

Projekt Nr. 5

Bei den Brücken

5. Rang

Architektur
(Federführung)

Itten Brechbühl AG, St.Gallen
Till Roggel

Bauingenieurwesen

schlaich bergemann partner sp se,
Stuttgart
Frank Schächner, Daniel Gebreiter,
Oliver Cretto, Aline Portmann

Landschaftsarchitektur

Ghiggi paesaggi Landschaft & Städtebau, Zürich
Dminoque Ghiggi, Lorenzo Fassi



Würdigung

Die Projektverfassenden dieses bezüglich Passantenführung äusserst funktionalen Entwurfs schlagen vor, die vertikale und horizontale Verbindung der beiden Bahnhöfe mittels einem prägnanten Raumgerüst vorzunehmen. Während die eigentliche Passerelle als stark gerichteter linearer Raum ausformuliert ist, sind die daran angrenzend platzieren Vertikalerschliessungen kompakt gehalten. Gemeinsam verschmelzen die beiden Teile zu einem dreidimensionalen Raumfachwerk, dessen Gliederung insbesondere durch die vom Rest sich unterscheidende Materialisierung der beiden Lifttürme zustande kommt. Talseitig wird die Raumstruktur von einem Stützbauwerk aus Stahlbeton ergänzt, das sich strassenseitig des Liftturms mittels Mauern, einer auskragenden Plattform und einer Treppen-kaskade manifestiert. Der Entwurf hat dadurch den Vorteil, dass die Zugänge von den öffentlichen Plätzen her sehr einfach aufzufinden sind, insbesondere die Verzahnung des Perronendes mit dem Platz Süd und die aus der Flucht der Haggenstrasse her führende Treppen-kaskade, die ohne Wendepodest bis in die Unterführung reicht. Die vielen visuellen und materiellen Elemente, die zusätzlich durch differenzierte Perrondächer beim neuen Bahnhof Bruggen ergänzt werden, lassen jedoch den Ort gestalterisch überladen wirken, vor allem da sie nur begrenzt aufeinander abgestimmt sind. Das Zusammentreffen der unterschiedlichen gestalterischen Ansätze wird vom Gremium eher als

Summe verschiedener Teile denn als gelungene Synthese unterschiedlicher Ansprüche verstanden. Dazu kommt, dass die dominanten Vertikalerschliessungs-bauwerke die potentielle Eleganz der schwebenden horizontalen Ebene verunmöglichen. Auffallend ist die räumliche Öffnung in Richtung Talboden: Mit einer starken Geste – der auskragenden Plattform über dem Liftturm – wird die Aussicht und die Hangsituation nicht nur erlebbar gemacht, sondern geradezu zelebriert. Ob die stark gerichtete lineare Ausrichtung, die den Blick orthogonal zum Talboden lenkt, der topografischen Gegebenheit gerecht wird, wird bezweifelt.

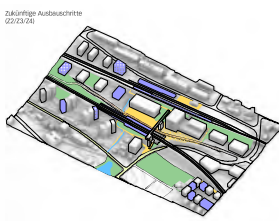
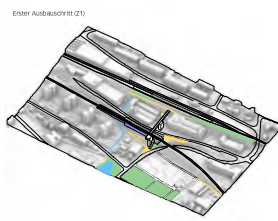
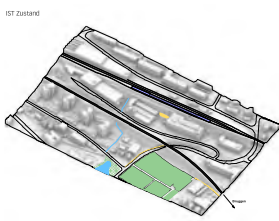
Etwas spärlich fallen die Massnahmen zur ökologischen Aufwertung und Vernetzung aus, vor allem im oberen Grünzug. Hier gäbe es mehr Potenzial. Ein Weg erschliesst durch den Hang hindurch die untere Bahnhofsebene. Eine direkte Treppe erschliesst den oberen Hang und die obere Bahnhofsebene. Irritierend ist hier die Gestaltung des Hangs mit Stauden, Sträuchern und einem Kiesplatz direkt unter der Passerelle, wo die Aufenthaltsqualität fraglich ist. Überzeugen kann dagegen der Bahnhofplatz Süd als kraftvolle Platzgeste. Der Brunnen als Element ist willkommen, seine Dimensionierung aber zu hinterfragen. Der Platz Nord an der Haggenstrasse hat dagegen weniger die Ausstrahlung eines Platzes, sondern vielmehr die eines Kreuzungspunkts der verschiedenen Erschliessungen.

Der Platzgestaltung fehlt es an Aufenthaltsqualität, das Potenzial der Entrée- und Adressbildung wird zu wenig genutzt.

Die Materialwahl der Konstruktion samt konstruktivem Holzschutz soll lobend erwähnt werden, insbesondere auch, dass die Dauerhaftigkeit und Unterhalt des Materials mitberücksichtigt sind. Das Raumgefühl, das durch die Primärkonstruktion erzeugt wird, erinnert an einen Innenraum in einem Gebäude aus Stützen und Platten. Dies wird dem in der Aufgabe schlummernden Potential nicht vollumfänglich gerecht.

Synoptisch betrachtet besteht die funktionale Qualität des Projekts, vor allem die Beziehung zwischen den öffentlichen Räumen und den Perrons ist gelungen artikuliert. Demgegenüber vermag die gestalterische Qualität der einzelnen Teile sowie auch diejenige der gegenseitigen Beziehungen nicht zu überzeugen.

Zusammenlegung Bahnhöfe Bruggen und Haggen



IST Zustand

Bus Halte & Straße, Bahnhof, Wohnschicht, Ausgangsweg

Infrastruktur und städtebauliche Integration
Es wird eine Fußgängerbrücke über den Kanal gebaut, die trotz der komplexen Morphologie und den geneigten Flächenverhältnissen die beiden durch Gänge voneinander getrennten Stadteile verbindet. Die Bahnsteige verknüpft und damit eine zusätzliche Ebene eines Turms mit dem Hauptniveau generiert. Dabei müssen die unterschiedliche Höhenlagen beachtet werden: das untere Tal zum Hauptniveau, das mittlere Niveau Bahnhof Bruggen und das obere Niveau Bahnhof Haggen. Die Fußgängerbrücke ermöglicht die Schaffung eines intermediären Verbindungspunktes und die Anbahnung des gesamten unterliegenden städtischen Kontextes. Die

Positionierung
Die Brücke ist geprägt durch ihr lineares und klares Volumen. Die Ausrichtung der Brücke orientiert sich an den Fassadelementen der benachbarten Gebäude. Die Positionierung der Turme, die sich in Richtung der Längsachse öffnen, ermöglichen das Einströmen des Lichtes auf der Ebene der Brücke. Die Infrastruktur wird dadurch nicht nur als intermediärer Punkt genutzt, sondern bietet auch ein Erlebnis und eine qualitativ hochwertige Erholung entlang des täglichen Weges.

Vertikale Erschließung / Anschluss Umgebung
Die Erschließung und Verbindung der Niveaus erfolgt von nicht bebauten Vertikalarbeiten aus, an denen Blicke und vertikale Systeme intuitiv zusammenfinden. Der Nordturm verfügt zudem die Treppenanlage über zwei Panoramafußwege, von denen einer die unterste Ebene direkt unter Zwischenniveau mit der Passagen verbindet und ein zweiter der auch die Ebene der Personenerfüllung und des Bereichs des Bahnhofs Bruggen anbindet. Die räumliche Nutzung der beiden Aufzüge dient der effizienten Orientierung und eröffnet spezifische Ebenen in Richtung der Übergänge der Aufzüge verknüpft Wartehallen und schafft so die rechte Verjüngung der Treppen zugunsten kleinerer

Einfluss in Platz und Bahndamm. Sie schafft
Austauscherpunkte und Kontext beim Überqueren des großen Höhenunterschieds - bei erhöhter Kapazität.
Mit der Platzierung des südlichen Turms wird der Grundriss geprägt für eine zukünftige Umgestaltung und Aufwertung des Platzes um den Bahnhof Bruggen. Falls das 3. Glas gebaut wird, kann die Personenerfüllung erweitert werden und direkt an das Unterholz des Turms angeschlossen. Die Projektionsformen lassen sich als flexible und flexible für zukünftige Entwicklungen. Um den Turm herum wird das Netzwerk von Verkehrsmitteln gestärkt, das dem Verlauf der Landschaft folgt und sichere Wege für das Viertel garantiert.

Nachhaltigkeit und Unterhalt
Durch die effizient gestapelten Turme mit dem minimalen Fußboden und der Materialisierung aus Holz, mit nur minimaler Ergänzung durch Stahlbetondecken der Auskragungen der Turme, kann eine gute CO₂ Bilanz erzielt werden. Die Umgebung folgt durch die Förderung der lokalen Mobilität sowie der Materialisierung zur Nachhaltigkeit bis ins Detail aus. Es werden auch Materialien verwendet, die wiederverwendbar sind. Zudem wird durch die gute Gestaltung der Umgebung der Biocevet gefördert.

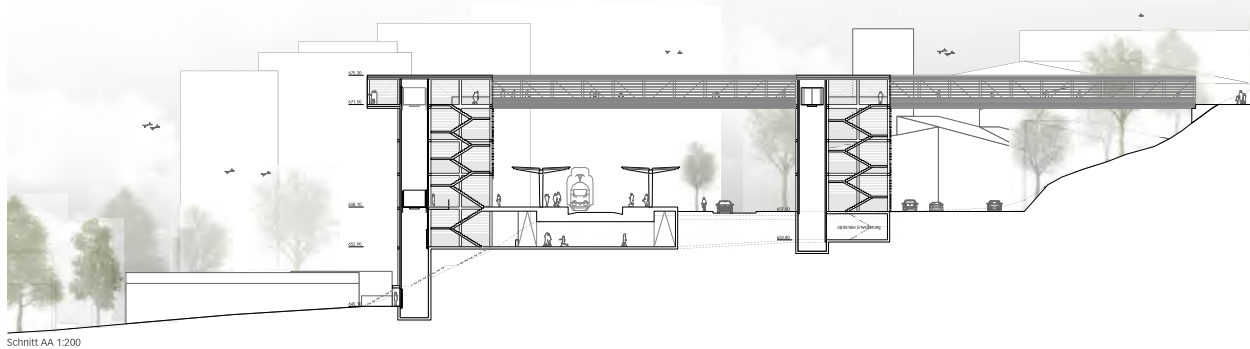
Der konstruktive Holzschutz durch die
Fassadenmaterialien und die integrierte Anstrich der Stahlrahmen sorgen für eine Minimierung des Wassereintrags und die Maximierung der Langlebigkeit der Brücke. Die große Photovoltaikanlage auf dem Dach speist die Beleuchtung sowie Labormotoren für E-Bikes und E-Autos, mit grünem Strom.



Visualisierung Platz Süd



Visualisierung Platz Nord



Schnitt AA 1:200

