

>> Anerkennung

Projekt 6

KREUZ + QUER

Einreichteam: Alexander Freydl, Julian Gatterer, Laurin Hauser, Stefan Leitner | TU Graz

Betreuersteam: Dr. techn. Dirk Schlicke, Institut für Betonbau | TU Graz
DI Christian Pichlkastner, Institut für Tragwerksentwurf | TU Graz
DI Michael Cik, Institut für Straßen- und Verkehrswesen | TU Graz
Christine Peintner, Martina Zeiner | TU Graz

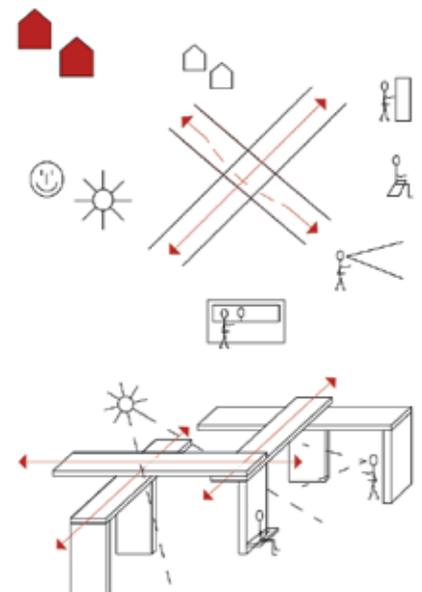
Preisgeld: 1.000 Euro



Jurybegründung

Das Team beeindruckt bei der Präsentation des Projektes positiv, zeigt die künstlerische Gestaltung auf und beschreibt den Bahnhof als Gesamtkunstwerk mit einem gestalterisch schönen Ansatz, dessen modulares Gebilde auch das Umland mit einer nach Osten hin geöffneten Unterführung aufnimmt. Der Entwurf ist strategisch gut durchdacht und in seiner Kleinteiligkeit maßstäblich und markthallenartig auf den Menschen zugeschnitten, alles wirkt sehr gut zusammenhängend, wie eine Einheit. Aus gesamtheitlicher Sicht der Jury wirkt der Entwurf einladend, aber verhältnismäßig unübersichtlich und bietet wenige Einsichten. Die Orientierung wird dadurch als schwierig angesehen, was die Nutzerfreundlichkeit der als nicht bahnhofaffin gewerteten Konstruktion hinterfragen lässt. Die Scheibenlösung soll einerseits als Rückzugsgebiet und andererseits für Blickbeziehungen sorgen, aus der Sicht der Jury entstehen aber dunkle Nischen und Angsträume. Das gewählte System ist durch die klare Rasterung beliebig erweiterbar, aufgrund der Kleinteiligkeit leidet jedoch der Lärmschutz im eigentlichen Bahnhofsbereich. Die Wartung und der Betrieb der Anlage werden als aufwendig beurteilt.

Grafik



Fahrradabstellplatz, Wartebereich, Infotafeln, Kiosk, Sitzbänke, Treppen sowie Aufzüge sind Elemente, die jeden Bahnhof prägen, strukturieren und ihm einen Wiedererkennungswert geben. Angenehm ist ein Bahnhof nur dann, wenn diese Elemente bewusst platziert sind und den Bahnkunden gefühlvoll ankommen und abfahren lassen. Umgesetzt wurde dies bei diesem Projekt mit einem einfach erweiterbaren, modularen Konzept, bei dem auf Wandscheiben standardisiert vorgefertigte Betonelemente kreuz + quer übereinandergelegt werden. Auf einem 1,25-Meter-Raster sind die Wandscheiben, in denen Treppenläufe, Liftschächte sowie Aufenthaltsbereiche integriert sind, aufgeteilt. Diese Anordnung ist sowohl Grundlage für die Wegeführung als auch für das Tragwerkskonzept. Schon bei der Ankunft am Bahnhofsvorplatz ist die klare Struktur erkennbar. Durch unterschiedliche Betonfärbungen und Unterbrechungen mit Rasen, Baumpflanzungen und Sitzgelegenheiten erhält der neue Vorplatz Aufenthaltsqualität. Große Spannweiten – bei möglichst schlanken Bauteilabmessungen – lassen sich aufgrund der flexibel unterstellbaren Scheiben und der Lagerung auf darunterliegenden Platten anpassen. Maßgebend für den Entwurf war die Überspannung zweier Gleise von einem Bahnsteig zum anderen.

Über die Wandscheiben, welche die unterschiedlichen Funktionen wie Ticketautomat, Anzeigetafel, Infoscreen oder Beleuchtung aufnehmen, wird man zur Treppe oder zum Aufzug und über die Unterführung zu den Bahnsteigen geleitet. Atrien bringen natürliches Licht in die Unterführung, über die man zu den Bahnsteigen gelangt. Am Bahnhof spannen sich Warteräume und Sitznischen zwischen den Wandscheiben ähnlich wie am Vorplatz auf. Für den Bahnkunden wird ein durchgängiges Konzept vom ersten Betreten des Bahnhofareals bis zum Einstieg in den Zug erkenn- und erlebbar. Das flexible System ist durch die klare Rasterung beliebig erweiterbar, kann auf unterschiedliche Bahnhofslängen sowie Bahnsteiganzahlen eingehen und wäre theoretisch auf alle Bahnhöfe der Pottendorfer Linie ausdehnbar. Eine ähnliche Farbgestaltung auf allen Bahnhöfen der Linie wird angedacht. Durch die modulare Bauweise kann jeder Gemeinde ein individueller Verkehrsanschlusspunkt gegeben und ein nachhaltiger Mehrwert geschaffen werden.

Durch den primären Einsatz von Beton ist der neue Bahnhof vor Vandalismus sicher und die Oberflächen sind auf Dauer sehr belastbar. Durch die bewusst offene Stellung der Scheiben zueinander entstehen keine uneinsichtigen Räume, die kriminelle Aktivitäten möglich machen. Das Kreuz + Quer-Thema zieht sich vom zweidimensionalen Plattenbelag des Bahnhofsvorplatzes über die Schallschutzfassade zur kreuzweise gespannten Dachkonstruktion in den dreidimensionalen Raum. Stehende Betonscheiben werden links und rechts durch glasfaserbewehrte, eingefärbte Betonelemente beplankt. Die vertikalen Zwischenräume werden mit Schallschutzglas ausgefüllt, die horizontalen mit VSG-Überkopfverglasung, um Witterungsschutz zu garantieren. Dadurch entstehen architektonisch spannende Blickbeziehungen.

Große Spannweiten – bei möglichst schlanken Bauteilabmessungen – lassen sich aufgrund der flexibel unterstellbaren Scheiben und der Lagerung auf darunterliegenden Platten anpassen.

Lageplan

