

## Projekt Nr. 1

PASSE-RELLE  
3. RangTragwerkplanung  
(Federführung)Bänziger Partner AG, St.Gallen  
Stefan Köppel, Thomas Jäger,  
Pascal Furrer

Lichtplanung

LLAL AG, St.Gallen  
Tobias Gsell, Marc Dietrich, David  
Baumann

Architektur

Hosoya Schaefer Architects AG, Zürich  
Markus Schaefer, Pierre-Jean Holl, Emils Garancs, Juris Strangots, Madeleine Debaere

Landschaftsarchitektur

Studio Vulkan Landschaftsarchitektur GmbH, Zürich  
Dominik Bückers, Raphael Kleindienst

## Würdigung

Klare Elemente gliedern den Entwurf der funktionalen und direkten Wegebeziehung für das Umsteigen sowie das Anbinden des neuen Doppelbahnhofs Bruggen / Haggen in die Stadtebenen und vermitteln den Ausdruck eines hybriden Quartiers, das industrielle, gewerbliche Nutzungen neben Wohnnutzungen in einem transformativen Prozess zu einem verdichteten neuen Stadtquartier für Wohnen und Arbeiten zeigt. Die verschiedenen Elemente, die durch ihre Funktionen bestimmt sind, werden gemäss ihren statischen und konstruktiven Anforderungen unterschiedlich materialisiert und als Assemblage als Figur und Zeichen des neuen Doppelbahnhofs, dem Ort angemessen, im Stadtraum eingeschrieben.

Zwei schlanke Lifttürme aus Beton, die scheibenartig aufgelöst werden und so die Blicke auf die Liftfunktionen freigeben, tragen die verbindende Passerelle, die in Stahl als grosser Vierendeelträger ausgebildet ist, der mit einem feinen gefalteten Lochblech beidseitig verkleidet werden soll. Beide Elemente werden mit dem gewendelten Treppenturm, dessen spindelartige Verkleidung aus glänzendem Metall vorgeschlagen wird, zu einer schlüssigen Gesamtfigur zusammengefügt. Mit diesem ikonenhaften architektonischen Bild, das auf die vorhandene Stimmung – der bis jetzt mit industriellen und gewerblichen Nutzungen dominierten Situation – reagiert und sich stimmig integriert, lässt sich jedoch auch der angestrebte zeichenhafte Ausdruck als Haltung, im Sinne eines zeitgemässen

und somit nachhaltigen sowie ressourcenschonenden Einsatzes der Materialien, kritisch hinterfragen. Zur Haggenstrasse werden die freistehenden und schlanken Elemente des Liftturms und Treppe in einem gemeinsamen Sockel aus Beton vereinigt und in verschiedenen Ebenen miteinander verbunden. Positiv wird der Anschluss der Unterführung gewertet, der sich als grosszügige Terrasse zur Strasse hin öffnet. Im Gegenteil dazu führt die Treppe im Wendel der aufsteigenden Form in das Sockelbauwerk und erhält dadurch eine unübersichtliche Abdrehung zur geradeläufigen Austrittstreppe auf den Platz. Die gewünschte solitäre Wirkung und somit distanzierte Lage des Liftes an diesem Standort verunmöglichten leider auf dem Niveau des Perrons den geforderten direkten Anschluss. Der Platz an der Haggenstrasse auf der Seite des Entwicklungsgebiets Lerchenfeld ist als einfacher Ankunftsort konzipiert. Die eher minimal gehaltene Gestaltung findet hier aber noch keine zufriedenstellenden Antworten auf die Fragen der Adressierung und einer angemessenen Eingangssituation für den Bahnhof.

Die Ausarbeitung der Perrondächer ist sorgfältig durchdacht und nimmt mit der Materialisierung der Stützen und Tragbalken in Beton die Materialität der vertikalen Tragelemente der Passerelle auf und schafft so auf der Ebene des Bahnhof Bruggens einen stimmigen Gesamteindruck. Nicht verstanden wird die aufwendige Metallkonstruktion der dazwischen gespannten

Dächer, die zwar das Material der horizontalen Verbindung spiegelt, hier jedoch in der Verhältnismässigkeit der Mittel, im Sinne der Ökonomie und Nachhaltigkeit, wenig Sinn machen.

Auch die im abgegebenen Stimmungsbild dokumentierte Platzgestaltung mit dem Übergang zum etwas erhöhten Perron lässt das Zusammenspiel der einzelnen Elemente erkennen und formt eine funktional wie auch gestalterische überzeugenden Eindruck. Auch die Aufwertung des Parkplatzes mit Bäumen ist eine überzeugende Lösung. Ein kleiner Bahnhofplatz mit einem mächtigen Brunnen bildet die Adresse des Bahnhofs Bruggen. Schade ist, dass mit dem Entscheid die Treppenerschliessung aus der oberen Ebene des Bahnhofes Haggen als Freitreppe in die Hangböschung zu integrieren, die geforderte direkte kombinierte Treppen- und Lifterschliessung auf den Platz fehlt und durch die so entstehenden langen Wege auf dem Platz viele Kreuzungen zwischen Zufussgehenden und dem Fahrverkehr des angeschlossenen Parkierungsfeldes entstehen. Der obere Anschluss der Passerelle an den Fussweg zur etwas distanzierten Unterführung ist pragmatisch und mit einem direkten Auflager der Trägerröhre auf ein begleitendes Fundament gelöst. Die ökologische Aufwertung und Vernetzung sind in diesen Räumen gut gelungen.

Die kräftige Tragstruktur des Vierendeelträgers wird im Innenraum nahezu ausgeblendet. Decken- und Bodenbelag sind bündig zu den Tragelementen eingesetzt und die gefalteten Lochbleche der Wandverkleidung verlängern die Innenseiten der Stützen zu einer durchgehenden Wandwirkung, die in der perspektivischen Wirkung als nahezu geschlossene Fläche erscheint. Hier zweifelt die Jury an der gesuchten Wirkung einer Transluzenz und wahrnehmbaren Aussicht in die Landschaft. Vielmehr wird die räumliche Wirkung der langen geschlossene «Röhre» in Frage gestellt, die nur den Aussichtspunkt am südwestlichen Ende ohne Einschränkung freigibt und so in einer schon fast teleskopischen Wirkung auch beengend und im Raumgefühl unangenehm erscheinen kann.

Der Projektvorschlag zeichnet sich durch seine klare architektonische Haltung aus, dessen Ausdruck mit der Komposition unterschiedlicher Trag- und Bewegungselemente sich überzeugend in die Stimmung des hybriden Quartiers mit seinen gewerblichen und industriellen Bauten einfügt. Leider gelingt es dem Entwurf nicht, alle gestellten Anforderungen überzeugend umzusetzen.



Lichtwand Südost



Lichtwand Südwest

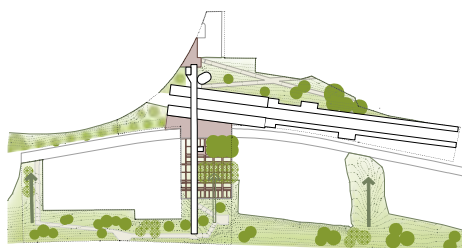


Lichtwand Nord



Station M1, D2

**Station M1, D2**  
 Die Station M1, D2 ist ein wichtiger Knotenpunkt im öffentlichen Verkehrssystem der Stadt St. Gallen. Sie verbindet die Hauptverkehrsachsen der Stadt und ermöglicht einen schnellen und effizienten Transfer zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln. Die Station ist ein zentraler Bestandteil des städtischen Verkehrsnetzes und spielt eine wichtige Rolle bei der Erreichung der städtischen Ziele für nachhaltige Mobilität.



Knoten Landwehr M1, D2

**Station M1, D2**  
 Die Station M1, D2 ist ein wichtiger Knotenpunkt im öffentlichen Verkehrssystem der Stadt St. Gallen. Sie verbindet die Hauptverkehrsachsen der Stadt und ermöglicht einen schnellen und effizienten Transfer zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln. Die Station ist ein zentraler Bestandteil des städtischen Verkehrsnetzes und spielt eine wichtige Rolle bei der Erreichung der städtischen Ziele für nachhaltige Mobilität.

**Station M1, D2**  
 Die Station M1, D2 ist ein wichtiger Knotenpunkt im öffentlichen Verkehrssystem der Stadt St. Gallen. Sie verbindet die Hauptverkehrsachsen der Stadt und ermöglicht einen schnellen und effizienten Transfer zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln. Die Station ist ein zentraler Bestandteil des städtischen Verkehrsnetzes und spielt eine wichtige Rolle bei der Erreichung der städtischen Ziele für nachhaltige Mobilität.





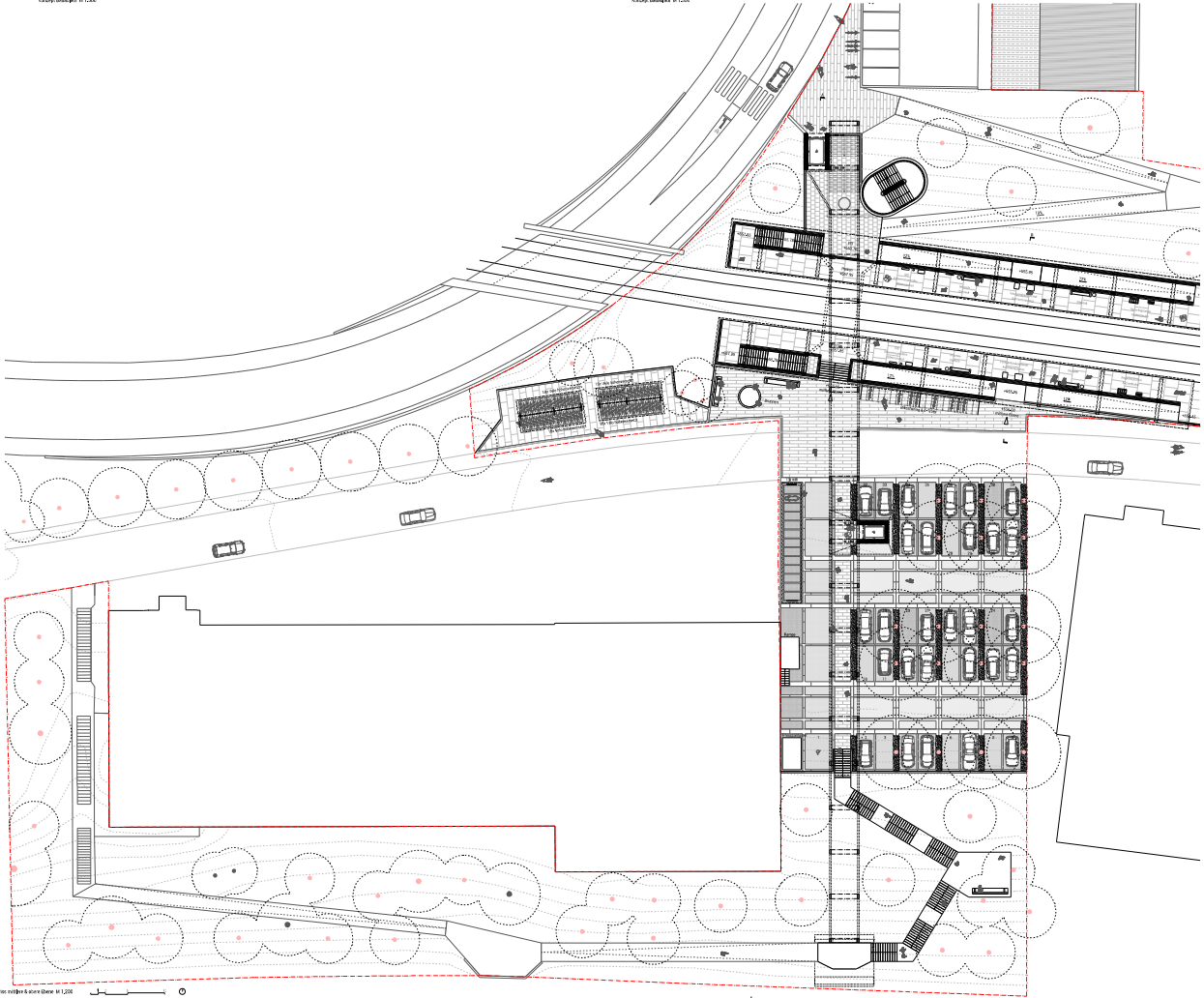


2. Etage  
Strukturplanung und Technik

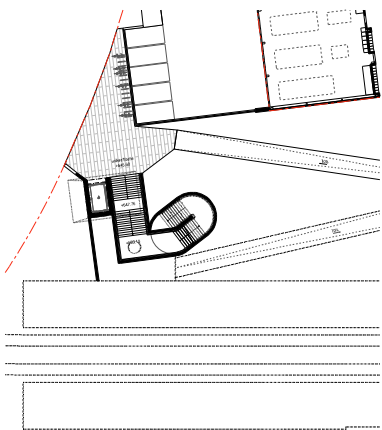
Konzept Grundriss 1/1.000

2. Etage  
Zonierung, Bauelemente

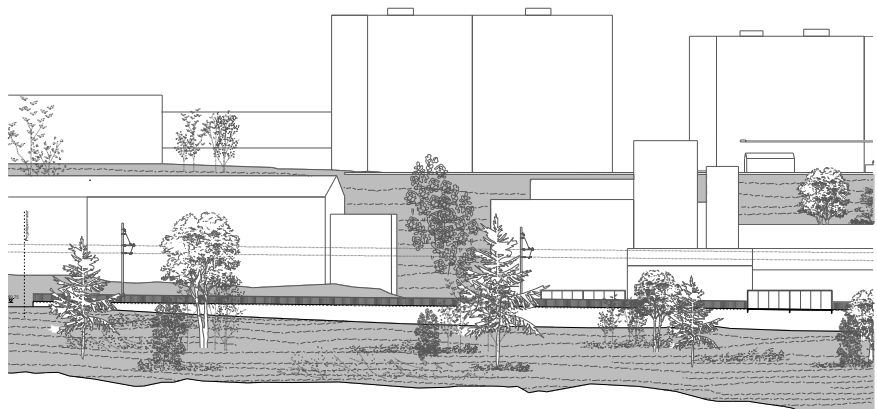
Konzept Grundriss 1/1.000



Grundriss mit Park- & Green Design 1/1.000



Grundriss unter Ebene 1/1.200



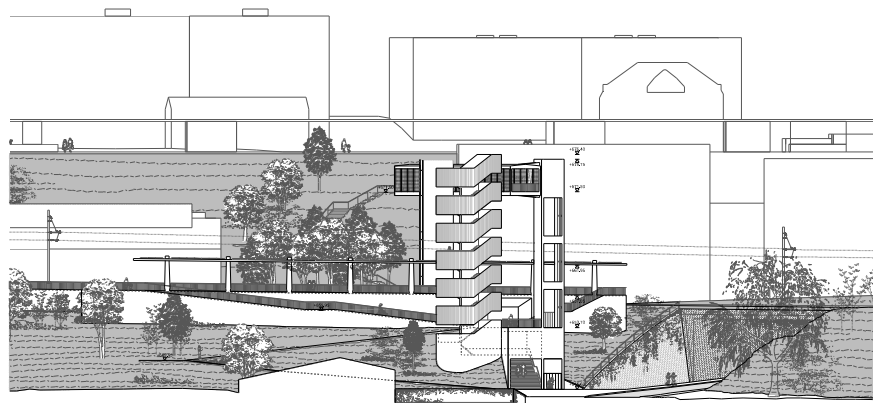
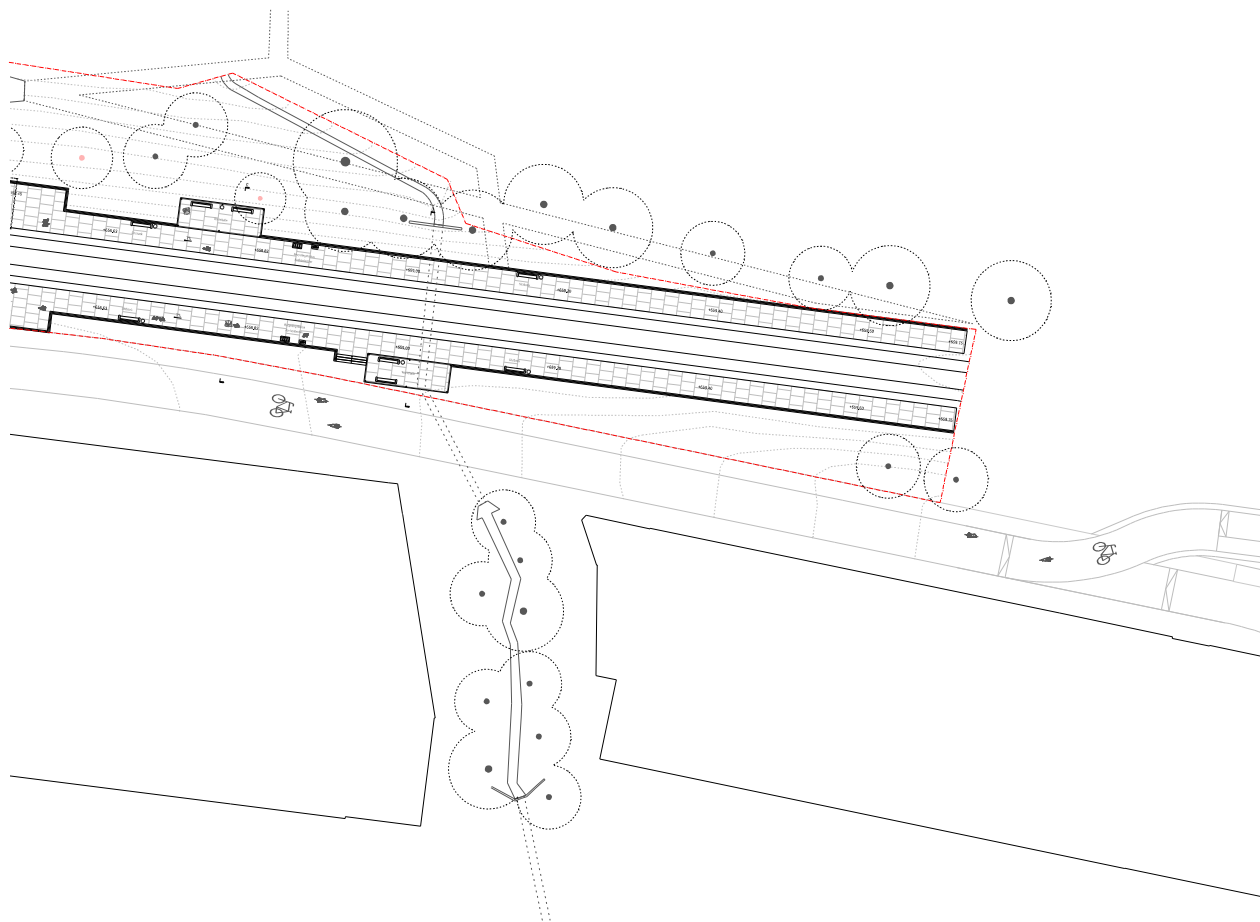
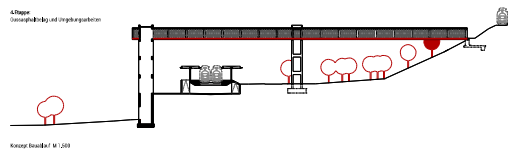
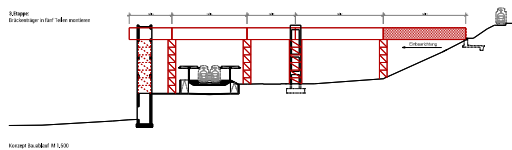
Außenansicht 1/1.000

Zusammenlegung Bahnhöfe  
Projektentwicklung in  
StudioKMU

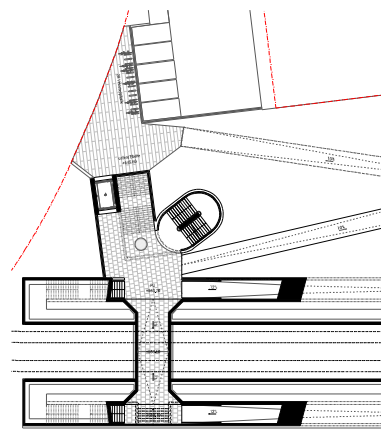




RELLE

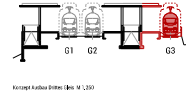
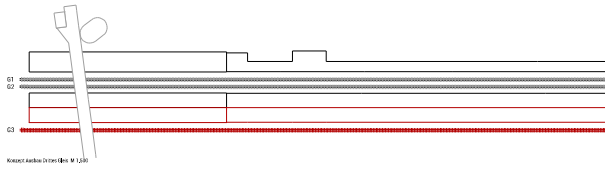


offe Bruggen und Haggen  
1. Stockwerk unter Tülbaukasten  
19.05.2018

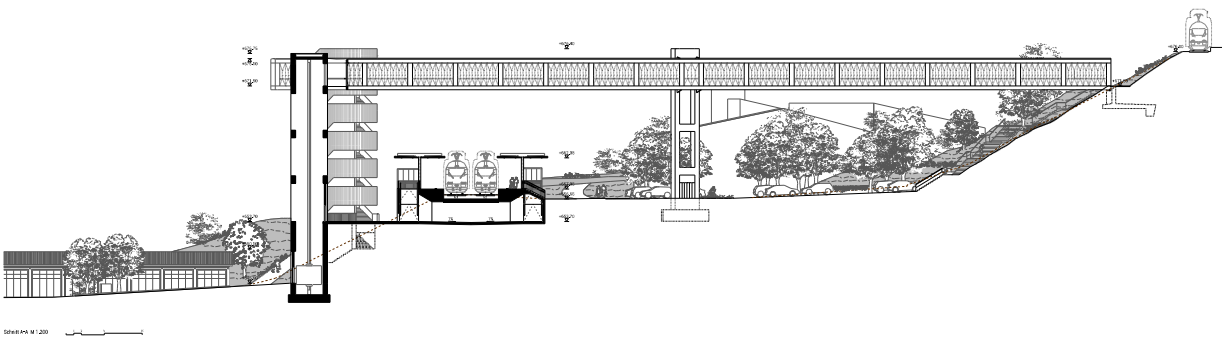
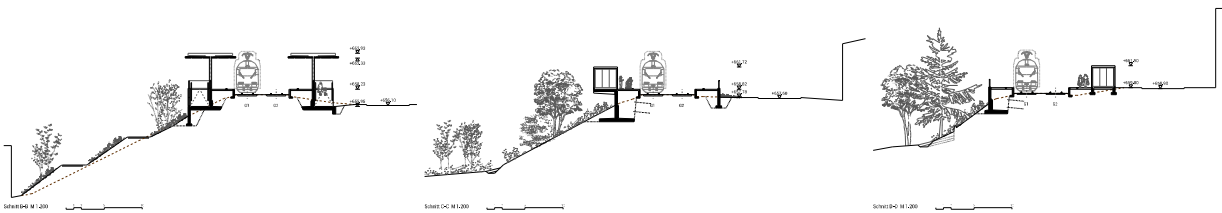


Grundriss 4. Stockwerk W 1.200





BRÜCKEN

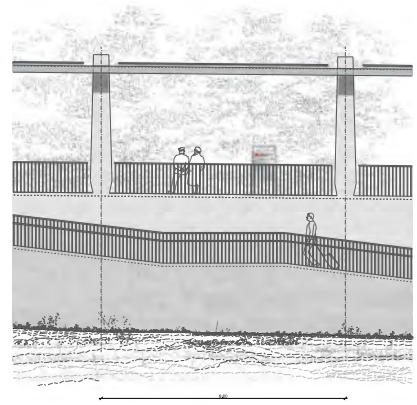
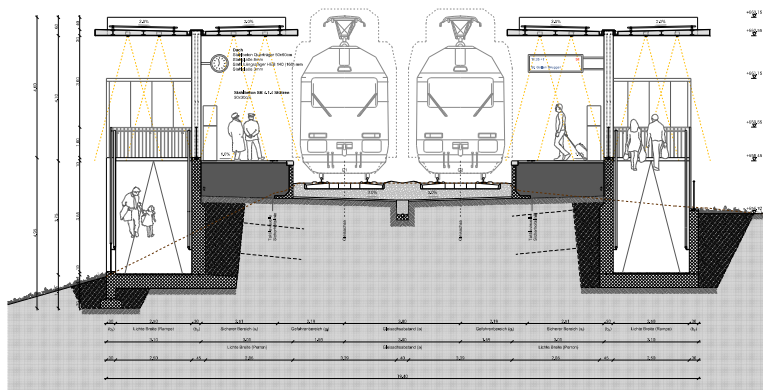
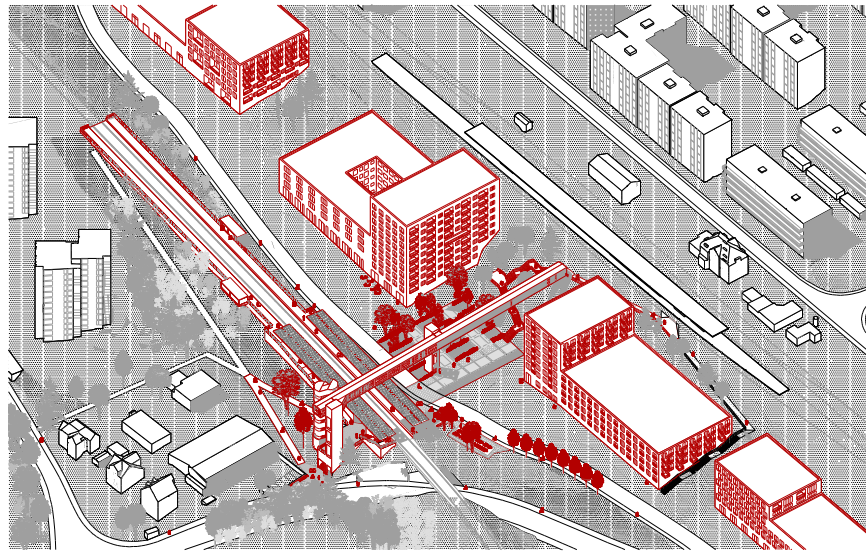
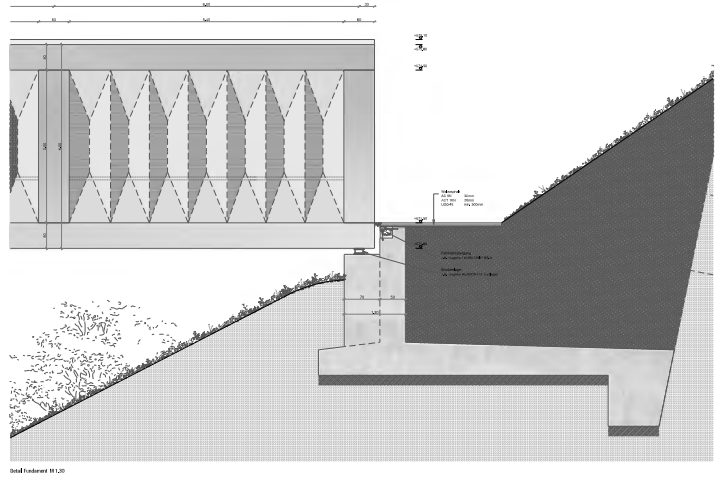
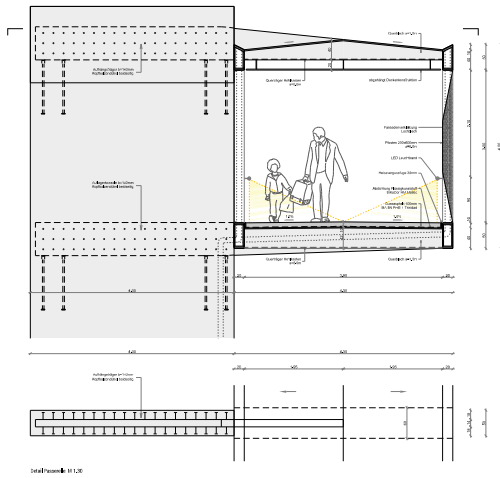


Zusammenlegung Bahnh  
Projektentwicklung in  
Stadtbüro





RELLE



Detail Plattform H1, L20

Detail Brücke H1, L20

