

Bahnhof Schwyz - Bushofdach

PROJEKTWETTBEWERB IM OFFENEN VERFAHREN

Jurybericht, 10. Dezember 2025



Impressum

Auftraggeberin:
Gemeinde Schwyz
Herrengasse 17, 6431 Schwyz

Vertreten durch:
Abteilung Tiefbau
Herrengasse 23, 6431 Schwyz
Jean-Claude Balmer, Abteilungsleiter

Auftragnehmerin:
Planpartner AG, Obere Zäune 12, 8001 Zürich
Marcel Anderegg, Janis Blattmann

Titelbild
Ausschnitt Situationsplan Siegerbeitrag «FERDI»

Ablage Bilder
27379_13A_25000_Bilder_Jurybericht



INHALT

1	Einleitung	5
1.1	Ausgangslage und Auftrag	5
1.2	Absichten und Vorgehen	7
2	Aufgabenstellung	9
2.1	Bearbeitungsperimeter	9
2.2	Bushofdach	9
2.3	Veloparkierungsturm	10
3	Organisation und Ablauf	11
3.1	Veranstalterin	11
3.2	Verfahren	11
3.3	Jury	11
3.4	Fachliche und organisatorische Begleitung	12
3.5	Ablauf und Termine	12
4	Schlussbeurteilung	13
4.1	Vorprüfung	13
4.2	Organisation und Beteiligte	13
4.3	Zulassung	13
4.4	Beurteilungskriterien	14
4.5	Beurteilungstag 1	15
	4.5.1 Wertungsrundgänge	15
	4.5.2 Kontrollrundgang	16
4.6	Beurteilungstag 2	17
	4.6.1 Wertungsrundgänge	17
	4.6.2 Kontrollrundgang	17
4.7	Rangierung / Entschädigung und Preise	18
4.8	Empfehlungen zur Weiterbearbeitung	18
4.9	Aufhebung der Anonymität	19
5	Würdigung	21
6	Genehmigung des Juryberichts	22



7	Dokumentation der Projektbeiträge	23
7.1	FERDI	23
7.2	OTHMAR	33
7.3	Penta	43
7.4	VIERTAKT	53
7.5	libra	63
7.6	FRAMED SKY	68
7.7	FROSCHKÖNIG	73
7.8	HIGH FIVE	78
7.9	5-VOR	83
7.10	WMANINAMW	88
7.11	Lumière sur Couches Rouges	93
7.12	METAPHYSICS	98
7.13	BACK TO THE FUTURE	103
7.14	ALLE UNTER EINEM DACH	108
7.15	Utopische Oase	113
7.16	ROTES ECHO	118
7.17	TANIK	123
7.18	NEXUS	128
7.19	Gradatio	133
7.20	MEHR ALS STRASSE + MEHR ALS DACH	138
7.21	SEEROSEN	143
7.22	Durch und Durch	148
7.23	BAHNHOFPLATZ SCHWYZ	153
7.24	Bewegter Raum	157
7.25	Chrapfä	162
7.26	MYTHENHAIN	167
7.27	FR E E SPACE	172
7.28	Schillerstein	177



1 EINLEITUNG

1.1 Ausgangslage und Auftrag

Bahnhof als Verkehrsdrehscheibe Der Bahnhof Schwyz mit dem Bushof, der sich im Ortsteil Seewen befindet, stellt die Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs in der Gemeinde Schwyz dar. Durch diese Funktion sowie aufgrund der prominenten Lage am Ortseingang und im Zentrum von Seewen kommt dem Bereich um den Bahnhof eine wesentliche Bedeutung für den Auftritt des Kantonshauptortes Schwyz zu.

Gesamtprojekt Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Im Zusammenhang mit der Entwicklungsachse Urmiberg beziehungsweise der angemessenen Erschliessung und räumlichen Anbindung des Entwicklungsschwerpunkts Seewen / Zeughausareal (ESP Seewen) stehend, sind verkehrliche sowie raumgestalterische Massnahmen am und um den Bahnhof Schwyz vorgesehen. Teil davon ist auch die Neuorganisation und Aufwertung des Bushofs mit den regionalen Buslinien. Die bestehende Situation des Bushofs erfordert aus Kapazitätsgründen, bezüglich Erschliessungsqualität sowie aufgrund der Anforderungen an die Barrierefreiheit eine grundlegend neue Lösung.

Variantenstudium Es wurden verschiedene Varianten zur Anordnung, Organisation und den zweckmässigen und effizienten Betrieb der Bushofs geprüft. Die Anzahl der Haltekannten musste auch mit der gewählten Bestvariante auf fünf (plus eine separate) reduziert werden. Die Bestvariante des Bushofs wurde in ein Vorprojekt aufgenommen. Dieses umfasst den Bereich der Bahnhofstrasse mit neuem Kreisverkehr mit der neuen Franzosenstrasse bis zum südlichen Ende des Zeughausareals.

Bauprojekt und Gestaltungsprinzipien In den Prozess waren die SBB als Grundeigentümerschaft, der Kanton als Strasseneigner, Procap und die Gemeinde Schwyz involviert. Die Weiterbearbeitung zum Bauprojekt wird vom Atelier Corso GmbH hinsichtlich Städtebau, Architektur, Freiraum sowie den Ingenieurbüros WSP Schwyz und F. Preisig AG Zürich fachlich begleitet. Die erarbeiteten Gestaltungsprinzipien bilden die Grundlage für die weitere Planung. Das Dach für den Bushof ist darin erst schematisch dargestellt.

Vorgaben Bauprojekt Der Bushof mit 5 Haltekannten nördlich des Bahnhofsgebäudes (eine weitere Bushaltekannte liegt separat westlich des Schwyzerhofs) darf gemäss Bauprojekt verkehrstechnisch als abschliessend geplant angesehen werden. Die Wege für zu Fuss Gehende, deren Dimensionierung und die Anfahrbarkeit der Kanten durch die Gelenkbusse sind damit im Grundsatz vorgegeben und sichergestellt. Die Prinzipien der Umgebungsgestaltung sind



ebenfalls vorliegend. Diese werden in der weiteren Projektierung noch zu präzisieren und auf die konkreten Vorhaben und die effektiven Personenführung abzustimmen sein.

Teilrückbau und Auffrischung Bahnhofsgebäude

Der neue Bushof bedingt den Rückbau des nördlich der Personenunterführung Mitte (PU-Mitte) bestehenden Teils des Bahnhofsgebäudes. Mit dem Teilrückbau erfährt auch das heute als Einheit wahrgenommene Bahnhofsgebäude eine wesentliche Veränderung. Neu wird die erforderliche Überdachung des Abgangs zur PU-Mitte den Abschluss des Bahnhofsgebäudes und gleichzeitig den Übergang zum überdachten Bushof bilden. Der fortbestehende Teil des Bahnhofsgebäude wird eine Auffrischung erhalten.

Veloparkierung

Der Bahnhof Schwyz soll auch mit dem Velo gut erreichbar sein. Aufgrund des begrenzt zur Verfügung stehenden Platzes wird für die Veloparkierung deshalb ein Veloparkierungsturm am südlichen Ende des Bahnhofsgebäude vorgesehen.



27379_13A_251124_Situation_Bushof_Bahnhof_Schwyz.png

Abb. 1 Situation Bushof und Bahnhof Schwyz, gemäss Plandarstellung Gestaltung- und Städtebau, Atelier Corso GmbH, 30.01.2025



1.2 Absichten und Vorgehen

- Bushofdach – Bahnhofsgebäude
– Veloparkierungsturm** Mit der konkreten Ausgestaltung der Überdachung des Bushofs sowie des Veloparkierungsturms wird das Gesamtprojekt vervollständigt. Das Bushofdach und die Gestaltung des Veloparkierungsturms sollen im Kontext des teiltrückgebauten Bahnhofsgebäudes als identitätsstiftende Gesamtanlage erkennbar werden und einen starken Ortsauftakt bilden.
- Offener Projektwettbewerb** Zur Evaluation des am besten geeigneten Projektvorschlags und zur Vergabe von Planerleistungen für die Projektierung und Realisierung der Bushof-Überdachung, dessen Anbindung an das teiltrückgebaute Bahnhofsgebäude sowie die Gestaltung des Veloparkierungsturms am Bahnhof Schwyz, führte die Auftraggeberin einen Projektwettbewerb im offenen, einstufigen und anonymen Verfahren durch.
- Weiterbearbeitung und
Folgeschritte** Die laufenden und anstehenden Planungs- und Projektierungsarbeiten im Gesamtgebiet des Entwicklungsschwerpunkts Seewen (ESP Seewen) sind durch einen gesprochenen Kreditbeschluss der Gemeinde abgedeckt. Für die Ausführungsplanungen und Realisierung des Gesamtprojekts bzw. der einzelnen Teilprojekte werden die Stimmberechtigten der Gemeinde Schwyz über einen Bruttobaukredit zu beschliessen haben (voraussichtlich Urnenabstimmung im Februar 2026). Für das das Bahnhofsgebiet umfassende Teilprojekt wird damit keine gesonderte Kreditfreigabe erforderlich sein.
- Nach Abschluss des Projektwettbewerbs sind im Rahmen der Gesamtplanung ESP Seewen bezogen auf das Bahnhofsgebiet mit Bushof und Veloparkierungsturm folgende Schritte vorgesehen:
- Erarbeitung Vorprojekt und Bauprojekt unter Berücksichtigung der Hinweise zur Weiterbearbeitung der Jury für das Bushofdach und die Fassadengestaltung des Veloparkierungsturms durchs Siegerteam. Die detaillierte Schnittstellenabgrenzung ist projektabhängig gemeinsam zu beraten und festzuhalten. Eine fachliche Begleitung der Weiterbearbeitung durch einzelne Jury-Mitglieder wird zu prüfen sein.
 - Das Vor- und Bauprojekt ist dabei inhaltlich mit der laufenden Bearbeitung des Bauprojekts durch F. Preisig AG / WSP Ingenieure AG abzustimmen. Die städtebauliche und gestalterische Begleitung erfolgt durch Atelier Corso GmbH. Bei Bedarf wird bereits in der Bauprojektphase ein Landschaftsarchitekturbüro beigezogen.



- Fertigstellung Bauprojekt inkl. Bushofdach und Veloparkierungsturm bis Sommer/ Herbst 2026.
- Geeignete Abgrenzung von Teilprojekten aus dem Gesamtprojekt unter Berücksichtigung der Etappierung, Verantwortlichkeiten (Bearbeitende und Auftraggeberschaften); der Bahnhof mit Umgebung, Bushof und Veloparkierungsturm wird voraussichtlich ein solches Teilprojekt sein («Bahnhof und Umgebung»); Auftraggeberin für das Teilprojekt wird die Gemeinde Schwyz bleiben.
- Vervollständigung des Planungsteams (falls nicht bereits in der Bauprojektphase erfolgt) für das Teilprojekt Bahnhof und Umgebung (Siegerprojektteam, Tiefbauingenieurbüro, Landschaftsarchitektur, evtl. weitere Fachplanende)
- Bearbeitung Baubewilligung / Auflageprojekte, Ausführungsplanung und Realisierung Teilprojekt Bahnhof und Umgebung durch das Planungsteam, ab Herbst 2026



2 AUFGABENSTELLUNG

Übergeordnete Idee Mit der Umgestaltung des Bahnhof Schwyz soll das Bahnhofsgelände aufgewertet werden und zu einer attraktiven Visitenkarte werden. Insbesondere soll der Bahnhof als zentrale Verkehrsdrehscheibe in seiner Bedeutung akzentuiert werden. Entsprechend sind die Ambitionen für eine qualitative Weiterentwicklung des Ortes gross.

2.1 Bearbeitungsbereich

Bearbeitungsbereich / Perimeter Der Bearbeitungsbereich ergab sich aus der Aufgabenstellung und den Rahmenbedingungen. Es bestand keine Perimeterabgrenzung. Aus den Hauptaufgaben (Bushofdach, Anbindung des Daches an teilrückgebautes Bahnhofsgebäude; Gestaltung Veloparkierungsturm) hervorgehend bzw. darauf abgestimmt, konnten so auch ergänzende Vorschläge zur Neugestaltung des Bahnhof-Umfelds gemacht werden.

2.2 Bushofdach

Überdachung des neu organisierten Bushofs Der Bushof beim Bahnhof Schwyz wird aufgrund veränderter Anforderungen (Barrierefreiheit, Fahrzeuge, Betrieb) neu organisiert. Nach einem Variantenstudium wurde für die Bestvariante ein Vorprojekt und Entwurf des Bauprojekts sowie die Umgebungsgestaltung erarbeitet.

Die geeignete und angemessene Gestaltung des Daches wurde mittels vorliegendem offenem Projektwettbewerb ermittelt. Das Dach hat neben dem Witterungsschutz auch der Behaglichkeit der wartenden Passagiere sowie dem gestalterischen Auftritt zu dienen. Auch soll es – ergänzt durch die Beschriftungen und Informationselemente – die Orientierung bzw. der Auffindbarkeit des Bushofs und der einzelnen Haltekanten unterstützen.

Übergang zum Bestand Der neue Bushof benötigt mehr Platz, weshalb das bestehende Bahnhofsgebäude teilweise rückgebaut werden muss. Die Rückbauanteile des bestehenden Daches wurde nicht genau festgelegt. Im Rahmen des Projektwettbewerbs war zu definieren, bis zu welchem Punkt das bestehende Dach rückgebaut wird und ab welchem Punkt das neue Bushofdach startet. Der Übergang zwischen Bestand und Neubau war durch die Planungsteams zu gestalten.



2.3 Veloparkierungsturm

Gestaltung der Fassade Ein weiterer Aspekt der Aufwertung und Umgestaltung des Bahnhofs ist eine neue Parkierungsanlage für Velos. Dieser befindet sich südlich des Bahnhofsgebäudes und erhält insbesondere durch seine Höhe einen markanten Auftritt. Dessen Standort ist grundsätzlich bestimmt. Die genaue Anordnung und Ausrichtung können noch optimiert werden.

Im Rahmen dieses Projektwettbewerbs war die Gestaltung der Fassade des Veloparkierungsturms aufzuzeigen.

Erkennbare Einheit, Ortsauftakt Der Bahnhof Schwyz befindet sich im Zentrum von Seewen und bildet den Ortsauftakt. Das Bushofdach und die Gestaltung des Veloparkierungsturms sollen im Kontext des teiltrückgebauten Bahnhofsgebäudes als identitätsstiftende Gesamtanlage erkennbar werden und einen starken Ortsauftakt bilden. Die neuen bzw. veränderten Anlagen sollen sich auch im Zusammenhang mit den aktivierten Erdgeschossnutzungen in der Umgebung sowie im Bahnhofsgebäude gut integrieren.



3 ORGANISATION UND ABLAUF

3.1 Veranstalterin

Auftraggeberin / Vergabestelle	Auftraggeberin und Vergabestelle des Verfahrens ist die politische Gemeinde Schwyz, vertreten durch den Gemeinderat.
Ausschreibende Stelle	Tiefbau Gemeinde Schwyz, Herrengasse 23, 6431 Schwyz

3.2 Verfahren

Offenes Verfahren	Das Verfahren wurde als offener, einstufiger Projektwettbewerb anonym durchgeführt. Teilnahmeberechtigt am Projektwettbewerb waren Planungsteams und Firmen, die Planungsleistungen aus dem Bereich Architektur und Bauingenieurwesen anbieten.
Mehrfachbeteiligungen	Mehrfachbeteiligungen waren, bezogen auf die Fachbereiche Architektur und Bauingenieurwesen, nicht zulässig. Bezogen auf allfällige weitere Fachbereiche waren Mehrfachbeteiligungen zulässig.

3.3 Jury

Zur Beurteilung der eingereichten Arbeiten setzte die Veranstalterin folgende Jury ein:

- | | |
|----------|--|
| Sachjury | <ul style="list-style-type: none">• Mirjam Bühlmann-Zraggen, Ressortvorsteherin Tiefbau• Christof Zumbühl, Ressortvorsteher Hochbau (Ersatz)• Katja Schwegler, SBB / Grundeigentümerschaft• Patrick Schnellmann, Auto AG Schwyz; Stv. Direktor |
| Fachjury | <ul style="list-style-type: none">• Georg Rinderknecht, Dipl. Architekt ETH SIA BSA (Vorsitz)• Margreth Blumer, Dipl. Architektin ETH SIA• Christoph Dettling, Dipl. Architekt ETH SIA BSA• Andy Tomasi, Dipl. Bauingenieur HTL• Laurence Beuchat, MSc. EPF Architektur (Ersatz) |



- Beratende Experten (ohne Stimmrecht) Als Experten standen der Jury beratend bei:
- Jean-Claude Balmer, Abteilungsleiter Tiefbau Schwyz
 - Roger Angehrn / Markus Schneider, F. Preisig AG (Statik / Kosten)

3.4 Fachliche und organisatorische Begleitung

Verfahrensleitung Die Vorbereitung, Organisation und fachliche Begleitung des Projektwettbewerbs erfolgten durch Marcel Anderegg und Janis Blattmann, Planpartner AG, Zürich.

3.5 Ablauf und Termine

Projektwettbewerb	
25. Juni 2025	Ausschreibung Projektwettbewerb «Bahnhof Schwyz - Bushofdach» und Ausgabe Programm und Arbeitsunterlagen
22. August – 1. September 2025	Schriftliche Fragestellung und Beantwortung
17. Oktober 2025	Anonyme Eingabe der Projektunterlagen
4. November 2025	Anonyme Eingabe des Architekturmodells
6. November 2025	Schlussbeurteilung, Tag 1
18. November 2025	Schlussbeurteilung, Tag 2

Tab. 1: Meilensteine des Wettbewerbsverfahrens



4 SCHLUSSBEURTEILUNG

4.1 Vorprüfung

- Grundlagen** Die 28 eingereichten Projektbeiträge wurden auf die Einhaltung der im Wettbewerbsprogramm vom 2. Juni 2025 und der ergänzenden Fragenbeantwortung vom 1. September 2025 formulierten Vorgaben überprüft.
- Kriterien** Es wurden nur objektiv beurteilbare Kriterien vorgeprüft. Diejenigen Vorgaben des Programms, welche einen Beurteilungsspielraum aufwiesen, waren durch die Jury zu beurteilen.
- Plausibilitätsprüfung** Die auf den Plänen angegebenen Masse und Abgrenzungen der vorgegebenen Verkehrsflächen und Haltekanten wurden auf ihre Plausibilität hin überprüft.

4.2 Organisation und Beteiligte

- Bearbeitung** Die Vorprüfung wurde durch die Planpartner AG organisiert und koordiniert. Die Vorprüfung wurde wie folgt bearbeitet:

Formelles, Bau- und Planungsrecht

Janis Blattmann und Marcel Anderegg Planpartner AG, Zürich

Abweichungen vom Bauprojekt

Janis Blattmann Planpartner AG, Zürich

Statik / Bauingenieurwesen

Roger Angehrn F. Preisig AG

Kosten / Wirtschaftlichkeit

Markus Schneider F. Preisig AG

4.3 Zulassung

- Zulassung aller Studien** Alle Planungsteams hatten die Projektbeiträge rechtzeitig eingereicht und die formellen Anforderungen erfüllt. Die vorprüfenden Stellen haben keine Verstösse oder Abweichungen festgestellt, welche die Vergleichbarkeit der Angebote beeinträchtigt hätten. Ein Projektbeitrag sah eine wesentliche abweichende Anordnung der Bushaltestellen vor und begründete diese und zeigte die Fahrbarkeit auf. Die Jury erachtete diesen Projektbeitrag obschon der Abweichungen als beurteilbar.
- Zulassung** Die Jury beschloss einstimmig, alle 28 Projektbeiträge zur Beurteilung zuzulassen.



4.4 Beurteilungskriterien

Die Jury beurteilte die eingereichten Beiträge nach den folgenden Beurteilungskriterien:

Nutzung, Betrieb, Funktionalität

- Nutzungsanordnung, Funktionalität, Effizienz
- Wirtschaftlichkeit (Erstellungs-/ Unterhaltskosten)
- Orientierung im Raum, Auffindbarkeit Haltekanten, Steuerung Personenströme
- Nutzwert und Attraktivität der Aussenräume

Städtebau

- Einordnung des Projekts in die Umgebung (Massstäblichkeit, Stärkung der Ortsidentität)
- Einordnung des Projekts in die Neugestaltung des Bahnhofs, harmonisches Gesamtbild
- Wirkung als Auftakt des Bahnhofs Schwyz und identitätsstiftende Anlage im Ortsteil Seewen
- Anbindung an das bestehende Bahnhofsgebäude

Architektur, Gestaltung, Ingenieurtechnik

- Gestaltung, architektonischer Ausdruck, Innovation
- Tragwerkssystem

Energie, Nachhaltigkeit und Kosten

- Hohe Ressourceneffizienz
- Nachhaltigkeit (Dauerhaftigkeit, Alterungsprozess)
- Geringe Lebenszykluskosten (Bauten und Anlagen), zusammengesetzt aus Erstellungs-, Unterhalts- und Betriebskosten

Die Reihenfolge entsprach keiner Gewichtung. Die Jury nahm anhand der Beurteilungskriterien eine Gesamtbewertung vor.



4.5 Beurteilungstag 1

Beurteilungstag	Die Jury traf sich zu einer ersten Beurteilung am Donnerstag, dem 6. November 2025 in Schwyz.
Beschlussfähigkeit	Die Jury war vollzählig und beschlussfähig.
Projektstudium in Gruppen	Zu Beginn der Beurteilung teilte sich die Jury in Gruppen auf, welche die Projektbeiträge eingehend analysierten. Die einzelnen Gruppen stellten der gesamten Jury anschliessend die von ihnen analysierten Projekte im Rahmen eines Informationsrundgangs ohne Wertung vor.

4.5.1 Wertungsrundgänge

Erster Wertungsrundgang	Im ersten Rundgang wurden die verschiedenen Erkenntnisse aus dem Projektstudium und aus der Vorprüfung vertieft. Nach der vertieften Beurteilung wurden im ersten Rundgang folgende Beiträge ausgeschieden:
-------------------------	---

- «ALLE UNTER EINEM DACH»
- «~~Utopische~~ Oase»
- «ROTES ECHO»
- «Schillerstein»
- «TANIK»
- «NEXUS»
- «Gradatio»
- «MEHR ALS STRASSE + MEHR ALS DACH»
- «SEEROSEN»
- «Durch und Durch»
- «BAHNHOFPLATZ SCHWYZ»
- «Bewegter Raum»
- «Chrapfä»
- «MYTHENHAIN»
- «FR E E SPACE»

Diese Beiträge vermochten aufgrund der städtebaulichen Konzeption, der Einordnung und eines adäquaten architektonischen Ausdrucks oder der Funktionalität des Bushofdaches als Witterungsschutz nicht zu überzeugen. Die zu den Konzepten



beschriebenen Herleitungen, Begründungen und Vorteile konnten von der Jury teilweise nicht nachvollzogen werden.

Zweiter Wertungsrundgang Im zweiten Rundgang wurden folgende Projekte ausgeschieden:

- «HIGH FIVE»
- «FROCHKÖNIG»
- «5-VOR»
- «WMANINAMW»
- «Lumière sur Couches Rouges»
- «METAPHYSICS»
- «BACK TO THE FUTURE»

Nach einer vertiefteren Auseinandersetzung mit diesen Beiträgen stellte die Jury fest, dass diese Projektbeiträge zwar interessante konzeptionelle und gestalterische Ansätze für den Ort aufweisen, jedoch aufgrund des Nutzwerts, der Orientierung und Lenkung der Personenströme, der vorgeschlagenen Identität oder des entstehenden Gesamtbildes insgesamt nicht zu überzeugen vermögen.

Vertiefte Vorprüfung Folgende sechs Projekte verbleiben für die vertiefte Vorprüfung in der engeren Auswahl:

- «VIERTAKT»
- «OTHMAR»
- «FERDI»
- «libra»
- «FRAMED SKY»
- «Penta»

4.5.2 Kontrollrundgang

Bestätigung der Entscheide Vor dem Abschluss des ersten Beurteilungstages wurde ein Kontrollrundgang durchgeführt. Dabei wurden die Entscheide beider Wertungsrundgänge überprüft und von der Jury bestätigt.



4.6 Beurteilungstag 2

Beurteilungstag	Die Schlussbeurteilung fand am Dienstag, dem 18. November 2025 in Schwyz statt.
Beschlussfähigkeit	Die Jury war vollzählig und beschlussfähig.
Verlesung der Projektbeschriebe	Der zweite Beurteilungstag begann mit der Verlesung der Entwürfe der Projektbeschriebe durch die Fachjury.

4.6.1 Wertungsrundgänge

Dritter Wertungsrundgang	Im dritten Rundgang wurden folgende Projekte ausgeschieden: <ul style="list-style-type: none">• «libra»• «FRAMED SKY»
--------------------------	--

Alle sechs Beiträge der engeren Wahl wurden von der Jury intensiv diskutiert. Die Projektbeiträge weisen alle unterschiedliche Konzepte für das Bushofdach aber auch für den Umgang bzw. den Miteinbezug des Bahnhofsgebäudes und den südlichen Bereich mit dem Veloparkierungsturm auf. In dieser vertieften Auseinandersetzung wurden die Projektbeiträge «libra» und «FRAMED SKY» als technisch und hinsichtlich Nutzwert gute, jedoch hinsichtlich geschaffener Identität und architektonischem Ausdruck den Anforderungen vor Ort nicht vollumfänglich angemessen beurteilt.

Bewertung und Empfehlung der Jury	Die verbliebenen vier Projektbeiträge wurden unter Bezug der Erkenntnisse aus der vertieften Vorprüfung sowie anhand der Beurteilungskriterien diskutiert und einander gegenübergestellt. Nach Abwägung aller Stärken und Schwächen der einzelnen Projektbeiträge empfahl die Jury der Veranstalterin den Projektbeitrag « FERDI » einstimmig zur Weiterbearbeitung.
-----------------------------------	---

4.6.2 Kontrollrundgang

Bestätigung der Entscheide	Vor der Rangierung und Preiszuteilung wurde ein Kontrollrundgang durchgeführt. Dabei wurden die Entscheide aller Wertungsrundgänge überprüft und von der Jury bestätigt.
----------------------------	--



4.7 Rangierung / Entschädigung und Preise

Rangierung / Preise Die Jury nahm folgende Rangierung und Verteilung der Preissumme vor:

Rang 1	Projekt « FERDI »
1. Preis	30'000 CHF
Rang 2	Projekt « OTHMAR »
2. Preis	25'000 CHF
Rang 3	Projekt « Penta »
3. Preis	20'000 CHF
Rang 4	Projekt « VIERTAKT »
4. Preis	15'000 CHF

4.8 Empfehlungen zur Weiterbearbeitung

Empfehlung der Jury «FERDI» hat die Jury insbesondere als städtebaulich präzise gesetzter, gestalteter und atmosphärischer Projektbeitrag überzeugt. Das Bushofdach vermag einen Ort zu schaffen, der über eine reine Verkehrsinfrastruktur hinausgeht und mit der Gesamtidee bis zum südlichen Veloparkierungsturm eine hohe Qualität als öffentlicher Raum schafft. Es gilt, den Projektbeitrag unter Beibehaltung der überzeugenden Grundkonzeption für den gesamten Bahnhofsbereich sorgfältig weiterzuentwickeln und zu verfeinern.

Gestützt auf die Beurteilung der Jury und die Erkenntnisse der Vorprüfung formulierte die Jury des Projektwettbewerbs Bahnhof Schwyz - Bushofdach für das erstrangierte Projekt «FERDI» Empfehlungen, die im Rahmen der weiteren Bearbeitung zu berücksichtigen sind.

- Mit der weiteren Bearbeitung ist der Aufbau der Dachkonstruktion und der nächtlichen Beleuchtung zu vereinfachen.
- Die Dachränder an den Schmalseiten sind hinsichtlich Konstruktion und rasterartiger Abstufung zu überprüfen.



4.9 Aufhebung der Anonymität

Aufhebung der Anonymität	<p>Nach der Formulierung der Empfehlungen wurden die Verfasser-couverts geöffnet und die Anonymität aufgehoben.</p> <p>«FERDI» STUCKI TREBO GmbH Zürich mit Strukturatelier wozniak+ Zürich</p> <p>«OTHMAR» Vera Arkitekter AB, Stockholm mit Fahlander Arkitekter AB Stockholm und Timber Bridge Specialists AB Kungsbacka</p> <p>«Penta» Lukas Ingold Architektur und Tobias Erb Zürich mit Rossini AG + Dr. Schwartz Consulting AG Zug</p> <p>«VIERTAKT» KAMM Architekten AG Zug mit Gruner AG Zug mit OVA Studio GmbH Zürich und Dorier Modellbau Steinhausen</p> <p>«libra» Aalain Studio Zürich mit Hedjri Architecture Wien und Tecton Consult Engineering Ziviltechniker GmbH Wien</p> <p>«Framed Sky» SCAILAB Fiess Kruse Freie Architekten PartGmbH Stuttgart mit FormTL Ingenieure für Tragwerk und Leichtbau GmbH Radolfzell und TLD Planungsgruppe GmbH Esslingen</p> <p>«FROSCHKÖNIG» KOEX GmbH Malters mit Emch+Berger WSB AG Sarnen</p> <p>«HIGH FIVE» Studio Noël Fäh GmbH Zürich mit SEFOTB s. à r.l. Uster</p> <p>«5-VOR» Misaghi GmbH Luzern mit Tragstatur GmbH Ermatingen und Ingeni SA Zürich</p> <p>«WMANINAMW» Studio Lüthi Traugott Architekten Zürich</p> <p>«Lumière sur Couches Rouges» A2S, Atelier Stefan Scheimaier GmbH Luzern mit Gmeier AG Luzern</p> <p>«METAPHYSICS» Trafika Bekcic D-Lab Luzern mit Pascal Wacker Luzern mit mu-t gmbh Luzern und BlessHess Luzern</p> <p>«BACK TO THE FUTURE» Gus Wüstenmann Architects AG Zürich mit Lüchinger Meyer Partner AG Zürich mit Amstein + Walthert AG Zürich und Frei+Partner Haustechnikplanung AG Baden</p>
--------------------------	---



«ALLE UNTER EINEM DACH»

Nina Rickenbacher Architektur GmbH Zürich mit Pierre Marmy Zürich und Büeler Fischli Bauingenieure AG Ibach

«Utopische Oase»

Jonas Keiser Goldau

«ROTES ECHO»

Corinna Menn Studio AG Zürich mit Ingegneri Pedrazzini Guidotti Sagl Lugano

«TANIK»

Studio Ruben Castro Brüssel mit Lauber Ingenieure AG Luzern

«NEXUS»

ARGE Haldemann Vecelli und Iisdem Zürich mit Bergmeister + Partner AG Zürich

«Gradatio»

BSS Architekten AG Schwyz mit Holzprojekt AG Luzern

«MEHR ALS STRASSE + MEHR ALS DACH»

Studio Urbane Landschaften GmbH Basel mit Kai Timmermann Basel mit Zanini Gozzi SAGL Lugano und Scarpellini Urban Landscape Garden Design Arosa

«SEEROSEN»

Axess Architekten AG Zug mit Wismer + Partner AG Rotkreuz

«Durch und Durch»

koch.büro Zürich mit Caprez Ingenieure AG Zürich

«BAHNHOFPLATZ SCHWYZ»

S2 Architekten GmbH Zürich mit Eberli Landschaftsarchitekten GmbH Zürich mit Basler & Hofmann AG Zürich und APT Ingenieure GmbH, Atelier für Planung und Tragkonstruktion Zürich

«Bewegter Raum»

Atelier samuel kühne gmbh Berneck

«Chrapfä»

KUB Architekten AG Schwyz mit Jauslin Stebler AG Oberarth

«MYTHENHAIN»

GFA Gruppe für Architekten GmbH Zürich mit Konzett Bronzini Partner AG Chur

«FR E E SPACE»

STÄHLI AG ARCHITEKTEN SIA Lachen mit P. Meier & Partner AG Lachen

«Schillerstein»

Mauro Mariani Architekturbüro Basel mit Monotti Ingegneri Consulenti SA Gordola



5 WÜRDIGUNG

- Fazit Die Gemeinde Schwyz als Veranstalterin sowie die Jury sind über das Ergebnis des Projektwettbewerbs sehr erfreut.
- Überzeugende Projektbeiträge Die Projektverfassenden hatten interessante und vielfältige Lösungen für das Bushofdach, die Fassadengestaltung des Veloparkierungsturms und damit auch für das gesamte Umfeld des Bahnhofs entwickelt. Die Bandbreite der Projektbeiträge ermöglichte eine fundierte Diskussion im Spannungsfeld von städtebaulicher Setzung, architektonischem Ausdruck und Identität, betrieblicher Funktionalität, Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit.
- Dank den Verfassenden Die anspruchsvolle Aufgabe stellte insbesondere aufgrund der einschränkenden Vorgaben, der knappen Platzverhältnisse sowie der sensiblen Lage als Ortsauftakt hohe Anforderungen an die Planungsteams. Die Veranstalterin und die Jury bedanken sich bei den Projektverfassenden für ihre wertvollen Beiträge
- Dank den Mitwirkenden Die Veranstalterin dankt weiter allen Mitwirkenden des Projektwettbewerbs den Mitgliedern der Jury sowie den beigezogenen Fachleuten für die geleistete Arbeit, die stets konstruktiv geführten Diskussionen und das grosse Engagement.



6 GENEHMIGUNG DES JURYBERICHTS

Der vorliegende Jurybericht zum Projektwettbewerb «Bahnhof Schwyz – Bushofdach» wurde von der Jury am 10.12.2025 genehmigt.

Mirjam Bühlmann-Zraggen

Christof Zumbühl

Katja Schwegler

Patrick Schnellmann

Georg Rinderknecht

Margreth Blumer

Christoph Dettling

Andy Tomasi

Laurence Beuchat

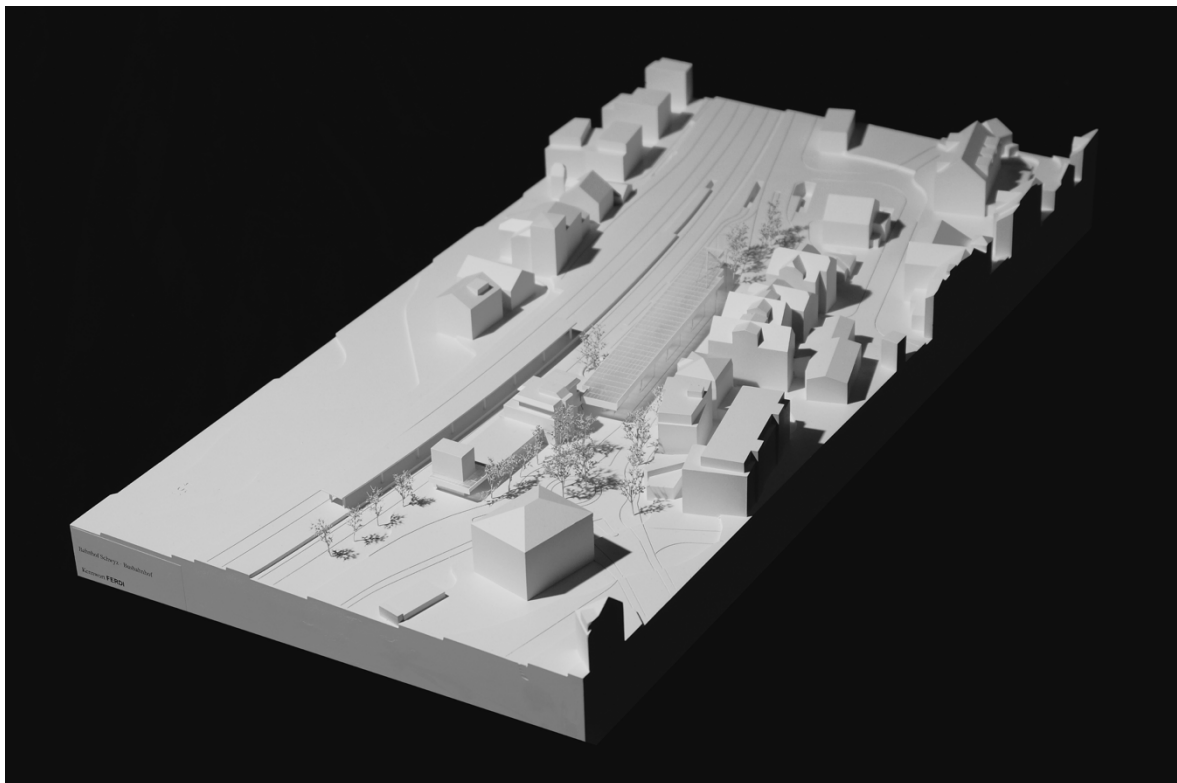


7 DOKUMENTATION DER PROJEKTBEITRÄGE

7.1 FERDI

Empfehlung zur Weiterbearbeitung

1. Rang | 1. Preis



27379_13A_251204_Architekturmodell_FERDI_2.png

Abb. 2 Architekturmodell



Architektur STUCKI TREBO GmbH
Merkurstrasse 63
8032 Zürich

Mitarbeit:
Allegra Stucki
Jaco Trebo

Bauingenieurwesen Strukturatelier wozniak+
Breitensteinstrasse 45
8037 Zürich

Mitarbeit:
Michal Woźniak



Projektbeschreibung

- Städtebauliches Konzept /
Architektur
- Das Projekt «Ferdì» setzt ein prägnantes und gleichzeitig zurückhaltendes Bushofdach an das Bahnhofsensemble Schwyz. Mit einer starken horizontalen Geste fügt es sich präzise in die bestehende Struktur ein und proportioniert den Raum klar. Es bildet einen einladenden Auftakt zum Bahnhofplatz und markiert zugleich den Haupteingang des gesamten Ensembles. Unter dem Dach entsteht ein grosszügiger, wettergeschützter Ankunftsbereich mit viel Tageslicht, der dem Ort eine besondere Aufenthaltsqualität verleiht. Die architektonische Struktur des Dachs folgt einem klaren Raster und wird von fünf schlanken, unterschiedlich behandelten Betonstützen getragen. Ein filigranes Holztragwerk mit einer transluzenten Dachhaut erzeugt ein lebendiges Spiel aus Licht und Schatten, welches tagsüber eine vollflächige natürliche Belichtung und in der Nacht eine gleichmässige, stimmungsvolle Ausleuchtung der Wartezonen schafft. Dadurch entsteht ein überdachter Aussenraum von hoher räumlicher Qualität, der das Projekt wesentlich prägt. Eine fein profilierte Metallverkleidung fasst das Volumen präzise zusammen und setzt mit regional inspirierten Prägungen einen zeitgemässen, identitätsstiftenden Akzent. Die Zirkulation ist logisch organisiert und führt zu einem übersichtlichen, sicheren und vollständig witterungsgeschützten Bushof der eine intuitive Orientierung ermöglicht. Die semitransparenten PV-Module der Dachhaut übernehmen sowohl den Witterungsschutz als auch die Funktion einer nachhaltigen Energiequelle. Die konstruktive Idee, einfache und systemgetrennte Bauteile präzise zu fügen, gewährleistet Langlebigkeit, Austauschbarkeit und einen ressourcenschonenden Materialeinsatz. Der neue Veloturm wird mit der Fortführung derselben transluzenten Rasterdecke in die horizontale Sprache des Ensembles eingebettet und bildet am südlichen Ende des Ensembles ein städtebauliches Gegengewicht zum langen Linienbau des Bushofdachs und eine zusätzlichen öffentliche Raumqualität. Trotz der weiteren vorgeschlagenen und interessanten Anpassungen steht die Gesamtwirkung des Projekts, nicht in Abhängigkeit zu diesen Anpassungen.
- Aussenraum / Umgebung
- Das Projekt macht aus den drei Elementen des Programms – Bushofdach, Bahnhofsgebäude und Veloturm – eine einzige Geste. So wird das Bahnhofensemble – vom Veloturm im Süden bis zur letzten Buskante und zum Übergang zur Personenunterführung im Norden – integraler Bestandteil des Bahnhofplatzes. Insbesondere die vollständige Integrierung des Veloturms in das Bahnhofsgebäude durch die Erweiterung des Daches ermöglicht es, den südlichen Auftakt des Bahnhofs zu stärken. Der erweiterte überdachte Freiraum um den Veloparkturm sowie dessen



aufgezeigte Multifunktionalität (Veloparkierung, Sitzbank, mobile Velowerkstatt, Kunstinstallation) tragen zur Belebung und Attraktivität des südlichen Bahnhofskopfes bei. Die Ankunftssituation wird durch das Bushofdach geprägt, das einen breiten Teil des Vorplatzes überdeckt. Ergänzend entstehen zwei grüne, schattige Aufenthaltsorte mit einheitlicher Sprache: ein «kühler Hain» zwischen Bushofdach und Gleisen sowie ein begrünter Wegraum südlich des Bahnhofs, der in kleine Vorplätze vor dem Café und dem Veloturm mündet. Diese klar gefasste Abfolge offener und ruhiger Räume steigert die Aufenthaltsqualität weiter und bildet ein einladendes, übersichtliches Aussenraumgefüge.

- | | |
|--------------------------|---|
| Funktionalität / Betrieb | Es entsteht ein heller und einladender Wartebereich für die Reisenden. Das Dach bietet einen vollständigen Witterungsschutz. Gut sichtbare Kantenbeschriftungen und die dynamisch Fahrgastinformation an den Stützsäulen erleichtern die Orientierung. |
| Statik / Tragwerk | Das Tragwerk besteht aus einer Deckenkonstruktion in Holz aus Brettschichtträgern als Trägerrost. Die Längsträger sind über die Höhe der Querträger ausgespart. Die fünf Stahlbetonstützen sind in den Fundamenten eingespannt. Die Tragkonstruktion ist klar strukturiert. Es ist keine Abstufung der Abmessungen der Holzkonstruktion aufgrund ihrer Beanspruchung vorhanden. Das Kreuz aus Stahlbeton am Stützenkopf muss die konzentrierten Einwirkungen der zwei Längs- und zwei Querträger in Holz übernehmen. |
| Kosten | Der Trägerrost in Holz ist eher materialintensiv und weist viele Verbindungen auf. Mit der einfachen, wiederholenden Ausführung ergibt sich ein mittlerer Kostenaufwand. Die Unterhaltskosten werden als klein beurteilt. |
| Gesamtwürdigung | Insgesamt präsentiert sich FERDI als ein präzise gestaltetes, städtebaulich überzeugendes und atmosphärisch reiches Projekt, das durch Klarheit, Materialqualität und eine hohe räumliche Atmosphäre besticht. Das grosszügig dimensionierte, präzise gesetzte Dach vermag einen «Ort» zu schaffen, der über eine reine Verkehrsinfrastruktur hinausgeht – einen Ort, an dem das Warten zur Qualität wird. Die gewählte Konstruktion einer Holzrasterdecke in Kombination mit einem transluziden Dach schafft an diesem dicht beanspruchten Ort eine angenehm warme Belichtungsqualität, welche auch auf die nähere Umgebung eine positive Ausstrahlung entfalten kann. Durch die Weiterführung des Dachs hin zum Veloturm am südlichen Ende Bahnhofs entsteht ein weiterer gedeckter öffentlicher Raum wo künftig der Übergang zum Schuler-Areal und zum Zeughausareal stattfinden wird, was für das gesamte Entwicklungsgebiet einen weiteren Mehrwert darstellt. |



Abb. 4 Grundriss Erdgeschoss

27379_13A_251204_Grundriss_EG_FERDI.png



Abb. 5 Grundriss Dachaufsicht

27379_13A_251204_Dachaufsicht_FERDI.png



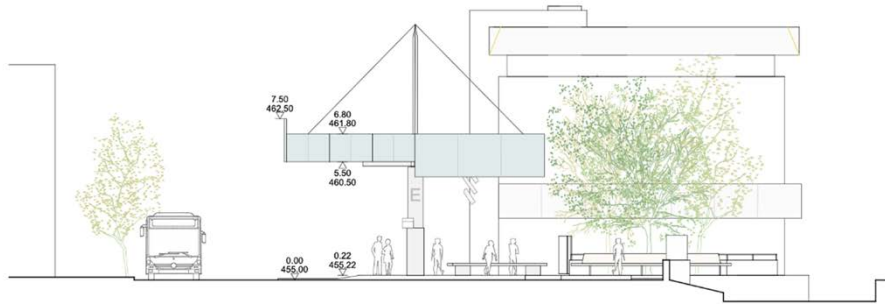
27379_13A_251204_Visualisierung_Ankunftssituation_FERDI.png

Abb. 6 Visualisierung Ankunftssituation



27379_13A_251204_Visualisierung_Veloparkierungsturm_FERDI.png

Abb. 7 Visualisierung Veloparkierungsturm



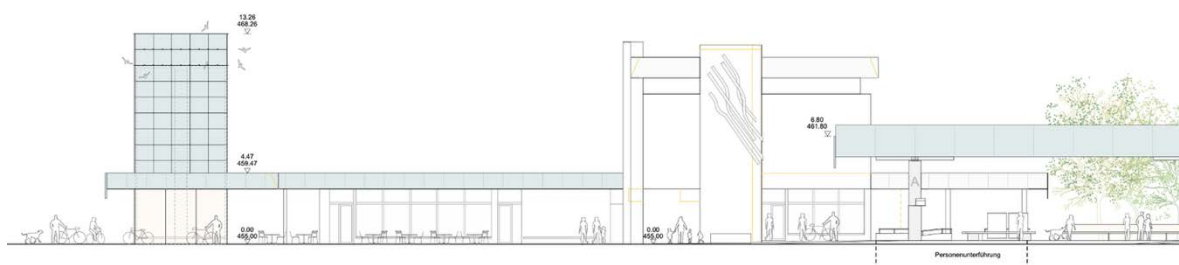
27379_13A_251204_Querschnitt_FERDI.png

Abb. 8 Querschnitt



27379_13A_251204_Längsschnitt_links_FERDI.png

Abb. 9 Längsschnitt (links)



27379_13A_251204_Ansicht_Bahnhofstrasse_links_FERDI.png

Abb. 10 Ansicht Bahnhofstrasse (links)

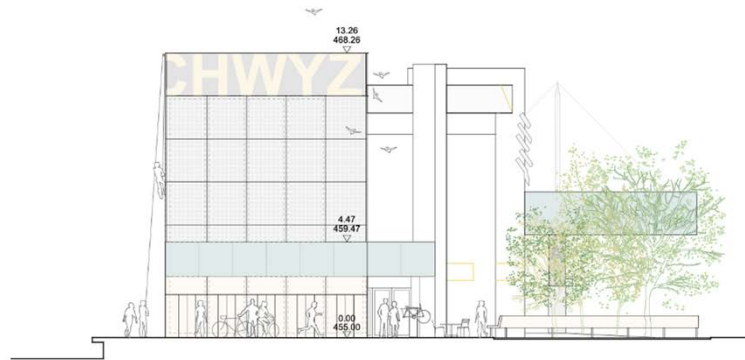


Abb. 11 Ansicht Veloparkierungsturm

27379_13A_251204_Ansicht_Veloparkierungsturm_FERDI.png

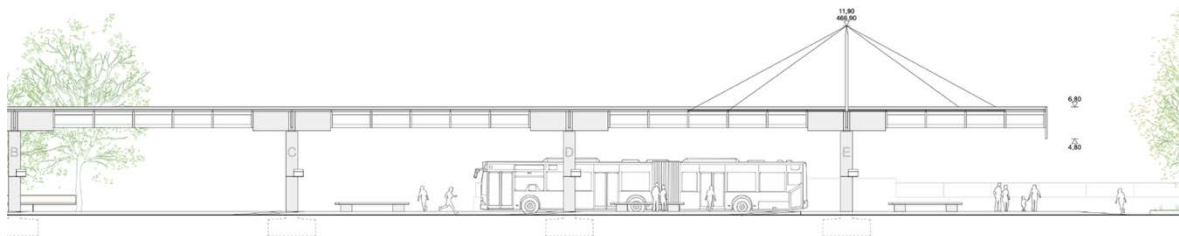


Abb. 12 Längsschnitt (rechts)

27379_13A_251204_Längsschnitt_rechts_FERDI.png

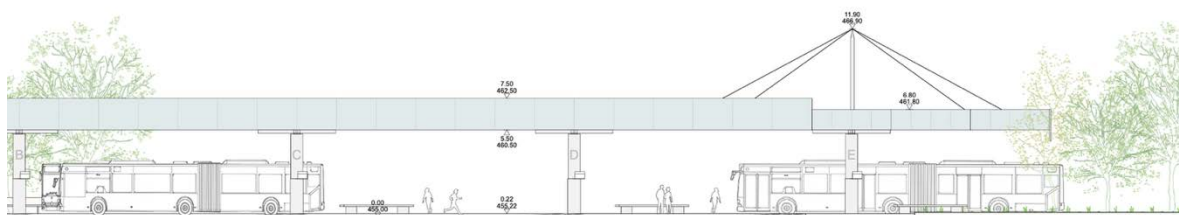


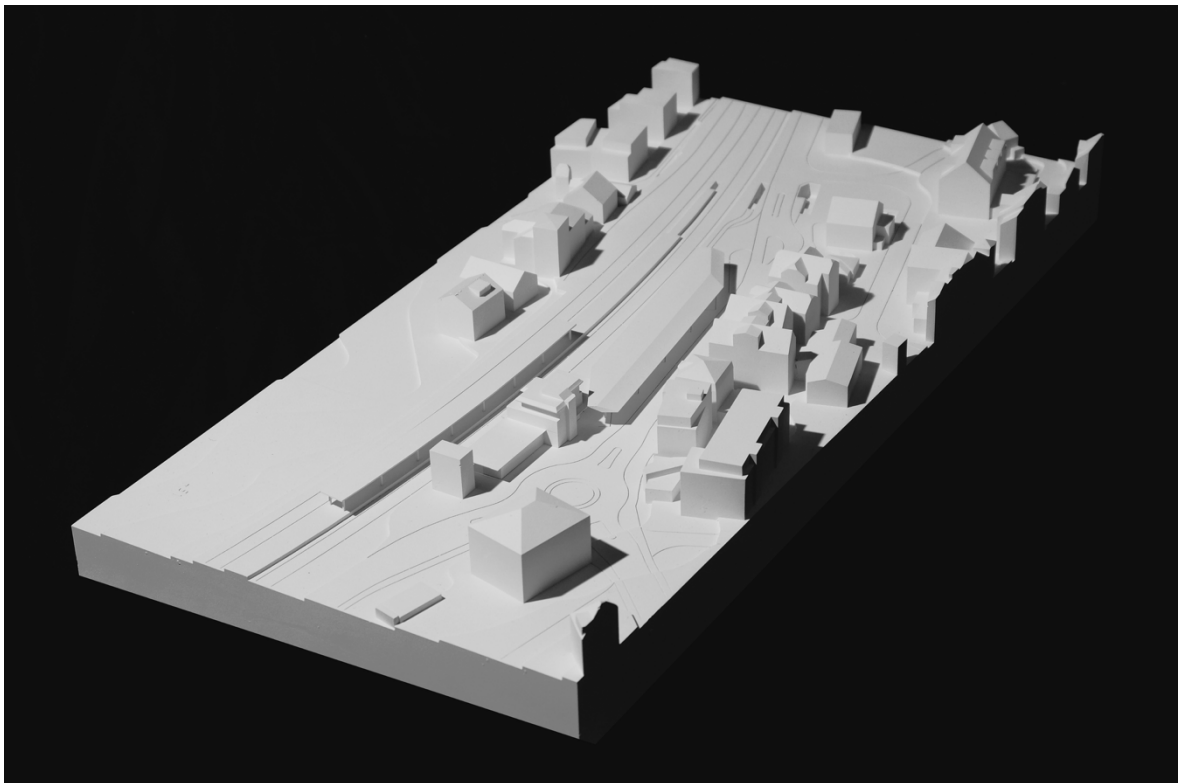
Abb. 13 Ansicht Bahnhofstrasse (rechts)

27379_13A_251204_Ansicht_Bahnhofstrasse_rechts_FERDI.png



7.2 OTHMAR

2. Rang | 2. Preis



27379_13A_251204_Architekturmodell_OTHMAR_2.png

Abb. 14 Architekturmodell



Architektur Vera Arkitekter AB
Banérgatan 29
115 22 Stockholm
Schweden

Mitarbeit:
Tobias Nissen

Architektur Fahlander Arkitekter AB
Mariatorget 7
118 48 Stockholm
Schweden

Mitarbeit:
Jule Milz

Bauingenieurwesen Timber Bridge Specialists AB
Gullvivegatan 12
434 46 Kungsbacka
Schweden

Mitarbeit:
Roberto Crocetti



Projektbeschreibung

- Städtebauliches Konzept /
Architektur
- Das Projekt versteht das heutige Bahnhofsgebäude, das neue Bushofdach und den Veloturm als zusammenhängendes Ensemble, das respektvoll mit der historischen Substanz umgeht und gleichzeitig eine eigenständige zeitgenössische Formensprache entwickelt. Zwei prägende Elemente des Bestands – die kräftig geneigten Dachkanten und die rotweisse Farbe – werden mit Bezug auf das Bestandsgebäude als identitätsstiftende Motive aufgenommen und in eine neue architektonische Figur übersetzt. Das Projekt überzeugt durch eine souveräne und respektvolle Einbindung in das bestehende Bahnhofsensemble, klare Orientierung, robuste Organisation und effiziente Wegeführung. Der räumliche Ansatz ist ruhig, klar und funktional nachvollziehbar. Das Bushofdach wird als abstrakter, ruhiger Körper konzipiert, dessen ungegliederte Untersicht einen klaren Raum definiert und mit einer kontrollierten Anordnung der Beleuchtung und Beschriftung eine aufgeräumte, hindernisfreie Infrastruktur und gleichzeitig elegant den Anschluss an den historischen Bahnhof schafft. Die Dachform reagiert präzise auf die Umgebung: Während entlang der Bahnhofstrasse die minimal zulässige Durchfahrtshöhe die Präsenz den Strassen- und Fussgängerbereich aufnimmt, öffnet sich die Struktur zum Gleisfeld hin nach oben und schafft grosszügigen Tageslichteinfall. Diese stringente Gestaltung stärkt die Orientierung und Lesbarkeit des Bahnhofsareals. Die gewählte Materialisierung des Bushofdachs als geschlossener Kastenkonstruktion aus Holz und Stahl in heller Farbgebung und ohne sichtbare Installationen, erzeugt ein homogenes, gut ausgeleuchtetes Raumgefüge. Das Projekt legt grossen Wert auf eine klare, intuitive Nutzbarkeit des Bushofs. Durch die zurückhaltende Gestaltung, die übersichtliche Raumfassung und die indirekte Beleuchtung entsteht ein angenehmer, sicherer Warteraum. Der Veloturm ergänzt das Ensemble als vertikales Gegenstück zum horizontalen Bushofdach. Seine Hülle aus rot lackierten Blechkassetten erzeugt den Eindruck gestapelter Container und knüpft gleichzeitig an die rotweisse Symbolik des Bahnhofsgebäudes an. Als eigenständigem, jedoch klar eingebettetem Element gelingt es dem Turm, funktionale Anforderungen und gestalterische Identität überzeugend miteinander zu verbinden. Der Veloturm fügt sich zwar formal über Farb- und Linienbezüge ein, wirkt jedoch gegenüber dem Bushofdach härter und weniger subtil in seiner Wirkung.
- Aussenraum / Umgebung
- Das einheitliche Erscheinungsbild des Bushofdachs schafft eine klare räumliche Situation am Bahnzugang. Die erste Buskante ist vollständig vom Bushofdach überdeckt. Durch die dominante Stirnkante des Bushofdachs wird jedoch die Bedeutung des

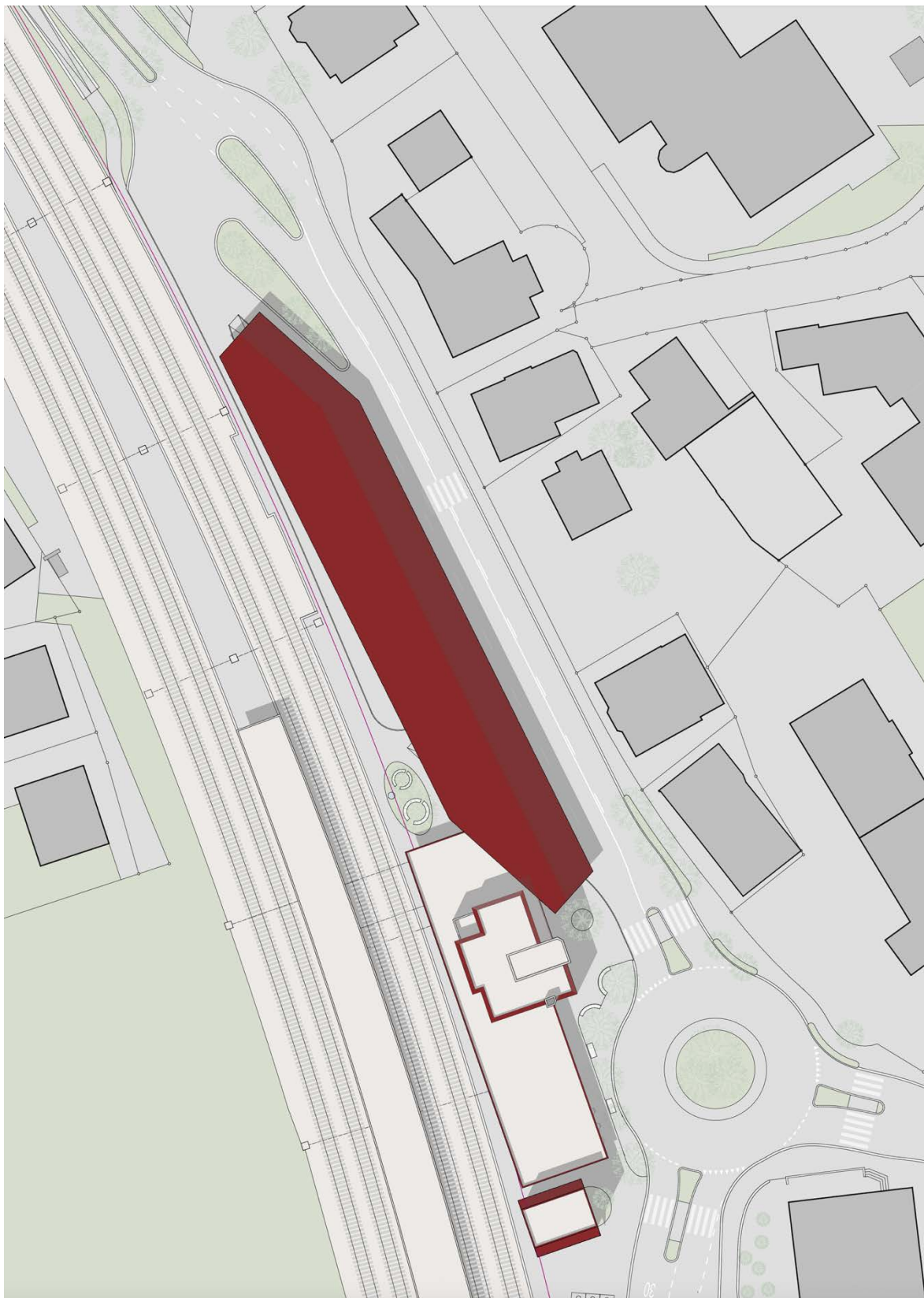


Bahnhofvorplatzes mit Grossbaum in den Hintergrund gerückt. Die Aufhebung des Trottoirs zwischen dem Bushof und der Bahnhofstrasse verunklärt die Fussgängerführung zum Bushof und nach Seewen-Dorf. Das Projekt würde aber auch mit dem Trottoir gemäss Bauprojekt gleich gut funktionieren.

- Funktionalität / Betrieb Die grosszügige Dachfläche schützt den gesamten Bushof optimal vor Witterungseinflüssen. Das gut strukturierte Konzept für den Wartebereich auf den Buskanten hilft bei der Orientierung der Fahrgäste. Die Kantenbeschriftungen und die dynamische Fahrgastinformation können sinnvoll angebracht werden.
- Statik / Tragwerk Das Tragwerk besteht aus einer Deckenkonstruktion in Holz aus Brettschichtträgern in Längsrichtung und Fachwerkträgern in Querrichtung. Die zehn Stützen aus Stahlbeton sind in den Fundamenten eingespannt. Das unter der Verschalung „versteckte“ Tragwerk der Deckenkonstruktion ist klar und gut strukturiert.
- Kosten Trotz des grossen Volumens der Dachs benötigt die Tragkonstruktion einen geringen Materialbedarf. Die Verbindungen der Holzkonstruktion, insbesondere des Holzfachwerks und die Verschalung sind eher aufwendig. Gesamtheitlich ergibt sich ein mittlerer Kostenaufwand. Die Unterhaltskosten werden als klein erachtet.
- Gesamtwürdigung Der Vorschlag einer selbstbewussten und ausgreifenden Grossform zeichnet das Projekt aus und führt zu einer einnehmenden Beruhigung und Klärung des gesamten Bahnhofsensembles. Auch der Ansatz, den etwas aus der Zeit gefallenen Bestandsbau durch eine exponentielle Überhöhung zu einer Art Gesamtkunstwerk zu erweitern – als ob es im Ursprung vielleicht sogar so gedacht worden wäre – ist mutig und interessant.

Im visionären und beinahe plakativen Ansatz dieser Projektidee liegt jedoch auch eine Schwäche: In Bezug auf Atmosphäre, Aussenraumgestaltung und insbesondere die Aufenthaltsqualität des Warteraums unter dem neuen Dach bleibt der Entwurf unverbindlich und abstrakt. Potenziale werden angedeutet, jedoch nicht weiter ausgeformt, was insgesamt zu einer eher nüchternen und kühlen Stimmung führt.

Die gewählte Weiterführung des architektonischen Zeitgeists des Bestandsbaus – bis hin zur Gestaltung der Leuchten – macht den Entwurf zudem stark abhängig von der künftigen Gestaltung des Bestands, der nicht im Projektierungsperimeter liegt. Dies birgt die Gefahr, dass aus dem Visionären etwas Rückwärtsgewandtes wird, das nicht dem Selbstverständnis eines zukunftsorientierten Auftritts des sich entwickelnden Ortes entspricht, wie ihn sich die Ausloberin wünscht.



27379_13A_251204_Situationsplan(genordet)_OTHMAR.png

Abb. 15 Situationsplan

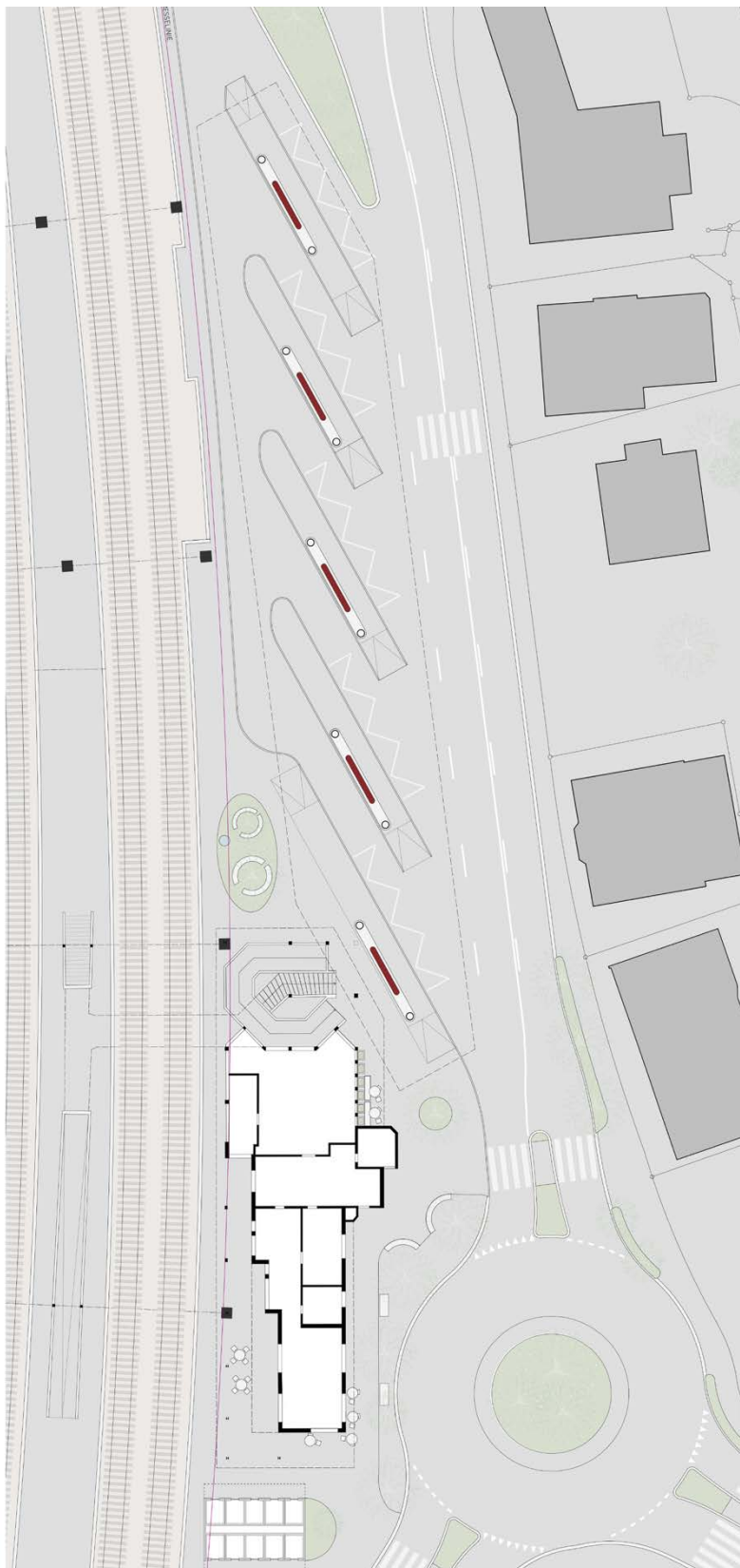


Abb. 16 Grundriss Erdgeschoss

27379_13A_251204_Grundriss_EG_OTHMAR.png

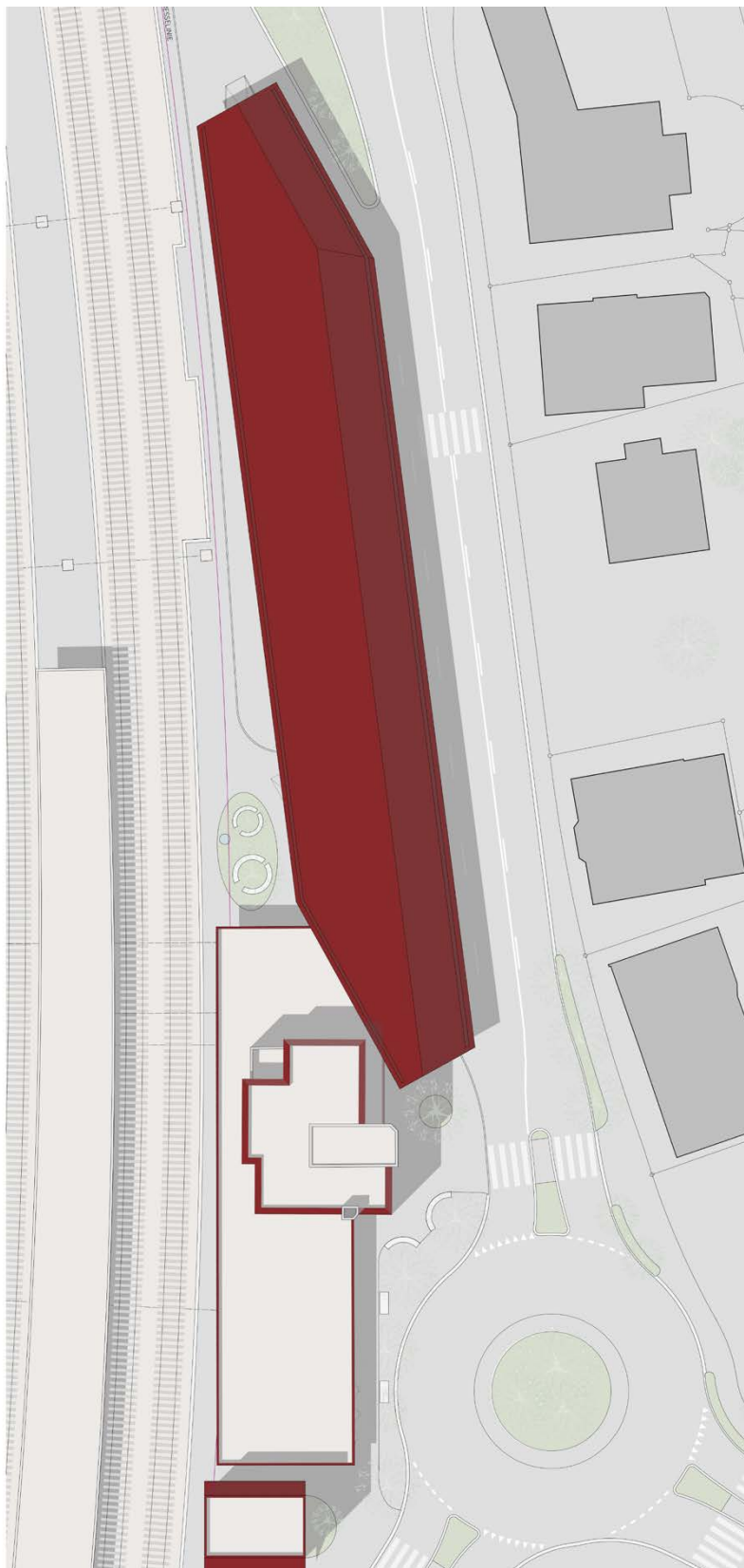


Abb. 17 Grundriss Dachaufsicht

27379_13A_251204_Dachaufsicht_OTHMAR.png



27379_13A_251204_Visualisierung_Ankunftssituation_OTH-MAR.png

Abb. 18 Visualisierung Ankunftssituation



27379_13A_251204_Visualisierung_Anischt_Perron_OTH-MAR.png

Abb. 19 Visualisierung Perronansicht



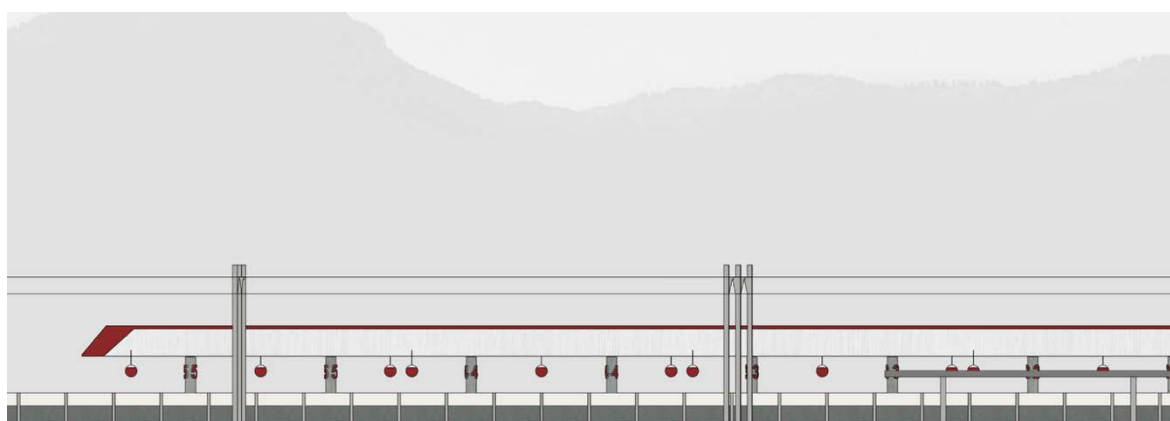
27379_13A_251204_Visualisierung_Dachuntersicht_OTHMAR.png

Abb. 20 Visualisierung Dachuntersicht



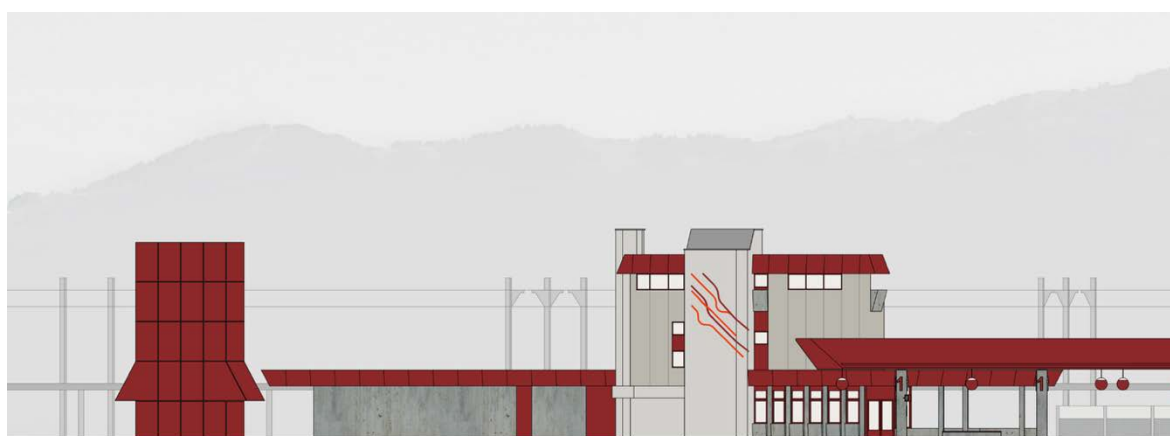
27379_13A_251204_Querschnitt_OTHMAR.png

Abb. 21 Querschnitt



27379_13A_251204_Längsschnitt_links_OTHMAR.png

Abb. 22 Längsschnitt (links)



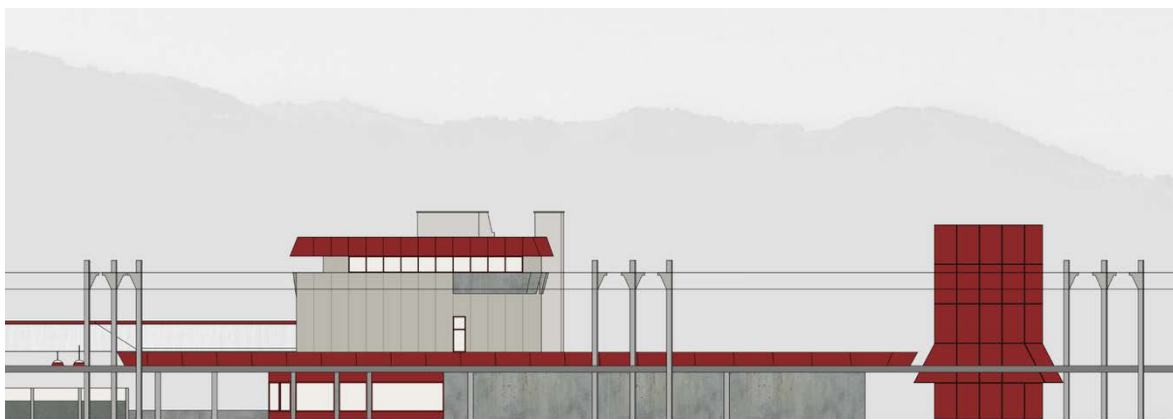
27379_13A_251204_Ansicht_Bahnhofstrasse_links_OTHMAR.png

Abb. 23 Ansicht Bahnhofstrasse (links)



27379_13A_251204_Ansicht_Veloparkierungsturm_OTH-
MAR.png

Abb. 24 Ansicht Veloparkierungsturm



27379_13A_251204_Längsschnitt_rechts_OTHMAR.png

Abb. 25 Längsschnitt (rechts)



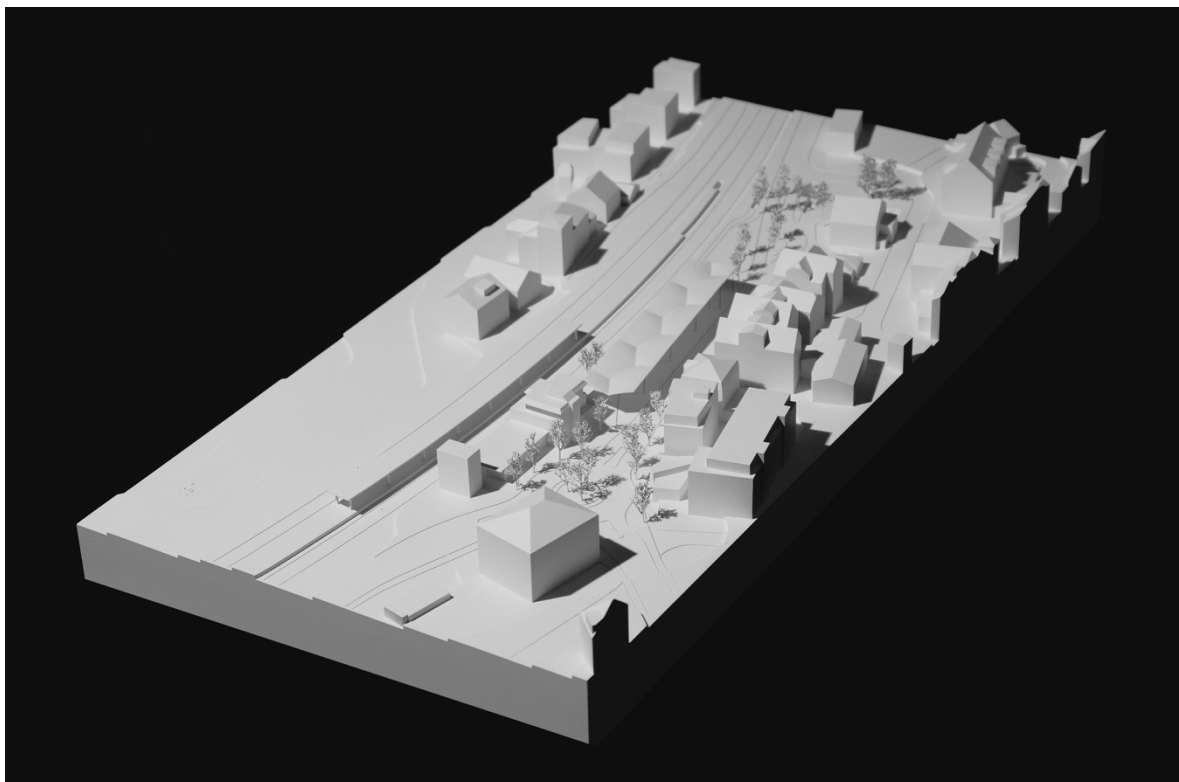
27379_13A_251204_Ansicht_Bahnhofstrasse_rechts_OTH-
MAR.png

Abb. 26 Ansicht Bahnhofstrasse (rechts)



7.3 Penta

3. Rang | 3. Preis



27379_13A_251204_Architekturmodell_Penta_2.png

Abb. 27 Architekturmodell



Architektur Lukas Ingold Architektur und Tobias Erb
Dienerstrasse 16
8004 Zürich

Mitarbeit:
Lukas Ingold
Tobias Erb

Bauingenieurwesen Rossini AG + Dr. Schwartz Consulting AG
Baarerstrasse 101
6300 Zug

Mitarbeit:
Joseph Schwartz
Lorenzo Rossini



Projektbeschreibung

Städtebauliches Konzept /
Architektur

Aufbauend auf dem Verkehrsprinzip des Bushofes tritt das vorgeschlagene Bushofdach als polygonales, filigranes Schalentragwerk aus Holz in Erscheinung. Es orientiert sich klar an der Bahnhofstrasse. Von acht zentrischen, der Perron-Geometrie zickzack-förmig folgenden Stützen getragen, entwickelt sich eine auskragende Dachform mit sanften Knicken und geschwungenen Linien. Die modulare Segmentierung in fünfeckige Polygone zeichnet sich in Unter- und Aufsicht ab und bricht den Massstab im ortsbaulich kleinteiligen Kontext gekonnt. In seiner Form sich nach aussen öffnend, wirkt das Dach einladend, bezieht den Strassenraum und die Nachbarschaft mit ein und gibt Blicke in die Bergwelt preis. An der Schnittstelle zur SBB zahlt sich das strukturelle Prinzip aus, indem es auch stirnseitige Auskragungen erlaubt: Ohne zusätzliche Stütze im Bereich des Bahnzugangs, entsteht eine grosszügig überdeckte Empfangsgeste.

Die Stärke des Konzepts ist die Verschmelzung von architektonischem und ingenieurtechnischem Konzept: Die Struktur übernimmt die wichtigsten stadträumlichen Anliegen und die Architektur folgt der Struktur. Klar ist: Diese Architektur möchte keine zwingende Bindung mit dem bestehenden Bahnhof eingehen oder Verwandtschaften aufbauen. Dieser Umstand wurde in der Jury unterschiedlich bewertet. Aber: Ihr Ausdruck ist wohltemperiert zurückhaltend, sodass sie die Koexistenz beider Bauten wohlwollend ermöglicht. Das konstruktive Prinzip ist sehr innovativ, aber kaum getestet und erfordert bestimmt eine gewisse Entwicklung und Überprüfung. Die Innovation, die mit einem nachhaltigen und lokal verfügbaren Baustoff erzielt wird, ist interessant und gibt dem Ort eine zeitgemässe und identitätsstiftende Ausstrahlung.

Auf Benutzerebene ergibt sich unter dem Dach ein heller, sicherer und weitgehend gedeckter Raum mit wenig Einschränkungen und guter Orientierung. Auch das Signaletik- und Lichtkonzept ist dadurch einfach umsetzbar. Einschränkend ist jedoch die Dachhöhe die im Gremium kontrovers diskutiert wurde. Sie scheint einerseits einem geborgenen Aufenthaltserlebnis, aber auch einem plausiblen Witterungsschutz abträglich zu sein. Zudem wird der fünfte Perron mit der 8-Stützen-Anordnung nur teilweise gedeckt. Der optionale Vorschlag mit der neunten Stütze wäre dahin abzuwägend auch volumetrisch zu überprüfen.

Aussenraum / Umgebung

Die Ankunftssituation ist von der einzigartigen Erscheinung des Bushofdachs geprägt. Die Idee, aus der Unterführung direkt unter das Bushofdach zu gelangen und das bestehende Bahnhofsdach auf ein Minimum zu reduzieren, ist spannend. Allerdings ist diese



Stelle durch die erhöhte Dachhöhe möglicherweise nicht ausreichend vor Witterungseinflüssen geschützt. Der Platz vor dem Bahnhofsgebäude ist begrünt, der überdeckte Bereich an der ersten Bahnkante ist weitestgehend offen und flexibel möblierbar, da er nur eine Stütze hat. Weitere Sitzmöglichkeiten sind in der grünen Insel zwischen Bushofdach und Gleisen vorgesehen.

- Funktionalität / Betrieb Das sich nach aussen öffnende Dach ist sehr hoch angebracht. Dadurch sind die Fahrgäste bis weit in die Mitte der Buskanten zu wenig vor der Witterung geschützt. Durch die Höhe ist der Nutzen der grossen Dachfläche stark eingeschränkt. Das vorgesehene Kantenkonzept wird eingehalten und die Fahrgastinformation kann dem Zweck entsprechend an den Pfeilern angebracht werden.
- Statik / Tragwerk Die Deckenkonstruktion aus Holz besteht aus einer gewölbten Brettstapelkonstruktion, welche als Schale wirkt. Die acht versetzt angeordneten Stahlstützen sind in den Fundamenten eingespannt. Die Grundstruktur mit der Stützeinteilung ist plausibel und gut. Die Krafterleitung von der Brettstapeldecke in die Stützen und die Stabilität der schlanken Stützen sind zu klären.
- Kosten Die Herstellung der geometrisch komplexen Brettstapeldecke ist aufwendig. Zusammen mit der Konstruktion von Stützen und Fundation kann mit einem mittleren Kostenaufwand gerechnet werden. Die Unterhaltskosten werden als eher klein beurteilt.
- Gesamtwürdigung Das Projekt schlägt ein präzise platziertes Dach vor, das beschwingt neben dem Bahnhof schwebt und Ruhe ausstrahlt. Die Architektur folgt einer glasklaren strukturellen Idee, in dessen Gesetzmässigkeit die Stärke des Entwurfs liegt. Zugleich regelt der Vorschlag fast unmerklich eine ganze Reihe von Konflikten. Mit wenig Mitteln wird ein ausdrucksstarker Ort geschaffen. Auch wenn Ausdruck, Aufenthaltsqualität und Funktionalität unterschiedlich bewertet wurden: Das Projekt stellt einen hochstehenden Beitrag dar, wie mit einem innovativen Bautyp von prototypischem Charakter ein atmosphärischer Ort geschaffen werden kann.



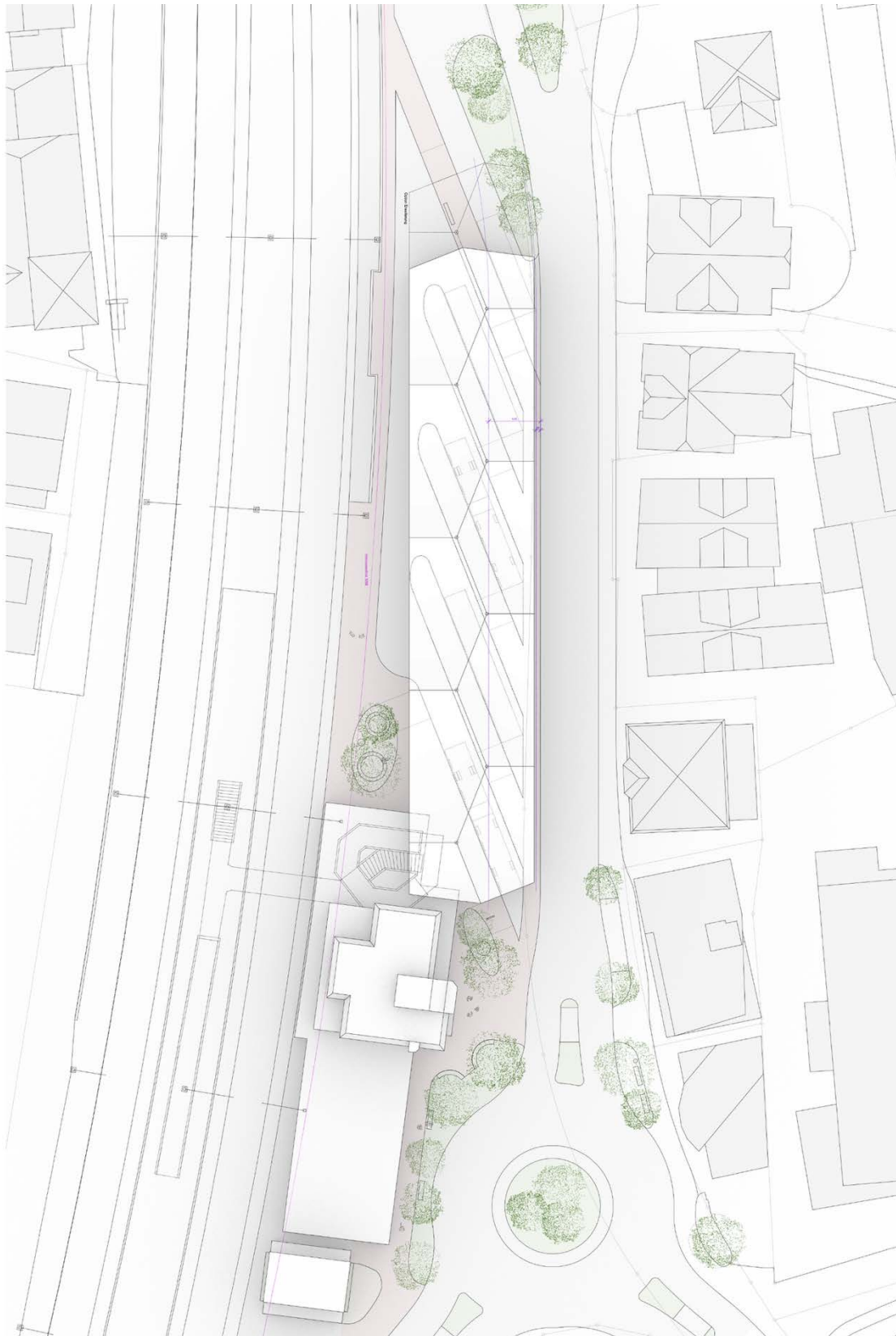
27379_13A_251204_Situationsplan(genordet)_Penta.png

Abb. 28 Situationsplan



Abb. 29 Grundriss Erdgeschoss

27379_13A_251204_Grundriss_EG_Penta.png



27379_13A_251204_Dachaufsicht_Penta.png

Abb. 30 Grundriss Dachaufsicht



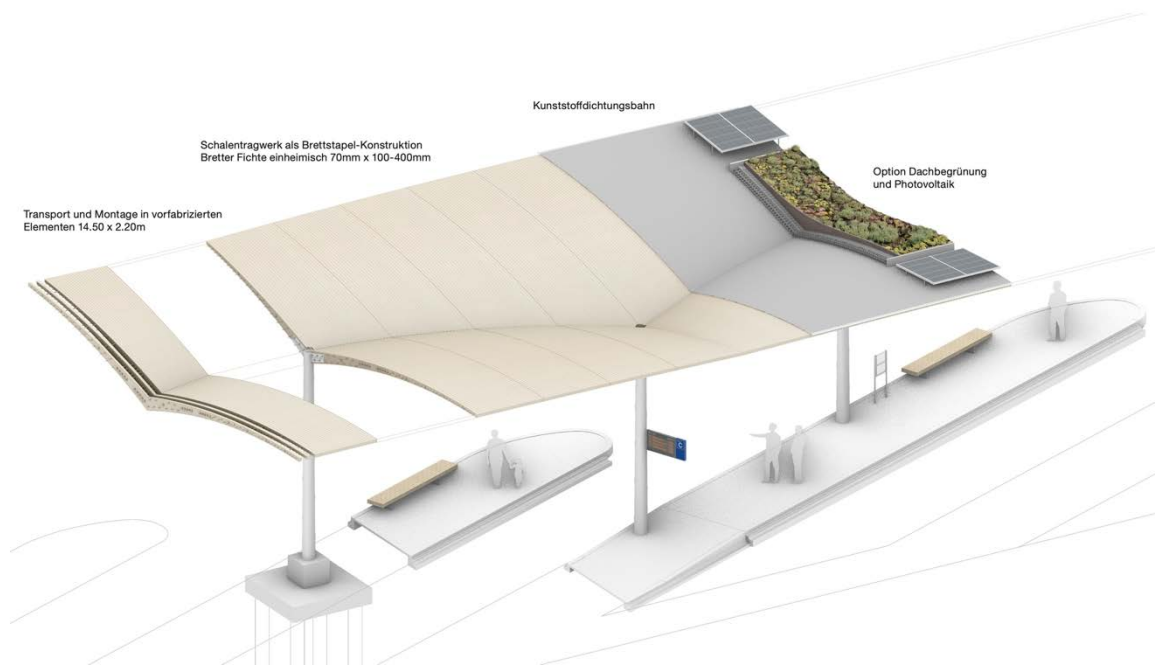
27379_13A_251204_Visualisierung_Ankunftssituation_Penta.png

Abb. 31 Visualisierung Ankunftssituation



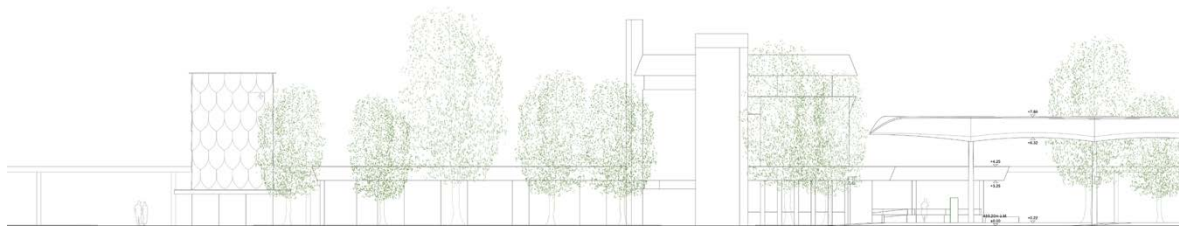
27379_13A_251204_Visualisierung_Dachuntersicht_Penta.png

Abb. 32 Visualisierung Dachuntersicht



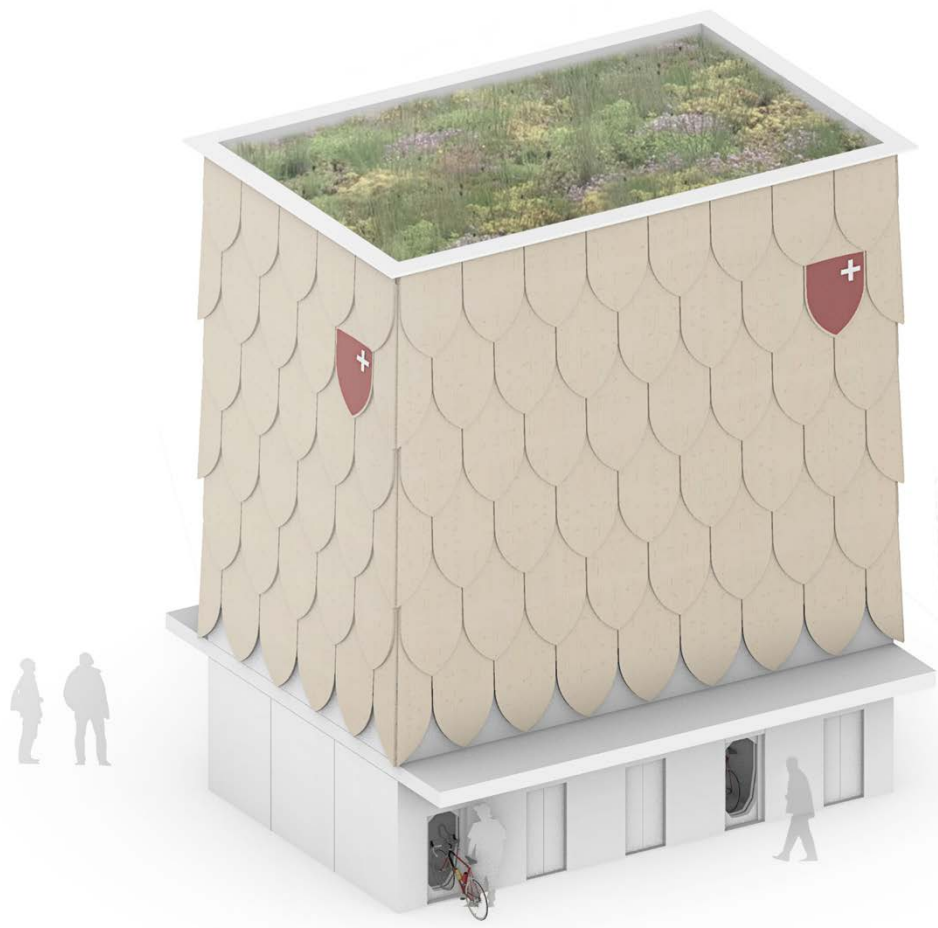
27379_13A_251204_Ansicht_Dachkonstruktion_Penta.png

Abb. 33 Ansicht Dachkonstruktion



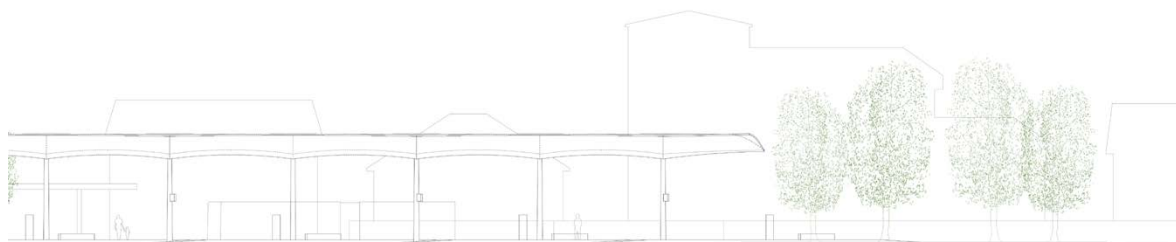
27379_13A_251204_Längsschnitt_links_Penta.png

Abb. 34 Längsschnitt (links)



27379_13A_251204_Ansicht_Veloparkierungsturm_Penta.png

Abb. 35 Ansicht Veloparkierungsturm



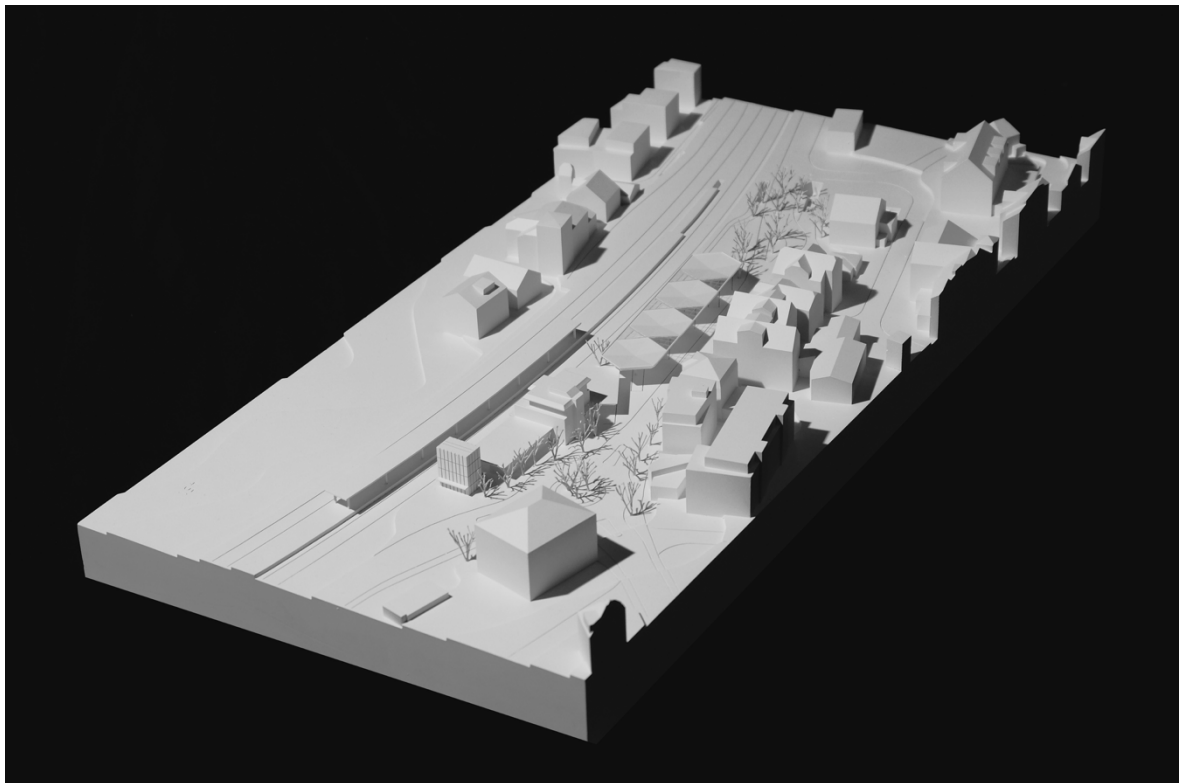
27379_13A_251204_Längsschnitt_rechts_Penta.png

Abb. 36 Längsschnitt (rechts)



7.4 VIERTAKT

4. Rang | 4. Preis



27379_13A_251204_Architekturmodell_VIERTAKT_2.png

Abb. 37 Architekturmodell



Architektur KAMM Architekten AG
Rothusweg 12
6300 Zug

Mitarbeit:
Martin Wyss
Marlise Voegelin-Aeberli
Andrea Sigrist
Alberto Quiñones
Elena Todorova
Sabryna Murer
Alexander Hegglin

Bauingenieurwesen Gruner AG
Chamerstrasse 170
6300 Zug

Mitarbeit:
Martin Hoffmann
Adrian Stillhart

Visualisierungen OVA Studio GmbH
Hardstrasse 81B
8004 Zürich

Mitarbeit:
João Torres

Modellbau Dorier Modellbau
Allmendstrasse 3
6312 Steinhausen

Mitarbeit:
Ralph Dorier



Projektbeschreibung

Städtebauliches Konzept /
Architektur

Das Projekt platziert eine polygonale, auf Sechsecken aufgebaute Dachform neben das Bahnhofgebäude. Diese orientiert sich klar an der Bahnhofstrasse. Das Dach wirkt gut rhythmisiert und ortsbaulich integriert. Es ist aus vier zusammen verbundenen, «Schirmen» aufgebaut, die sowohl als Einzelelemente als auch als Grossform gelesen werden können. Damit geht es auf die Körnung der Nachbarschaft ein. Die Dachform wird mit einem interessanten Kniff optisch verkürzt: Indem das Bahnhofsdach leicht abgeändert und geometrisch aufgeklappt wird, ist die erste Buskante bereits gedeckt. Statt einer fünffachen Repetition entsteht so der vorgeschlagene Viertakt. Dieser Entscheid hat auch zur Folge, dass sich die beiden Architekturen wohltuend voneinander lösen und eine nach Norden verschobene, räumlich entspannte Schnittstelle entsteht. Was in der stadträumlichen Disposition Vorteile verspricht, zieht jedoch auch Nachteile mit sich: An der Scharnierstelle des Bahnzugangs entsteht eine grössere Lücke, die nicht witterungsgeschützt ist. Der mit dieser Zäsur vermeintlich markierte Hauptzugang befindet sich nicht an der Stelle des Bahnzugangs.

Konzeptionell wird die Schirmidee weiterentwickelt, indem die Elemente gewendet und so als trichterförmige «Wassersammler» uminterpretiert werden. Glasdreiecke ergänzen die Dachform zwischen den hexagonalen Pilzdächern. Diese «Füllelemente» unterordnen sich der Grundstruktur, was konzeptionell verständlich ist, jedoch architektonisch etwas brüchig wirkt. Getragen wird das Dach von lediglich vier massiven Stützen, die an Baumstämme erinnern sollen und deren Dachauskragung durch astförmige Rippen die Baumanalogie unterstützt. Der Dialog zum Bahnhofgebäude, wird in formalen und konstruktiven Transfers in der Dachrandgestaltung, seiner Materialisierung und durch die Verwendung von Komplementärfarben proklamiert. Der ikonische Ausdruck der Grundstruktur wirkt massig, reibt sich ein wenig am formalen Prinzip und der Kleinteiligkeit von Fugen- und Sprossenbild und verliert dadurch wieder an Kraft. Dennoch entsteht im Verbund mit dem Bahnhof ein Duo, das eine gewisse Verwandtschaft verspricht. Dementgegen wirkt die Architektur des Veloturms eher fremd.

Aussenraum / Umgebung

Die Ankunftssituation am Bahnhof wird vom Bahnhofgebäude und dem erweiterten Bahnhofsdach geprägt und überdacht. Dass das Bahnhofsdach die erste Buskante integriert, ist an sich eine interessante Idee. Die Schnittstelle zwischen den beiden Dächern liegt jedoch ungünstig nördlich des Bahnzugangs im Bereich der ersten Bushaltestelle. Dadurch entsteht an genau dem Ort, wo



die Kontinuität der Freiräume wichtig ist, eine undefinierte Raumsituation. Zusätzlich wird der Freiraum zwischen Gleis und Bahnhofstrasse durch die niedrigere Höhe des erweiterten Bahnhofdachs zergliedert.

- Funktionalität / Betrieb** Die Haltekanten können wie vorgesehen angefahren werden und durch die Trägerkonstruktion entstehen keine neuen Hindernisse. Die Anzeiger für die dynamische Fahrgastinformation kann bei den Kanten B-E an den Stützen der Dachkonstruktion angebracht werden. Bei der Kante A ist ein Kandelaber vorgesehen. Die Kantenbezeichnung erfolgt mit einer Stehle mit integriertem Abfahrtsfahrplan. Der Zugang der Fahrgäste erfolgt vor den Bussen gedeckt, aber zwischen Bahnhofgebäude und Bushofdach fehlt eine geschlossene Überdachung.
- Statik / Tragwerk** Das Tragwerk besteht aus vier identischen, symmetrischen Pilzkonstruktionen, welche in sich im Gleichgewicht stehen. Im Grundriss entsprechen sie einem gleichmässigen Sechseck. Die verbindenden Dreiecksflächen werden mit einer leichten, transparenten Konstruktion ergänzt. Die Tragkonstruktion in Stahl ist klar und gut strukturiert, sichtbar und in ihren Abmessungen schlüssig.
- Kosten** Der effiziente Materialeinsatz, die Wiederholungen des Grundmoduls der Tragkonstruktion in Stahl und die Begrenzung auf vier Foundationen ergeben eine wirtschaftliche, eher günstige Lösung für das Bushofdach. Die Unterhaltskosten werden als klein erachtet.
- Gesamtwürdigung** Das Projekt wirkt im Modell in seiner ortsbaulichen Anordnung sehr entspannt und aufgeräumt. Auch wenn auf der Ebene der Raumzuordnung und der Schutzfunktion Mängel geortet wurden und sich gewisse Fragen zum architektonischen Ausdruck stellten, handelt es sich um einen wertvollen Beitrag. Der erwähnte Entscheid, die Schnittstelle von Bushofdach und Bahnhof nach Norden zu verschieben, ist eine innovative Massnahme, weil dadurch eine gut proportionierte Gesamtkomposition entsteht. Dies hat im Beurteilungsgremium zu interessanten Diskussionen geführt und soll hier ausdrücklich gewürdigt werden.



27379_13A_251204_Situationsplan(genordet)_VIER TAKT.png

Abb. 38 Situationsplan

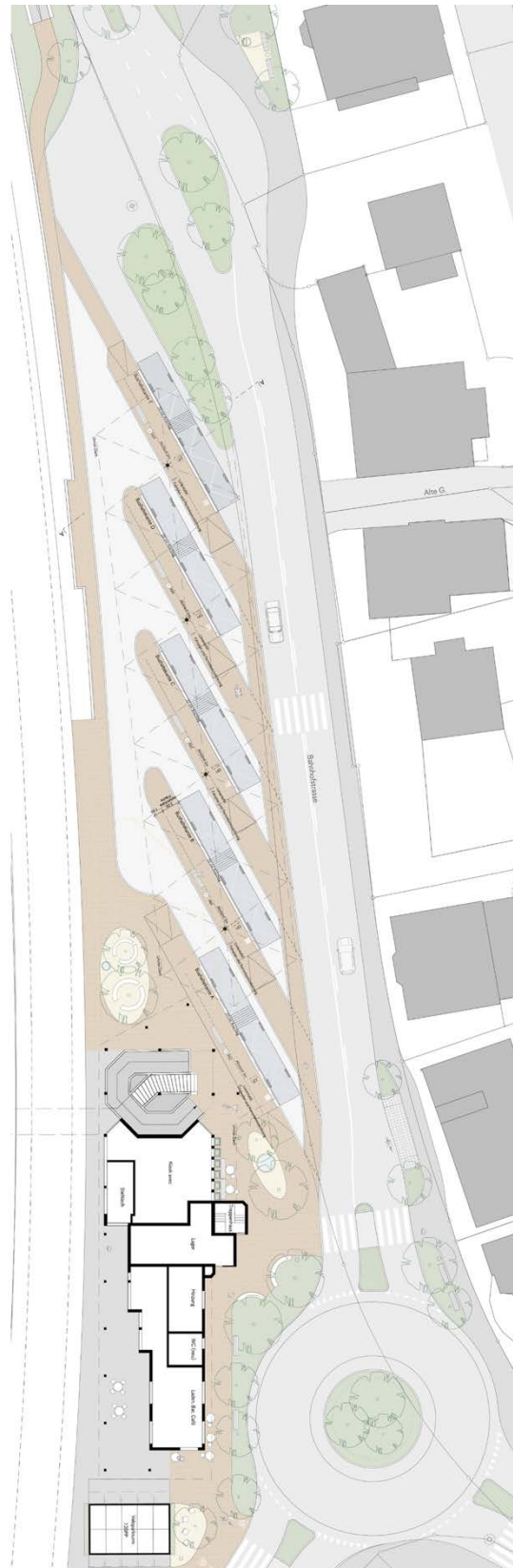


Abb. 39 Grundriss Erdgeschoss

27379_13A_251204_Grundriss_EG_VIERTAKT.png



Abb. 40 Grundriss Dachaufsicht

27379_13A_251204_Dachaufsicht_VIERTAKT.png



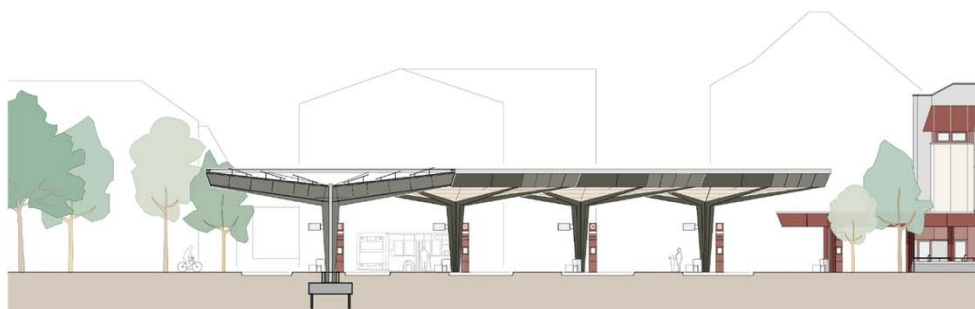
27379_13A_251204_Visualisierung_Ankunftsituation_VIERTAKT.png

Abb. 41 Visualisierung Auftaktsituation



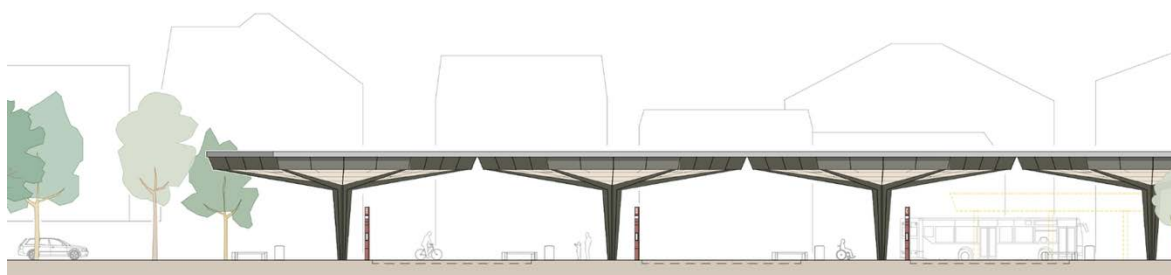
27379_13A_251204_Visualisierung_Dachuntersicht_VIERTAKT.png

Abb. 42 Visualisierung Dachuntersicht



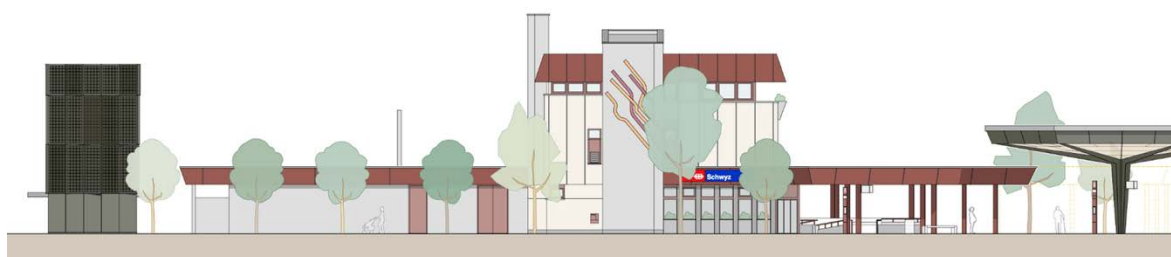
27379_13A_251204_Querschnitt_VIERTAKT.png

Abb. 43 Querschnitt



27379_13A_251204_Ansicht_Perron_links_VIERTAKT.png

Abb. 44 Ansicht Perron (links)



27379_13A_251204_Ansicht_Bahnhofstrasse_links_VIERTAKT.png

Abb. 45 Ansicht Bahnhofstrasse (links)



27379_13A_251204_Ansicht_Veloparkierungsturm_VIER-TAKT.png

Abb. 46 Ansicht Veloparkierungsturm



27379_13A_251204_Ansicht_Perron_rechts_VIERTAKT.png

Abb. 47 Ansicht Perron (rechts)



27379_13A_251204_Ansicht_Bahnhofstrasse_rechts_VIER-TAKT.png

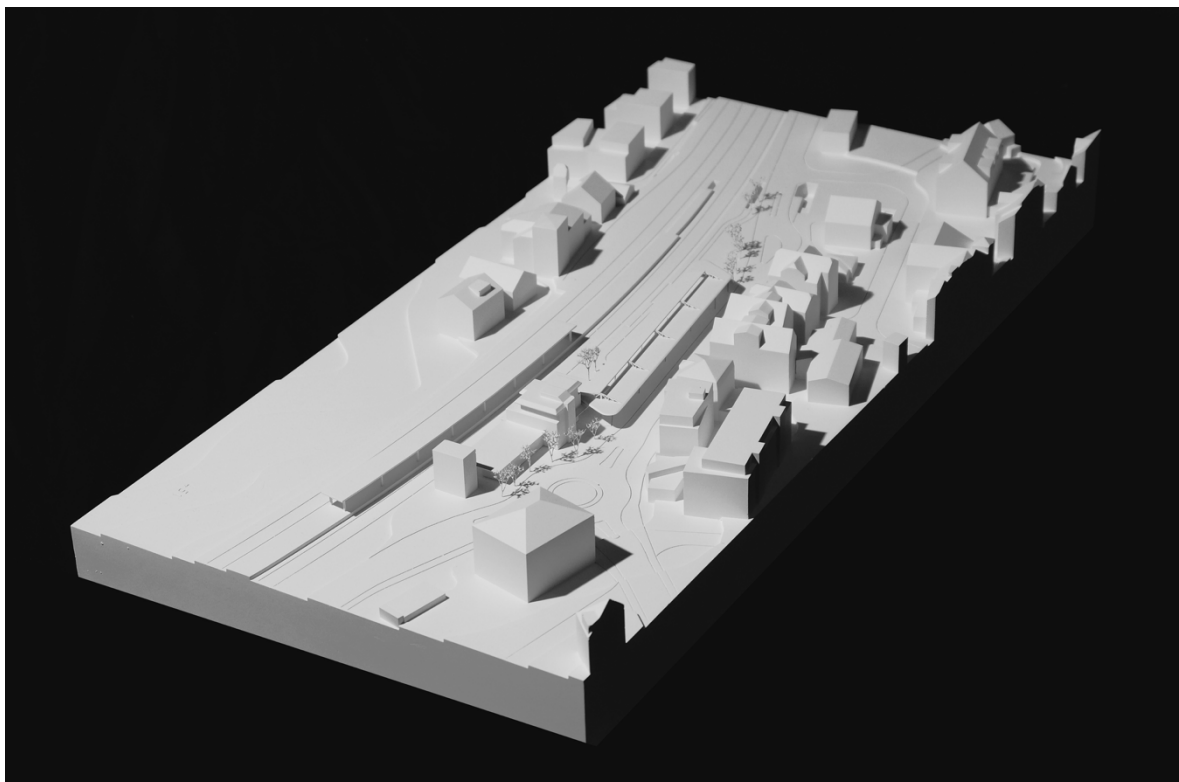
Abb. 48 Ansicht Bahnhofstrasse (rechts)



7.5 libra

3. Rundgang

Ohne Rang



27379_13A_251204_Architekturmodell_libra.png

Abb. 49 Architekturmodell



Architektur Aalain Studio
Sihlfeldstrasse 10
8003 Zürich

Mitarbeit:
Mojdeh Aalain

Architektur Hedjri Architecture
Schottenfeldgasse 72/2/4
1070 Wien
Österreich

Mitarbeit:
Kiyanshid Hedjri

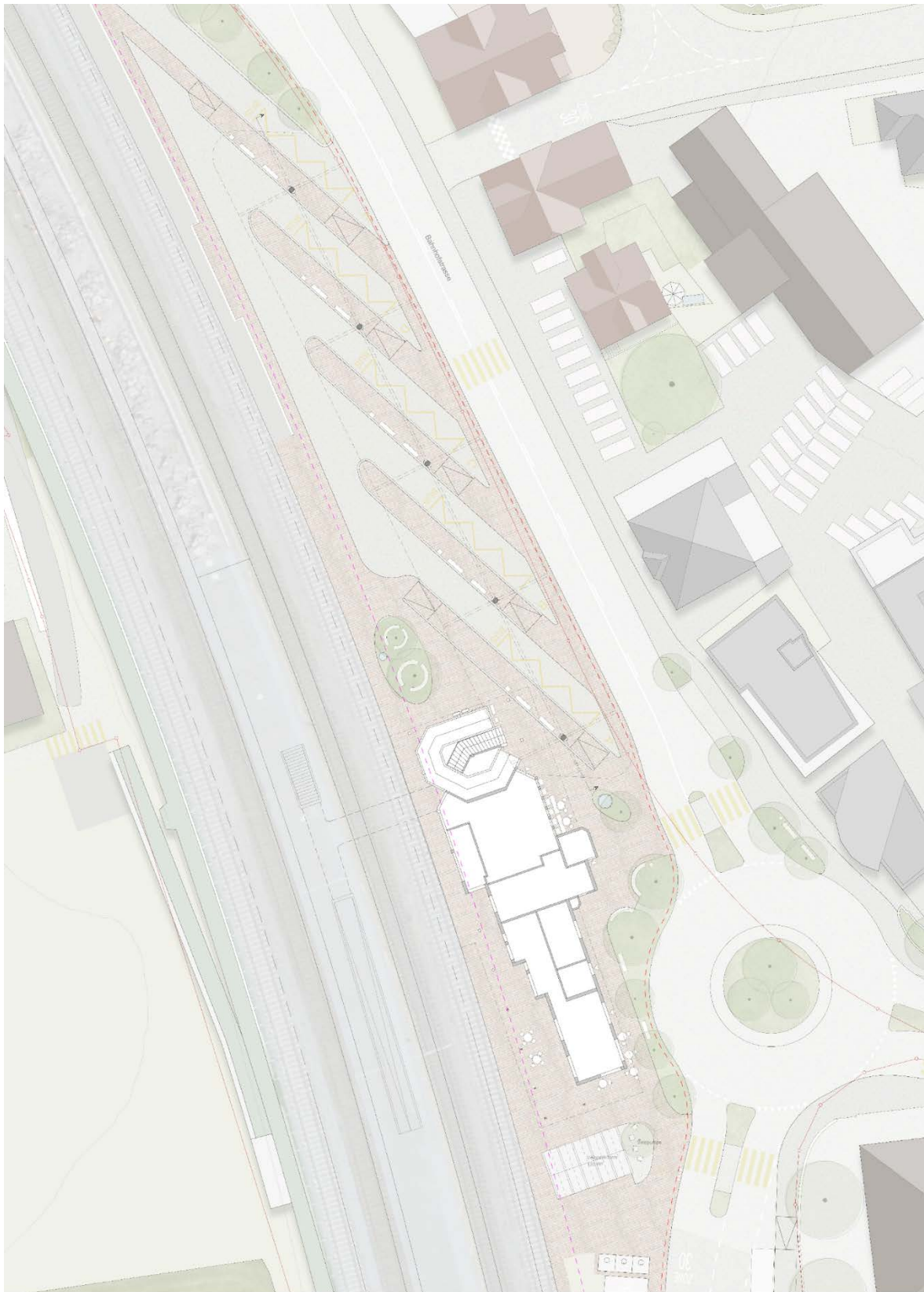
Statik Tecton Consult Engineering Ziviltechniker GmbH
Nikolsdorfer Gasse 39
1050 Wien
Österreich

Mitarbeit:
Sam Vazirian



27379_13A_251204_Situationsplan(genordet)_libra.png

Abb. 50 Situationsplan



27379_13A_251204_Grundriss_EG_ilbra.png

Abb. 51 Grundriss Erdgeschoss



27379_13A_251204_Visualisierung_Auftrakt_lbra.png

Abb. 52 Visualisierung Auftaktsituation



27379_13A_251204_Visualisierung_Dachuntersicht_lbra.png

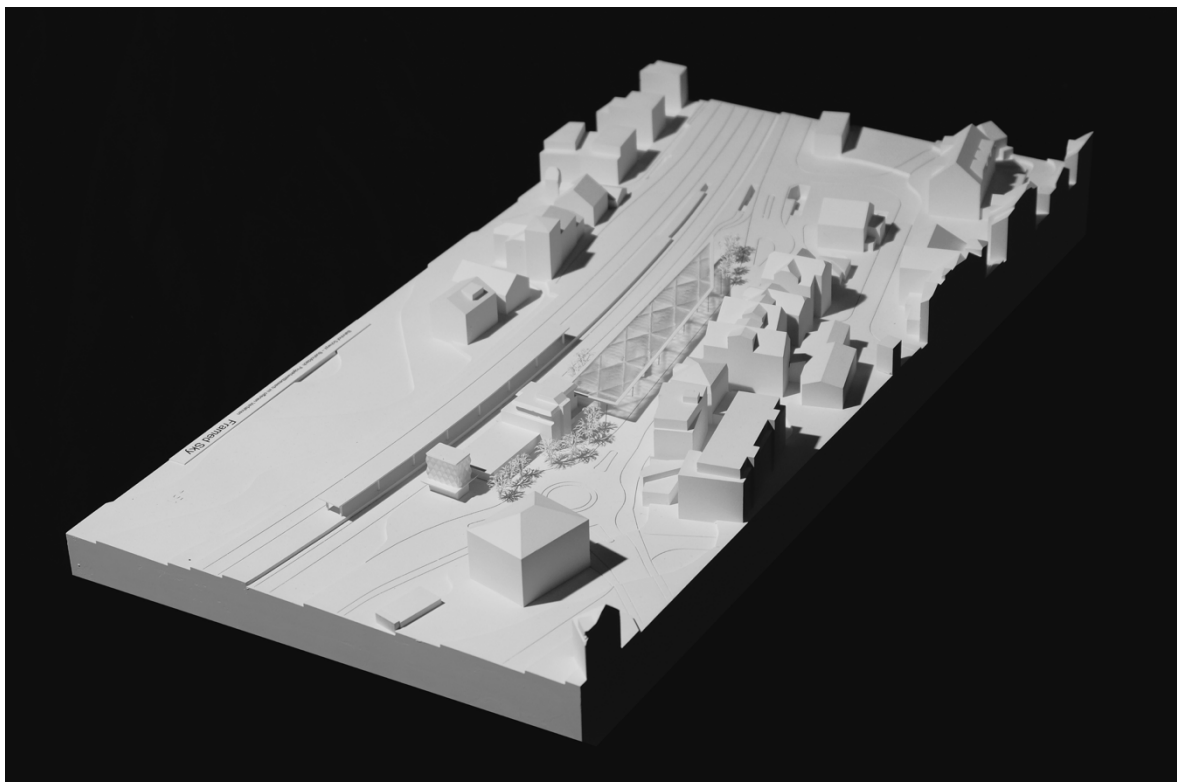
Abb. 53 Visualisierung Dachuntersicht



7.6 FRAMED SKY

3. Rundgang

Ohne Rang



27379_13A_251204_Architekturmodell_FRAMED_SKY.png

Abb. 54 Architekturmodell



Architektur SCAILAB Fiess Kruse Freie Architekten PartGmbH
Seestrasse 41
70174 Stuttgart
Deutschland

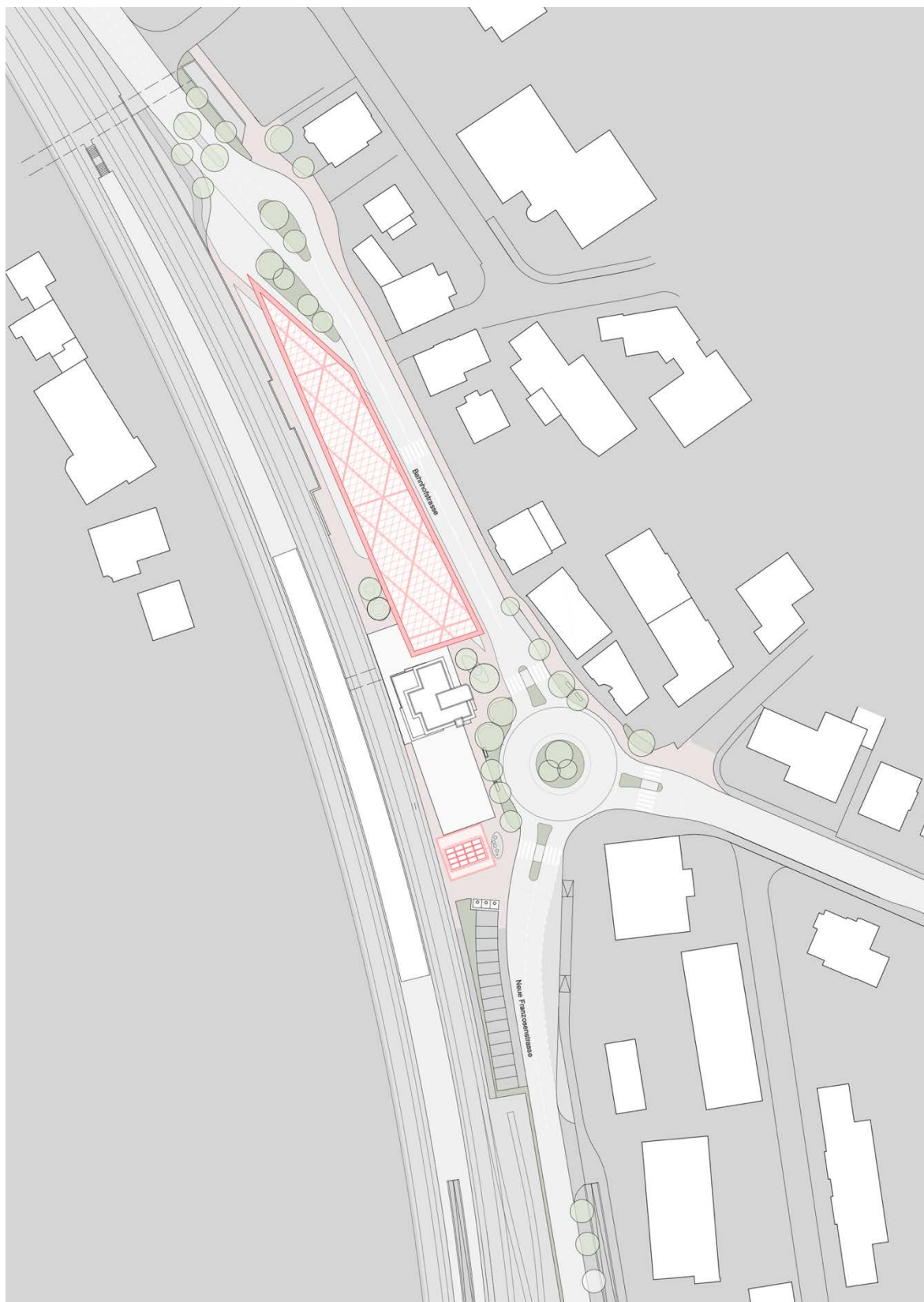
Mitarbeit:
Armin Fiess
Lars Kruse
Jiameng Zhao

Tragwerksplanung FormTL Ingenieure für Tragwerk und Leichtbau GmbH
Güttinger Strasse 37
78315 Radolfzell am Bodensee
Deutschland

Mitarbeit:
Michael Schäffer
Philipp Kast
Kathrin Toelzel
Sergio Leiva

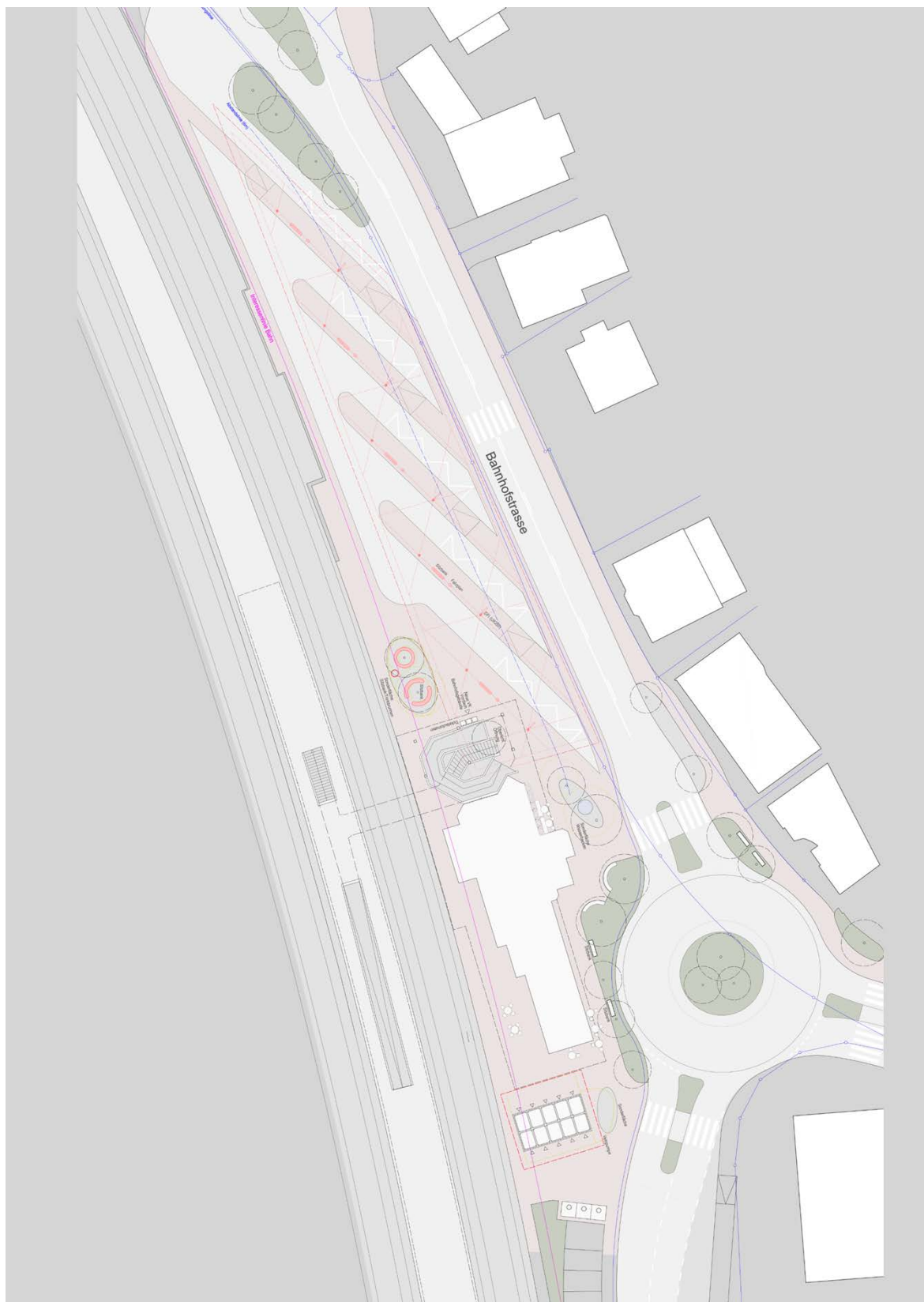
Lichtplanung TLD Planungsgruppe GmbH
Fritz-Müller-Strasse 16
73760 Esslingen
Deutschland

Mitarbeit:
Richard Profe
Tobias Sett



27379_13A_251204_Situationsplan(genordet)_FRAMED_SKY.png

Abb. 55 Situationsplan



27379_13A_251204_Grundriss_EG_FRAMED_SKY.png

Abb. 56 Grundriss Erdgeschoss



27379_13A_251204_Visualisierung_Ankunftssituation_FRAMED_SKY.png

Abb. 57 Visualisierung Ankunftssituation



27379_13A_251204_Visualisierung_Vogelperspektive_FRAMED_SKY.png

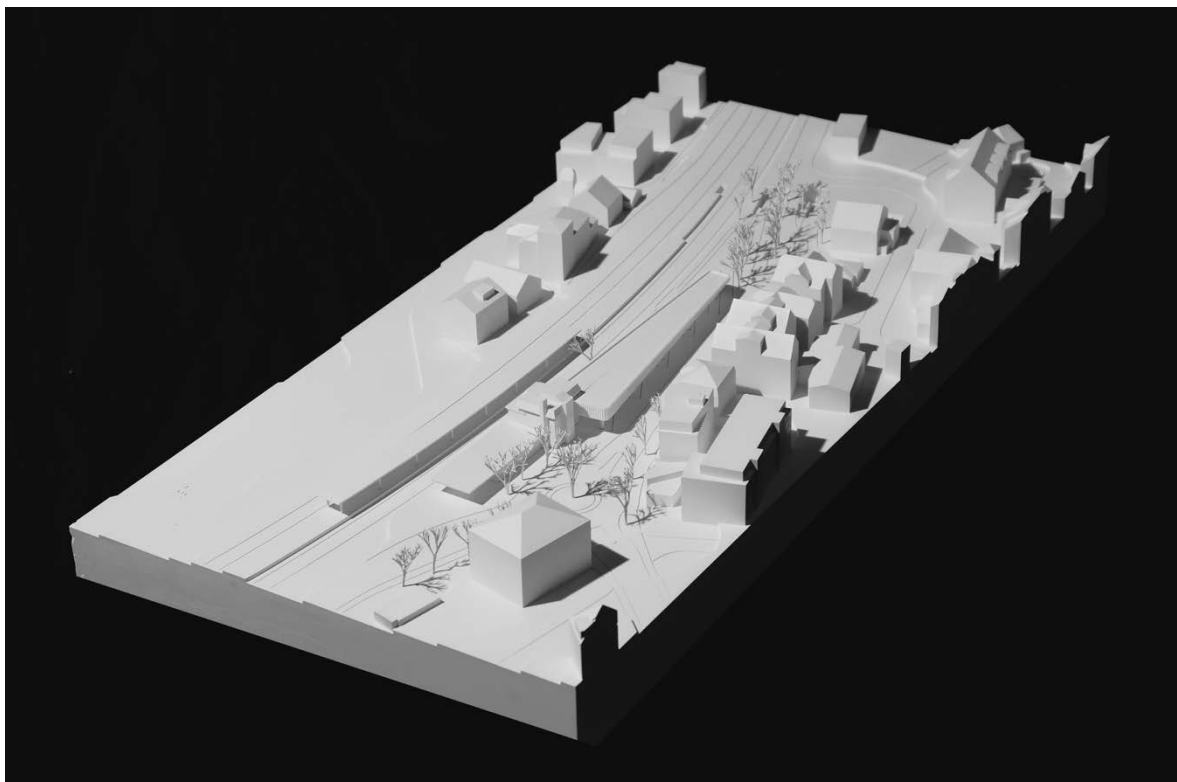
Abb. 58 Visualisierung Vogelperspektive



7.7 FROSCHKÖNIG

2. Rundgang

Ohne Rang



27379_13A_251204_Architekturmodell_FROSCHKÖNIG.png

Abb. 59 Architekturmodell



Architektur KOEX GmbH
Mettlenstrasse 3
6102 Malters
Schweiz

Mitarbeit:
Lucia Spörri
Werner Weibel

Bauingenieurwesen Emch+Berger WSB AG
Industriestrasse 4
6060 Sarnen
Schweiz

Mitarbeit:
Tamar Sommerstein
Alexander Jenny



27379_13A_251204_Situationsplan(genodet)_FROCHKÖNIG.png

Abb. 60 Situationsplan

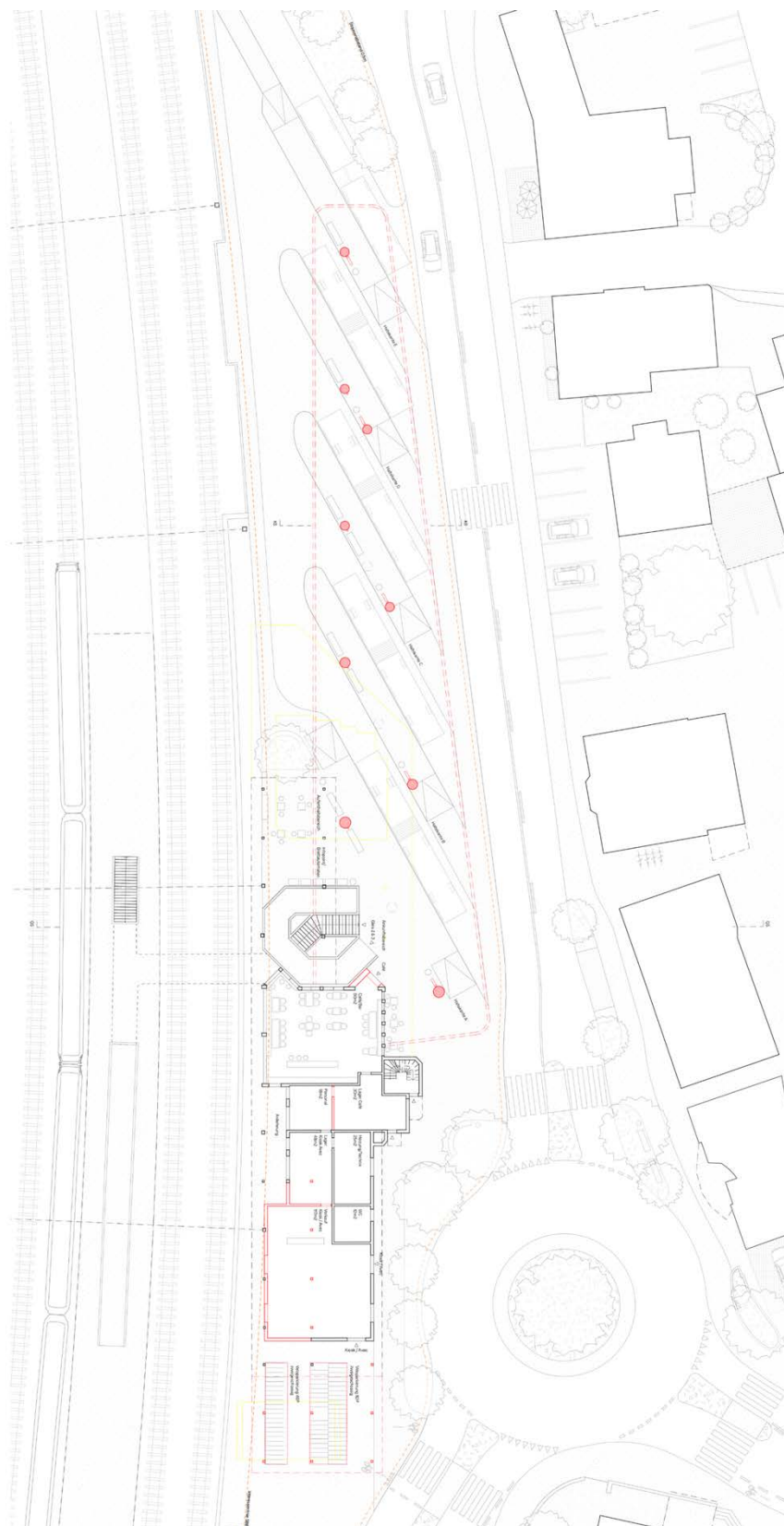


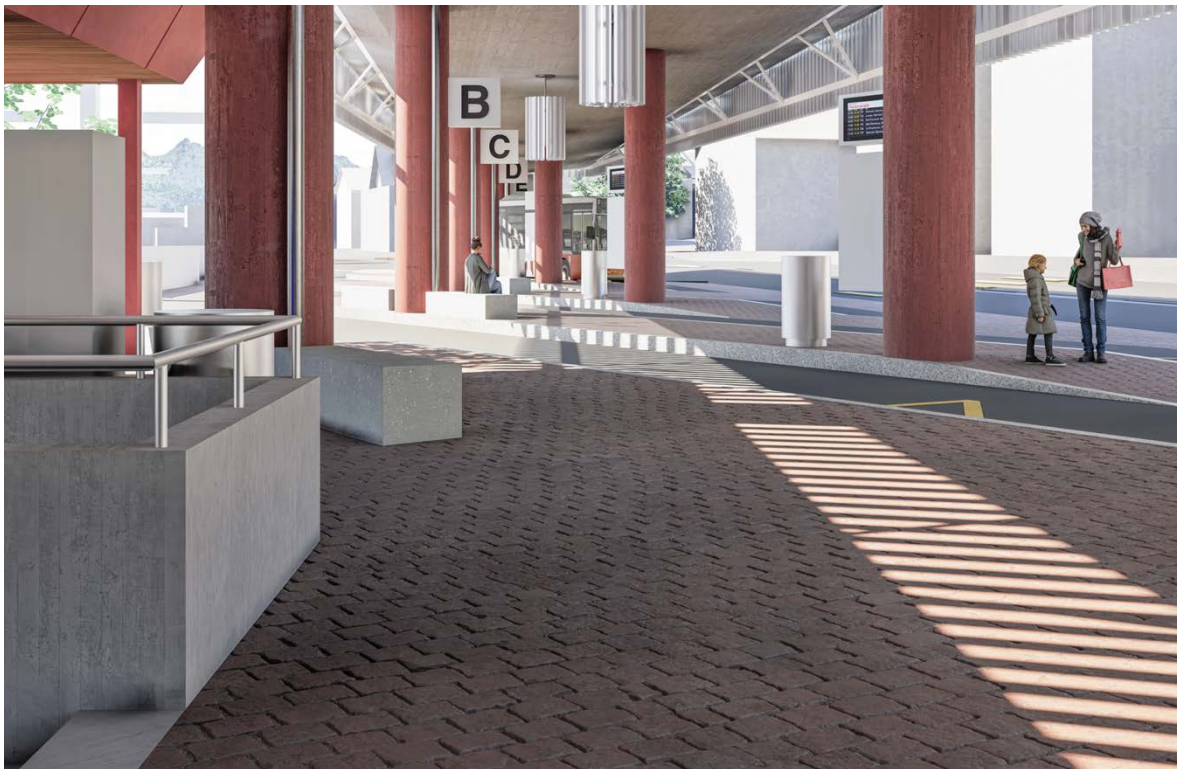
Abb. 61 Grundriss Erdgeschoss

27379_13A_251204_Grundriss_EG_FROSKHÖNIG.png



27379_13A_251204_Visualisierung_Ankunftssituation_FROSKHÖNIG.png

Abb. 62 Visualisierung Ankunftssituation



27379_13A_251204_Visualisierung_Dachuntersicht_FROSKHÖNIG.png

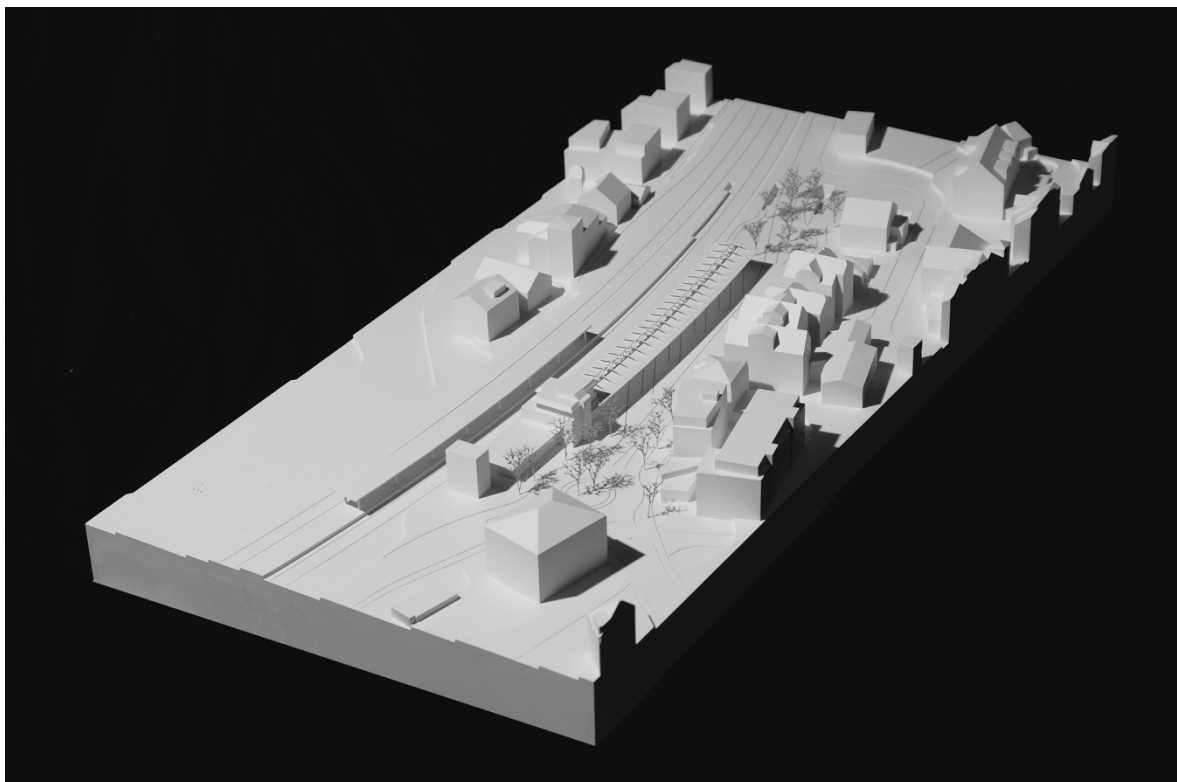
Abb. 63 Visualisierung Dachuntersicht



7.8 HIGH FIVE

2. Rundgang

Ohne Rang



27379_13A_251204_Architekturmodell_HIGH_FIVE.png

Abb. 64 Architekturmodell



Architektur Studio Noël Fäh GmbH
Brauerstrasse 51
8004 Zürich
Schweiz

Mitarbeit:
Noël Fäh

Bauingenieurwesen SEFOTB s. à r.l.
Hintere Bahnhofstrasse 2
8610 Uster
Schweiz

Mitarbeit:
Dr. Jörg Habenberger
Alexandre Dauchère



27379_13A_251204_Situationsplan(genordet)_HIGH_FIVE.png

Abb. 65 Situationsplan



Abb. 66 Grundriss Erdgeschoss

27379_13A_251204_Grundriss_EG_HIGH_FIVE.png



27379_13A_251204_Visualisierung_Ankunftssituation_HIGH_FIVE.png

Abb. 67 Visualisierung Ankunftssituation



27379_13A_251204_Visualisierung_Dachuntersicht_HIGH_FIVE.png

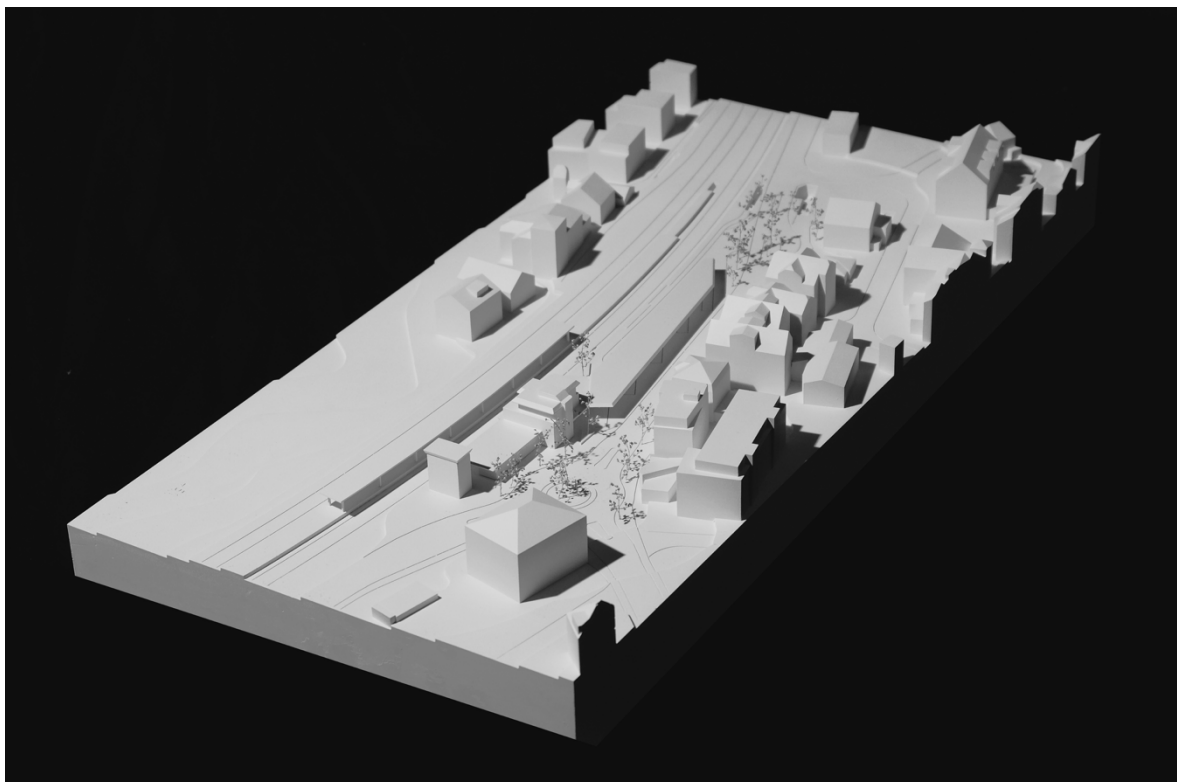
Abb. 68 Visualisierung Dachuntersicht



7.9 5-VOR

2. Rundgang

Ohne Rang



27379_13A_251204_Architekturmodell_5-VOR.png

Abb. 69 Architekturmodell



Architektur Misaghi GmbH
Frankenstrasse 9
6003 Luzern
Schweiz

Mitarbeit:
Bejan Misaghi
Julia Misaghi
Elina Lombriser

Bauingenieurwesen Tragstatur GmbH
Schiffländenstrasse 4
8272 Ermatingen
Schweiz

Mitarbeit:
Uwe Teutsch

Bauingenieurwesen Ingeni SA Zürich
Technoparkstrasse 1
8005 Zürich
Schweiz

Mitarbeit:
Francesco Snozzi



27379_13A_251204_Situationsplan(genordet)_5-VOR.png

Abb. 70 Situationsplan

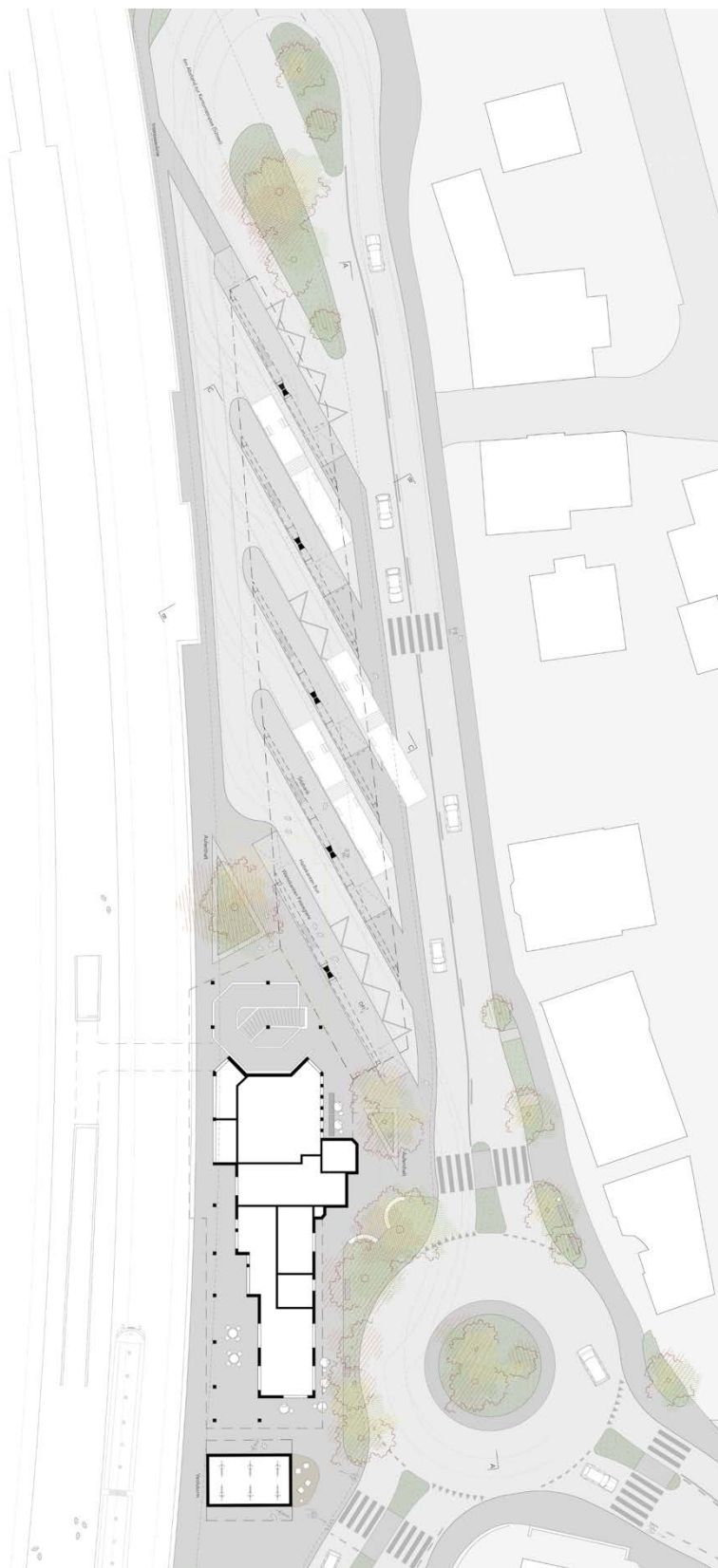


Abb. 71 Grundriss Erdgeschoss

27379_13A_251204_Grundriss_EG_5-VOR.png



27379_13A_251204_Visualisierung_Ankunftssituation_5-VOR.png

Abb. 72 Visualisierung Ankunftssituation



27379_13A_251204_Visualisierung_Dachuntersicht_5-VOR.png

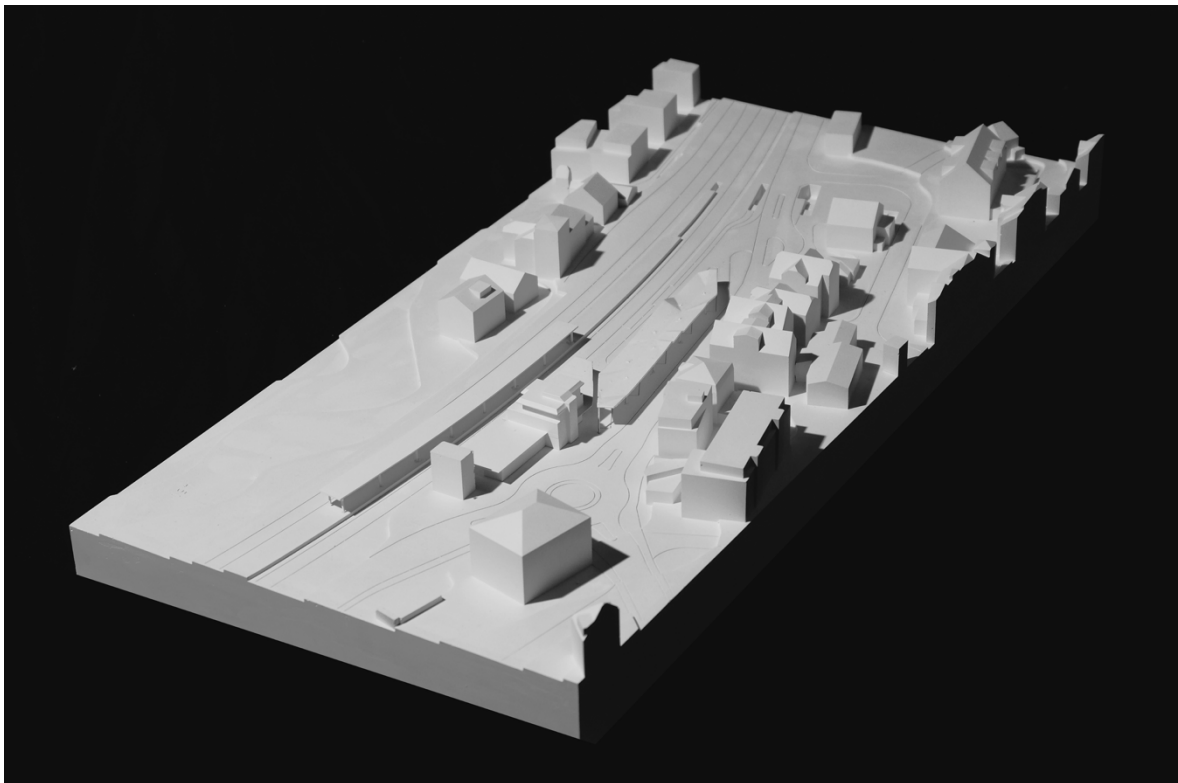
Abb. 73 Visualisierung Dachuntersicht



7.10 WMANINAMW

2. Rundgang

Ohne Rang



27379_13A_251204_Architekturmodell_WMANINAMW.png

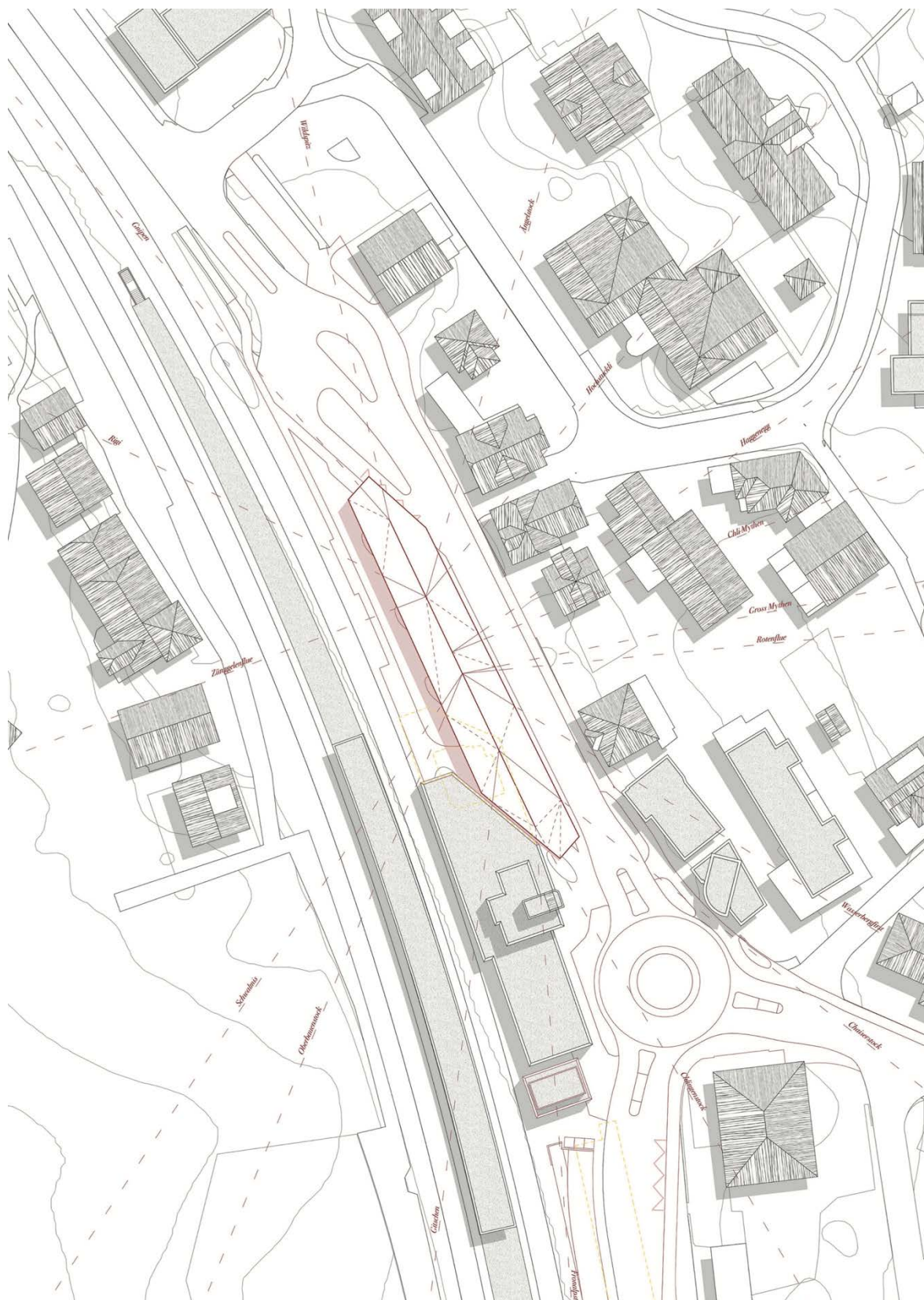
Abb. 74 Architekturmodell



Architektur Studio Lüthi Traugott Architekten
Seefeldstrasse 159
8008 Zürich
Schweiz

Mitarbeit:

Dominik Lüthi
Julian Traugott



27379_13A_251204_Situationsplan(genordet)_WMANINAMW.png

Abb. 75 Situationsplan

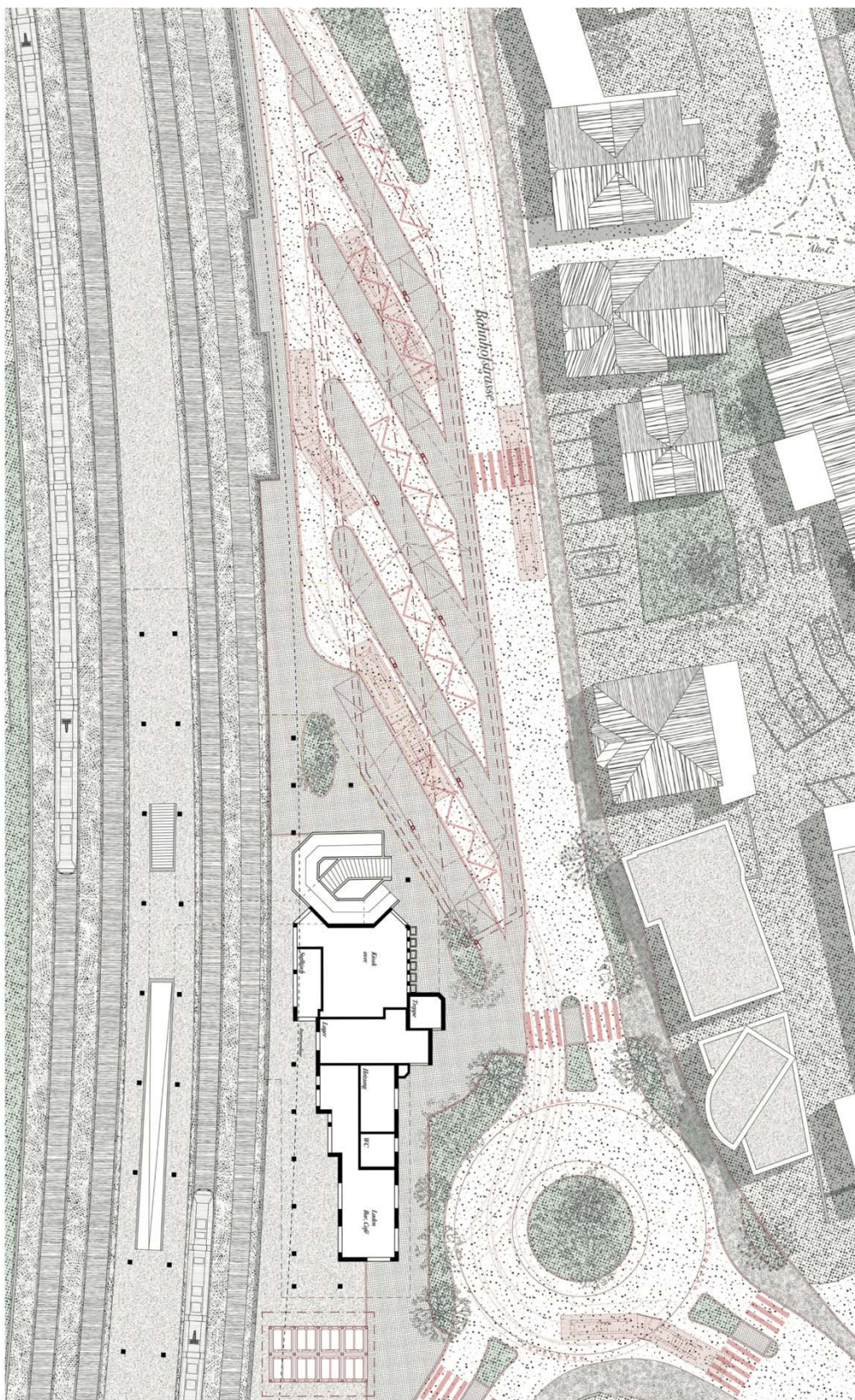


Abb. 76 Grundriss Erdgeschoss

27379_13A_251204_Grundriss_EG_WMANINAMW.png



27379_13A_251204_Visualisierung_Ankunftssituation_WMANNAMW.png

Abb. 77 Visualisierung Ankunftssituation



27379_13A_251204_Visualisierung_Auftakt_WMANNAMW.png

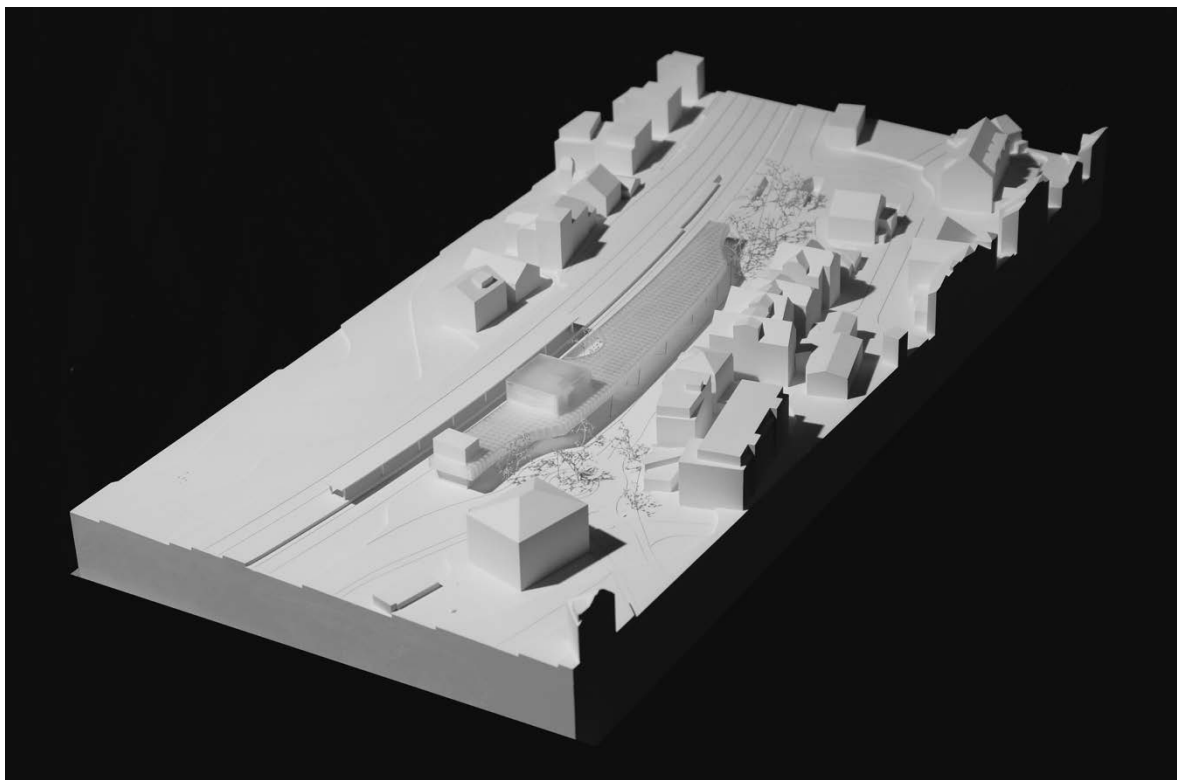
Abb. 78 Visualisierung Auftakt



7.11 Lumière sur Couches Rouges

2. Rundgang

Ohne Rang



27379_13A_251204_Architekturmodell_Lumière_sur_Couches_Rouges.png

Abb. 79 Architekturmodell



Architektur A2S, Atelier Stefan Scheimaier GmbH
Schlösslihalde 15d
6006 Luzern
Schweiz

Mitarbeit:
Stefan Scheimaier

Bauingenieurwesen Gmeier AG
Schlösslirain 3
6006 Luzern
Schweiz

Mitarbeit:
Markus Gmeier
Mischa
Bucher



Abb. 80 Situationsplan



27379_13A_251204_Visualisierung_Ansicht_Perron_Lumière_sur_Couches_Rouges.png

Abb. 82 Visualisierung Ansicht Perron



27379_13A_251204_Visualisierung_Dachuntersicht_Lumière_sur_Couches_Rouges.png

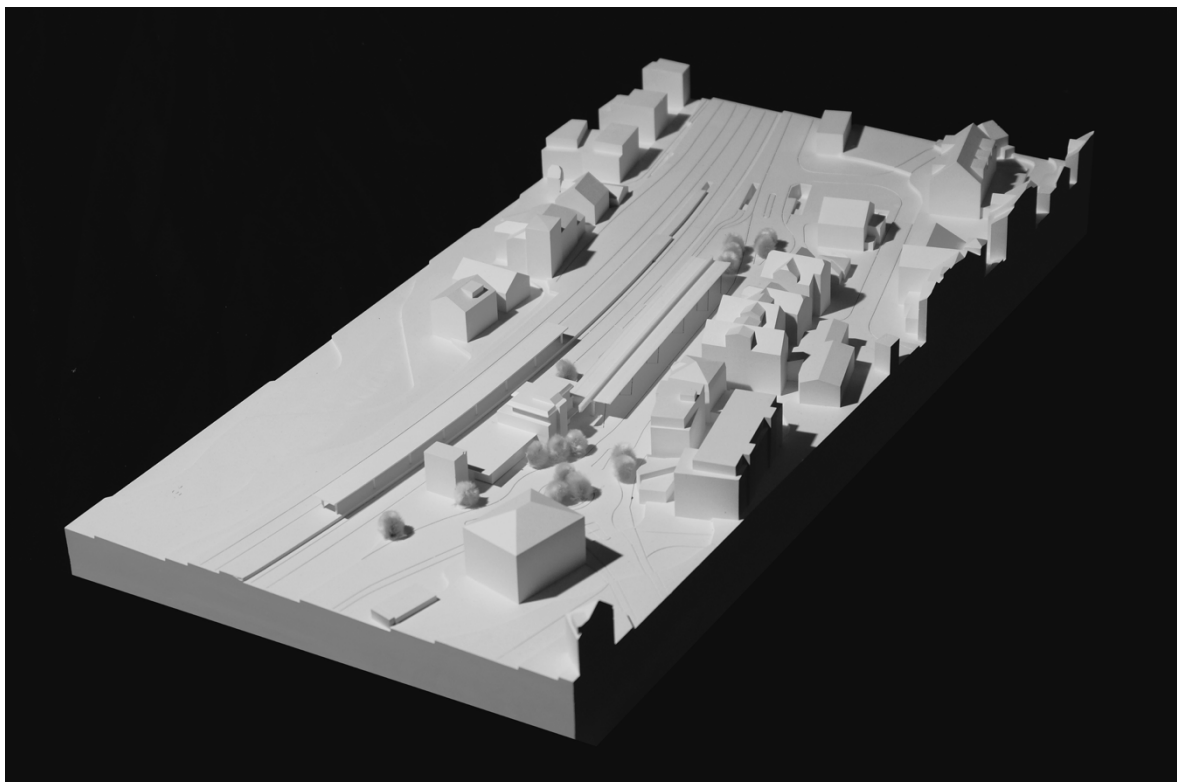
Abb. 83 Visualisierung Dachuntersicht



7.12 METAPHYSICS

2. Rundgang

Ohne Rang



27379_13A_251204_Architekturmodell_METAPHYSICS.png

Abb. 84 Architekturmodell



Architektur Trafika Bekcic D-Lab
Bireggstrasse 36
6003 Luzern
Schweiz

Mitarbeit:
Predrag Bekcic

Architektur Pascal Wacker
Bundesstrasse 15
6003 Luzern
Schweiz

Mitarbeit:
Pascal Wacker

Architektur mu-t gmbh
Maihofstrasse 61
6006 Luzern
Schweiz

Mitarbeit:
Jana Mülle
Mario Tschopp

Bautechnik BlessHess
Steghofweg 2
6005 Luzern
Schweiz

Mitarbeit:
Philipp Hess



27379_13A_251204_Situationsplan(genordet)_METAPHYSICS.png

Abb. 85 Situationsplan



27379_13A_251204_Visualisierung_Ankunftssituation_METAPHYSICS.png

Abb. 87 Visualisierung Ankunftssituation



27379_13A_251204_Visualisierung_Auftakt_METAPHYSICS.png

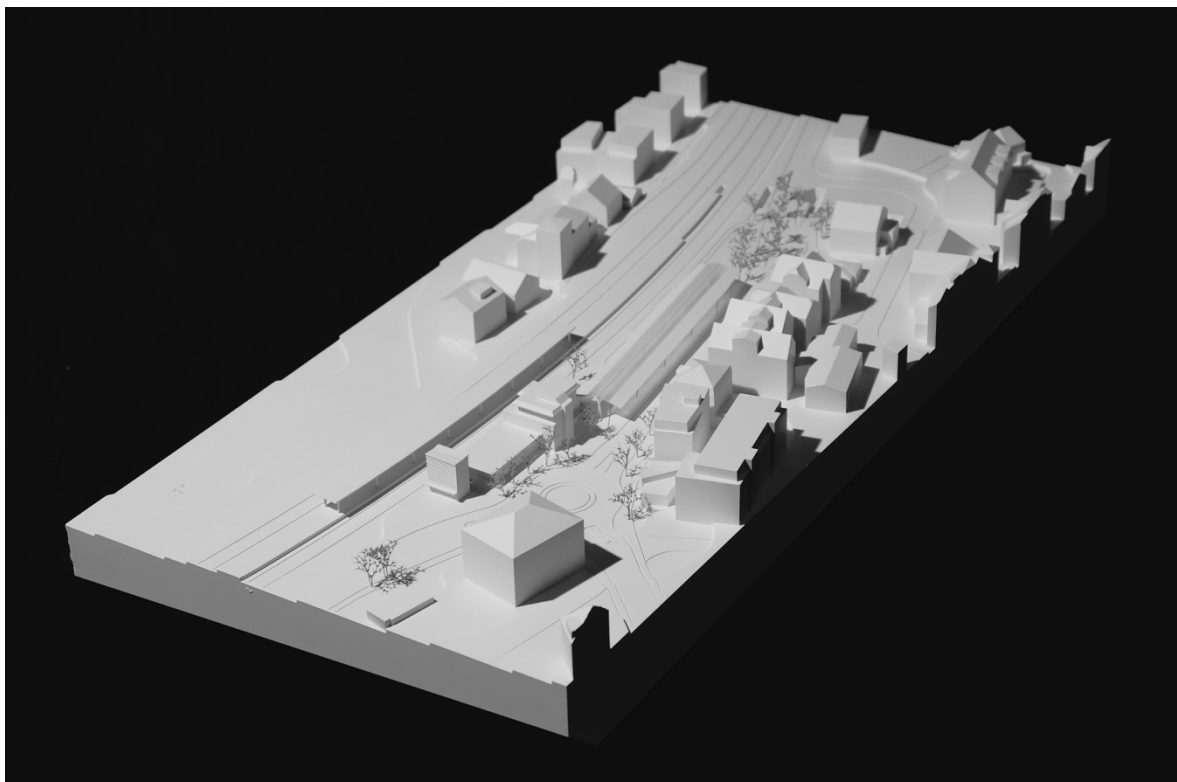
Abb. 88 Visualisierung Dachuntersicht



7.13 BACK TO THE FUTURE

2. Rundgang

Ohne Rang



27379_13A_251204_Architekturmodell_BACK_TO_THE_FUTURE.png

Abb. 89 Architekturmodell



Architektur Gus Wüstenmann Architects AG
Neufrankengasse 18
8004 Zürich
Schweiz

Mitarbeit:
Nerea Aranzabal
Noah Grieder
Gus Wüstenmann

Bauingenieurwesen / Lüchinger Meyer Partner AG
Tragwerksplanung Limmatstrasse 275
8005 Zürich
Schweiz

Mitarbeit:
Daniel Meyer

Solarenergie Amstein + Walthert AG
Andreasstrasse 5
8050 Zürich
Schweiz

Mitarbeit:
Fabio Lichtensteiger
Polikseni Bano

HLKS-Planung Frei+Partner Haustechnikplanung AG
Schartenstrasse 41
5400 Baden
Schweiz

Mitarbeit:
Joel Schüpbach



27379_13A_251204_Situationsplan(genordnet)_BACK_TO_THE_FUTURE.png

Abb. 90 Situationsplan



Abb. 91 Grundriss Erdgeschoss

27379_13A_251204_Grundriss_EG_BACK_TO_THE_FUTURE.png



27379_13A_251204_Visualisierung_Ankunftssituation_BACK_TO_THE_FUTURE.png

Abb. 92 Visualisierung Ankunftssituation



27379_13A_251204_Visualisierung_Dachuntersicht_BACK_TO_THE_FUTURE.png

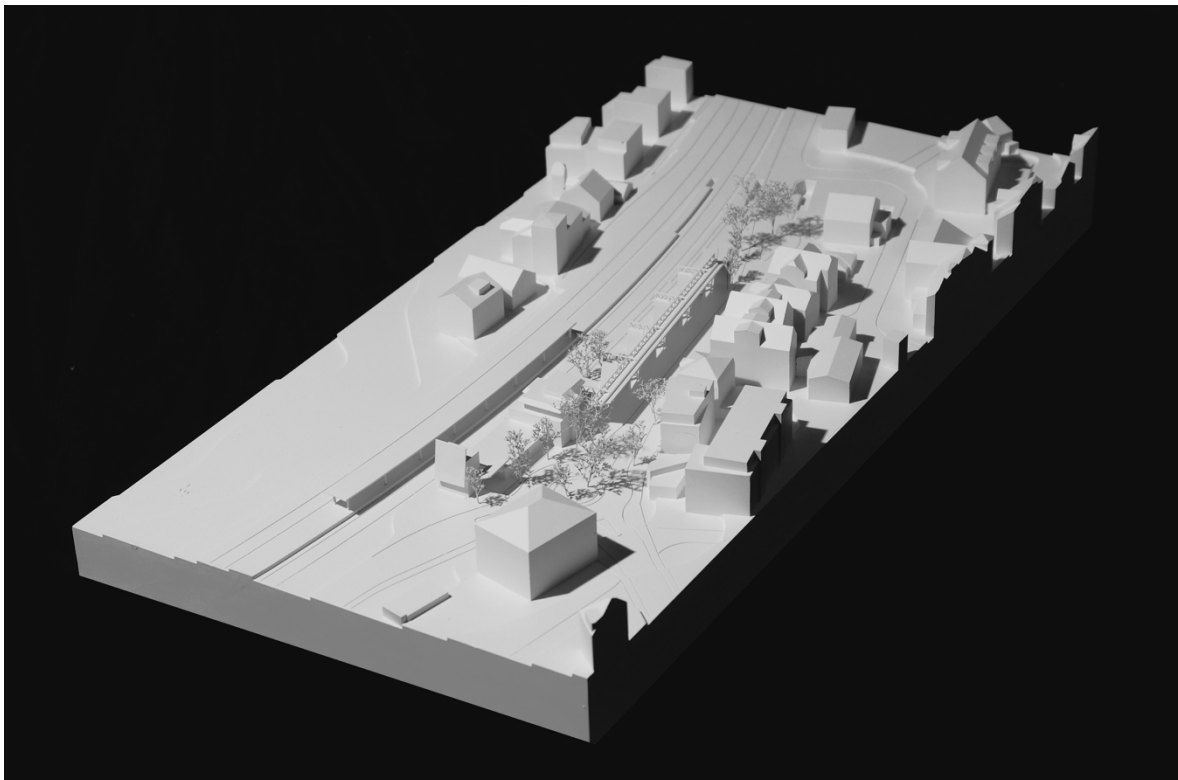
Abb. 93 Visualisierung Dachuntersicht



7.14 ALLE UNTER EINEM DACH

1. Rundgang

Ohne Rang



27379_13A_251204_Architekturmodell_ALLE_UNTER_EINEM_DACH.png

Abb. 94 Architekturmodell



Architektur Nina Rickenbacher Architektur GmbH
Hohlstrasse 192
8004 Zürich
Schweiz

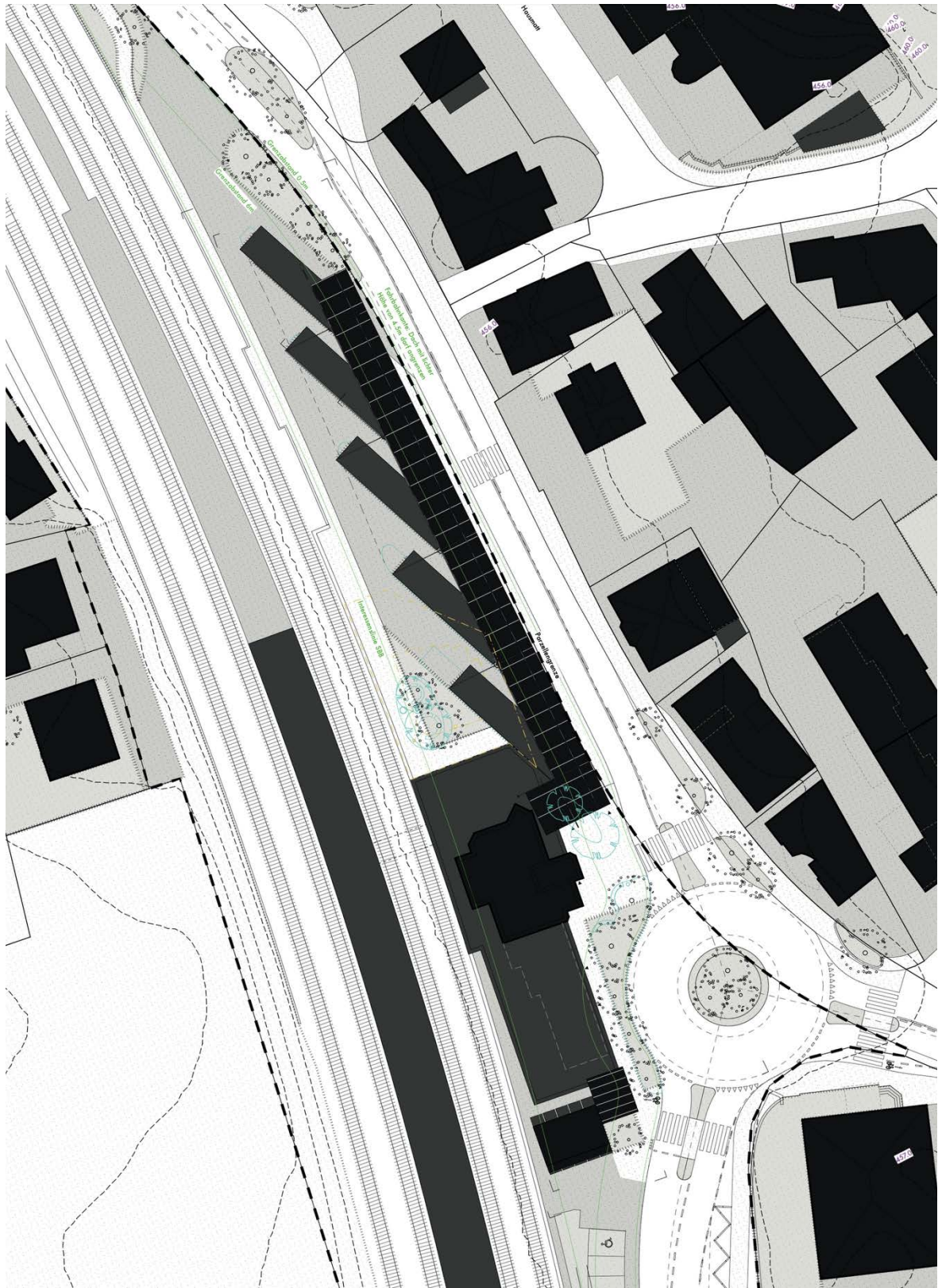
Mitarbeit:
Nina Flurina Rickenbacher

Architektur Pierre Marmy
Badenerstrasse 372
8004 Zürich
Schweiz

Mitarbeit:
Pierre Marmy

Bauingenieurswesen Büeler Fischli Bauingenieure AG
Dammstrasse 12a
6438 Ibach (SZ)
Schweiz

Mitarbeit:
Patric Fischli-Boson



27379_13A_251204_Situationsplan(genordet)_ALLE_UNTER_EINEM_DACH.png

Abb. 95 Situationsplan



27379_13A_251204_Visualisierung_Ankunftssituation_ALLE_UNTER_EINEM_DACH.png

Abb. 97 Visualisierung Ankunftssituation



27379_13A_251204_Visualisierung_Dachuntersicht_ALLE_UNTER_EINEM_DACH.png

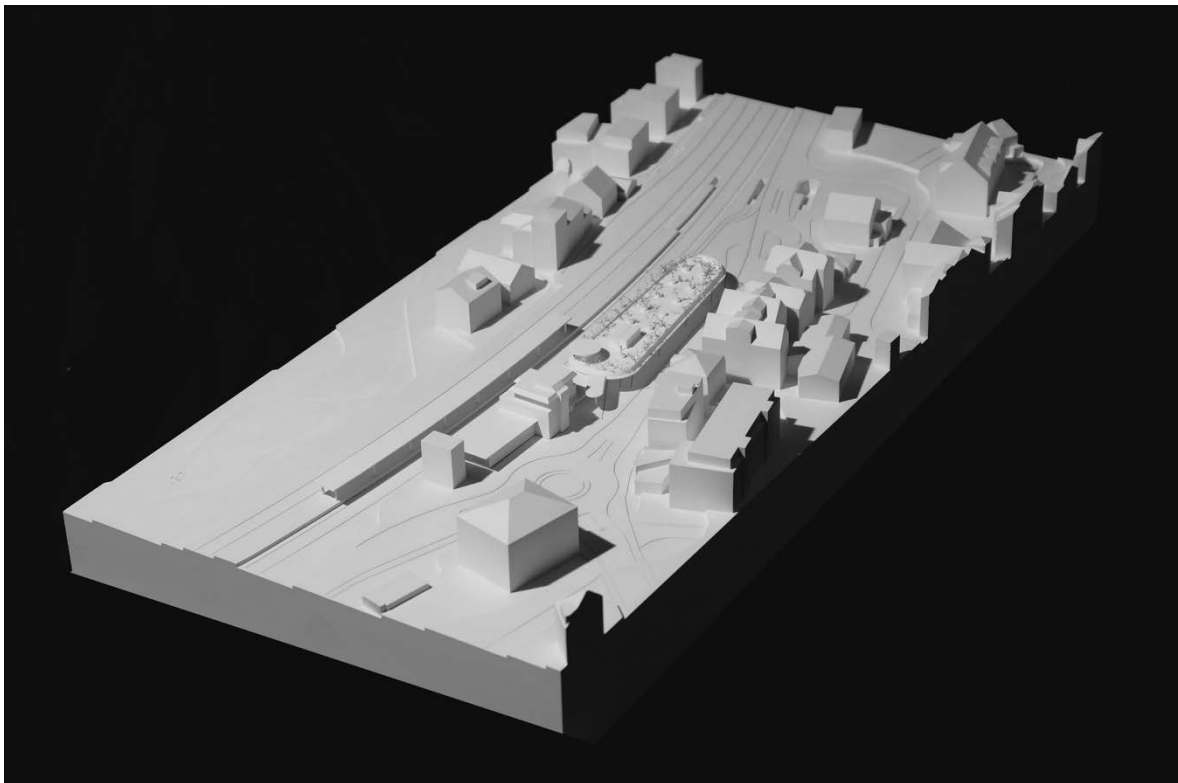
Abb. 98 Visualisierung Dachuntersicht



7.15 Utopische Oase

1. Rundgang

Ohne Rang



27379_13A_251204_Architekturmodell_Utopische_Oase.png

Abb. 99 Architekturmodell



Architektur Jonas Keiser
Blockweg 1
6410 Goldau
Schweiz

Mitarbeit:
Jérôme Arnold
Yannic Lisse



27379_13A_251204_Situationsplan(genordet)_Utopische_Oase.png

Abb. 100 Situationsplan

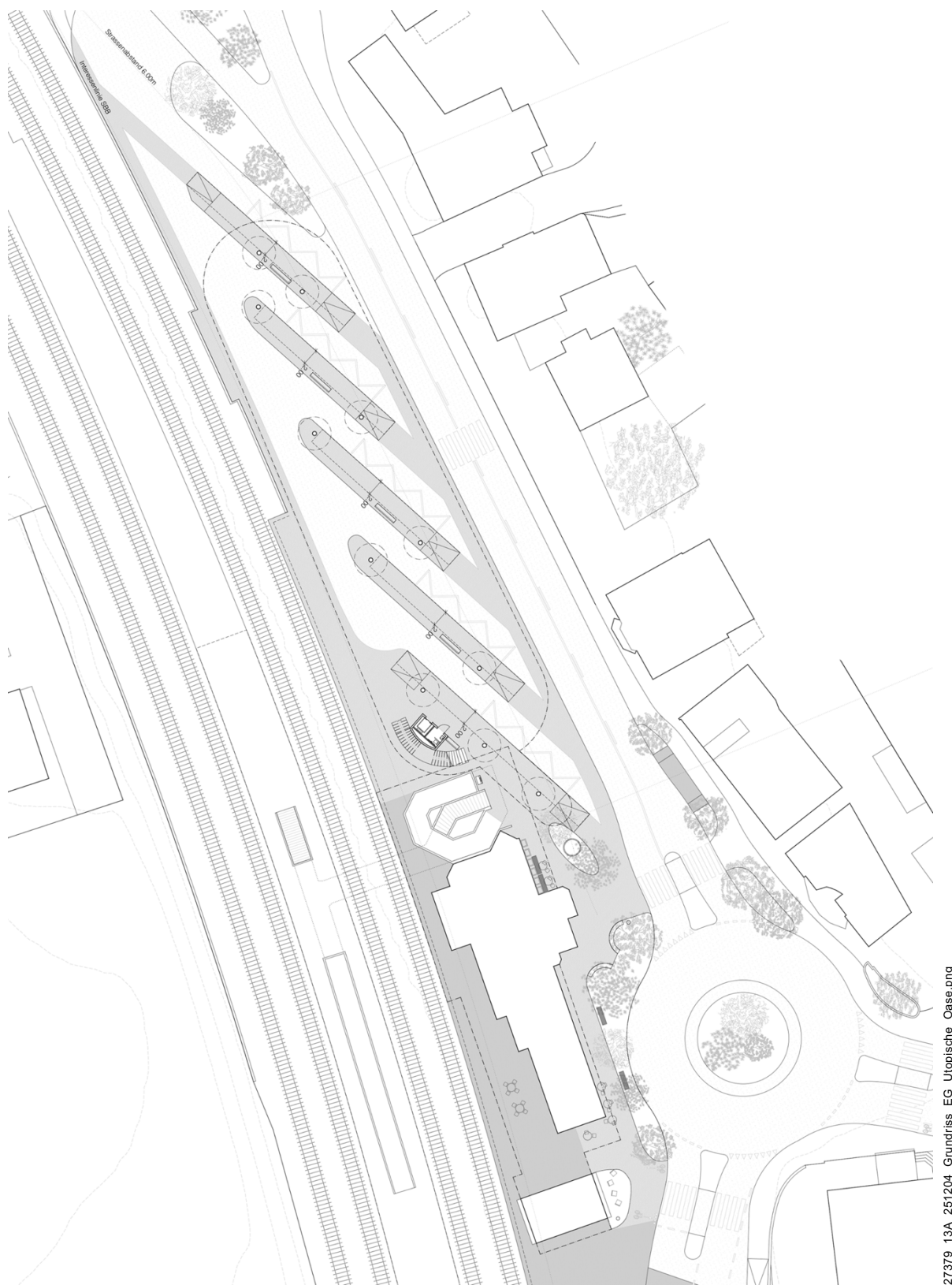
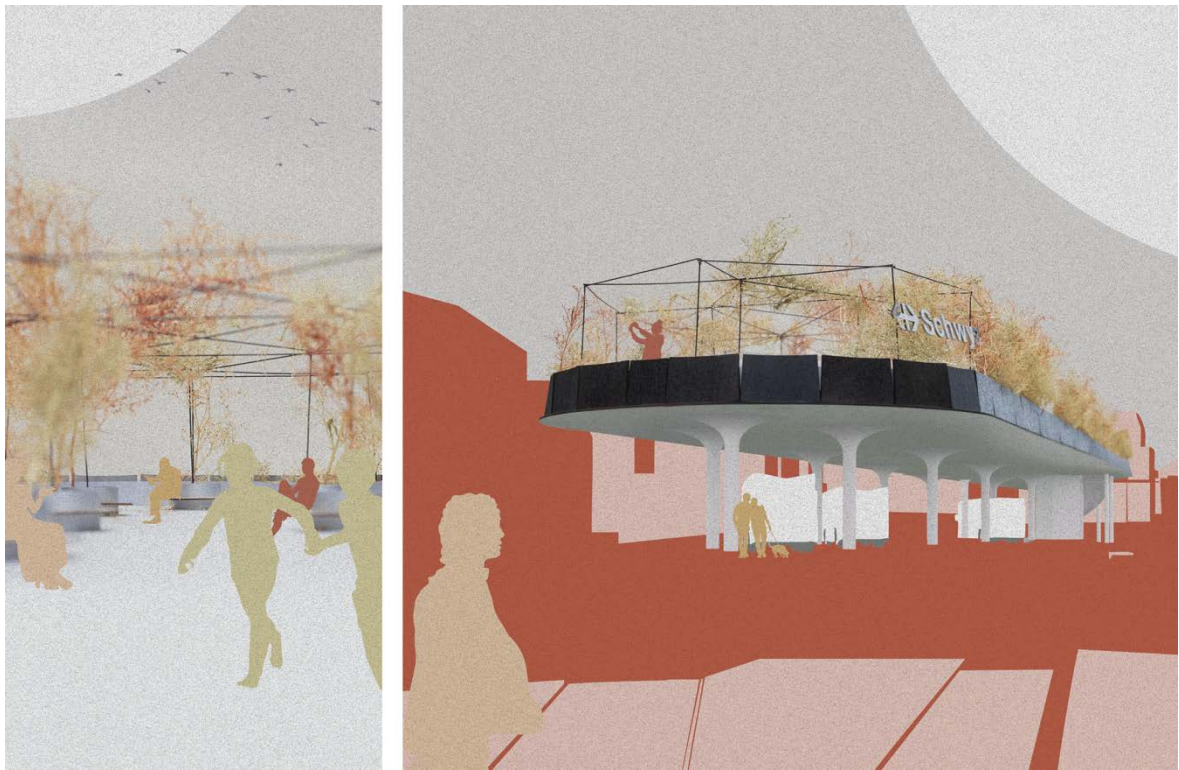
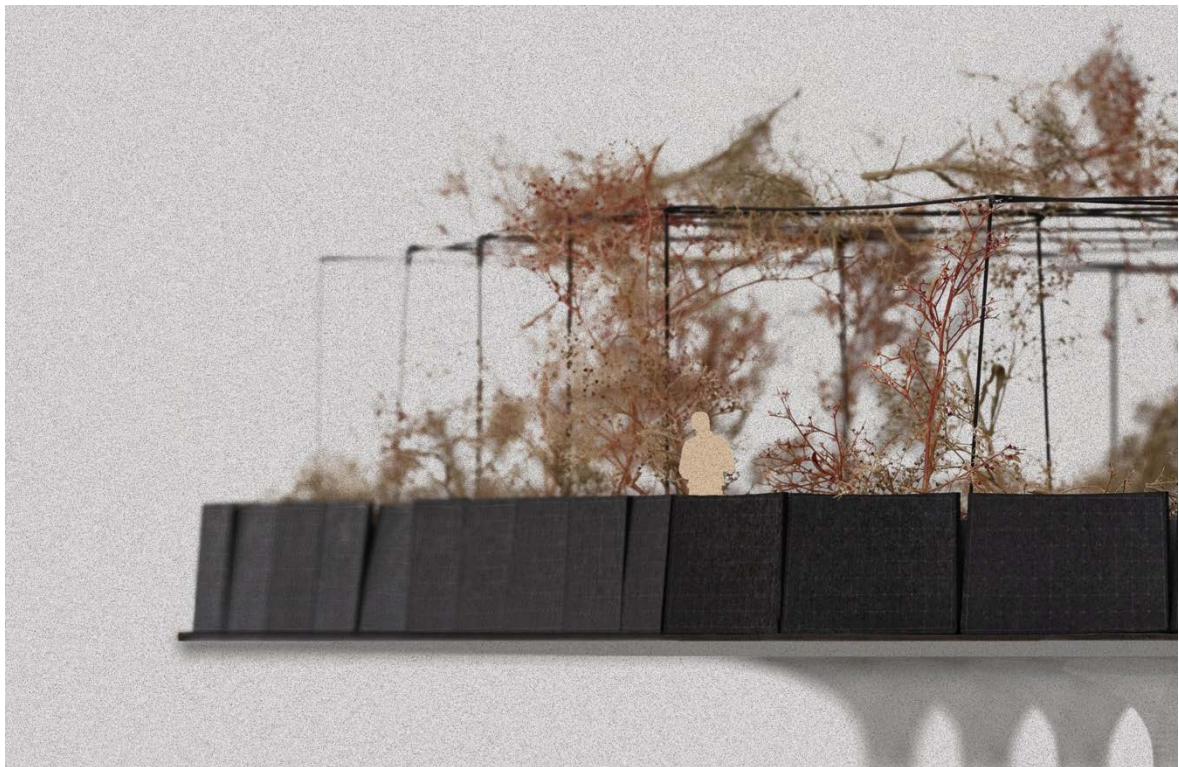


Abb. 101 Grundriss Erdgeschoss



27379_13A_251204_Visualisierung_Ankunftssituation_Utopische_Oase.png

Abb. 102 Visualisierung Ankunftssituation



27379_13A_251204_Visualisierung_Dachterasse_Utopische_Oase.png

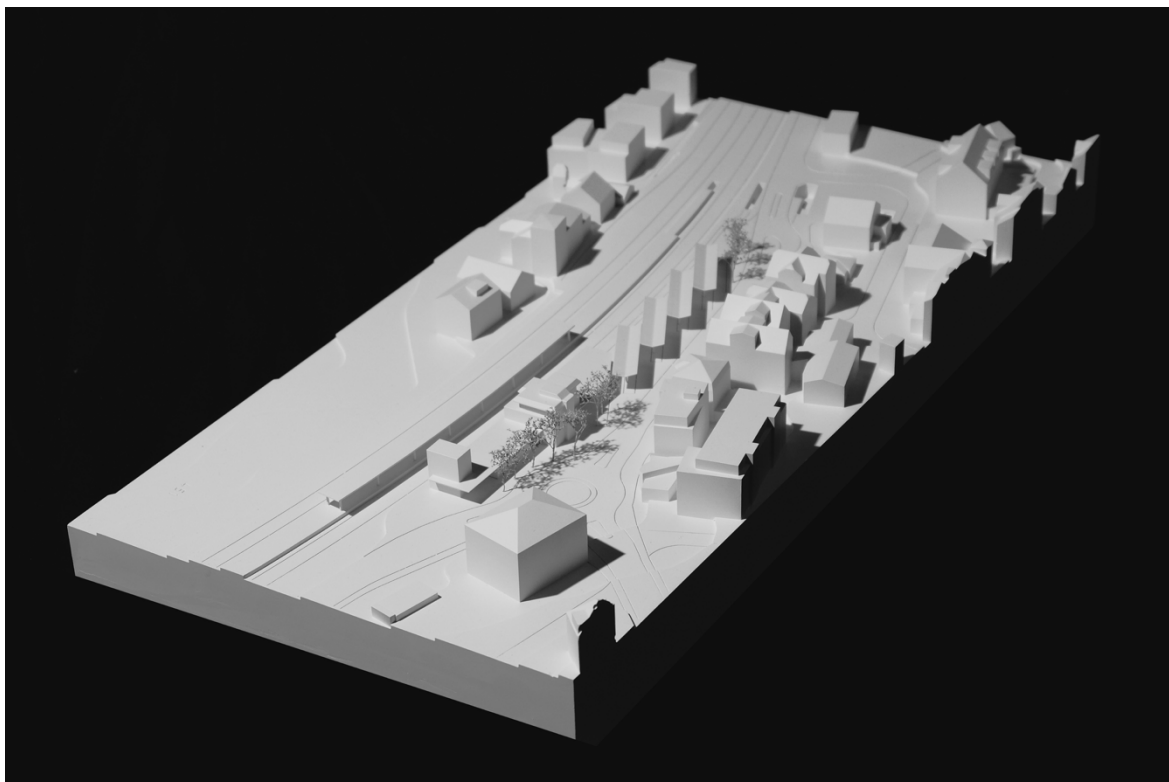
Abb. 103 Visualisierung Dachterasse



7.16 ROTES ECHO

1. Rundgang

Ohne Rang



27379_13A_251204_Architekturmodell_ROTES_ECHO.png

Abb. 104 Architekturmodell

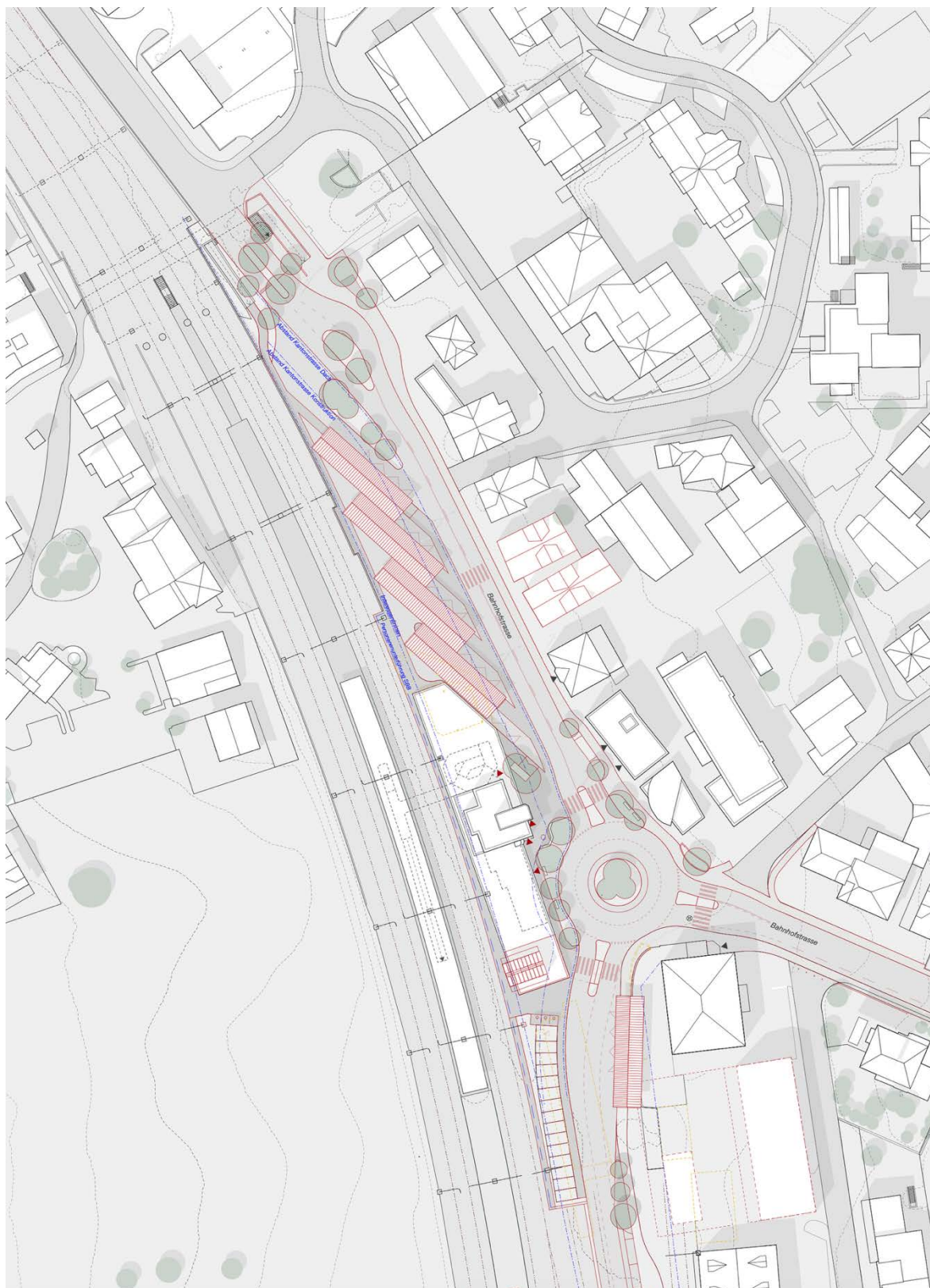


Architektur Corinna Menn Studio AG
Grubenstrasse 56
8045 Zürich
Schweiz

Mitarbeit:
Francesca Costi
Corinna Menn
Susanne Sauter

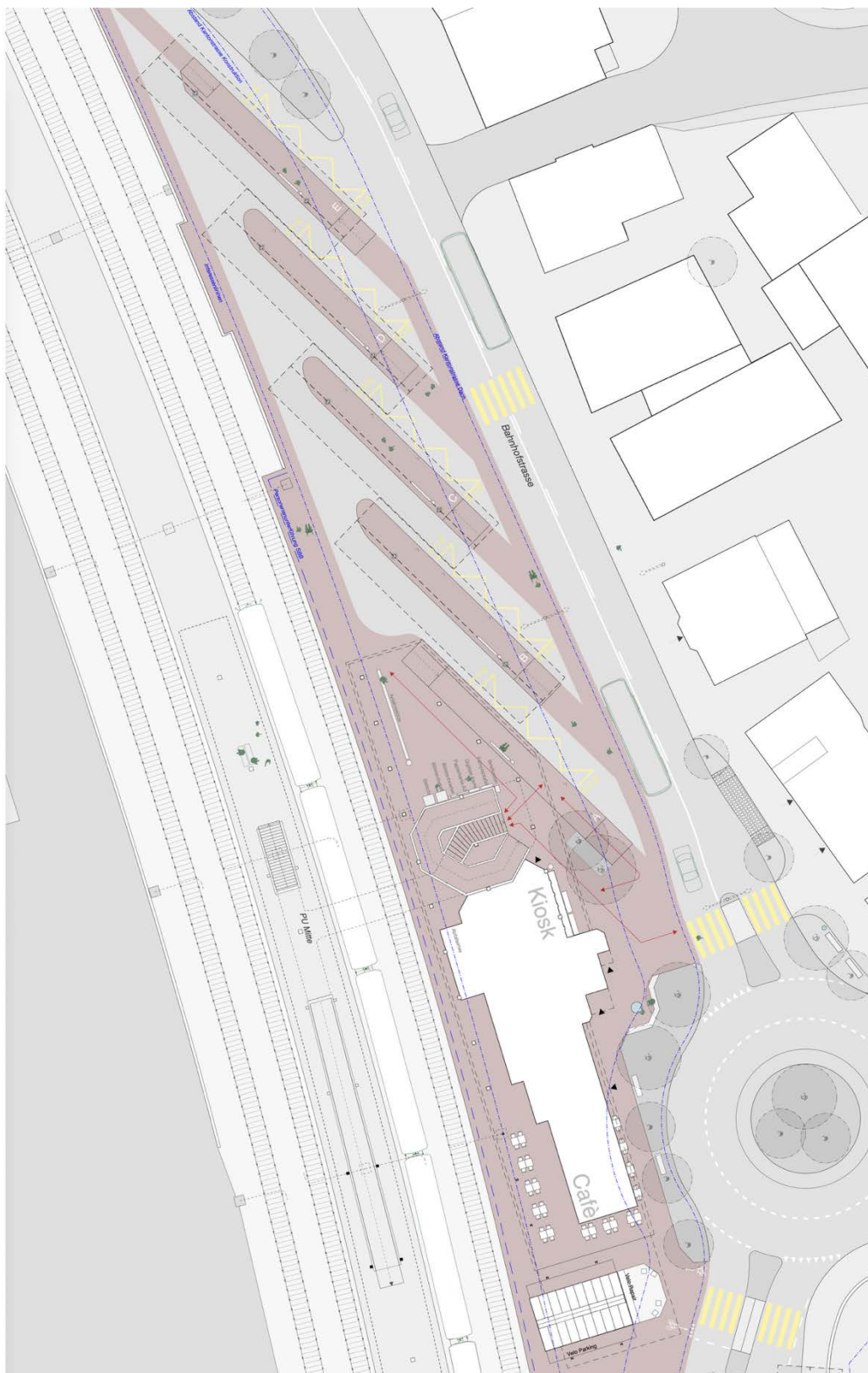
Bauingenieurwesen Ingegneri Pedrazzini Guidotti Sagl
Via Pico 29
6900 Lugano
Schweiz

Mitarbeit:
Andrea Pedrazzini
Eugenio Pedrazzini
Roberto Guidotti



27379_13A_251204_Situationsplan(genordet)_ROTES_ECHO.png

Abb. 105 Situationsplan



27379_13A_251204_Grundriss_EG_ROTES_ECHO.png

Abb. 106 Grundriss Erdgeschoss



27379_13A_251204_Visualisierung_Ankunftssituation_ROTES_ECHO.png

Abb. 107 Visualisierung Ankunftssituation



27379_13A_251204_Visualisierung_Dachuntersicht_ROTES_ECHO.png

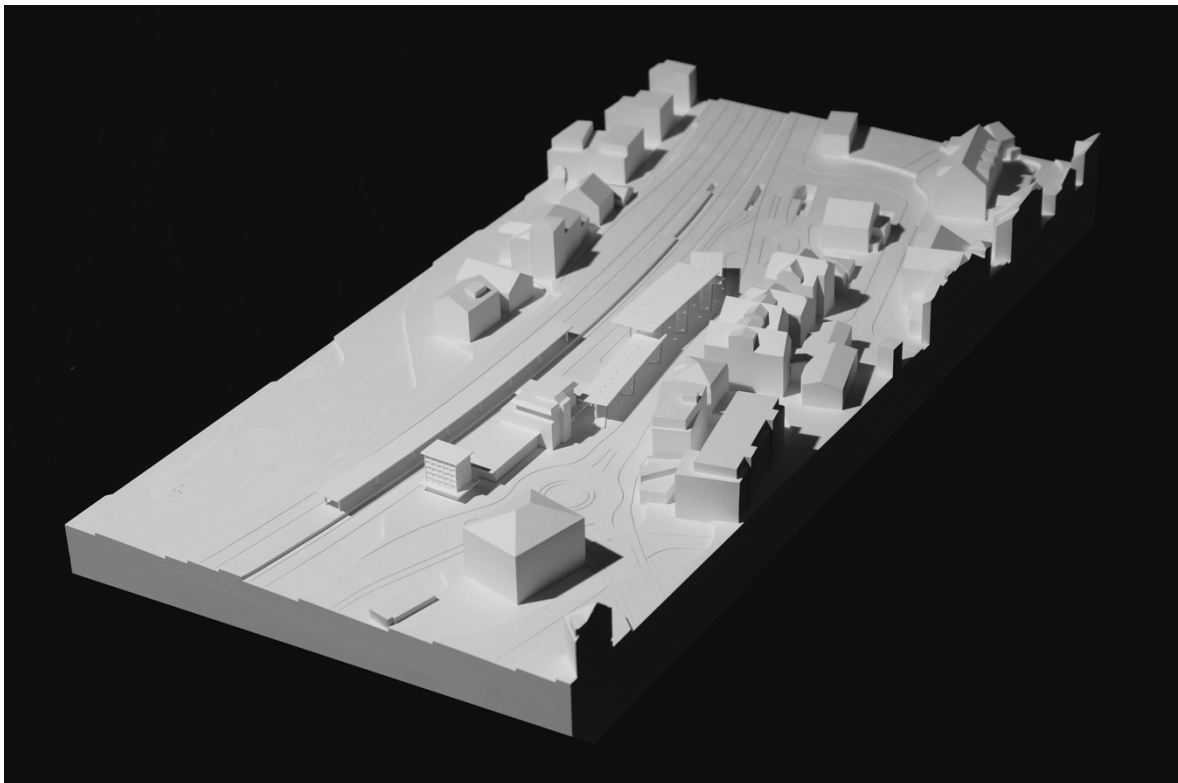
Abb. 108 Visualisierung Dachuntersicht



7.17 TANIK

1. Rundgang

Ohne Rang



27379_13A_251204_Architekturmodell_TANIK.png

Abb. 109 Architekturmodell

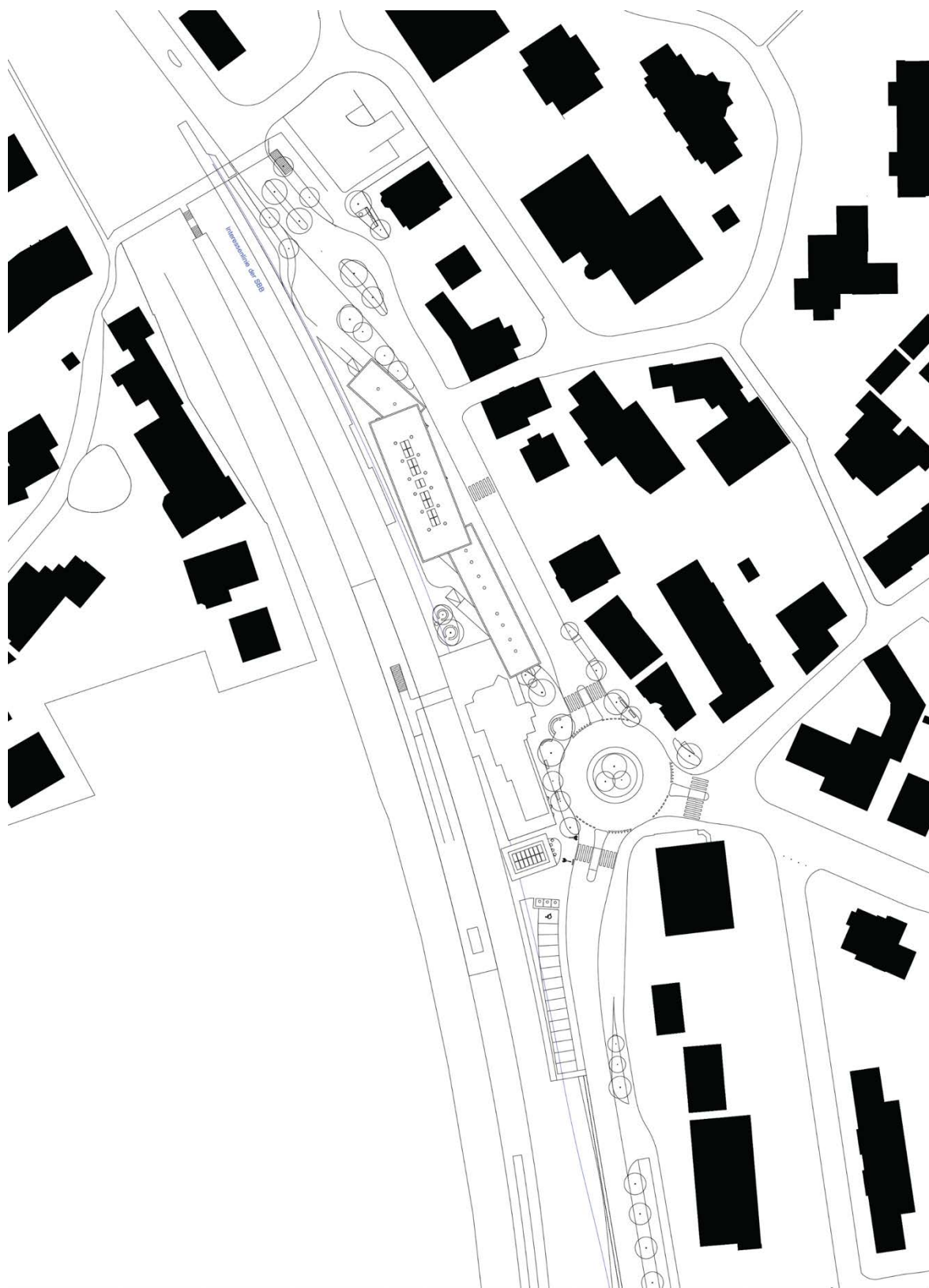


Architektur Studio Ruben Castro
Avenue Reine Marie-Henriette 1A
1190 Brüssel
Belgien

Mitarbeit:
Ruben Castro
Marine Mamikonian

Bau- und Holzbauingenieur Lauber Ingenieure AG
Winkelriedstrasse 53
6003 Luzern
Schweiz

Mitarbeit:
Beat Lauber
Ramon Klaus



27379_13A_251204_Situationsplan(genordet)_TANIK.png

Abb. 110 Situationsplan

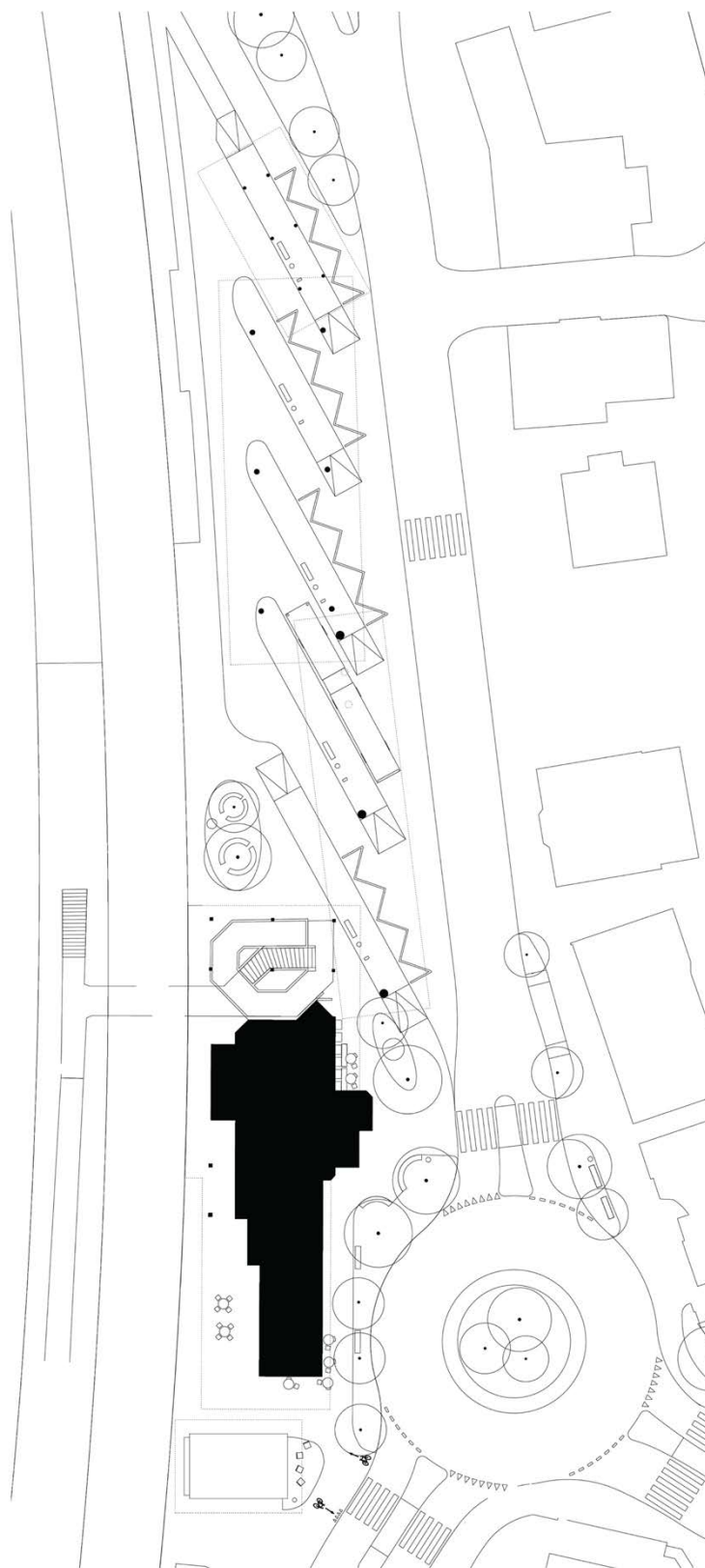


Abb. 111 Grundriss Erdgeschoss

27379_13A_251204_Grundriss_EG_TANIK.png



27379_13A_251204_Visualisierung_Ansicht_Bahnhofstrasse_TANIK.png

Abb. 112 Visualisierung Ansicht Bahnhofstrasse



27379_13A_251204_Visualisierung_Dachuntersicht_TANIK.png

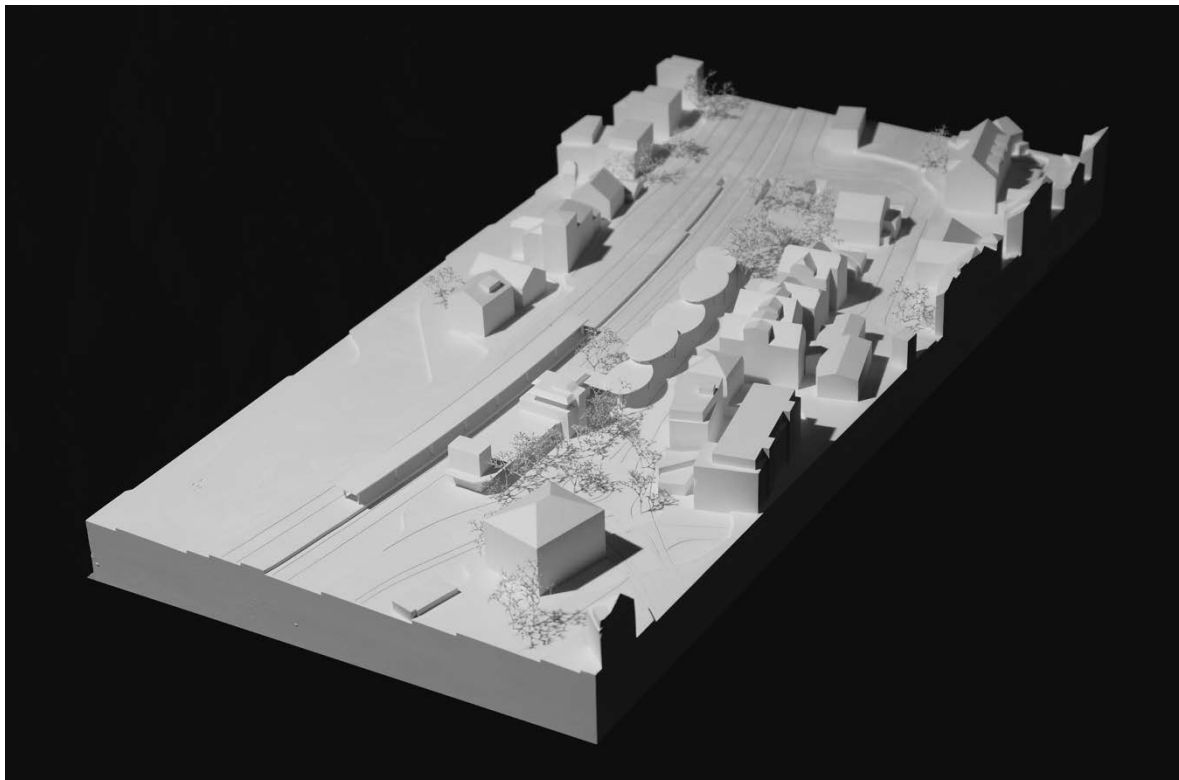
Abb. 113 Visualisierung Dachuntersicht



7.18 NEXUS

1. Rundgang

Ohne Rang



27379_13A_251204_Architekturmodell_NEXUS.png

Abb. 114 Architekturmodell

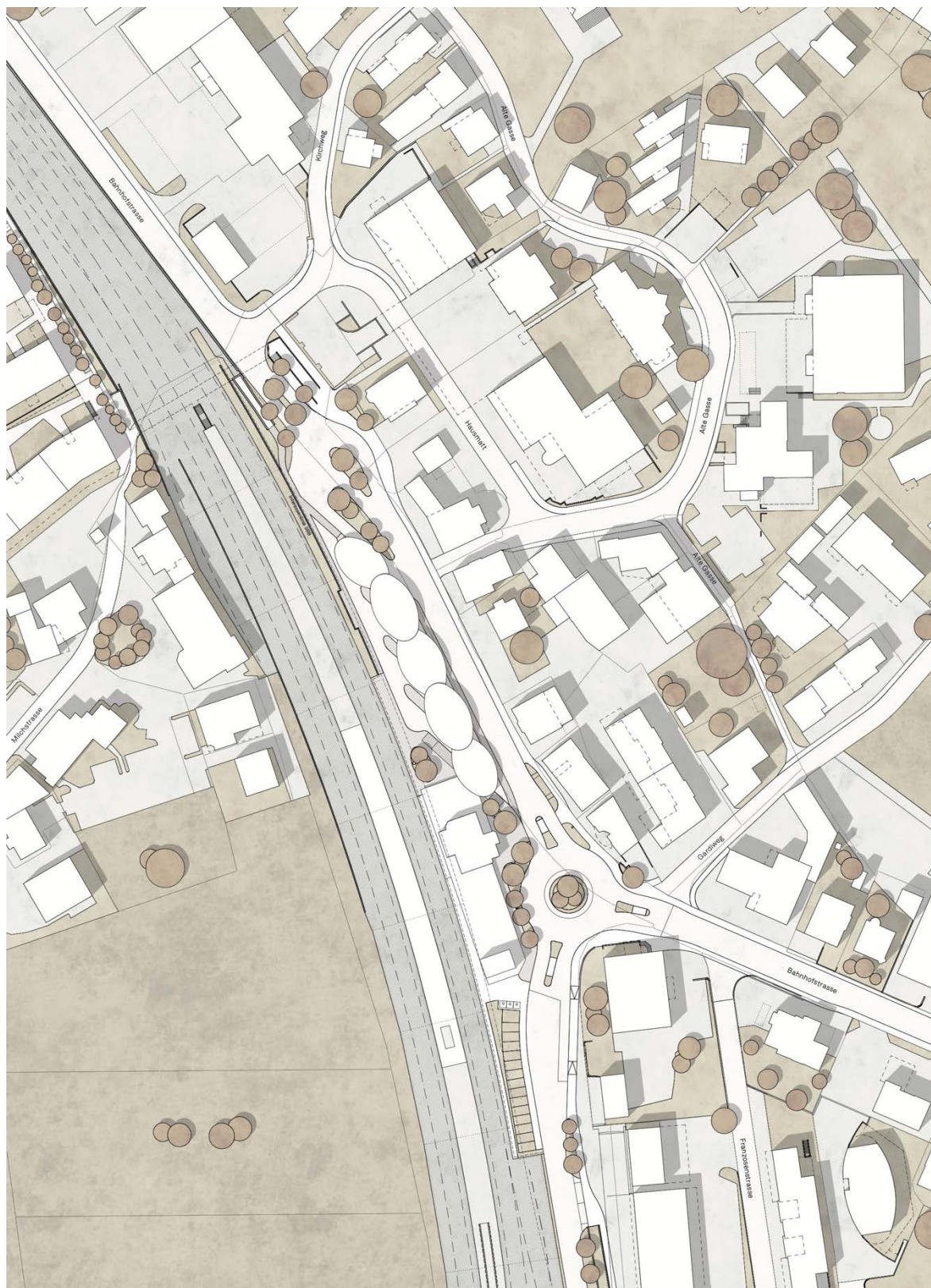


Architektur ARGE Haldemann Vecelli und Iisdem
Rautstrasse 12
8047 Zürich
Schweiz

Mitarbeit:
Jonas Haldemann
Jesús Medina

Bauingenieurwesen Bergmeister + Partner AG
Geerenweg 2
8048 Zürich
Schweiz

Mitarbeit:
Patrick Studer



27379_13A_251204_Situationsplan(genordet)_NEXUS.png

Abb. 115 Situationsplan



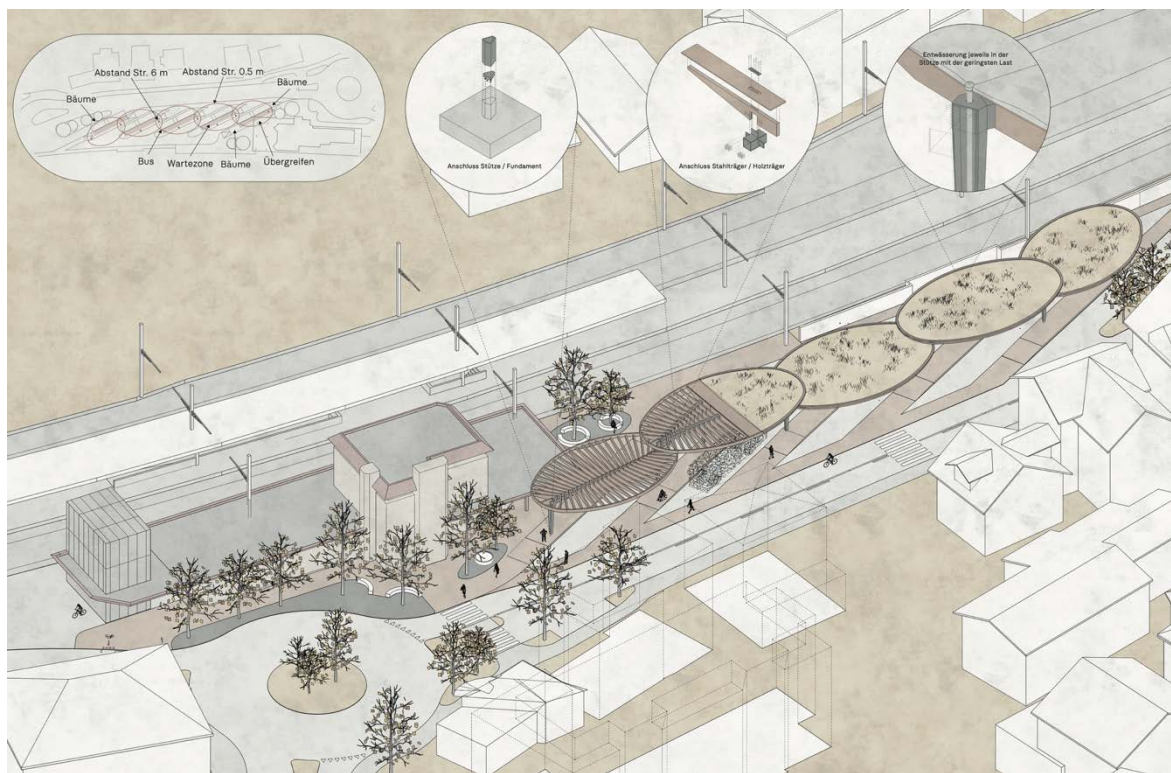
27379_13A_251204_Grundriss_EG_NEXUS.png

Abb. 116 Grundriss Erdgeschoss



27379_13A_251204_Visualisierung_Ankunftssituation_NEXUS.png

Abb. 117 Visualisierung Ankunftssituation



27379_13A_251204_Visualisierung_Vogelperspektive_NEXUS.png

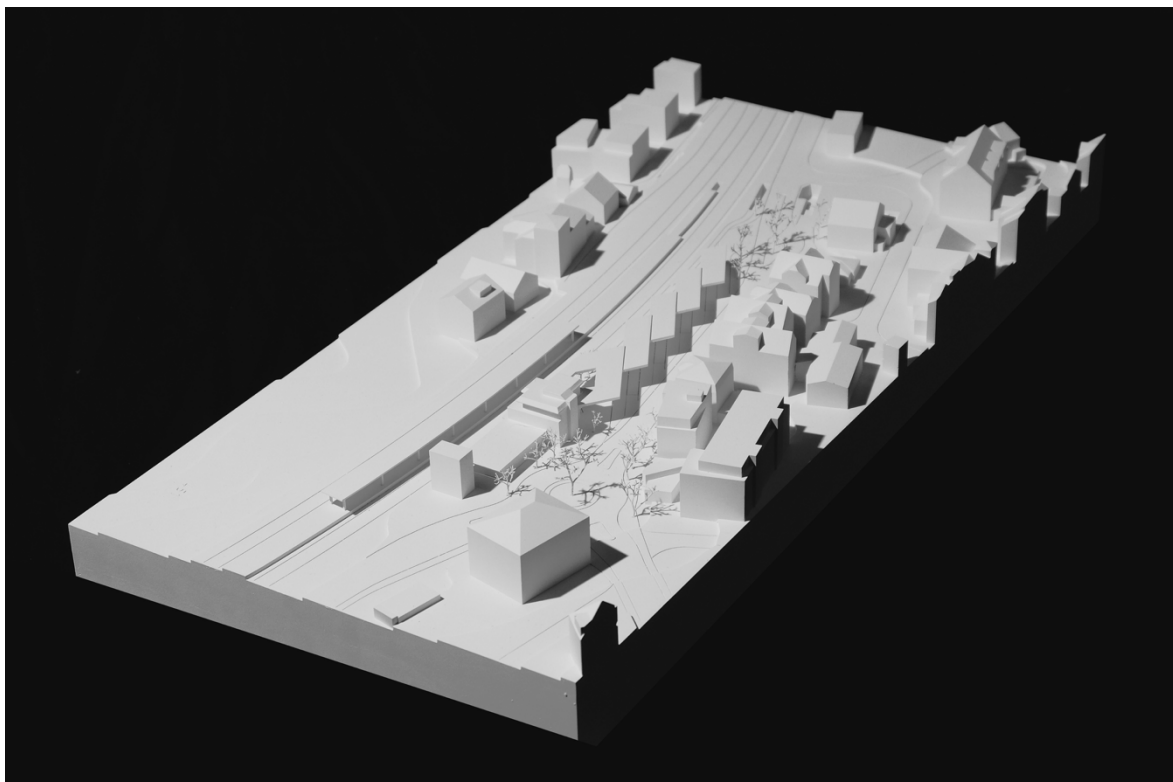
Abb. 118 Visualisierung Vogelperspektive



7.19 Gradatio

1. Rundgang

Ohne Rang



27379_13A_251204_Architekturmodell_Gradatio.png

Abb. 119 Architekturmodell



Architektur BSS Architekten AG
Palais Friedberg
Herrengasse 42
6430 Schwyz
Schweiz

Mitarbeit:
Philipp Betschart
Lukas Gerig
Severin Aschwanden

Bauingenieurwesen Holzprojekt AG
Industriestrasse 3
6005 Luzern
Schweiz

Mitarbeit:
Pius Renggli
Dominik Rohrer



27379_13A_251204_Situationsplan(genordet)_Gredatio.png

Abb. 120 Situationsplan



Abb. 121 Grundriss Erdgeschoss

27379_13A_251204_Grundriss_EG_Gradatio.png



27379_13A_251204_Visualisierung_Ankunftssituation_Gradatio.png

Abb. 122 Visualisierung Ankunftssituation



27379_13A_251204_Visualisierung_Anzicht_Bahnhofstrasse_Gradatio.png

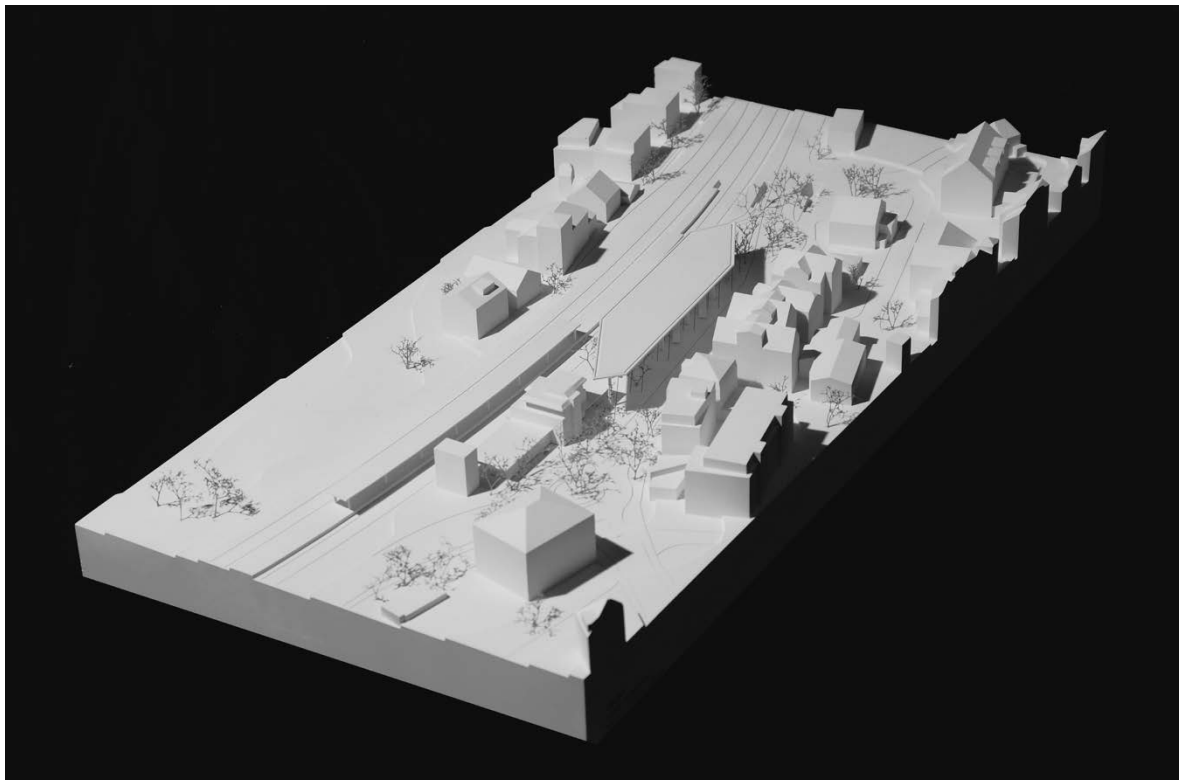
Abb. 123 Visualisierung Bahnhofstrasse



7.20 MEHR ALS STRASSE + MEHR ALS DACH

1. Rundgang

Ohne Rang



27379_13A_251204_Architekturmodell_MEHR_ALS_STRASSE+MEHR_ALS_DACH.png

Abb. 124 Architekturmodell



Architektur Studio Urbane Landschaften GmbH
Signalstrasse 37
4058 Basel
Schweiz

Mitarbeit:
Gaetano Castiello

Architektur Kai Timmermann
Wattstrasse 14
4056 Basel
Schweiz

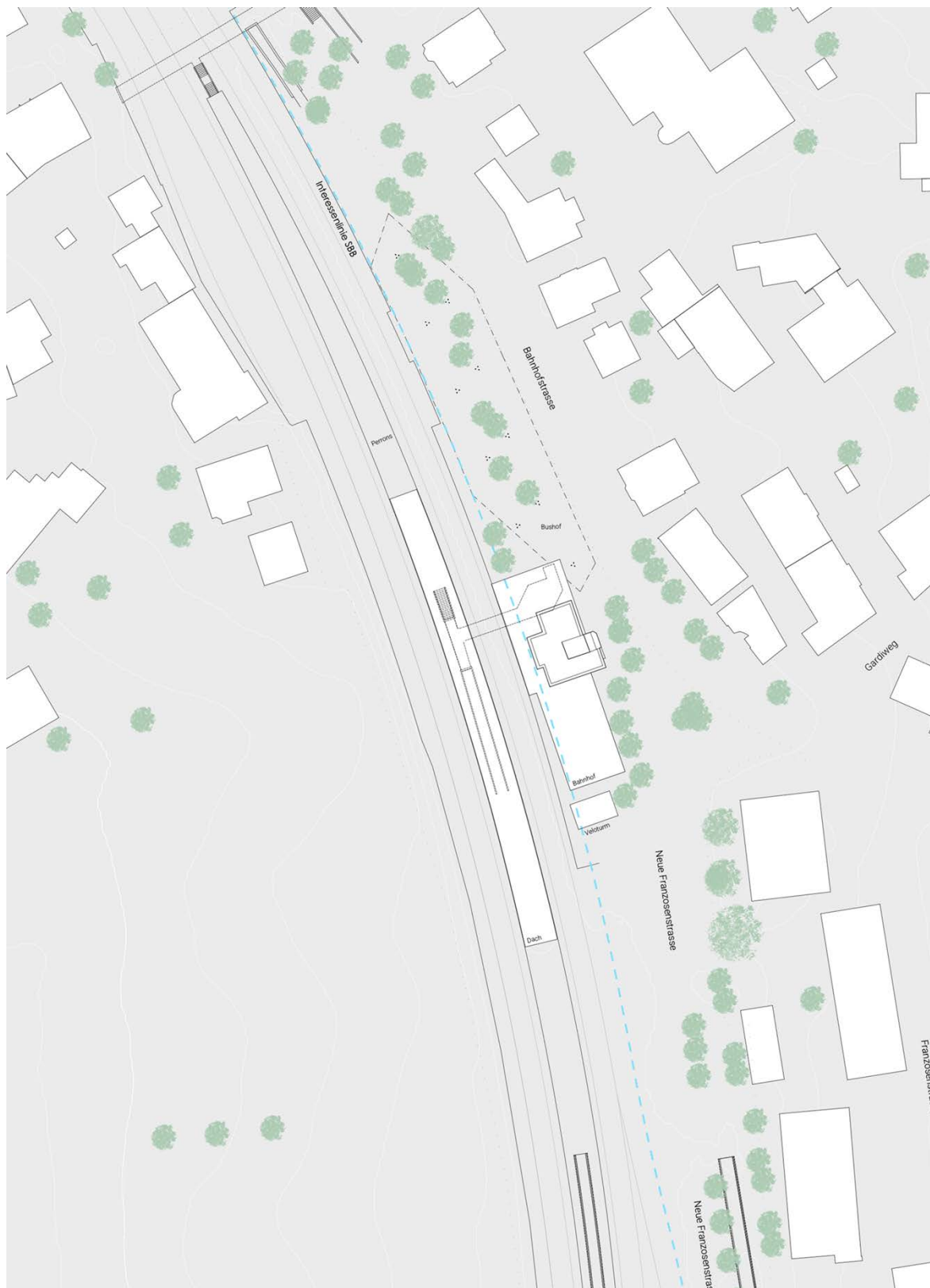
Mitarbeit:
Kai Timmermann

Bauingenieurwesen Zanini Gozzi SAGL
Via San Pietro Pambio 1
6900 Paradiso-Lugano
Schweiz

Mitarbeit:
Cristina Zanini Barzaghi

Landschaftsarchitektur Scarpellini Urban Landscape Garden Design
Neubachstrasse 34
7050 Arosa
Schweiz

Mitarbeit:
Tamara Scarpellini



27379_13A_251204_Situationsplan(genordet)_MEHR_ALS_STRASSE+MEHR_ALS_DACH.png

Abb. 125 Situationsplan



Abb. 126 Grundriss Erdgeschoss

27379_13A_251204_Grundriss_EG_MEHR_ALS_STRASSE+MEHR_ALS_DACH.png



27379_13A_251204_Visualisierung_Ankunftssituation_MEHR_ALS_STRASSE+MEHR_ALS_DACH.png

Abb. 127 Visualisierung Ankunftssituation



27379_13A_251204_Visualisierung_Auftakt_MEHR_ALS_STRASSE+MEHR_ALS_DACH.png

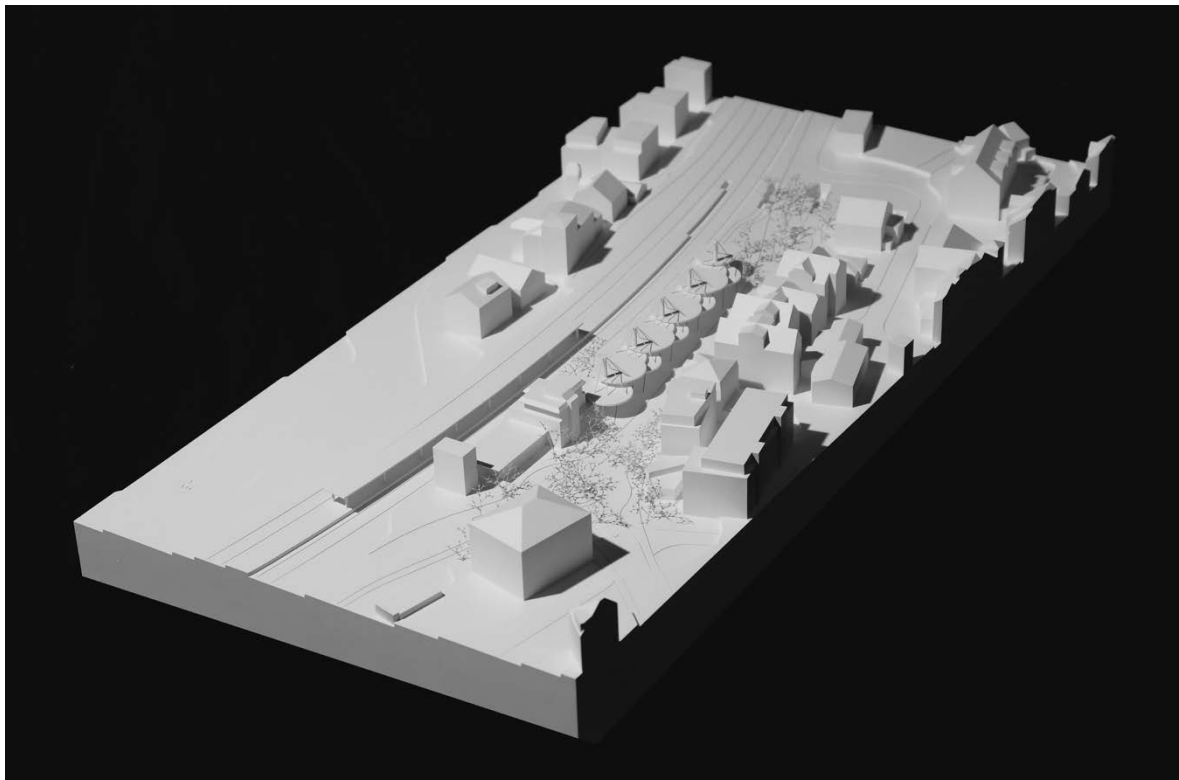
Abb. 128 Visualisierung Auftakt



7.21 SEEROSSEN

1. Rundgang

Ohne Rang



27379_13A_251204_Architekturmodell_SEEROSSEN.png

Abb. 129 Architekturmodell



Architektur Axess Architekten AG
Industriestrasse 70
6300 Zug
Schweiz

Mitarbeit:
Philipp Ullrich
Sibylle Kost
Elias Böhnlein
Jakub Smiech

Bauingenieurwesen Wismer + Partner AG
Grundstrasse 3
6343 Rotkreuz
Schweiz

Mitarbeit:
Jürg Ingold



27379_13A_251204_Situationsplan(genordet)_SEEROSE.png

Abb. 130 Situationsplan



27379_13A_251204_Grundriss_EG_SEEROSE.png

Abb. 131 Grundriss Erdgeschoss



27379_13A_251204_Visualisierung_Ankunftssituation_SEEROSE.png

Abb. 132 Visualisierung Ankunftssituation



27379_13A_251204_Visualisierung_Vogelperspektive_SEEROSE.png

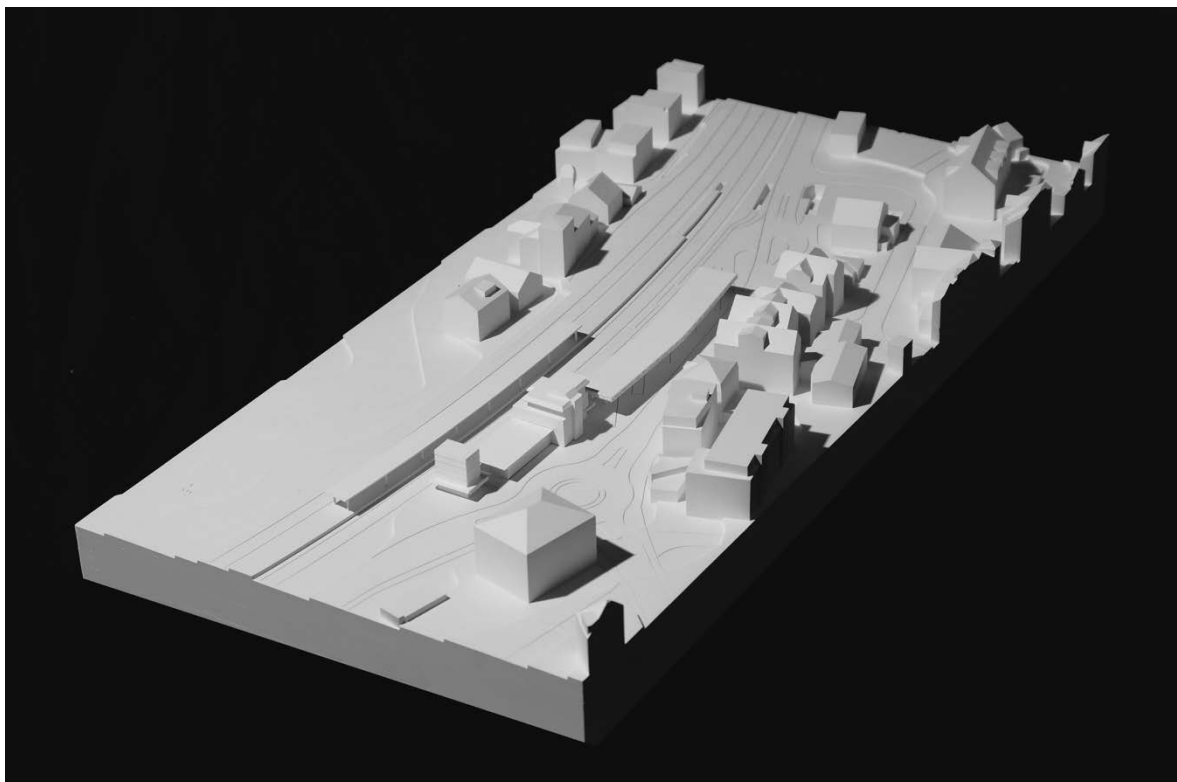
Abb. 133 Visualisierung Vogelperspektive



7.22 Durch und Durch

1. Rundgang

Ohne Rang



27379_13A_251204_Architekturmodell_Durch_und_Durch.png

Abb. 134 Architekturmodell



Architektur koch.büro
Hohlstrasse 4
8004 Zürich
Schweiz

Mitarbeit:
Crisost Koch
Carmino Weber

Bauingenieurwesen Caprez Ingenieure AG
Weststrasse 182
8036 Zürich
Schweiz

Mitarbeit:
Florian Rusterholz



27379_13A_251204_Situationsplan(genorder)_Durch_und_Durch.png

Abb. 135 Situationsplan

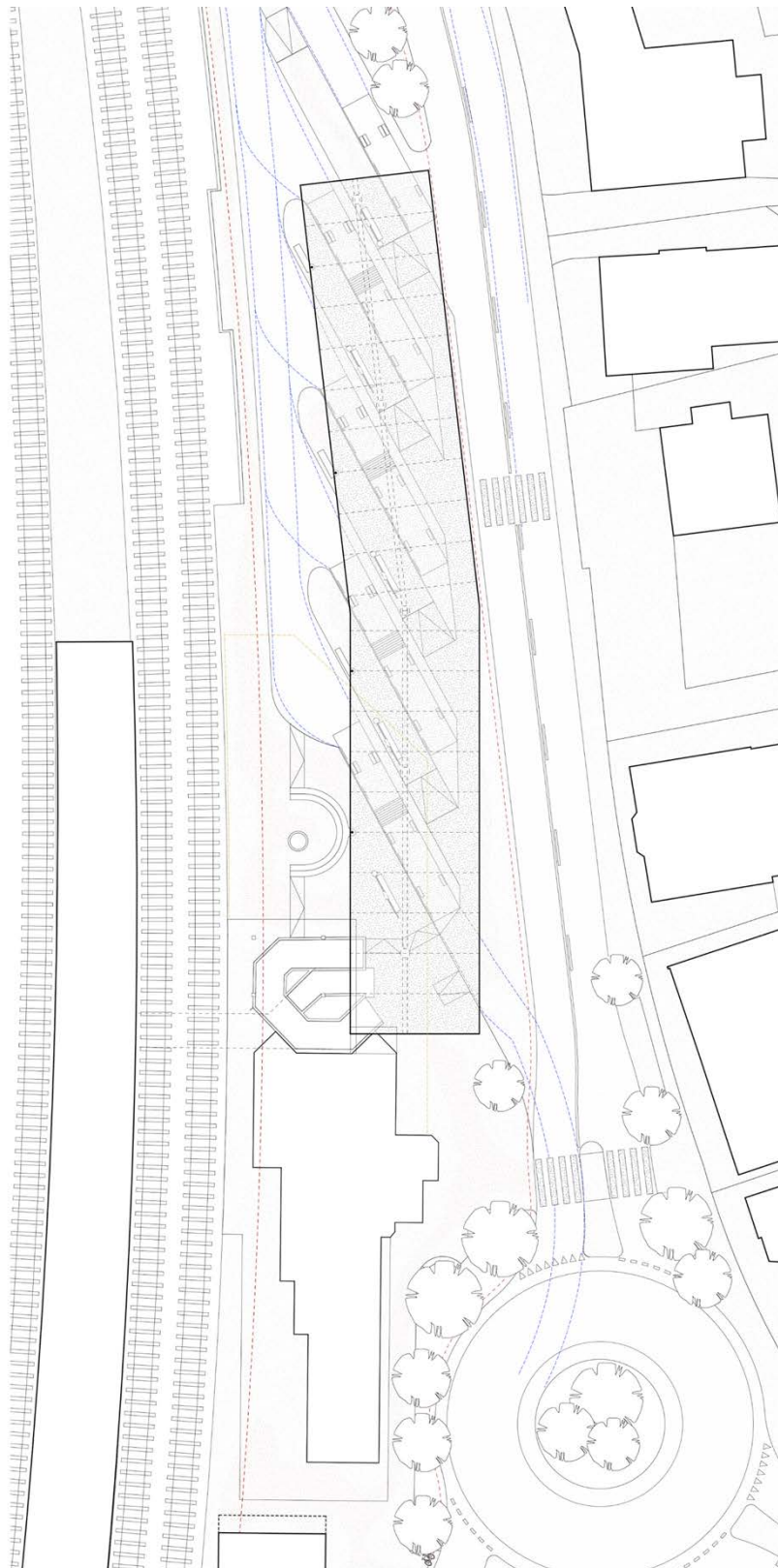


Abb. 136 Grundriss Erdgeschoss

27379_13A_251204_Grundriss_EG_Durch_und_Durch.png



27379_13A_251204_Visualisierung_Ansicht_Bahnhofstrasse_Durch_und_Durch.png

Abb. 137 Visualisierung Ansicht Bahnhofstrasse



27379_13A_251204_Visualisierung_Auftakt_Durch_und_Durch.png

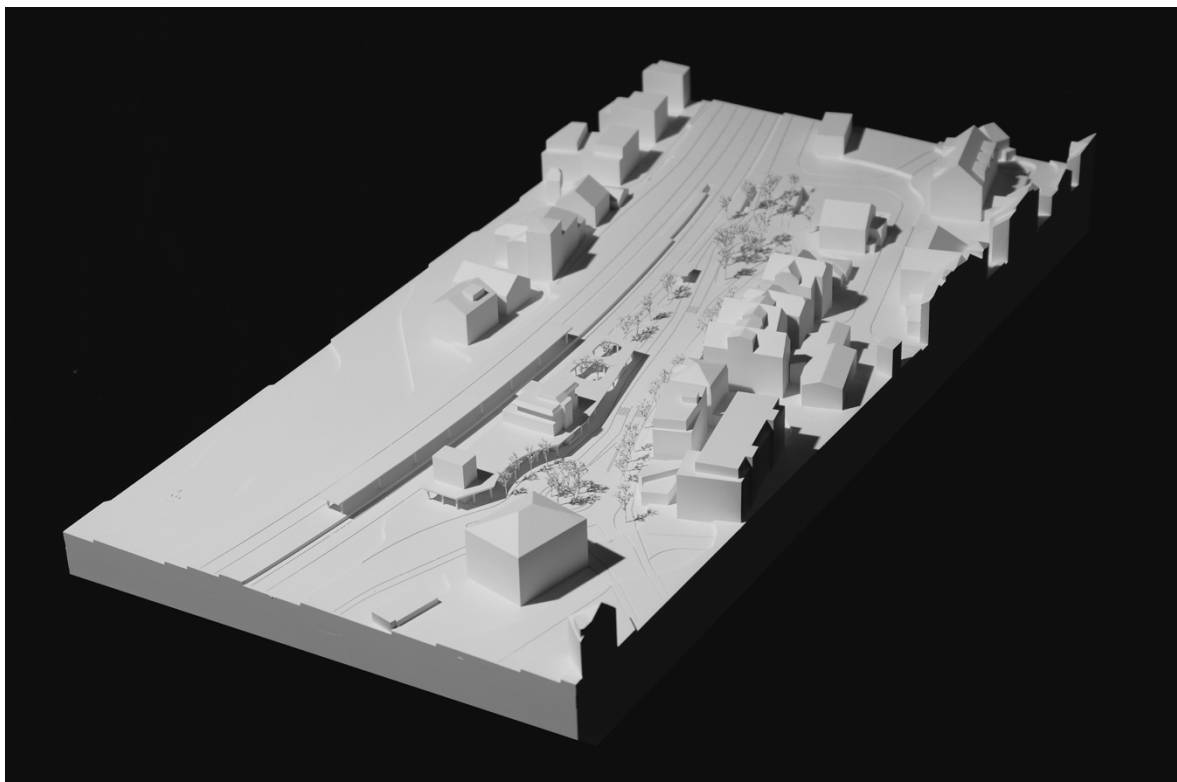
Abb. 138 Visualisierung Auftakt



7.23 BAHNHOFPLATZ SCHWYZ

1. Rundgang

Ohne Rang



27379_13A_251204_Architekturmodell_BAHNHOFPLATZ_SCHWYZ.png

Abb. 139 Architekturmodell



Architektur S2 Architekten GmbH
Dorfstrasse 40
8037 Zürich
Schweiz

Mitarbeit:
Bruno Schneebeil
Sigi Stucky
Elena Mocci
Alberto Grumi
Virginia Celesia

Landschaftsarchitektur Eberli Landschaftsarchitekten GmbH
Rüdigerstrasse 10
8045 Zürich
Schweiz

Mitarbeit:
Samuel Eberli
Julie Holmok

Verkehrsplanung Basler & Hofmann AG
Forchstrasse 395
8032 Zürich
Schweiz

Mitarbeit:
Manuel Oertle
Silvan Nigg

Bauingenieurwesen APT Ingenieure GmbH, Atelier für Planung und Tragkonstruktion
Hofwiesenstrasse 3
8042 Zürich
Schweiz

Mitarbeit:
Ergin Telli
Manuel Winkler

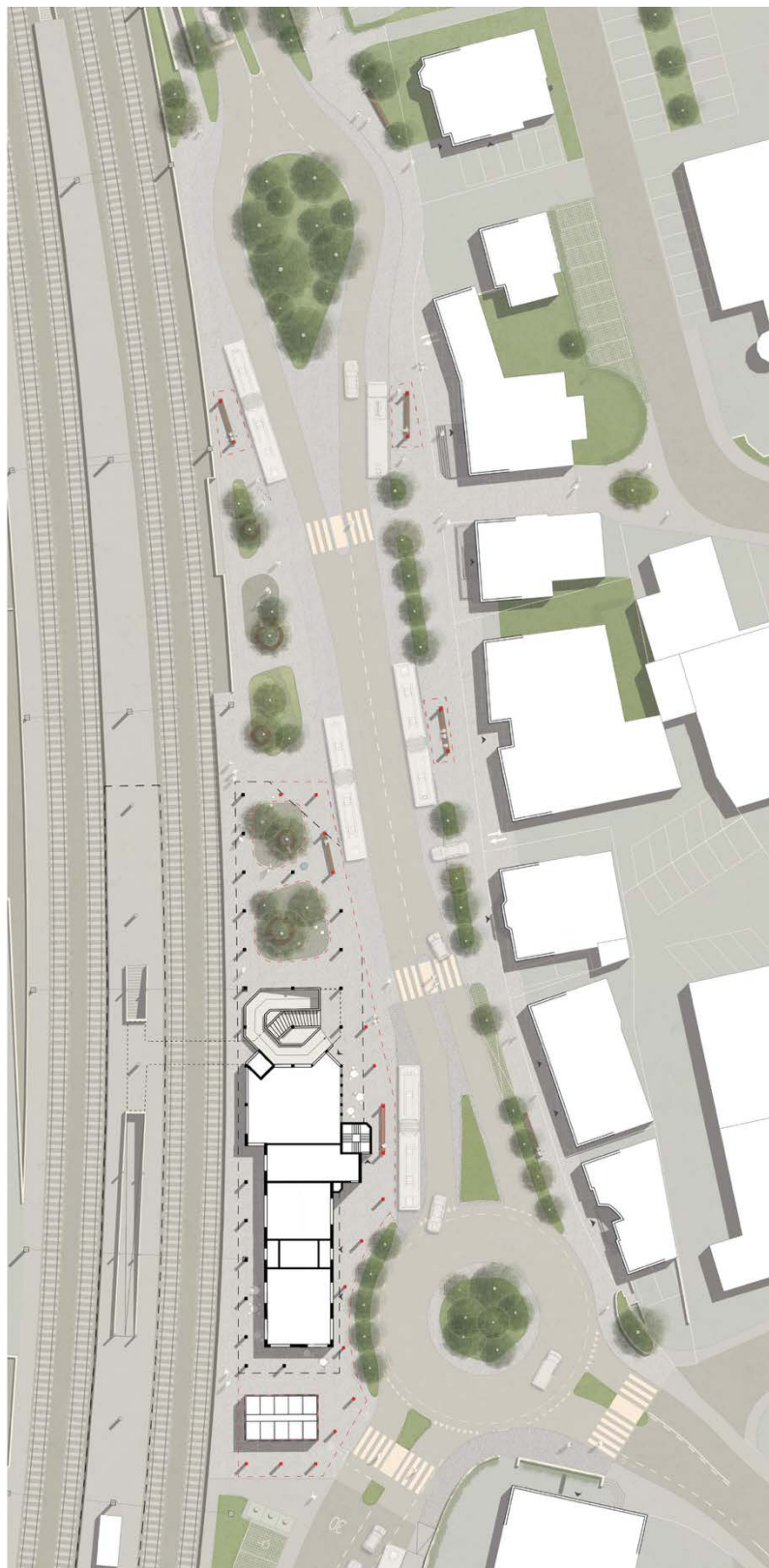


Abb. 140 Situationsplan

27379_13A_251204_Situationsplan(genordei)_BAHNHOFPLATZ_SCHWYZ.png



27379_13A_251204_Visualisierung_Ankunftssituation_BAHNHOFPLATZ_SCHWYZ.png

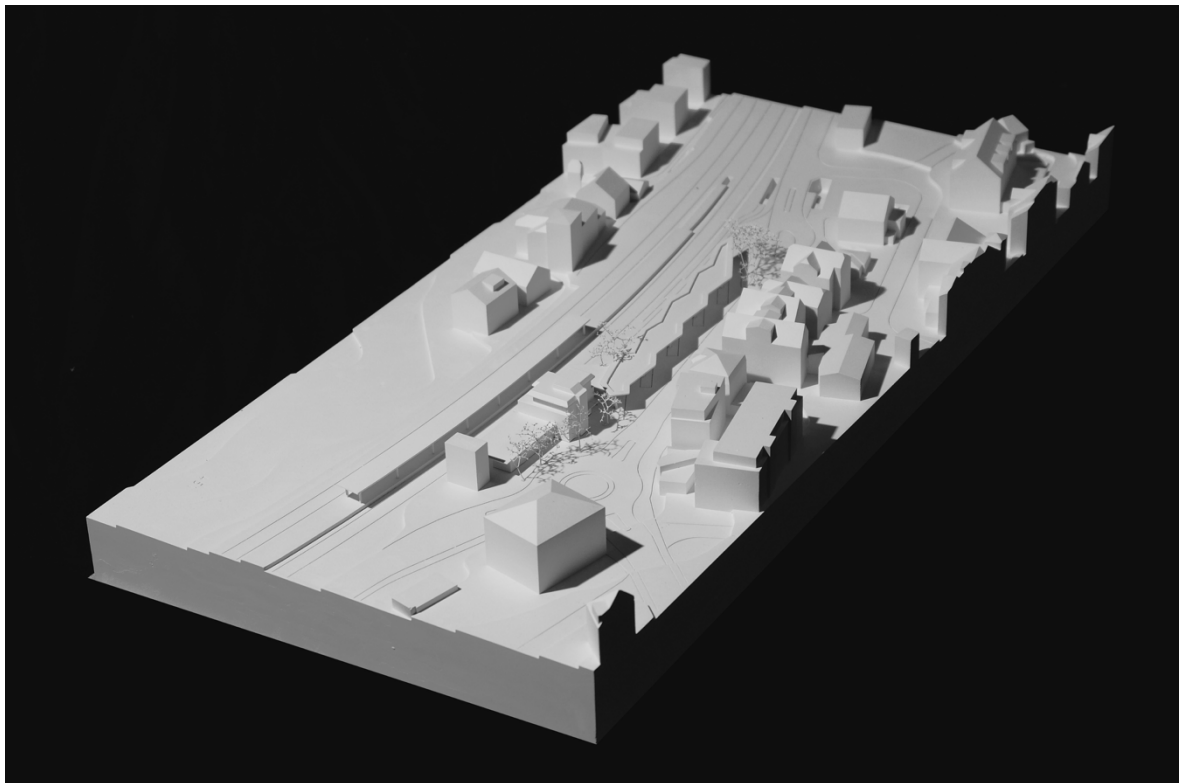
Abb. 141 Visualisierung Ankunftssituation



7.24 Bewegter Raum

1. Rundgang

Ohne Rang



27379_13A_251204_Architekturmodell_Bewegter_Raum.png

Abb. 142 Architekturmodell



Architektur Atelier samuel kühne gmbh
Tramstrasse 16
9442 Berneck
Schweiz

Mitarbeit:
Samuel Kühne



27379_13A_251204_Situationsplan(genordet)_Bewegter_Raum.png

Abb. 143 Situationsplan

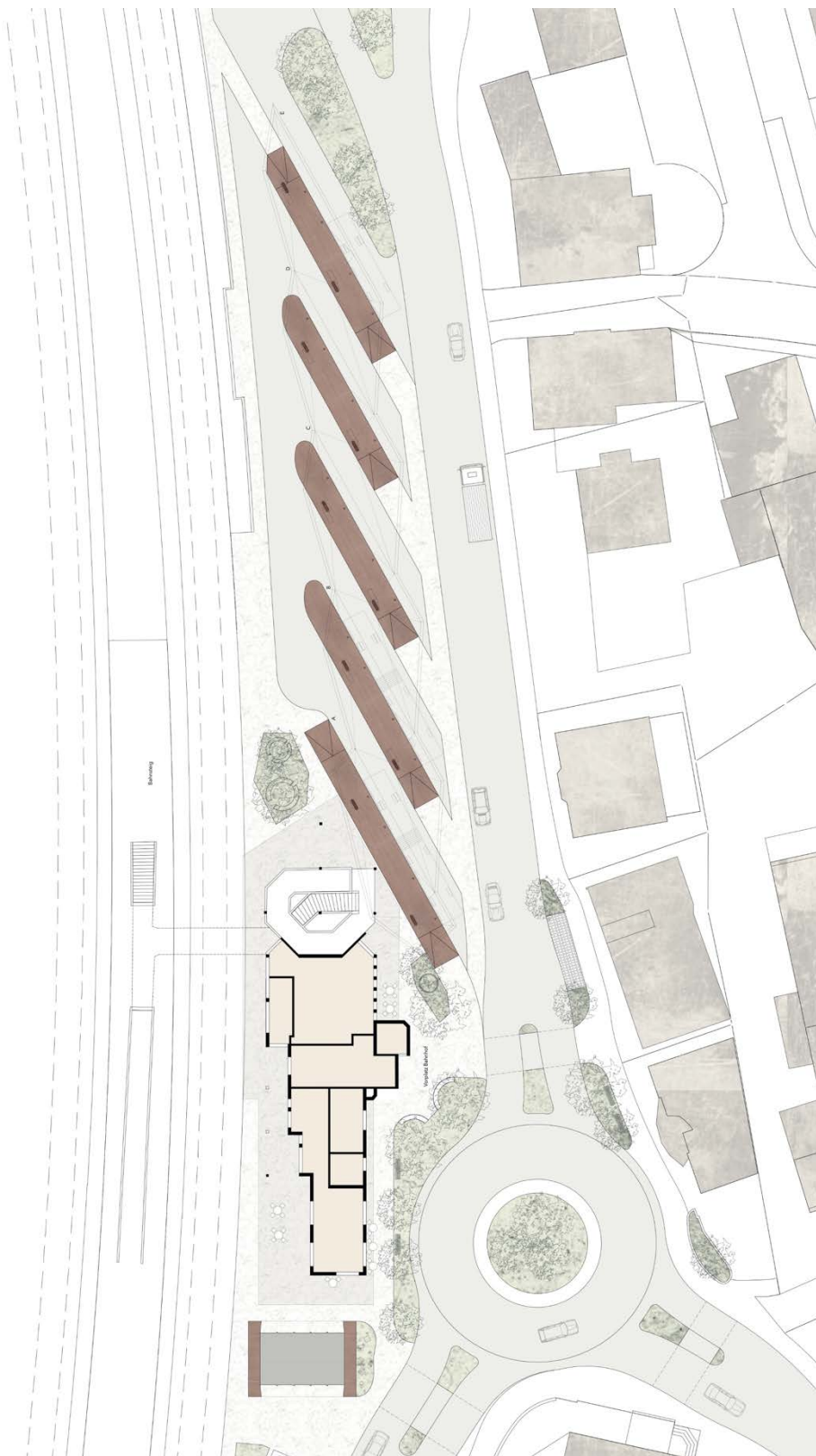


Abb. 144 Grundriss Erdgeschoss

27379_13A_251204_Grundriss_EG_Bewegter_Raum.png



27379_13A_251204_Visualisierung_Auftakt_Bewegter_Raum.png

Abb. 145 Visualisierung Auftakt



27379_13A_251204_Visualisierung_Ansicht_Bahnhofstrasse_Bewegter_Raum.png

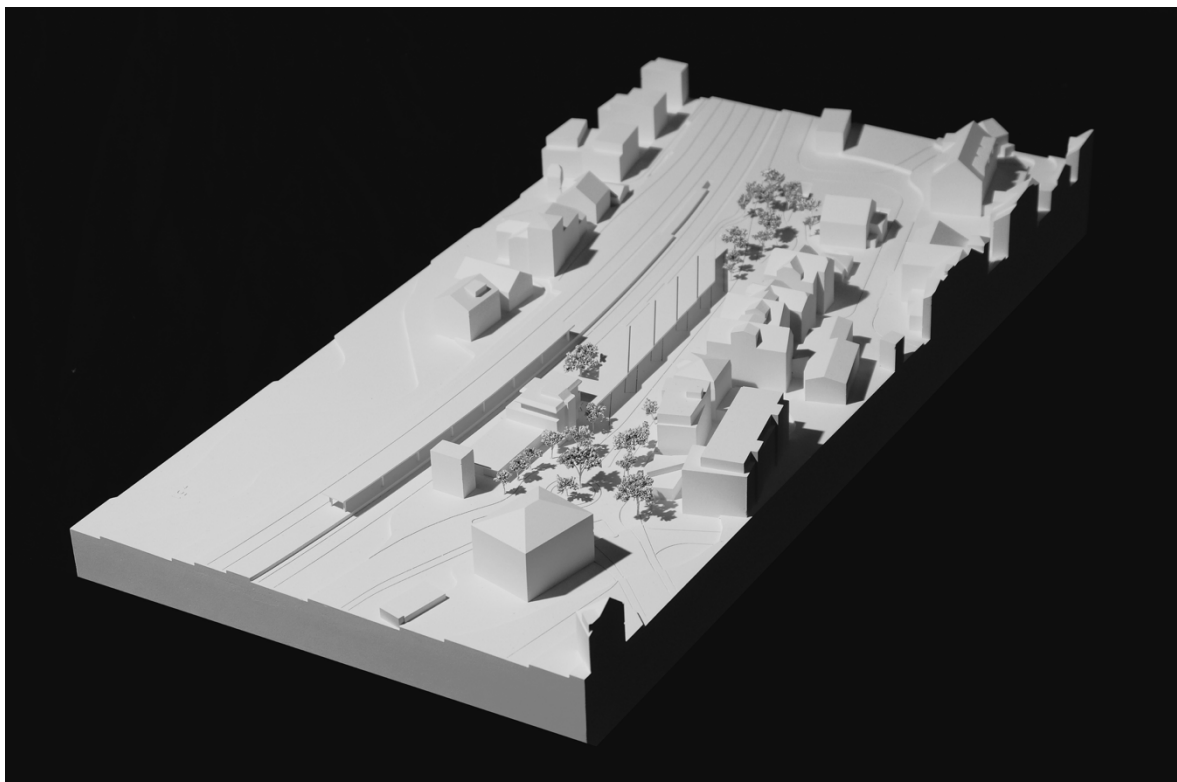
Abb. 146 Visualisierung Ansicht Bahnhofstrasse



7.25 Chrapfä

1. Rundgang

Ohne Rang



27379_13A_251204_Architekturmodell_Chrapfä.png

Abb. 147 Architekturmodell



Architektur KUB Architekten AG
Herrengasse 10
6430 Schwyz
Schweiz

Mitarbeit:
Thomas Kesseli
Sergio Nideröst

Bauingenieurwesen Jauslin Stebler AG
Tramweg 35
6414 Oberarth
Schweiz

Mitarbeit:
Pirmin Gwerder



27379_13A_251204_Situationsplan(genordet)_Chrapišá.png

Abb. 148 Situationsplan



Abb. 149 Grundriss Erdgeschoss

27379_13A_251204_Grundriss_EG_Chieptä.png



27379_13A_251204_Visualisierung_Ankunftssituation_Chrapflä.png

Abb. 150 Visualisierung Ankunftssituation



27379_13A_251204_Visualisierung_Ansticht_Perron_Chrapflä.png

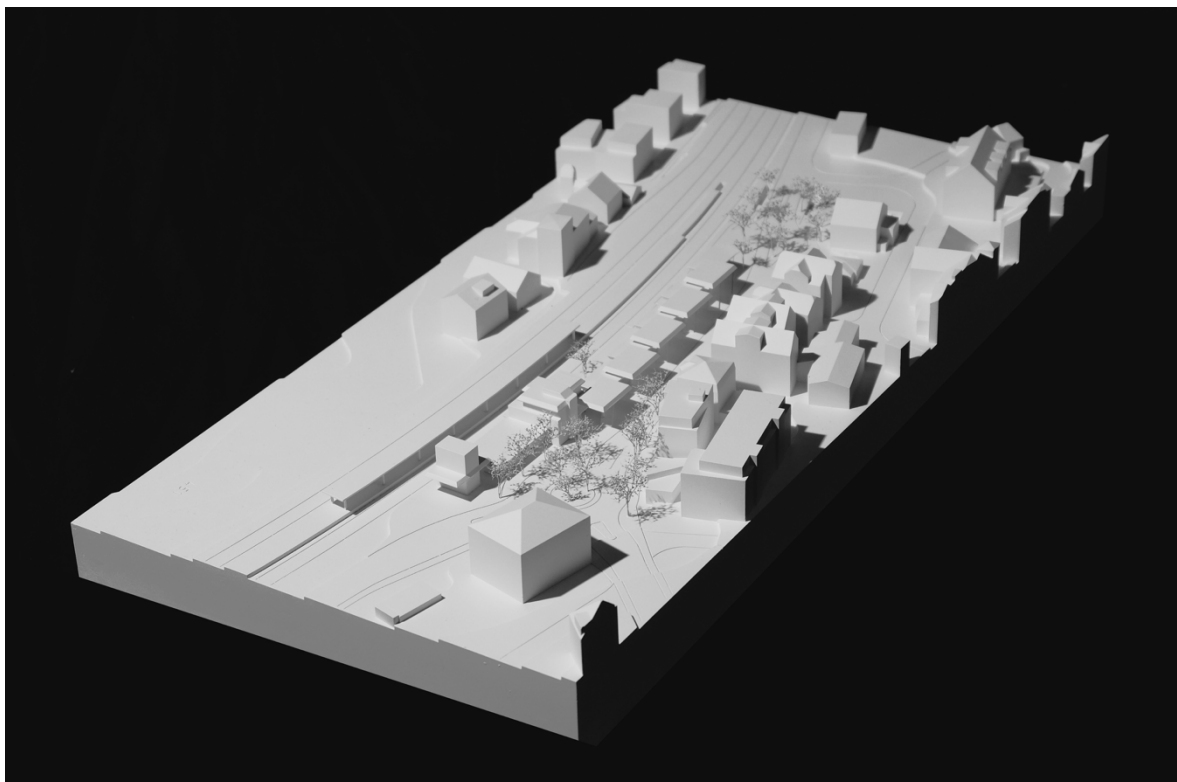
Abb. 151 Visualisierung Ansicht Perron



7.26 MYTHENHAIN

1. Rundgang

Ohne Rang



27379_13A_251204_Architekturmodell_MYTHENHAIN.png

Abb. 152 Architekturmodell



Architektur GFA Gruppe für Architekten GmbH
Ankerstrasse 3
8004 Zürich
Schweiz

Mitarbeit:
Detlef Schulz
Barbara Burren
Ilinca Manaila
Céline Berberat
Valérie Kündig

Bauingenieurwesen Conzett Bronzini Partner AG
Bahnhofstrasse 3
7000 Chur
Schweiz

Mitarbeit:
Gianfranco
Bronzini



27379_13A_251204_Situationsplan(genordet)_MYTENHAIN.png

Abb. 153 Situationsplan

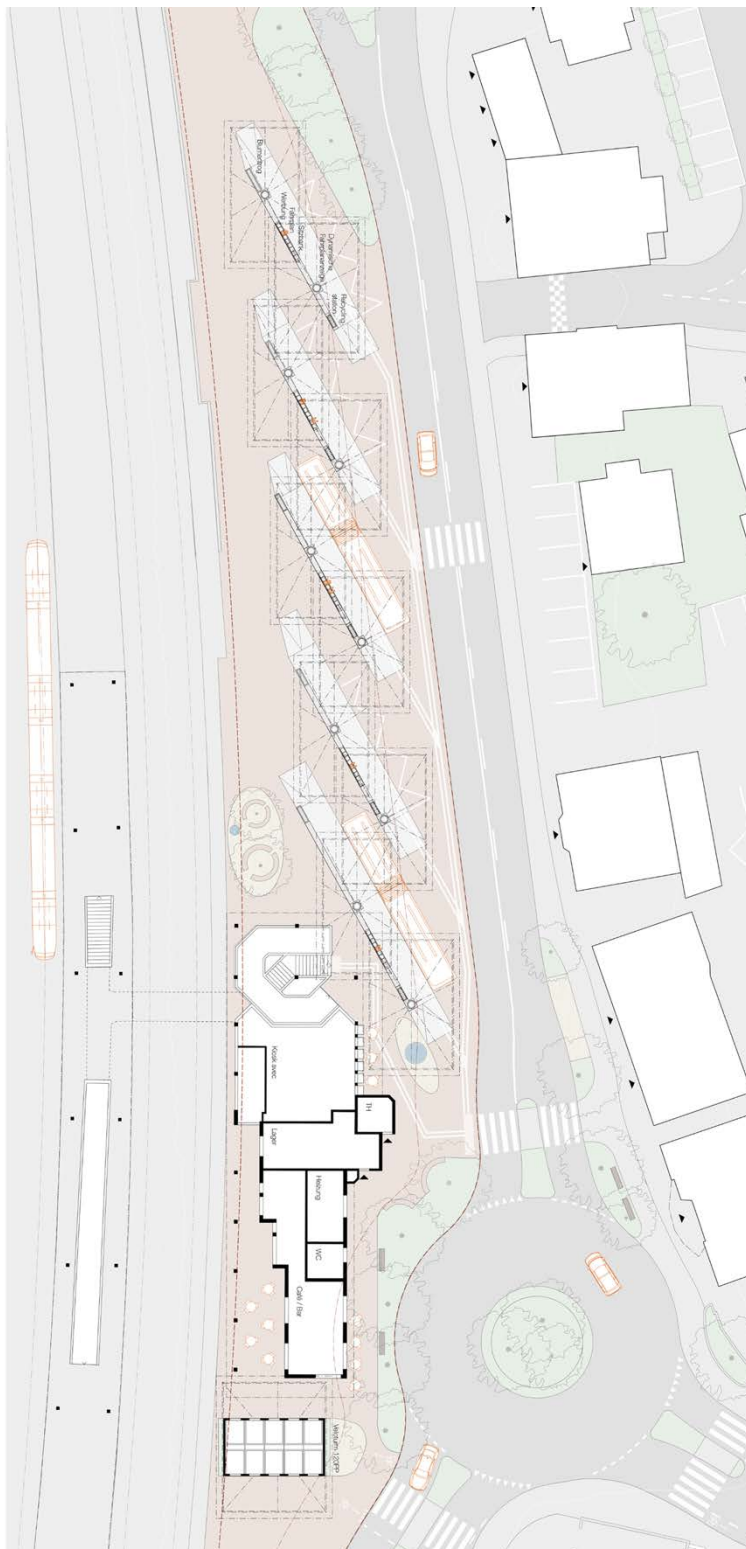


Abb. 154 Grundriss Erdgeschoss

27379_13A_251204_Grundriss_EG_MYTENHAIN.png



27379_13A_251204_Visualisierung_Ankunftssituation_MYTENHAIN.png

Abb. 155 Visualisierung Ankunftssituation



27379_13A_251204_Visualisierung_An sicht_Perron_MYTENHAIN.png

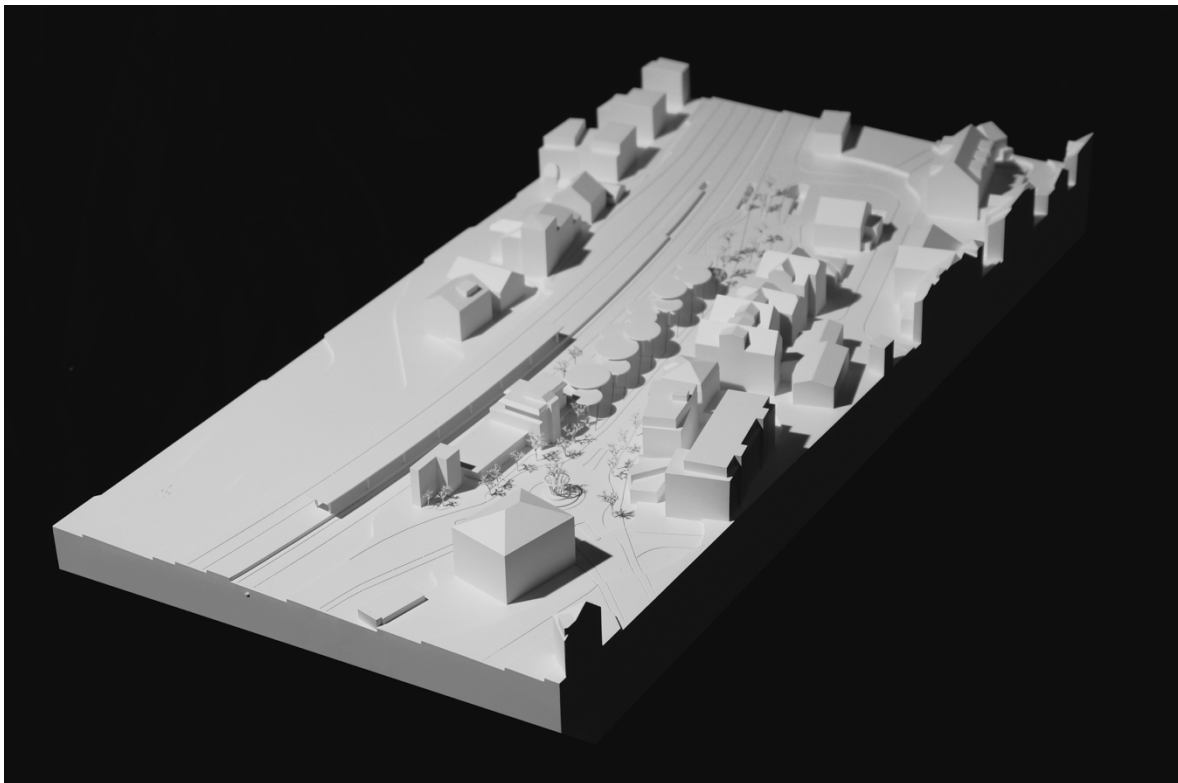
Abb. 156 Visualisierung Ansicht Perron



7.27 FR E E SPACE

1. Rundgang

Ohne Rang



27379_13A_251204_Architekturmodell_FR E E SPACE.png

Abb. 157 Architekturmodell



Architektur STÄHLI AG ARCHITEKTEN SIA
Zeughausstrasse 12
8853 Lachen
Schweiz

Mitarbeit:
Marcel Spicak
Matthias Stähli
Michael Blum
Stephanie Tresp
Rahel Baumgartner
Zoé Fehlmann

Bauingenieurwesen P. Meier & Partner AG
Tellstrasse 1
8853 Lachen
Schweiz

Mitarbeit:
Falk Schiffer



27379_13A_251204_Situationsplan(genordet)_FR E_SPACE.png

Abb. 158 Situationsplan



Abb. 159 Grundriss Erdgeschoss

27379_13A_251204_Grundriss_EG_FR E E SPACE.png



27379_13A_251204_Visualisierung_Ankunftssituation_FR E E_SPACE.png

Abb. 160 Visualisierung Ankunftssituation



27379_13A_251204_Visualisierung_Auftakt_FR E E_SPACE.png

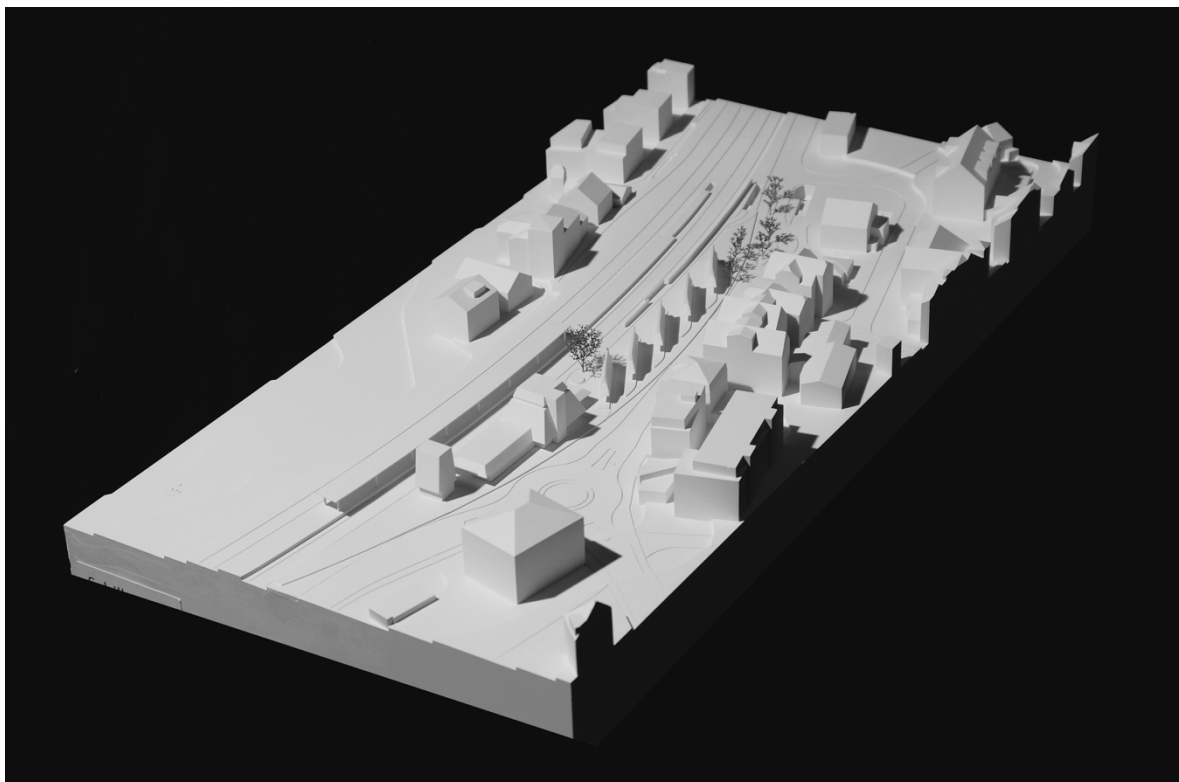
Abb. 161 Visualisierung Auftakt



7.28 Schillerstein

1. Rundgang

Ohne Rang



27379_13A_251204_Architekturmodell_Schillerstein.png

Abb. 162 Architekturmodell

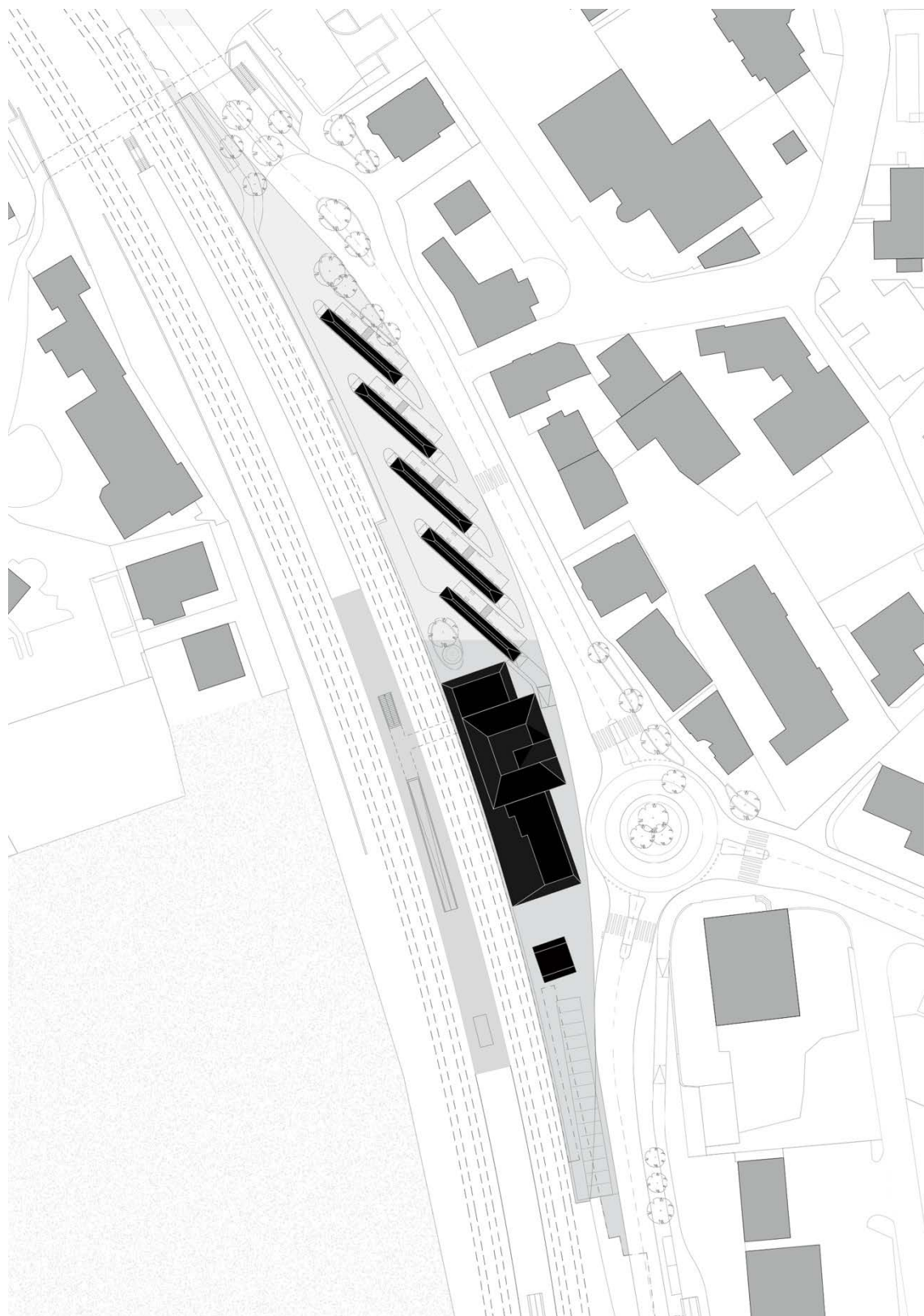


Architektur Mauro Mariani Architekturbüro
St. Alban Ring 154
4052 Basel
Schweiz

Mitarbeit:
Monica Bolledi
Manuel Wiggi

Bauingenieurwesen Monotti Ingegneri Consulenti SA
Via San Gottardo 32
6596 Gordola
Schweiz

Mitarbeit:
Mario Monotti
Simone Magatelli
Violetta Bayramova
Elia Vittori



27379_13A_251204_Situationsplan(genordet)_Schillerstein.png

Abb. 163 Situationsplan

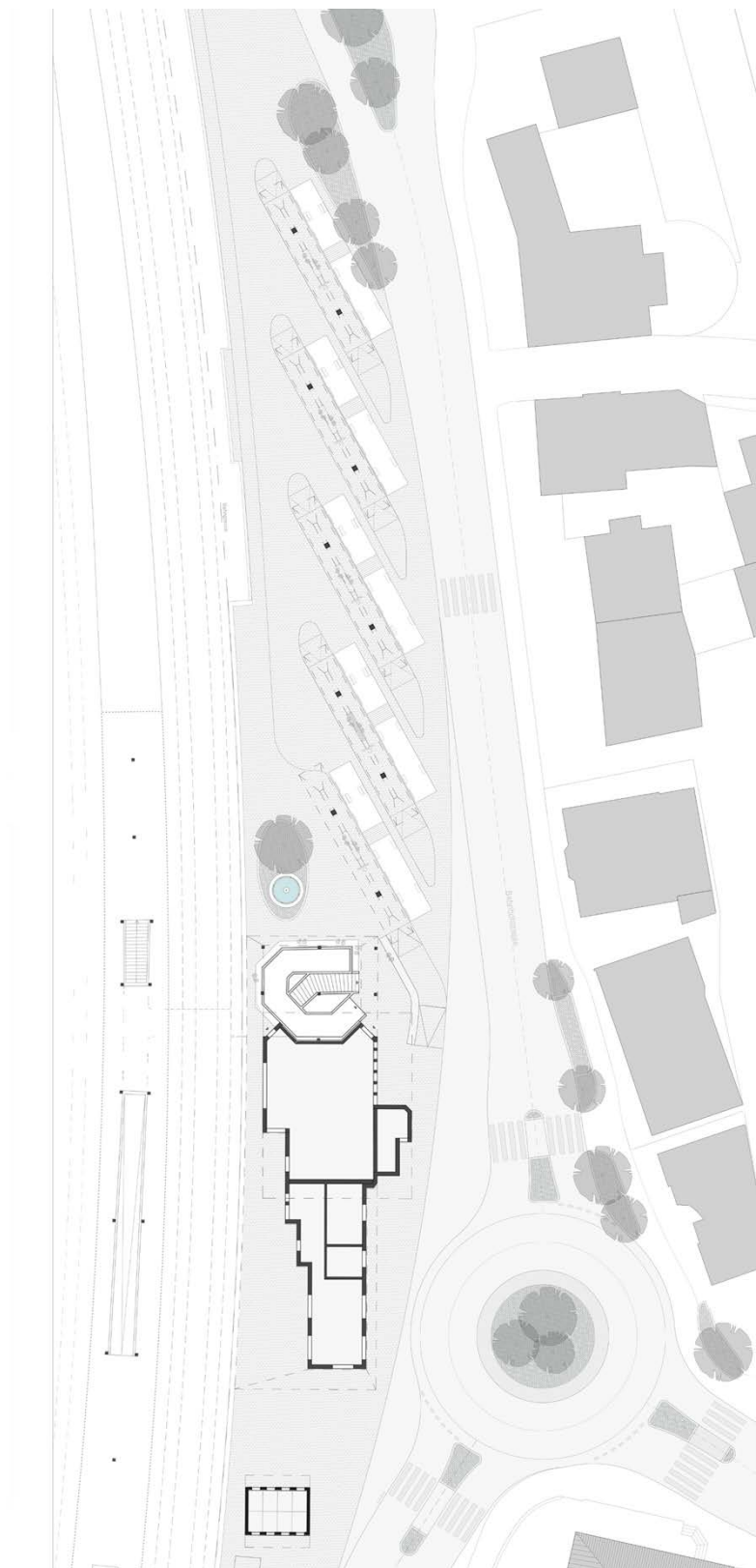


Abb. 164 Grundriss Erdgeschoss

27379_13A_251204_Grundriss_EG_Schillerstein.png



27379_13A_251204_Visualisierung_Auftakt_Schillerstein.png

Abb. 165 Visualisierung Auftakt



27379_13A_251204_Visualisierung_Dachuntersicht_Schillerstein.png

Abb. 166 Visualisierung Dachuntersicht