Reiselust : Busterminal für Twerenbold Reisen in Rütihof bei Baden, von Knapkiewicz & Fickert Architekten, Zürich

Autor(en): **Fischer, Sabine von**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **93 (2006)**

Heft 10: **Burkard, Meyer et cetera**

PDF erstellt am: **25.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-1863

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Reiselust

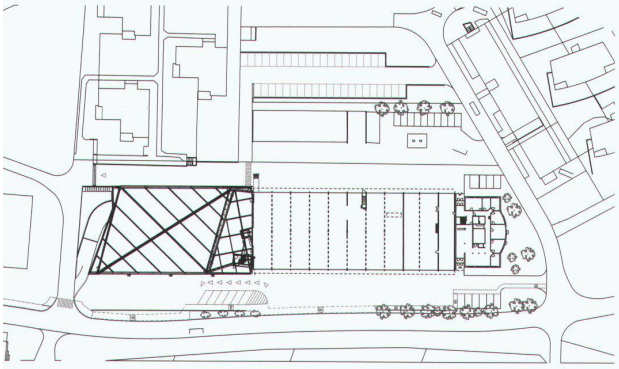
Busterminal für Twerenbold Reisen in Rütihof bei Baden, von Knapkiewicz & Fickert Architekten, Zürich

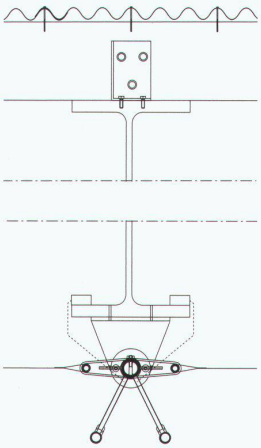
Text: Sabine von Fischer, Bilder: Ruedi Walti Das Dorf Rütihof kündigt sich neu mit einem weit über die Felder sichtbaren, gelb-grün leuchtenden Dach an. Das erweiterte Busterminal, von wo Erlebnisreisen in alle Richtungen Europas starten und enden, inszeniert Transluszenzen, Spannweiten und – mit einem Faltwerk – die Dynamik des Raums.

Es sind keine Flugzeuge und keine Segelboote, die unter dem neuen Dach des Terminals der Twerenbold Reisen AG zwischenhalten, sondern Tourenbusse, im Schweizerischen «Reisecars» genannt. Zwei Mal wöchentlich brechen sie früh morgens zur Dresdener Oper, zu den antiken Tempeln Griechenlands oder zu Ähnlichem auf. Die Flugzeuge und Segelboote aber haben das Projekt inspiriert: Das 1750 m² grosse, stützenlose Dach, das sich über den Einsteigeplatz spannt, ist ein unten und oben verkleidetes Faltwerk. Wie bei einem Graupner Modellflugzeug bleibt die Tragstruktur unter der Bespannung sichtbar. Die Architekten vergleichen die Dachkonstruktion auch mit der eines Zeppelins – über die fast 60 Meter grosse Spannweite spielt das Dach in Rütihof mit der Leichtigkeit der Dachhaut, als ob sie schweben könnte.

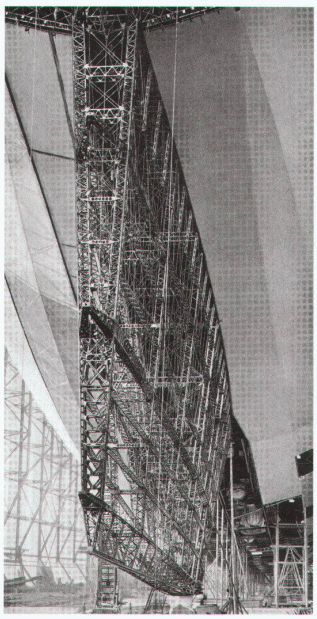
Am Ende haben die Architekten die Seiten der massiven Stahlträger nicht eingekleidet, sondern zur Fassade des Baus gemacht. Das in Zusammenarbeit mit dem Ingenieur Daniel Meyer entwickelte Dach ist im ausgeführten Zustand nun kein Spannwerk mehr, sondern ein teilweise exponierter Stahlbau, der unverschämt der Eleganz abspricht und auf seinen körperhaften Ausdruck setzt. Wie bei einem Segelboot entwickeln Tragwerk und textile Flächen ihr Eigenleben. Insgesamt wurden am neuen Dach und Warteraum des Twerenbold Busterminal 400 Tonnen Stahl verbaut: der grösste Teil davon in die riesigen, tiefen, an ein Dinosaurierskelett erinnernden Träger mit dem bis zu drei Meter hohen Steg und bis zu 80 Zentimeter breiten Flanschen.

Bereits im Wettbewerb von 2003 bestach das Projekt «Graupner» von Kaschka Knapkiewicz und Axel Fickert durch die Einfachheit und Klarheit der Disposition: Die Busgarage von 1989 wurde gegen Südwesten verlängert, zwischen dem alten und dem neuen Teil liegt die neue Wartehalle wie ein Scharnier. Und wie eine Lokomotive setzt sich das Abfahrtsterminal nun vor die Einstellhalle des Reiseunternehmens. Die Zufahrt für die Reisenden – die Vorfahrt für die, die chauffiert werden, und die Einfahrt in die zwei unterirdischen Parkinggeschosse – ist durch die Lage



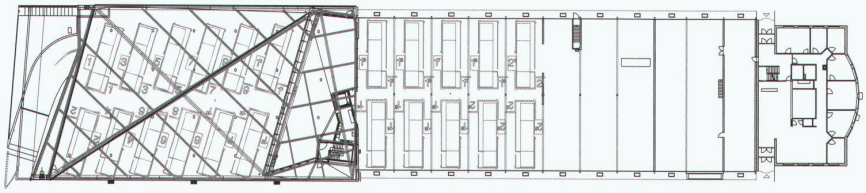


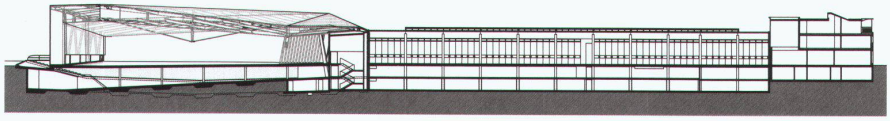
Situation. Rechts: Detail Dachaufbau



Werksarchiv Zeppelinwerke Friedrichshafen

Zeppelinwerke Friedrichshafen





Erdgeschoss und Schnitt

unmittelbar an der Strasse auf direkteste Art gelöst. Das spektakuläre Dach wird in der besiedelten Landschaft nördlich von Baden zum Wahrzeichen, das der Abreise der Tourenpassagiere mehr Ambiente verleiht als der offene Parkplatz hinter der alten Halle.

Ein umgekehrtes Trampolin

Gefaltet ist das grosse Dach nur ein Mal, nämlich diagonal durch die Mitte. An den zwei höchsten Stellen des Dachs in der nördlichen und südlichen Ecke fahren die Tourenbusse ein und aus: durch die Schrägstellung der Standplätze und Fahrbahnen können nun zwölf Busse unter dem Dach parkiert werden. Ein 59,5 Meter langer Stahlträger definiert in der Diagonalen die räumliche Geste der Faltung. Die Konstruktion ist ein Sprengwerk mit einer schwebenden Stütze, die als Spannriegel unter dem Träger hängt. Diese Unterspannung war, wegen der grossen Spannweite, eine statische Notwendigkeit. Gleichzeitig verstärkt sie die Schichtung von Vorder- und Hintergrund und gibt der riesigen Konstruktion an unerwarteter Stelle einen Massstab. Überhaupt wird das Auge unter dieses Terminaldach in die Höhe geführt. Je nach Lichtsituation sind die unten angeschnürten bedruckten Blachen (schweizerisch für Planen) oder die oben aufgelegten gelben und grünen Fiberglaswellelemente sichtbar.

Der Boden wiederholt die Faltung der Decke: Aus pragmatischer Sichtweise erklärt sich dies aus der Wasserabführung. Dem Anliegen der Architekten, das «Hochbäumen» und das «Eingrenzen» räumlich auszureizen, kommen diese baulichen Notwendigkeiten bestens entgegen. «Wie eine grosse Auster» fassen Boden und Decke in dem zweiseitig offenen Terminal einen komplexen, über die Geometrie definierten Raum. Dass auch die Garageneinfahrt an der Querseite des Terminals frei überspannt ist, zeugt vom Nachdruck, mit dem die Architekten nach räumlichem Ausdruck suchen – zeitweilen verbunden mit beträchtlichem statischem Aufwand.

Es sind nicht die perfekten Details, sondern eben dieser räumliche Effekt der Geometrie, in der die Kraft des Projekts liegt. Dies ist dem Bauprozess insofern entgegengekommen, als der Totalunternehmer auf die Details und Qualitätsanforderungen der Architekten einzugehen nicht immer gewillt war. Die Schnürungen zum Beispiel der Blachen mit den aufgedruckten Landkarten sind, wie bei jeder Trampolin- oder Werbewandkonstruktion, eine Handarbeit ausserhalb der Spannweite architektonischer Detailgenauigkeit. Der einzige Ort, wo die fehlende Detailtreue dem Bau allerdings schadet, sind die breiten Fugen zwischen den marokkanischen Fliesen im Warteraum. Die ornamentale Fläche der monochrom gehaltenen Keramik wirkt zitathaft und in keiner Weise kitschig, das Raster des Fugenbilds aber nimmt dem Wandbild seine vermeintliche Authenzität, denn solche Fugen gibt es zwar auf Schweizer Küchenböden zuhauf, an marokkanischen Keramikarbeiten jedoch nicht. So spiegelt sich die Reiselust nicht in den Bildern, sondern an der Verengung und Erweiterung des Raumes, und in der Mehrschichtkeit der Decke öffnen sich vielerlei Aussichten. Wie ein Trampolin über den Köpfen der Reisenden verspricht das Terminaldach den Aufbruch zu einem Erlebnis in der Ferne.

Auf- und Durchlicht

Es ist ein Prinzip aus der Malerei, das die Architekten am Dach des Busterminals anwenden: Im Auflicht zeichnet sich die auf die Blachen aufgedruckte Europakarte ab, die von Sassnitz bis zum Golf von Biskaya und nach Odessa reicht. Wie bei einem Trampolin sind die Teile in die Felder der Unterkonstruktion geschnürt. Im Durchlicht leuchtet die Decke gelb und grün. Die gewellten Fiberglasplatten lehnen an die industrielle Umgebung an, wurden aber in Spezial-

anfertigung eingefärbt. Das zenitale Licht ist sechs Mal heller als seitliches Licht. Deshalb wurden die Platten sechs Mal intensiver gelb und grün eingefärbt. Mit den Bildern und den Dächern haben die Architekten eine lange Beziehung: Zum einen hat Kaschka Knapkiewicz sich in früheren Jahren auch als Malerin betätigt, zum anderen sind da die Dächer am Zürcher Hauptbahnhof: die auskragenden Holzlamellen seitlich der Geleise (in Zusammenarbeit mit Meili Peter Architekten, Zürich) und die farbigen Fiberglaselemente bei den hinteren Bahnsteigen, mit denen Knapkiewicz & Fickert der neueren Architektur am Zürcher Hauptbahnhof, wenn auch im Kleinen, etwas Grund zur Hoffnung gegeben haben.

Auch die Eigentümer der Twerenbold Reisen AG haben das Potenzial des weiten Raumes unter dem gefalteten Dach in Rütihof erkannt: In Zukunft sollen dort nicht nur zwei Mal wöchentlich die Tourenbusse weg- und zufahren, es sollen hier auch Parties veranstaltet werden. ■

Auftraggeber: Twerenbold Reisen AG, Baden-Rütihof
Architekten: Knapkiewicz & Fickert AG, Zürich
Projektleitung: Harald König, Thomas Grahammer
Ingenieur: Dr. Lüchinger + Meyer Bauingenieure AG, Zürich
Totalunternehmer: Zschokke Bau AG
Wettbewerb/Ausführung: 2003/2006

résumé **En route!** Gare routière de l'agence de voyages Twerenbold à Rütihof près de Baden par Knapkiewicz & Fickert, Zurich Ni des avions ni des voiliers s'arrêtent à la nouvelle gare de Rütihof, mais des autocars touristiques qui partent pour des destinations européennes telles que l'Opéra de Dresde, les Fiords de Norvège ou bien les temples anciens de la Grèce. Cependant, les Zeppelins, les avions et les grands voiliers ont servi d'inspiration aux architectes Knapkiewicz & Fickert, comme l'indique le titre «Graupner» (d'après la fameuse marque d'aéromodélisme) donné au projet de concours en 2003. Le bâtiment en soi consiste principalement en un énorme toit de 59,9 mètres d'envergure. Fait d'une ossature en acier recouverte par une peau couleur jaune/verte composée de panneaux en fibre de verre et d'une toile épaisse (une sorte de bâche), il rappelle l'aile d'une maquette d'avion à l'ancienne. Afin de mettre en valeur les qualités esthétiques des importantes poutres en acier, les architectes ont adopté une construction similaire à celle d'un voilier, où l'ossature et la peau sont deux éléments distincts: une peau colorée de multiples couches remplit les plans du toit tandis que le profil des poutres en acier encadre les limites de celles-ci formant ainsi les «façades» du bâtiment.

La toiture compte quelque 400 tonnes d'acier. Au lieu de chercher l'élégance, l'architecture de la gare routière préconise le dynamisme et l'expression spatiale moyennant pour le toit et le sol une structure et un dessin en V. Le flux spatial

créé par le sol et le toit en pente ainsi que les motifs colorés de la bâche produisent l'effet d'un mouvement continu en amont vers les extrémités nord et sud du bâtiment, où se trouvent, respectivement, l'entrée et la sortie des cars. La bâche de la toiture est imprimée avec une carte de l'Europe. Ainsi, les passagers peuvent déjà commencer leur voyage en contemplant ce tremplin à l'envers en attendant le départ du prochain bus. ■

summary **Wanderlust** Bus terminal for Twerenbold Travel in Rütihof near Baden, by Knapkiewicz & Fickert, Zürich Neither airplanes nor sailing boats stop under the new roof of the bus terminal in Rütihof, but rather tour buses to European destinations like the Dresden Opera, Norway's Fjords or the temples of Greece. However, airplanes, Zeppelin aircrafts and sailboats did play a role in the conception of the structure, as indicated the title of Knapkiewicz & Fickert's 2003 competition entry "Graupner", named after the famous mark of model airplanes. The impressive roof composed of two membranes stretched over a massive steel structure, spans 59,9 meters thanks to its strutted frame construction. The interior membrane consists of a dyed tarp and the exterior of corrugated fibreglass of an intense yellow and green tint. As with a Zeppelin, the membranes are stretched over the steel frame structure. The gigantic steel beams, over the process of the design, seemed to rich to be covered; the architects chose to expose the steel and treat the structure and the membrane as independent elements, as with a sailboat construction. The tarp and fibreglass membranes together with the underlying structure compose a multi-layered translucent and colourful roof, while the profiles of the steel beams become the actual street façade of the building.

Built with 400 tons of steel, the architecture of the terminal defiantly rejects notions of elegance in favour of a dynamic physical and spatial expression. Following the architects' desire to create a space which – in their terms – "rears up" and "narrows down", the terminal's roof and the floor each fold into a V shape around the interior space. The sloping planes of the roof and floor as well as the colourful patterns of the fabric combine in a spatial flow culminating at the highest points of the structure, the north and south corners of the station (which are also the entry and exit points for the busses). The tarp of the roof is printed with a map of Europe and laced around the steel structure forming a sort of inverted trampoline upon which passengers can let their gaze wander whilst awaiting departure. ■