlich unterstützt die vertikale Gliederung des Baukörpers den ortsbau-lich-räumlichen Ansatz. Die Aufteilung in ein massives Sockelgeschoss und einen aufgesetzten Stahlbau bildet nicht nur das Programm ab, sondern unterstützt die Proportionierung des eleganten Baukörpers.

Der zweigeschossige Sockel mit dem darüber liegenden, schwebenden Parkdeck fügt sich beruhigend in die Situation ein. Zusammen mit den umliegenden Bildungsbauten bestimmt dieser einen angenehmen und gut proportionierten Aussenraum mit dem Burgerfeld. Nicht gelöst ist der Niveausprung von der Hafenstrasse zur Parkebene, welcher auf eine Absturzsicherung verzichtet und so kaum realisierbar ist. Ein Geländer oder eine Leitplanke würden die Sicht auf den Platz und damit die Durchsicht massiv einschränken. Um dieses Anliegen zu gewährleisten müsste die Lösung mit einer Böschung gesucht werden.

Mit nur einer Einfahrt über eine Aufspurstrasse im Osten zur Parkgarage wird die Belastung der Hafenstrasse auf ein Minimum reduziert. Von dieser führt ein doppelspuriger Staubereich für sechs PWs in ein Spindelsystem als Zufahrt in die oberen Parkebenen. Seitlich dazu angeordnet ist eine separate Rampe für die PH-Plätze im Erdgeschoss. Durch diese drei parallel angeordneten Einfahrten entsteht ein relativ langer Störungsbe- reich zur Hafenstrasse mit Rückstaugefahr, der für Velofahrer und Fussgänger eine gewisse Behinderung darstellen könnte. Die Ausfahrt hingegen führt über die Strasse entlang der Bahn zum Anschluss an die Promenadenstrasse und entlastet die Kantonsstrasse von weiteren Kreuzungspunkten, was wiederum Velofahrenden und Fussgängern zu Gute kommt.

Eine separate Fahrspur, die über die bestehende Zufahrt zum SBB-Areal erschlossen wird, führt entlang der südlichen Fassade zu den einzelnen Busabstellplätzen. Die gleiche Fahr- spur dient den Velofahrenden als Zufahrt zur Velostation und könnte zudem auch als Zufahrt für die PH-Parkplätze genutzt werden. Die Wegführung von den Velowegen beid- seits der Hafenstrasse zur Velostation wird im Projekt nicht aufgezeigt und muss daher in der weiteren Bearbeitung noch gelöst werden. Nicht verstanden werden die zehn ausge- wiesenen Längsparkplätze entlang der Südfassade. Diese wirken fremd und beeinträchti- gen den Busverkehr.

Die Organisation der Parkplatzabfolge besticht durch ihre klare Gliederung. Über die Spindelzufahrt gelangt man ins erste Parkgeschoss. Ab diesem Geschoss ist auch im Wes- ten eine einfache Spindelrampe angeordnet, über welche das nächste Geschoss erreicht wird. Dank dieser Anordnung können alle Parkplätze ohne Wendemanöver durchfahren werden. Die innere Fahrbahn der Spindel kann über beide Geschosse erreicht und als Abfahrtsrampe genutzt werden. Die Doppelnutzung für 40 PH-Parkplätze ist analog zu den Busparkplätzen in schräger Lage angeordnet. Die Lage der beiden Treppenhäuser ist betrieblich gut gewählt. Es bleibt zu prüfen, ob die Überschreitung der zulässigen Flucht- weglänge mit alternativen Brandschutzmassnahmen kompensiert werden kann.

Die Anordnung der Busse ist sehr zweckmässig gelöst. Es sind keine Manöver mit Rück- wärtsfahrten notwendig. Die Unterhaltsräume (Reparatur- und Waschraum) können au- tonom und ebenfalls ohne Rückwärtsfahrten angefahren werden, benötigen aber viel Fläche. Dieses klare Konzept gewährleistet ein gutes Handling. Die Sozial-, Neben- und Infrastrukturräume für die Busbetreiber sind ideal positioniert. Einzig der Aufenthalts- und Besprechungsraum sollte für Mitarbeitergespräche jeweils in sich geschlossen oder noch besser mit einer Faltwand getrennt sein. Das System weist trotz der engen Platzver- hältnisse eine hohe Nutzungsflexibilität auf. Mit lokalen Korrekturen könnte der bereits hohe Nutzungskomfort weiter gesteigert werden.

Die Ein- und Ausgänge für die Fussgänger zum Veloabstellplatz sind übersichtlich und nahe beim Bahnhof ebenerdig angeordnet. Ein Tausch mit den Buswerkstätten wäre hingegen sinnvoll. Die Velostation könnte somit auch über die allgemeine Vorzone erschlossen werden. Eine Ladestation für E-Bikes ist zu berücksichtigen.

Das statische Konzept widerspiegelt die Nutzung. Eine Abfangdecke über dem Busparking fängt die Lasten der Stahlbeton-Verbunddecken der Parkgeschosse ab, welche ohne Innenstützen überspannt werden. Die Stützenanordnung im Erdgeschoss ist auf die Nutzung des Busparking ausgerichtet. Für die Lastabtragung der Stützen wird eine Pfahlgründung notwendig sein. Für eine spätere Aufstockung sind im Spindelbereich bereits in der ersten Bauetappe gewisse Vorinvestitionen zu tätigen. Das vorgeschlagene Konstruktionskonzept sowie die einfache Materialisierung lassen eine wirtschaftliche Realisierung erwarten.

Das Projekt E-TYPE besticht durch seine bemerkenswerte Effizienz in der gesamten Anordnung aller organisatorischen Anforderungen. Sie sind einfach und gut erkennbar auf dem sehr engen Raum vereint. Gegen Aussen ist das Volumen gut gegliedert und überzeugt in seiner Proportionierung und Materialisierung. Das Gebäude fügt sich zudem gut in den Bestand ein.



E TYPE

Sitzbankstruktur

Die Sitzbankstruktur ist ein zentraler Bestandteil des Projekts. Sie ist als ein zentraler Bestandteil des Projekts...

Einfluss

Die architektonische Lösung ergibt sich aus dem Programm der Parkhaus und Busbahnhof. Die Lösung ist ein zentraler Bestandteil des Projekts...



Einfluss

Die architektonische Lösung ergibt sich aus dem Programm der Parkhaus und Busbahnhof. Die Lösung ist ein zentraler Bestandteil des Projekts...

Einfluss

Die architektonische Lösung ergibt sich aus dem Programm der Parkhaus und Busbahnhof. Die Lösung ist ein zentraler Bestandteil des Projekts...

Einfluss

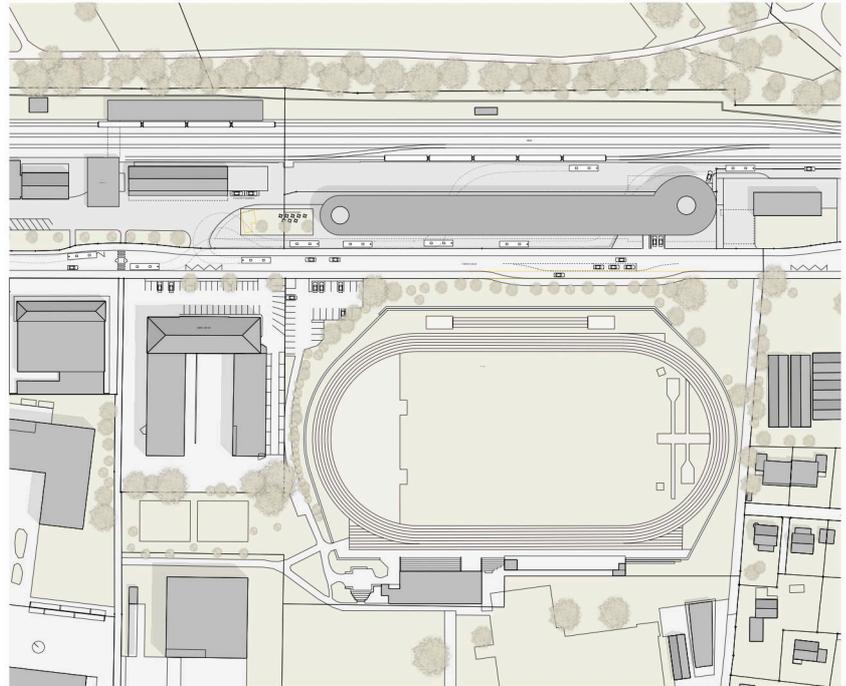
Die architektonische Lösung ergibt sich aus dem Programm der Parkhaus und Busbahnhof. Die Lösung ist ein zentraler Bestandteil des Projekts...

Einfluss

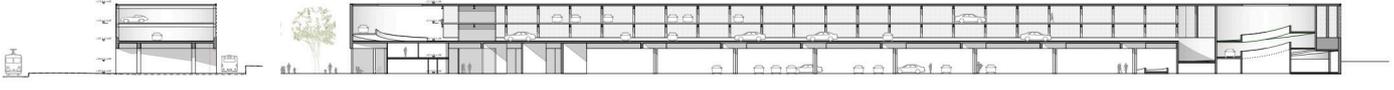
Die architektonische Lösung ergibt sich aus dem Programm der Parkhaus und Busbahnhof. Die Lösung ist ein zentraler Bestandteil des Projekts...

Einfluss

Die architektonische Lösung ergibt sich aus dem Programm der Parkhaus und Busbahnhof. Die Lösung ist ein zentraler Bestandteil des Projekts...



Scale 1:500

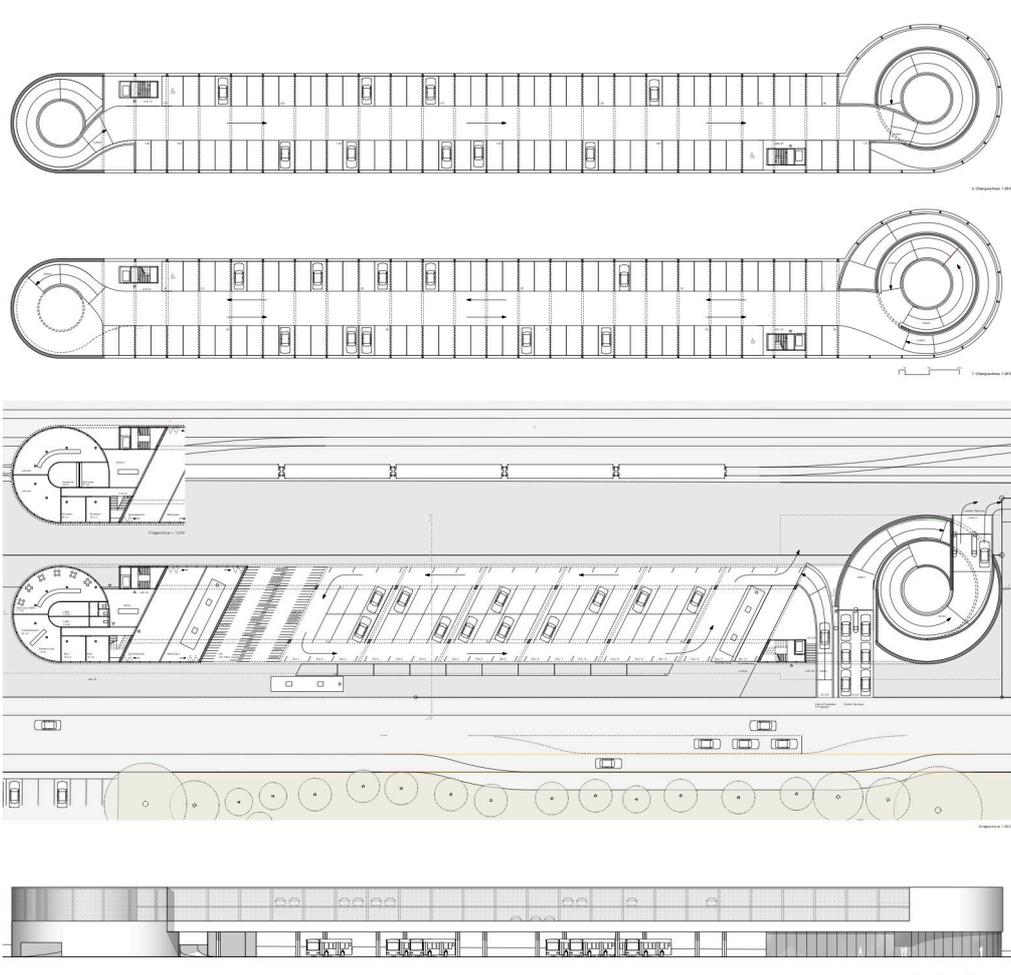


Scale 1:100

Scale 1:100



Scale 1:100



Scale 1:100

Scale 1:100

Scale 1:100

Scale 1:100

Scale 1:100

Einfluss Die Lösung ist ein zentraler Bestandteil des Projekts. Die architektonische Lösung ergibt sich aus dem Programm der Parkhaus und Busbahnhof. Die Lösung ist ein zentraler Bestandteil des Projekts...

Einfluss Die architektonische Lösung ergibt sich aus dem Programm der Parkhaus und Busbahnhof. Die Lösung ist ein zentraler Bestandteil des Projekts...

Einfluss Die architektonische Lösung ergibt sich aus dem Programm der Parkhaus und Busbahnhof. Die Lösung ist ein zentraler Bestandteil des Projekts...

Einfluss Die architektonische Lösung ergibt sich aus dem Programm der Parkhaus und Busbahnhof. Die Lösung ist ein zentraler Bestandteil des Projekts...

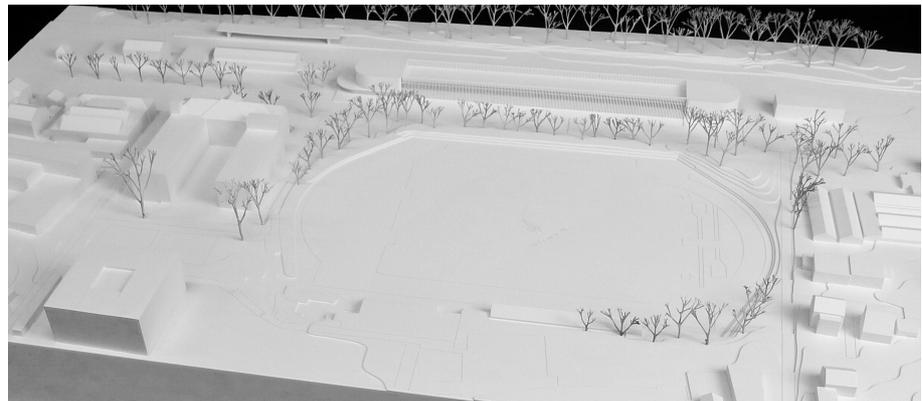
Einfluss Die architektonische Lösung ergibt sich aus dem Programm der Parkhaus und Busbahnhof. Die Lösung ist ein zentraler Bestandteil des Projekts...

## 2. Rang / 2. Preis

### 04 | nose to tail

Architekt	<b>Allemann Bauer Eigenmann Architekten AG, Zürich</b>
Mitarbeit	Patric Allemann, Martin Bauer, Marc Eigenmann, Laura Kälin, Lisa Kahl
Ingenieur	<b>WaltGalmarini AG, Zürich</b>
Mitarbeit	Gregorij Meleshko
Verkehrsplanung	Enz & Partner GmbH, Zürich
Mitarbeit	Robert Enz
Baumanagement	Forster & Burgmer Architekten und GU AG, Kreuzlingen
Mitarbeit	Michael Scheuss

#### Modellfoto



#### Projektbescrieb

Die Verfasser schlagen auf der Parzelle Nr. 3184 ohne Inanspruchnahme des Teilbereichs der Parzelle Nr. 1719 ein präzise gesetztes Gebäude vor, das stadträumlich den Abschluss zum Sportplatz Burgerfeld bildet und gleichzeitig den Freiverlad der SBB vom südlich anstossenden Stadtquartier abgrenzt. Zum nordwestlich liegenden Ensemble des Hafenhofbahnhofs hin wird ein eingeschossiger Vorbau angeordnet, der den Bahnhofplatz nach Südosten abschliesst und die Kioskwirtschaft enthält.

Die Gebäudeenden werden mit geschlossenen, zenital belichteten Rundbauten gestaltet, die die Auf- und Abfahrtsrampen als Spindeln sowie die Vertikalerschliessung für Fussgänger enthalten. Die Zu- und Wegfahrten zum Parkhaus sind im Erdgeschoss dieser Gebäudeteile enthalten. Dazwischen befinden sich die Parkierebenen, die eine halbtransparente Fassade mit eng angeordneten vertikalen Stützen zur Abdeckung der parkierten Fahrzeuge erhalten und deren oberstes Geschoss nicht überdeckt ist.

Die östliche Spindel dient einerseits als Auffahrtsrampe zu den Parkierebenen und gleichzeitig als Abfahrt zur Velostation. Davor ist auf der Hafenstrasse eine Aufspurstrecke für Linksabbieger angeordnet. Auf der westlichen Seite ist die Ausfahrt von den Parkierebe-

nen in die Hafenstrasse und die Abfahrt für Personenwagen in die Ebene der Buseinstellhalle vorgesehen, die während des Tages als Parkplätze für die PH dient, wobei die Wegfahrt entlang der Geleise über die Promenadenstrasse erfolgt. Eine sehr raffinierte Anordnung, welche jedoch auch einige Nachteile aufweist. Mit dieser Anordnung von Ein- und Ausfahrt des Parkhauses entstehen bei der Querung von Rad- und Fussweg an der Hafenstrasse zwei lange Störungszonen für den Langsamverkehr. Zudem fehlt durch das Absenken der Velostation unter die in einem Zwischengeschoss angeordneten Infrastrukturräume des Busbetriebs ein ebenerdiger Ausgang zu den Bahngeleisen, was einen Umweg über das Treppenhaus erfordert. Weiter bedingt das im Einbahnverkehr organisierte Parkierkonzept zwingend eine gut sichtbare Parkplatzanzeige. Denn einmal auf die erste Ebene eingefahren, muss bei erfolgloser Parkplatzsuche das Parkhaus über eine Ausfahrtsschranke und die entsprechende Rampe wieder verlassen werden, bevor nach nochmaliger Einfahrt das obere Geschoss erreicht werden kann.

Die Zufahrt der Busse zur Einstellhalle erfolgt ab Gleisniveau und die Wegfahrt über die Promenadenstrasse. Es werden zwei Varianten von Busanordnungen aufgezeigt. Bei der Grundvariante sind die Busse rechtwinklig zur Fassade angeordnet. Die Schleppkurven sind ausgereizt und die Busse müssen rückwärts ausfahren. Bei dieser Variante mit 22 Busabstellplätzen kann ein Angebotsausbau im öffentlichen Verkehr einfach realisiert werden. Bei einer Aufreihung der Busse parallel zur Fassade ist eine koordinierte Ein- und Ausfahrt aller Busse notwendig. Dabei zeigen die Schleppkurven um die Fassadenstützen Mängel auf, wodurch nicht alle Plätze genutzt werden können. Die beiden ausgewiesenen Plätze der Reservebusse (Grundvariante und Alternativvariante) sind nur bedingt nutzbar und schränken die Parkplatznutzung durch die PH stark ein.

Das Tragwerk ist aus vorgefertigten und vorgespannten Betonelementen als Skelettbau konzipiert. Die beiden Zwischendecken überspannen mit einer Teileinspannung am Rande die Hallenbreite ohne Zwischenstützen. Ein klares, schlüssiges und wirtschaftliches System. Die Lastabtragung in den Untergrund wird aber auch bei diesem Konzept eine Pfahlgründung erfordern. Eine mögliche Aufstockung ist mit überschaubarem Aufwand umsetzbar und nachgewiesen. Die beiden Spindeln sind dazu bereits vorbereitet.

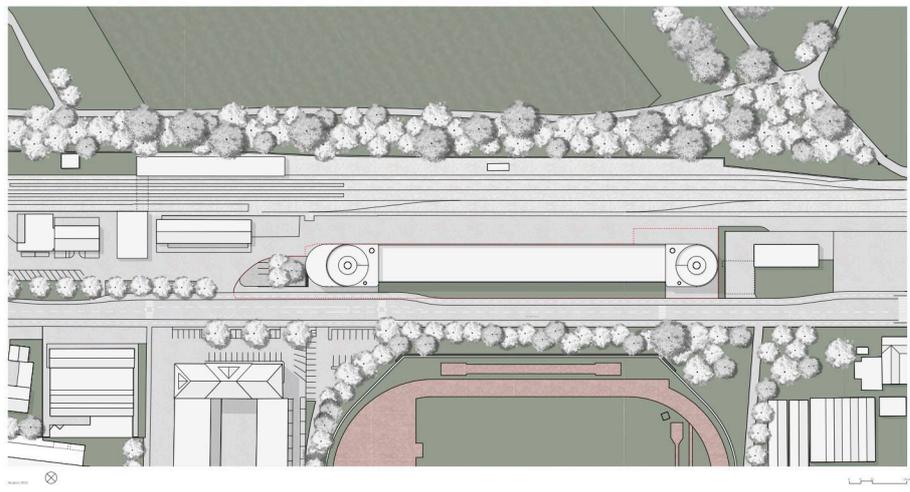
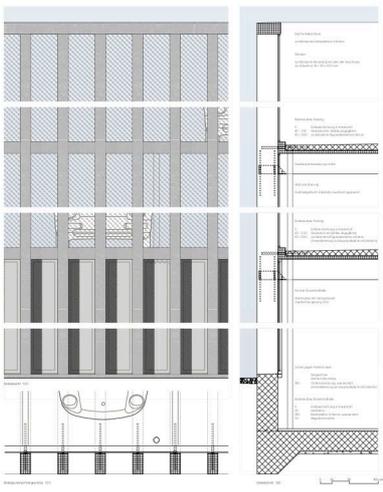
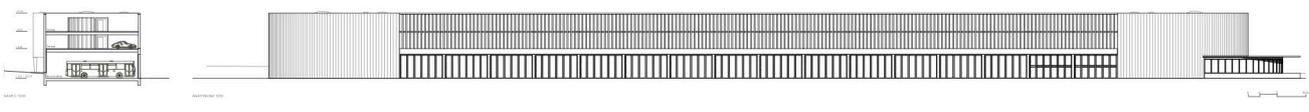
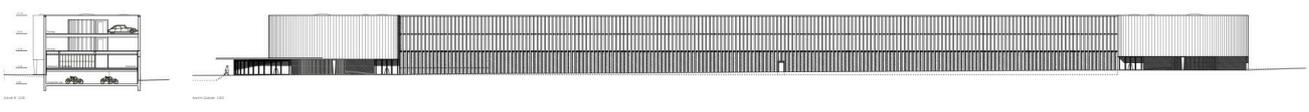
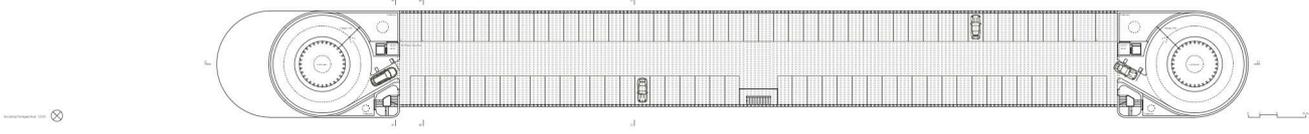
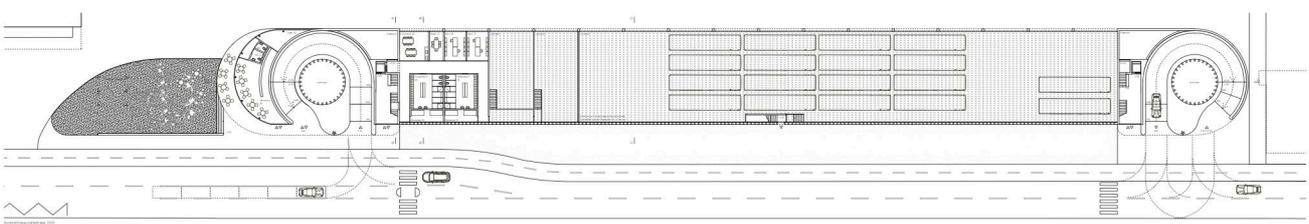
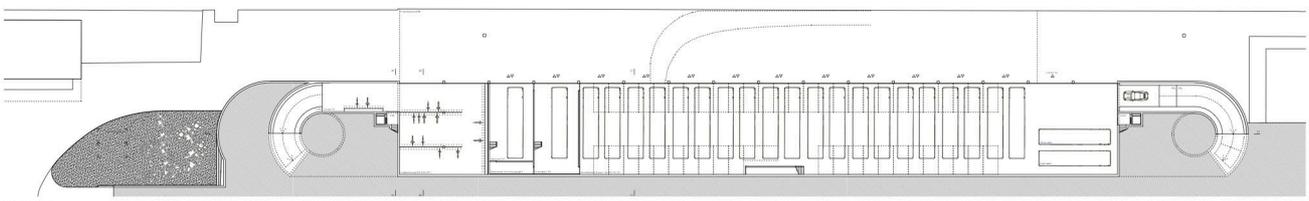
Insgesamt weist die Arbeit eine sorgfältige städtebauliche und architektonische Bearbeitung auf. Weniger zu überzeugen vermochten einzelne betriebliche Mängel, die nur schwer korrigierbar sind.



**Vorbemerkung**  
Die neue Parkhausanlage soll sich als einleuchtende Ergänzung zu den bestehenden Strukturen im Bereich des Haltenbahnhofs Krauzlingen darstellen. Die Planung ist auf die Integration in das bestehende Umfeld abgestimmt und berücksichtigt die Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur sowie die Bedürfnisse der Nutzer. Die Anlage soll eine hohe Qualität der Architektur und der Umgebungsintegration bieten.

**Architektur**  
Die Architektur des Parkhauses soll sich durch eine klare, funktionale Gestaltung auszeichnen. Die Fassade ist durch eine vertikale Rhythmisierung der Elemente geprägt, was die Länge des Gebäudes optisch auflockert. Die Eingänge sind durch markante, überdachte Strukturen hervorgehoben. Die Innenräume sind hell, hellhörig und bieten eine angenehme Atmosphäre für die Nutzer.

**Spezifikationen**  
Die gesamte Anlage umfasst ein Parkhaus mit 150 Stellplätzen, eine Kassenhalle, eine Wartungshalle, eine Fahrradkammer und eine Bushaltestelle. Die Anlage ist für die Nutzung durch Fußgänger, Radfahrer und Busse konzipiert. Die Bauweise ist auf Langlebigkeit und Nachhaltigkeit abgestimmt. Die Anlage soll in der Lage sein, sich an zukünftige Entwicklungen anzupassen.

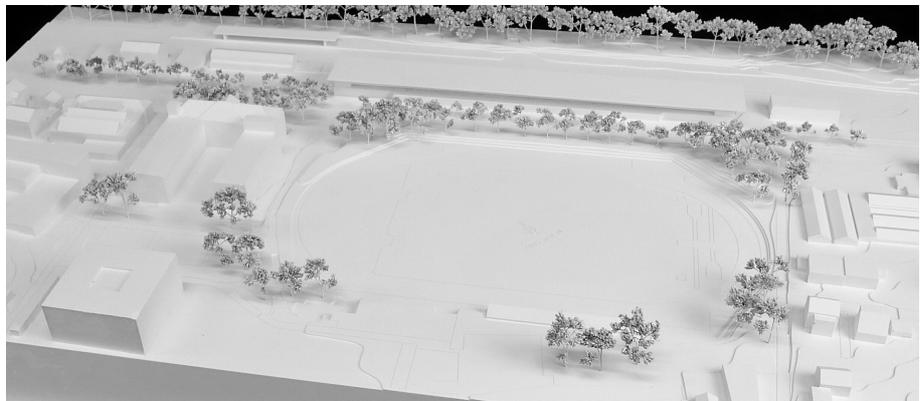


### 3. Rang / Ankauf

### 05 | Rohling

Architekt	<b>Stauer &amp; Hasler Architekten AG, Frauenfeld</b>
Mitarbeit	Thomas Hasler, Nicola Toscano, Marcel Woerz, Irina Meyer
Ingenieur	<b>BHA Team Ingenieure AG, Frauenfeld</b>
Mitarbeit	Christian Hermann, Edi Schmid
Verkehrsplanung	<b>BHA Team Ingenieure AG, Frauenfeld</b>
Mitarbeit	Christian Hermann, Edi Schmid

#### Modellfoto



#### Projektbeschreibung

Das Projekt überzeugt durch seine Anschaulichkeit, beachtenswert ist die Überlagerung der betrieblichen Anforderungen mit dem architektonischen Ausdruck des Projekts, der langgezogene Riegel ist genauso nutzbringend wie auch identitätsstiftend. Das Programm erweist sich als Schlüssel zur stadträumlichen Aussage: das Neubauvolumen als Leitkörper am Stadteingang, als Rückgrat zur Stärkung der ortsbaulichen Gegebenheiten und als Filter zwischen Stadtstruktur und Parklandschaft. Die gestalterische Absicht des Projekts, den Stadtraum ideell zu fassen und gleichzeitig nach Süden durchfliessen zu lassen, wird virtuos zelebriert. Schade nur, dass sich die einladende Geste mit grosszügigem Vordach nicht auf eine höhere, publikumswirksamere Nutzung ausrichtet.

Das Erschliessungskonzept schafft es, sämtliche Bedürfnisse auf eine einfache Art und mit einer hohen Funktionalität zu vereinen. Die Erschliessung der Parkdecks erfolgt über Längsrampen entlang der Südfassade jeweils zwischen den einzelnen Geschossen, östlich die Auffahrts- und westlich die Abfahrtsrampen. Dadurch können zwei Schlaufen geschaffen werden mit welchen alle Parkierungsmöglichkeiten einfach und ohne zu wenden angefahren werden. Diese Anordnung mit zwei parallelen Fahrbahnen und den zusätzlichen Erschliessungsrampen führt jedoch zu einer Gebäudetiefe, die den Perimeter auf der Strassenseite deutlich überschreitet. Zudem wäre ein Parkleitsystem notwendig, um unerwünschten Suchverkehr zu vermeiden. Mit nur zwei Treppen wird die zulässige Fluchtweglänge überschritten. Die Rampen dürften kaum als Fluchtwege toleriert werden.

Die Zu- und Wegfahrt in die Hafenstrasse erfolgt getrennt an zwei verschiedenen Orten über den Fuss- und Radweg. Die Busplätze sind über die Freiverladefläche der SBB erschlossen. Dank einer schrägen Anordnung können die Busse direkt in gleicher Fahrtrichtung (ohne Rückwärtsmanöver) im Osten in Richtung Promenadenstrasse wieder ausfahren. Dabei kann die Waschanlage autonom angefahren oder vor der Ausfahrt noch gleich der Waschvorgang gemacht werden. Diese Idee mit der Schräganordnung und der Platzierung der Waschanlage vereinfacht die Betriebsprozesse nachhaltig. Die Zufahrt zum Reparaturbereich ist für die Busbetreiber hingegen unklar. Fraglich erscheint die Zweckmässigkeit einer zusätzlichen Baumreihe im Bereich des Mittelstreifens.

Die Doppelnutzung des Busdepots für die Parkplatzbedürfnisse ist nachgewiesen. Sie nutzt das erste Tor als Zufahrt und den gleichen Sektor wie die Busse als Ausfahrt. Durch die schräge Stützenanordnung können nicht alle Plätze ohne Behinderung angefahren werden. Die Velostation ist gut gelöst, Zu- und Wegfahrt sind vom Autoverkehr getrennt, die Platzverhältnisse im Innern sind ausreichend, der Weg zum Bahnhof ist kurz und schnell. Nachteilig und auch gefährlich für den Veloverkehr ist die zweimalige Querung der PW- Zu- und Wegfahrten zum Parkhaus. Zudem ist der Übergang vom nördlichen Radweg in die Velostation zu eng ausgelegt und zu direkt, eine Einbiege-Spur ist nicht vorgesehen.

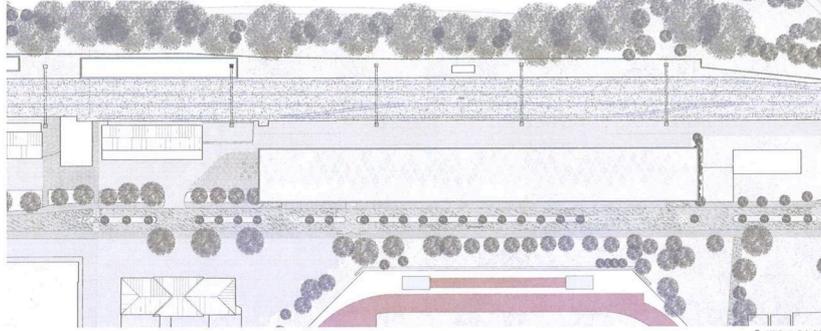
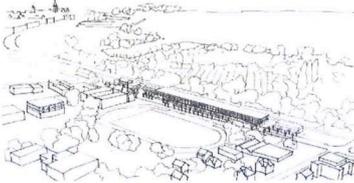
Das statische Konzept besticht durch ein innovatives, ausgeklügeltes aber aufwendiges System. Die Zwischendecken werden über aussenliegende Zugstangen an die oberste Decke gehängt. Die Decken sind als räumlich wirkende Stahlbetonträgerroste ausgebildet. Wobei bedingt durch das Konzept die oberste Decke die höchste Lastabtragung und somit die grössten Konstruktionsabmessungen aufweist. Diese Konstruktion gibt dem Gebäude einen optisch raffinierten Dachabschluss. Die Lastabtragung erfolgt über die Innenstützen, welche in ihrer Anordnung Rücksicht nehmen auf das Busparkierungskonzept. Für die Lastabtragung der Stützen wird jedoch, entgegen der vorgeschlagenen Plattenfundation, eine Pfahlgründung notwendig sein.

Das faszinierende und auch betriebsfreundliche Konstruktionssystem führt zu einer Bauweise mit vergleichsweise hohen Baukosten, die sich allerdings auch durch nachhaltig geringere Betriebskosten kaum rechtfertigen lassen. Eine spätere Aufstockung hätte zudem einen grossen Eingriff in dieses in sich abgeschlossene Gebäude zur Folge. Auch die technischen Details der Rampenerweiterungen mit einer Durchdringung durch das Raumfachwerk wären nur mit sehr grossem Aufwand umsetzbar.

Insgesamt handelt es sich um einen städtebaulich und architektonisch überzeugenden Vorschlag, welcher die betrieblichen Anforderungen im Rahmen der 1. Bauetappe weitgehend erfüllt. Für den exklusiven Ausdruck werden jedoch allzu aufwendige gestalterische Mittel in Kauf genommen; negativ ins Gewicht fällt auch die Überschreitung der Baulinie zur Hafenstrasse.

# Robling

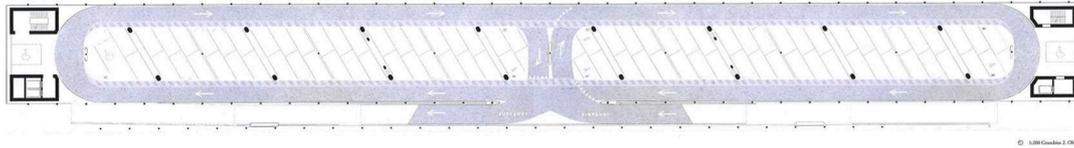
Der Nischen des Parkhauses bildet die einseitige Geländevorwölbung, dem Stadttitel um den Hafenhafen eine prägnante stadtbauliche Aussage zu verleihen



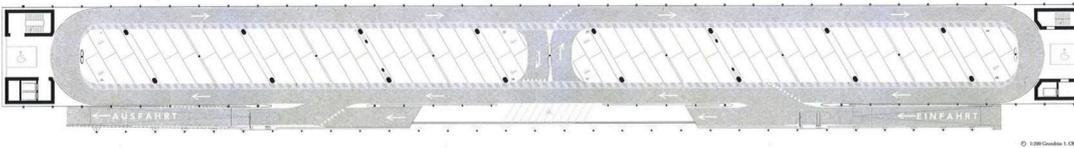
**Die Nische im Stadtbild**  
 Das langgestreckte Gebäude bildet die einseitige Geländevorwölbung, dem Stadttitel um den Hafenhafen eine prägnante stadtbauliche Aussage zu verleihen. Die Nische des Parkhauses bildet die einseitige Geländevorwölbung, dem Stadttitel um den Hafenhafen eine prägnante stadtbauliche Aussage zu verleihen.

**Die Bauweise**  
 Ein massives Stahl-Gussbauwerk für die im Komplex geführten Haupttragwerke. Die Decken sind als Stahl-Guss-Decken ausgeführt, die an den Stützen durch eine massive Gussplatte verbunden sind. Die Stützen sind als Stahl-Guss-Säulen ausgeführt, die an den Stützen durch eine massive Gussplatte verbunden sind.

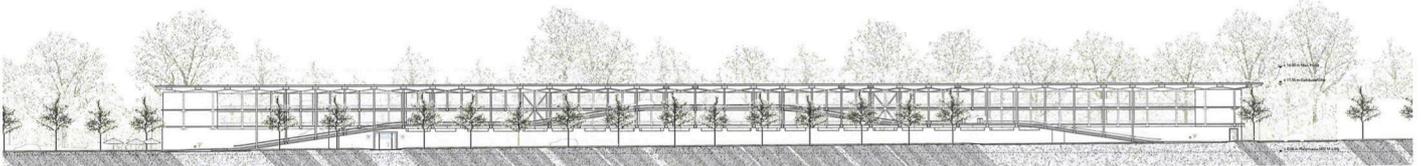
**Verbleib der Bauführung**  
 Die Bauführung ist als einseitige Geländevorwölbung ausgeführt, die an den Stützen durch eine massive Gussplatte verbunden ist.



© 1.000 Göttinger I. Obereggen



© 1.000 Göttinger I. Obereggen



Projektskizzen Parkhaus mit Bauweise: Hafenhafen Kassel - Robling

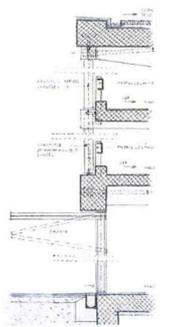
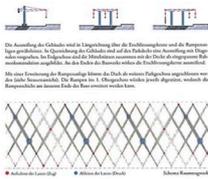
1.000 Bauweise



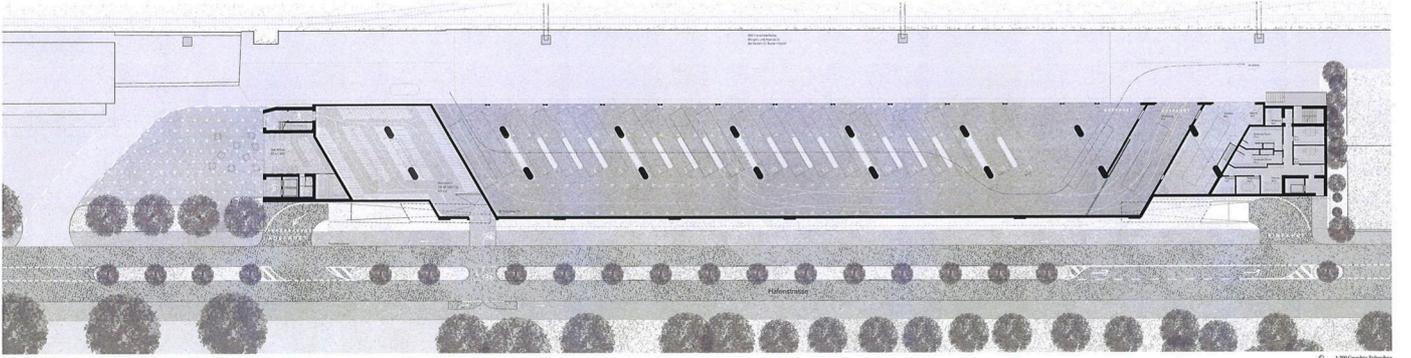
Aussicht Parkhaus

**Materialien**  
 Die Materialwahl ist auf die Einseitigkeit der Geländevorwölbung und die Komplexität der Bauführung abgestimmt. Die Materialien sind als Stahl-Guss, Beton und Glas ausgeführt.

**Strukturkonzepte**  
 Die Strukturkonzepte sind auf die Einseitigkeit der Geländevorwölbung und die Komplexität der Bauführung abgestimmt. Die Konzepte sind als Stahl-Guss, Beton und Glas ausgeführt.



© 1.000 Göttinger I. Obereggen



© 1.000 Göttinger I. Obereggen



1.000 Göttinger I. Obereggen

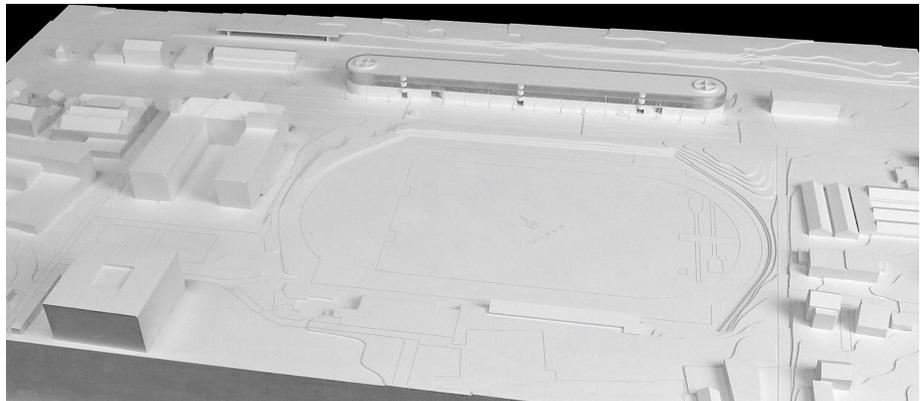
Projektskizzen Parkhaus mit Bauweise: Hafenhafen Kassel - Robling

## Projekt

### 01 | Edward

Architekt	<b>:mlzd, Biel</b>
Mitarbeit	Pat Tanner, Alexander Unsin, Jonathan Anders, Fabian Schmidt, Pablo Grünig, Daniele Di Giacinto, Claude Marbach, Andreas Frank, David Locher
Ingenieur	<b>Dr. Lüchinger + Meyer Bauingenieure AG, Zürich</b>
Mitarbeit	Daniel Meyer, Katarina Sykorova
Verkehrsplanung	asa AG, Rapperswil / Mitarbeit: Jan Wenzel
Landschaftsarchitekt	Kuhn Landschaftsarchitekten GmbH, Zürich / Stephan Kuhn

## Modellfoto



## Projektbeschreibung

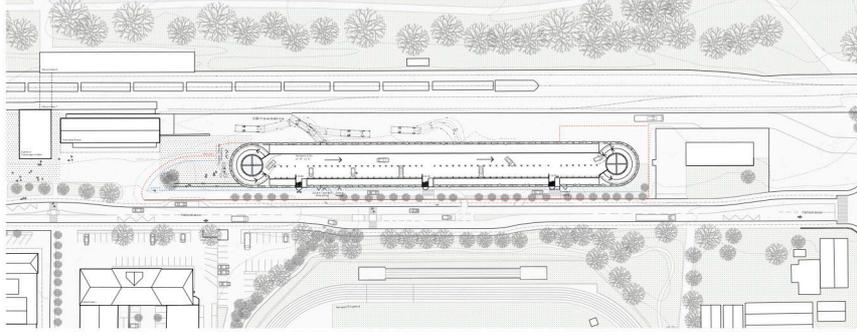
Der Projektvorschlag zeigt ein einfaches, klar gegliedertes Volumen mit zwei abgerundeten Enden. Über einem mit Glasflächen und Profilglaselementen transparent gestalteten Sockelgeschoss mit der Buseinstellhalle, den dazugehörenden Nebenräumen, der Velostation und der Kioskwirtschaft sind die beiden Parkierungsgeschosse angeordnet. Diese werden mit einer begrünten Stahlkonstruktion gefasst und durch drei Treppentürme gegliedert.

Die Ein- und Ausfahrt zum Parkhaus erfolgt über eine zur Hafenstrasse parallele Fahrspur mit Baumreihe. Die Zufahrt zu den schräg gestellten Busabstellplätzen erfolgt über die Freiverladefläche der SBB, die Wegfahrt über die Promenadenstrasse. Die ungehinderte Zu- und Wegfahrt für die Reservebusse ist nicht gewährleistet. Entgegen den Vorgaben werden die PH-Parkplätze nicht im EG (Doppelnutzung mit Busplätzen) angeordnet, sondern auf der offenen Dachfläche. Diese Lösung dürfte im Betrieb wegen den langen Fahr- und Fusswegen für die Nutzer nicht funktionieren.

Trotz der klaren und übersichtlichen Gebäudestruktur und Organisation vermag das Projekt wegen einiger betrieblichen Mängel nicht zu überzeugen. In Frage gestellt wird auch der Vorschlag der Fassadenbegrünung, der an diesem Ort nicht nachvollziehbar und im Betrieb zudem sehr aufwändig ist.

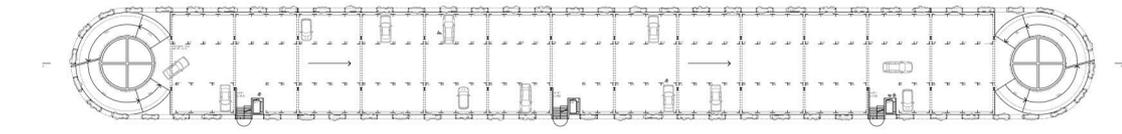
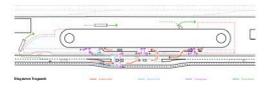
**Ziele**  
 Ein Parkhaus, das sich in die bestehende Umgebung einfügt und gleichzeitig ein neues Wahrzeichen wird. Die Fassade soll eine Verbindung zwischen traditioneller Mauerwerkarchitektur und moderner Glasarchitektur sein. Die Architektur soll die Umgebung mit der umgebenden Landschaft verbinden und die umgebende Landschaft mit der umgebenden Landschaft verbinden.

**Ansätze**  
 Die Fassade soll eine Verbindung zwischen traditioneller Mauerwerkarchitektur und moderner Glasarchitektur sein. Die Architektur soll die Umgebung mit der umgebenden Landschaft verbinden und die umgebende Landschaft mit der umgebenden Landschaft verbinden.

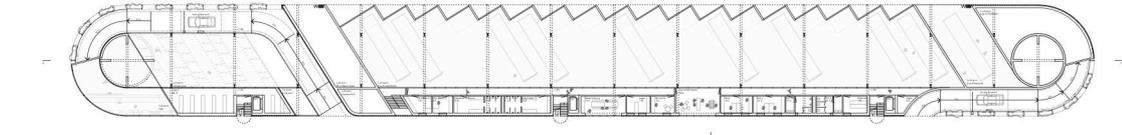


Stand im Blick mit Oberboden  
 1:500

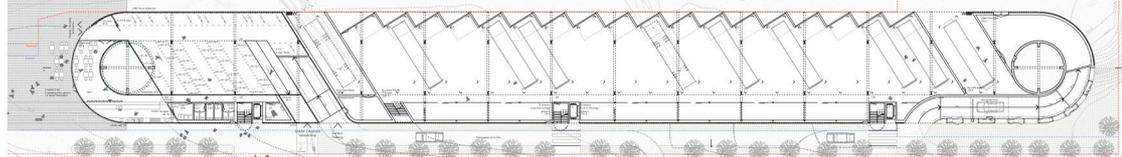
**Typen**  
 Ein Parkhaus, das sich in die bestehende Umgebung einfügt und gleichzeitig ein neues Wahrzeichen wird. Die Fassade soll eine Verbindung zwischen traditioneller Mauerwerkarchitektur und moderner Glasarchitektur sein. Die Architektur soll die Umgebung mit der umgebenden Landschaft verbinden und die umgebende Landschaft mit der umgebenden Landschaft verbinden.



Obergeschoss 1+2  
 1:200



Erdgeschoss Erdgeschoss  
 1:200



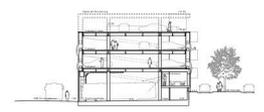
Erdgeschoss  
 1:200



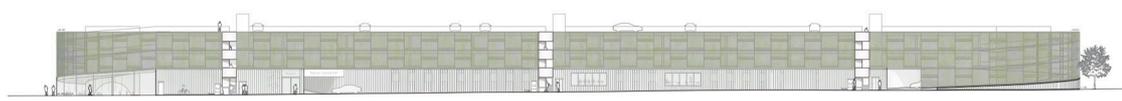
Ansicht West  
 1:200



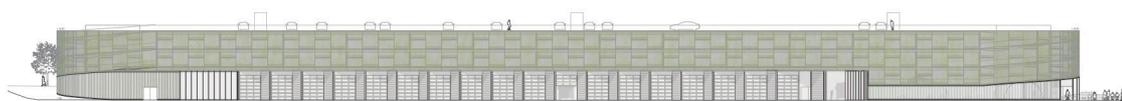
Ansicht Ost  
 1:200



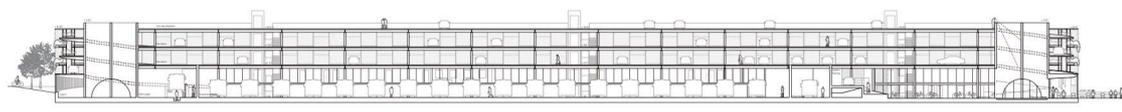
Dauerschnitt  
 1:200



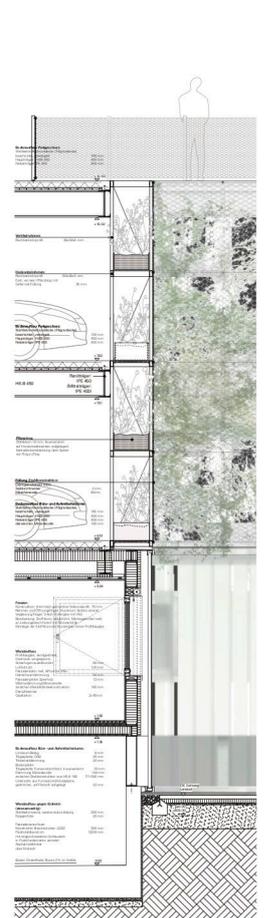
Ansicht Süd  
 1:200



Ansicht Nord  
 1:200



Längsschnitt  
 1:200



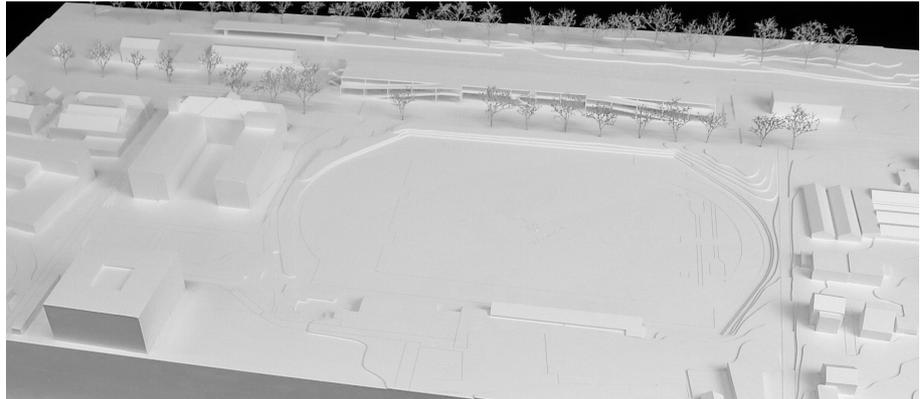
Formale Schnitt / Ansicht  
 1:200

## Projekt

### 03 | Josephine

Architekt	<b>Dürig AG, Zürich</b>
Mitarbeit	Jean-Pierre Dürig, Gian Paolo Ermolli, Iker Sada
Ingenieur	<b>dsp Ingenieure &amp; Planer AG, Greifensee</b>
Mitarbeit	Bruno Patt

## Modellfoto



## Projektbeschreibung

Die Projektverfasser argumentieren, dass an diesem sensiblen Ort im Übergangsbereich von ortsbaulichen und landschaftlichen Strukturen kein geschlossen wirkendes Gebäude angeordnet werden sollte und schlagen daher eine transparente, niedrige Betonstruktur aus Stützen, Unterzügen und Decken-, bzw. Bodenplatten vor. Die Visualisierung zeigt diese Grundidee nachvollziehbar auf, jedoch sind die Parkierungsflächen sowie die Buseinstellhalle nahezu leer dargestellt. Ob die Idee der transparenten Struktur auch bei vollbesetztem Parkhaus noch wirkt, muss bezweifelt werden. Ebenso würde die angestrebte Wirkung mit einer späteren Aufstockung um ein Geschoss sicher beeinträchtigt.

Die Zufahrt, bzw. der Zugang erfolgt übersichtlich für alle Nutzer (Busse, PW, Velo und Fussgänger) über das SBB-Areal, bzw. den stirnseitig angeordneten Vorbereich, wo auch die Kioskwirtschaft und die Nebenräume für die Buseinstellhalle angeordnet sind. Die senkrechte Anordnung der Busabstellplätze ist nicht ganz ideal, die ungehinderte Zu- und Wegfahrt für die Reservebusse ist nicht gewährleistet. Die Parkierungsflächen werden über zwei Rampensysteme für die Zu- und Wegfahrt erschlossen. Ohne Leitsystem führt die gewählte Erschliessung auf den Parkdecks jedoch zu unerwünschtem Suchverkehr. Zudem ist die Wegfahrt für die PWs auf die Hafenstrasse mit einer 180-Grad-Wende nicht nachvollziehbar. Das vorgeschlagene offene, zweite Parkdeck führt im Betrieb zu erheblichem Mehraufwand. Unverständlich ist zudem, dass die vorgegebenen minimalen Durchfahrts Höhen für die Busse und die PWs deutlich unterschritten werden und somit nicht den massgebenden Normen entsprechen.

Trotz der klaren Projektidee kann das Projekt in architektonischer und betrieblicher Hinsicht nicht überzeugen.

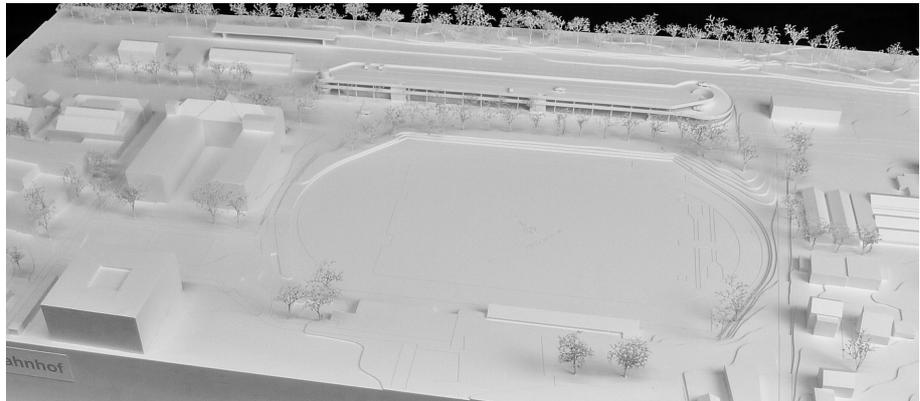


## Projekt

### 06 | slider

Architekt	<b>Theo Hotz Partner AG, Zürich</b>
Mitarbeit	Peter Berger, Peter Racheter, Marc Zicklam
Ingenieur	<b>Schlaich Bergermann und Partner, Stuttgart</b>
Mitarbeit	Stefan Kammerer, Knut Göppert
Visualisierungen	nightnurse images GmbH, Zürich
Mitarbeit	Thorsten Seifried, Massimiliano Marzoli

## Modellfoto



## Projektbeschreibung

Die Projektverfasser schlagen eine offene, zweigeschossige Betonstruktur mit architektonisch prägenden, durchlaufenden Betonbrüstungen vor. An den Enden des Gebäudes sind zwei markante Betonspindeln angeordnet, eine Doppelspindel für die Erschliessung der Parkierungsgeschosse sowie eine Treppenspindel für die Fussgänger mit mit rundem Liftkern.

Die Zu- und Wegfahrt für die PWs erfolgt am östlichen Ende des Gebäudes über eine nicht nachvollziehbare Ausweitung der Hafenstrasse. Die geforderte Aufspurstrecke für Linksabbieger fehlt. Die senkrechte Anordnung der Busabstellplätze ist nicht ideal, zudem ist die ungehinderte Zu- und Wegfahrt für die Ersatzbusse nicht gewährleistet. Die vorgeschlagene Schrägstellung der unteren Ebene mit den Busabstellplätzen ist aufgrund der Niveaudifferenzen zwischen Hafenstrasse und SBB-Areal kaum realistisch und im Betrieb nicht denkbar. Ohne Leitsystem führt die gewählte Erschliessung der beiden Parkdecks zu unnötigem Suchverkehr und unerwünschten Wendemanövern im Bereich des Fussgängerzugangs.

Trotz der architektonischen Qualität der eleganten Betonkonstruktion vermag der Projektvorschlag vor allem in betrieblicher Hinsicht nicht zu überzeugen.



Strukturübergang M 1:200

**Strukturübergang**

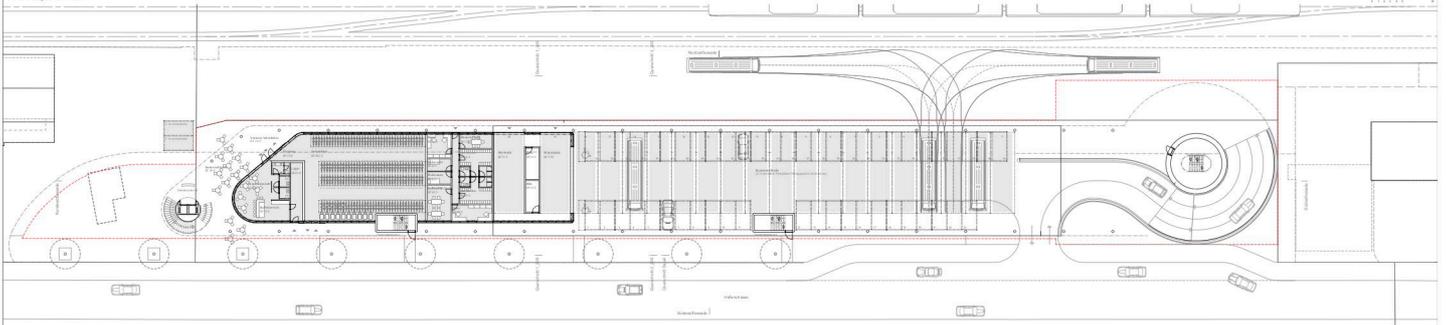
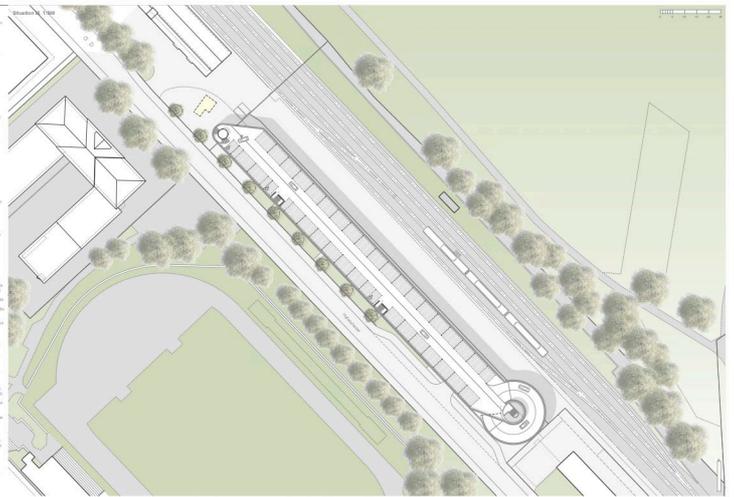
**Strukturübergang**  
 Die Strukturübergänge sind ein zentraler Bestandteil des Entwurfs. Sie verbinden die verschiedenen Ebenen des Gebäudes und ermöglichen einen reibungslosen Übergang zwischen den verschiedenen Nutzungsebenen. Die Strukturübergänge sind so gestaltet, dass sie sowohl funktionell als auch ästhetisch in das Gesamtbild des Gebäudes integrierbar sind. Die Strukturübergänge sind ein zentraler Bestandteil des Entwurfs. Sie verbinden die verschiedenen Ebenen des Gebäudes und ermöglichen einen reibungslosen Übergang zwischen den verschiedenen Nutzungsebenen. Die Strukturübergänge sind so gestaltet, dass sie sowohl funktionell als auch ästhetisch in das Gesamtbild des Gebäudes integrierbar sind.

**Bereitliche Übergänge**

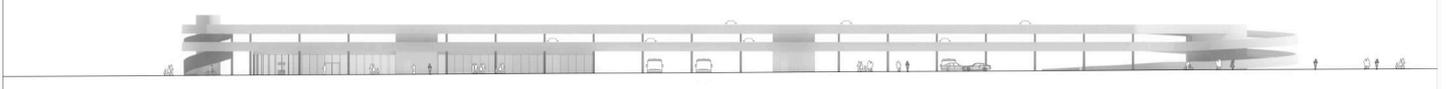
**Bereitliche Übergänge**  
 Die Bereitlichen Übergänge sind ein zentraler Bestandteil des Entwurfs. Sie verbinden die verschiedenen Ebenen des Gebäudes und ermöglichen einen reibungslosen Übergang zwischen den verschiedenen Nutzungsebenen. Die Bereitlichen Übergänge sind so gestaltet, dass sie sowohl funktionell als auch ästhetisch in das Gesamtbild des Gebäudes integrierbar sind.

**Stichtische Übergänge**

**Stichtische Übergänge**  
 Die Stichtischen Übergänge sind ein zentraler Bestandteil des Entwurfs. Sie verbinden die verschiedenen Ebenen des Gebäudes und ermöglichen einen reibungslosen Übergang zwischen den verschiedenen Nutzungsebenen. Die Stichtischen Übergänge sind so gestaltet, dass sie sowohl funktionell als auch ästhetisch in das Gesamtbild des Gebäudes integrierbar sind.



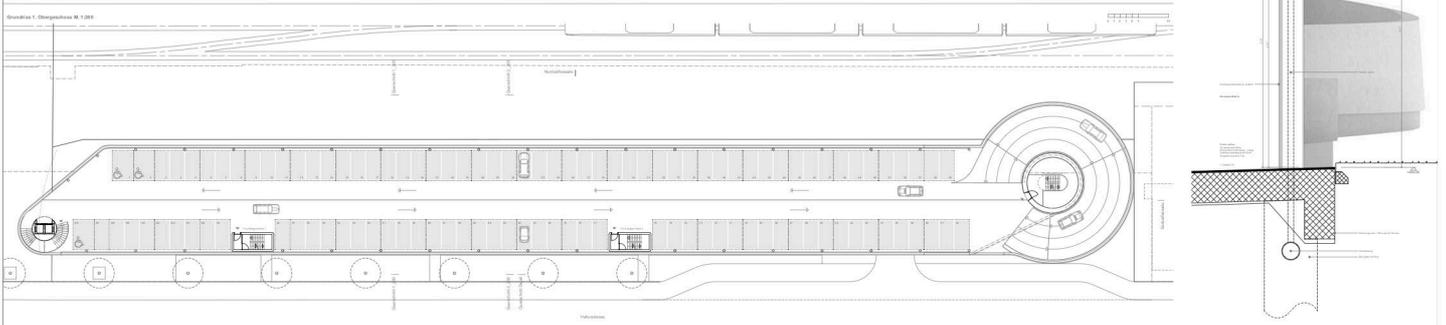
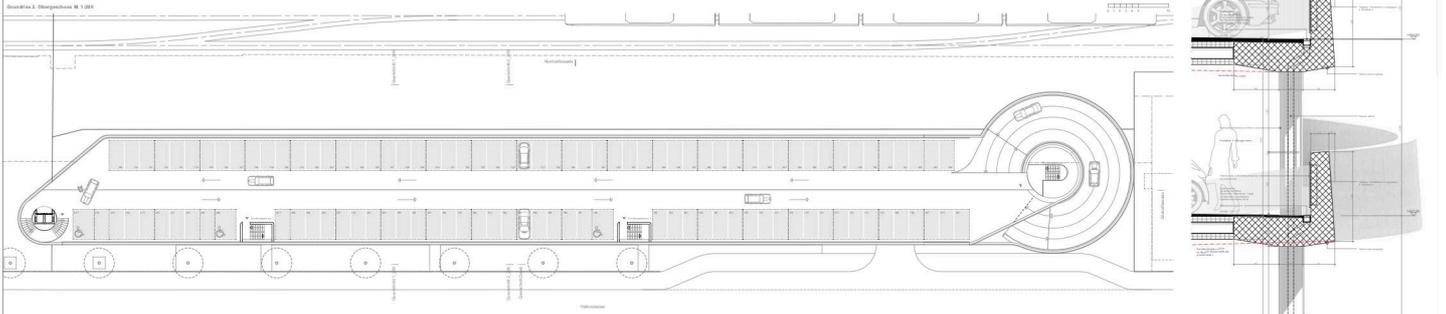
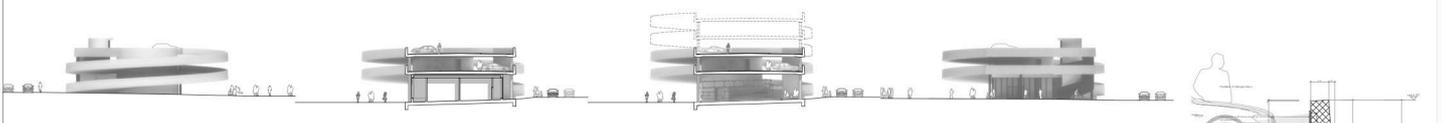
Südfassade M 1:200



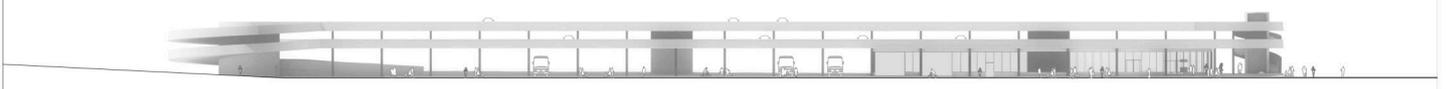
Wettbewerb Parkhaus Hafenbahnhof

slider

Südfassade M 1:200    Querschnitt 1 M 1:200    Querschnitt 2 M 1:200 (mit Option Aufzuehung, ca. 217 zusätzliche Parkplätze)    Nordfassade M 1:200    Detailschnitt M 1:200



Nordfassade M 1:200



Wettbewerb Parkhaus Hafenbahnhof

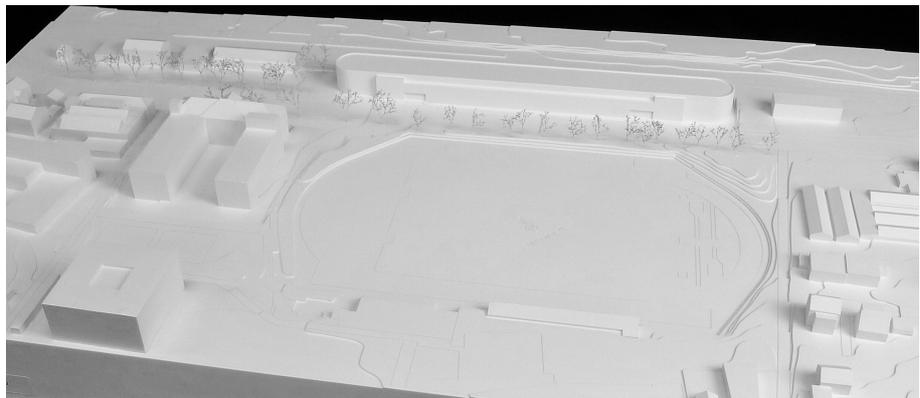
slider

## Projekt

### 07 | Zeppelin

Architekt	<b>Burkhard Meyer Architekten BSA, Baden</b>
Mitarbeit	Olivier Dufner, Daniel Krieg, Adrian Meyer, Andreas Signer, Florian Baumgartner
Ingenieur	<b>Synaxis AG, Zürich</b>
Mitarbeit	Carlo Bianchi
Verkehrsplanung	TEAMverkehr.zug AG, Cham

## Modellfoto



## Projektbeschreibung

Die Projektverfasser schlagen ein markantes, homogen gestaltetes Gebäudevolumen mit einer umlaufenden Haut aus GFK-Gitterrosten vor. Dem Volumen der Buseinstellhalle, bzw. des Parkhauses stellen sie einen Erschliessungsbereich in Form eines Laubengangs mit zwei Treppentürmen vor. Trotz der bedingt transparenten Fassade erscheint das Volumen, gerade auch wegen dem vorgestellten Erschliessungsbereich, klar als Gebäude.

Die Zu- und Wegfahrt von der Hafenstrasse erfolgt über zwei Aufspurbereiche, die die Hafenstrasse deutlich ausweiten. Die Ein- und Ausfahrten für sämtliche Nutzer (Freiverlad SBB, Busse, PW) sind über zwei Gebäudeeinschnitte gelöst. Mit dieser Lösung können jedoch die erforderlichen Schleppkurven, bzw. Wenderadien nicht für alle Fahrmanöver eingehalten werden. Zudem ist die Konzentration auf je eine Ein- und Ausfahrt auch aus Sicherheitsgründen nicht tauglich. Nicht funktionieren kann die Anordnung der beiden Ersatzbusse. Die Erschliessung der Parkierungsflächen erfolgt über zwei Einfachspindeln. Ohne Leitsystem führt die gewählte Erschliessung auf den Parkdecks jedoch zu unerwünschtem Suchverkehr. Positiv zu werten ist die Möglichkeit, die Dachfläche bereits in der Grundlösung als Parkfläche zu nutzen, dazu müssten jedoch die beiden Spindeln bereits ganz erstellt werden.

Der Projektvorschlag vermag die Zielsetzungen des Wettbewerbs sowohl in architektonischer, wie auch in betrieblicher Hinsicht nicht zu erfüllen.

