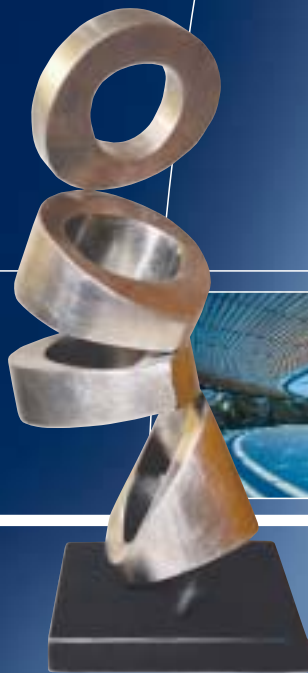


Dokumentation 2002

*Innovative Konzepte für die
Verkehrsarchitektur der Zukunft*





Impressum

Herausgeber:

Renault Nissan Deutschland AG
 Direktion Kommunikation Renault
 Unternehmenskommunikation
 Martin Zimmermann
 Renault Nissan Straße 6-10
 50321 Brühl

www.renault-traffic-design.de

Konzept / Gestaltung
 ECC Kohtes Klewes GmbH, Bonn

Brühl, April 2003



Fotos: (von Links nach rechts) Ingenhoven, Overdiek und Partner/H. G. Esch, Frieder Lohmann/Tobias Mattes, Architekten Gössler/WES & Partner, Yann Friedl/Kristine Seyfried, Stefan Müller-Naumann, Jutta Schaber/Hannah Lippert, Roland Halbe

Inhalt



| | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| <i>Die Mobilität der Zukunft mitgestalten</i> <i>Jacques Rivoal, Vorstandsvorsitzender Renault Nissan Deutschland AG</i> | 4 |
| <i>Eine hervorragende und wichtige Initiative</i> <i>Kaspar Kraemer, Präsident Bund Deutscher Architekten (BDA)</i> | 5 |
| <i>Eine Aufgabe, die sich ständig neu gestaltet</i> <i>Baukultur bedeutet Lebensqualität</i> | 6 |
| <i>Renault Traffic Design Award 2002</i> | |
| • <i>Wettbewerb für realisierte Objekte – Licht und Farbe weisen den Weg</i> | 7 |
| • <i>Hochschulwettbewerb – Living Bridges</i> | 27 |
| <i>Lebensraum Brücke – eine Utopie mit Aussicht</i> | 33 |



Vom erfolgreichen Experiment zur Institution für innovative Verkehrsarchitektur: Zum dritten Mal hat Renault im Jahr 2002 den Traffic Design Award vergeben. Ein konsequentes Engagement, das Jacques Rivoal, Vorstandsvorsitzender der Renault Nissan Deutschland AG, als gelebte Unternehmensphilosophie versteht.

Jacques Rivoal,
Vorstandsvorsitzender
Renault Nissan Deutschland AG



Interview:

„Die Mobilität der Zukunft mitgestalten“

Renault und Design: zwei Begriffe, die in einem Atemzug genannt werden. Wie kommt es zu dieser besonderen Verbindung?

Design bedeutet für Renault mehr als dynamische Optik. Für uns als „Créateur d'automobiles“ ist Design eine Frage der Identität. Renault traut sich, anders zu sein, unkonventionell und mutig genug, visionäre Gestaltungskonzepte auch Realität werden zu lassen. Nehmen wir den Mégane oder den Vel Satis als Beispiele: Autos, die in der Branche avantgardistische Akzente setzen. Wir fördern kreative Lösungen – das gilt auch für den Traffic Design Award.

Warum engagieren Sie sich ausgerechnet für Architektur?

Autos und Verkehrsarchitektur sind aus meiner Sicht zwei Seiten einer Medaille. Der innovative Anspruch ist in der Unternehmensphilosophie von

Welche konkreten Impulse kann der Wettbewerb für die Verkehrsarchitektur in Deutschland geben?

Parkhäuser, Tankstellen, Bahnhöfe oder Flughäfen – gerade diese Schnittstellen des mobilen Alltags werden häufig vernachlässigt. Hier setzt der Renault Traffic Design Award an: Gefragt sind Konzepte, die auf intelligente Weise Funktion und Design verbinden, die sich – durch die Formensprache, den Einsatz unkonventioneller Materialien, Farben oder Lichteffekte – in ihrer Gesamtaussage positiv vom grauen Einerlei abheben. Wegweisend ist Traffic Design, das den öffentlichen Verkehrsraum nicht länger als rein funktionale Anhäufung von Infrastruktur im Blick hat, sondern als Lebensumwelt für Menschen.

Im Jahr 2002 haben Sie den Renault Traffic Design Award zum dritten Mal vergeben. Wie geht es weiter?

Die breite Resonanz in Fachkreisen und in der Bevölkerung hat uns in unserem Engagement bestätigt. Wir wollen die noch junge Tradition des Wettbewerbs in Zukunft weiter etablieren – und auch über die Grenzen von Deutschland hinaus mehr Bewegung in die Verkehrsarchitektur bringen. Dass dies auf hohem Niveau geschieht, machen

Visionsformen

Renault fest verankert und kann nicht beim Bau von Fahrzeugen enden. Auch der Raum, in dem sich die Autos bewegen, die Städte, die Architektur und damit die Lebensqualität im öffentlichen Raum sind es wert, ständig verbessert zu werden. Dazu wollen wir aktiv beitragen. Der Traffic Design Award bietet die Chance, die Mobilität der Zukunft mitzugestalten und gleichzeitig gelungenes Design als Spiegel der eigenen Markenidentität zu transportieren.

die 58 Architektenbeiträge zum Traffic Design Award 2002 mehr als deutlich. Vielversprechend sind die Entwürfe von 84 Hochschul-Arbeitsgruppen zum Thema „Lebensraum Brücke – eine Utopie mit Aussicht“. Der Studentenwettbewerb liegt mir persönlich besonders am Herzen. Er soll auch in Zukunft Freiräume für neue Ideen schaffen und den Nachwuchs ermutigen, kreative Brücken zu schlagen: von den Visionen der Gegenwart zur Verkehrsarchitektur der Zukunft.

„Eine hervorragende und wichtige Initiative“

Kaspar Kraemer, Präsident Bund Deutscher Architekten (BDA)

Der Bund Deutscher Architekten wurde vor 100 Jahren gegründet. Seitdem ist das Ziel des BDA die Förderung der Qualität im Planen und Bauen in Verantwortung vor der Gesellschaft und der Umwelt. Dieses hohe Ziel versuchen wir mit allen möglichen Mitteln zu unterstützen. Dazu gehören öffentlichkeitswirksame Aktionen, unter anderem auch die Auslobung und die Teilnahme an ausgelobten Preisen. Ich erinnere an den Deutschen Naturstein-Preis, den Deutschen Stahlbau-Preis, die Preise der Wohnungswirtschaft und den neu geschaffenen Europäischen Architekturpreis für Architektur und Technik der Messe Frankfurt.

Der Renault Traffic Design Award legt den Fokus auf einen zu lange vernachlässigten Bereich unserer Umwelt: die Verkehrsbauwerke und alles, was mit dem Automobil zusammenhängt. Für dieses Engagement bin ich Renault Deutschland sehr dankbar. Ich habe diesen Wettbewerb von Anfang an mitverfolgen dürfen. Ich halte ihn für eine hervorragende und vor allem äußerst wichtige Initiative. Denn bisher haben wir uns immer nur darüber unterhalten, wie viel durch den Verkehr zerstört wird. Und es ist unbestritten, dass unseren Landschaftsräumen, unseren Städten durch den Verkehr geschadet wird, das die städtebauliche und landschaftsräumliche Qualität unserer Umwelt immer mehr abnimmt.

Unsere technisierte, industrialisierte Umwelt ist extrem durch das Produkt Auto bestimmt. Ich meine, es ist die höchste Zeit, der dadurch erzeugten Zerstörung der Umwelt entgegenzutreten und die Chancen zu sehen, die in der qualitätsbewussten Gestaltung von Verkehrsbauwerken liegen. Denn sie bestimmen einfach die Gestalt unserer Städte sehr viel stärker, als uns das momentan lieb ist: Ob das die Hinweisschilder sind, die riesigen Verkehrsstrassen, die Leitplanken, die Brückenbauwerke und Tunnel, all dies



*Kaspar Kraemer,
Präsident Bund Deutscher
Architekten (BDA)*

entfernt haben. Uns verbindet die Auffassung, dass es nicht gleichgültig ist, wie unsere Städte aussehen, und es uns nicht gleichgültig sein kann, wie hässlich sie sind. Wir begreifen die Gestaltung unserer Städte als ganzheitliche Verantwortung. Es sind nicht nur die Gebäude, die unsere Umwelt prägen, es ist all das, was in diesen Städten zusätzlich vorhanden ist und funktionieren muss. Der Verkehr spielt hier die herausragende Rolle.

Diese Qualitätsoffensive kann nur in Kooperation zwischen partnerschaftlich denkenden Menschen geschehen. Dazu gehören Architekten, Ingenieure, Verkehrswissenschaftler, Designer, die Politiker und die Verwaltung – letztendlich aber die gesamte Gesellschaft, die zu einer neuen Form der Baukultur aufbrechen muss. Le Corbusier, der bedeutende, vielleicht der bedeutendste Architekt des vergangenen Jahrhunderts hat gesagt: „L’architecture est le jeu savant, correct et magnifique de volumes assemblés dans la lumière.“ (Die Architektur ist das weise, richtige und großartige Spiel der im Licht versammelten Körper). Diese Großartigkeit der Gestaltung gilt es herzustellen in den Gebäuden, aber auch in den Verkehrsbauwerken, ganzheitlich gedacht, von der Türklinke bis zur Stadtgestalt. In diesem Sinne gibt es für Architekten und Ingenieure, für uns alle, eine Fülle von Aufgaben, ein unglaubliches Aufgabengebiet, das noch gar nicht ausgelotet ist.



bis hin zu Tankstellen, Parkhäusern und Autohäusern bedarf dringend einer ästhetischen Qualitätsoffensive!

Ich glaube, hier gibt es eine enge Berührung zwischen dem BDA und dem Renault Traffic Design Award, weil wir gemeinsam sehen, dass nur mit einer gestalterischen Qualität unsere Städte zu einer vernünftigen Form zurückfinden. Ich sage ausdrücklich „zurückfinden“, weil wir uns von dieser Form in meinen Augen viel zu sehr und viel zu lange

Die Auslobung und die Ergebnisse des Renault Traffic Design Award geben allen Anlass zum Optimismus, denn unsere Zukunft liegt in der besser sichtbar gewordenen Qualität, und ich würde mich freuen, wenn wir gemeinsam in diesem Sinne diese Qualitätsoffensive weiter betreiben würden.

Kaspar Kraemer

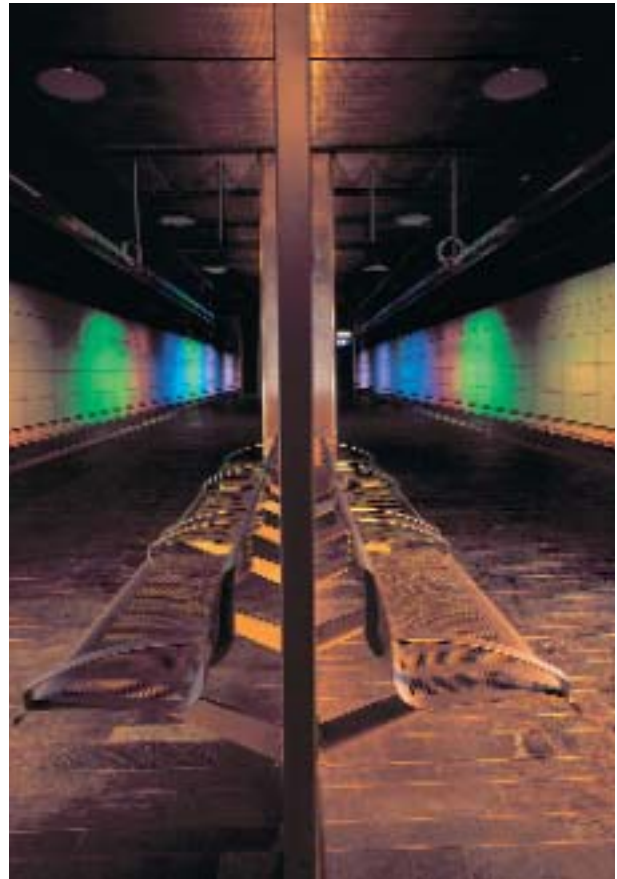
Eine Aufgabe, *die sich ständig neu gestaltet*

Baukultur bedeutet Lebensqualität

Baukultur ist ein dynamischer Prozess, kein erreichbarer Zustand. Sie entwickelt sich im Zusammenspiel mit Gesellschaft, Wirtschaft, Ökologie – und beeinflusst das urbane Leben unmittelbar. Denn mit der gebauten Umwelt kommt jeder Bürger buchstäblich in Berührung.

Um den Stellenwert der Baukultur in der öffentlichen Diskussion zu stärken, hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen im Jahr 2000 die „Initiative Architektur und Baukultur“ ins Leben gerufen. Anfang April 2003 tritt zudem erstmals der Konvent der Baukultur zusammen. Persönlichkeiten, Verbände und Preisträger der Baukultur wollen für die Idee einer Bundesstiftung werben und gemeinsam Bewegung in die Gestaltung der städtischen Lebensumwelt in Deutschland bringen. Auch die Renault Nissan Deutschland AG, die mit dem Renault Traffic Design Award langfristig innovative Verkehrsarchitektur fördert, wurde als ständiger Gast in den Konvent berufen.

Traffic Design ist ein wichtiger Bestandteil der Baukultur. Dass akuter Bedarf an neuen Konzepten für den öffentlichen Verkehrsraum besteht, zeigt eine TNS Emnid-Studie im Auftrag von Renault: 1500 Frauen und Männer aus deutschen Metropolen wurden 2002 befragt, wie sie die Bau- und Wohnkultur in ihrer Stadt bewerten. Demnach lässt die Lebensqualität in den Großstädten vor allem für Familien zu wünschen übrig. Nur 24 Prozent der Umfrageteilnehmer empfinden die Bedingungen für Familien als positiv. Stattdessen zieht es die Menschen an den Stadtrand. Jeder Vierte würde den Metropolen am liebsten dauerhaft den Rücken kehren.



Innenstadtleben würde durch bessere Lösungen für den Individualverkehr für 74 Prozent attraktiv, und ein guter Verkehrsfluss könnte mehr als zwei Dritteln der Befragten einen Umzug in die City schmackhaft machen.



Was können Stadt- und Verkehrsplaner den Bürgern bieten, um das Leben in den Großstädten attraktiver zu machen und den Trend zur Stadtflucht zu stoppen? Die Renault-Studie macht deutlich: Design, das Menschen in der City bewegt, wird in den kommenden Jahren ein wichtiger Indikator für Lebensqualität sein. Denn die größten Anreize für den Verbleib in der Innenstadt sind für 85 Prozent der Bewohner schöne öffentliche Plätze sowie mehr Grünflächen und Parkanlagen (80 Prozent). Das

Herausforderungen, denen sich Architekten, Designer, Stadt- und Verkehrsplaner in Zukunft stellen sollten. Dazu ermutigt Renault Deutschland mit der jährlichen Vergabe des Renault Traffic Design Award. Ausgezeichnet werden intelligente Ideen für ein positives Lebensgefühl in den Städten: Richtungweisende Konzepte für Verkehrsarchitektur, die in ihrer Gesamtaussage positive Zeichen setzen und dazu beitragen, den Prozess der Baukultur im Sinne der Menschen in Gang zu halten.

RENAULT
trafficdesign
award

2002



*Wettbewerb für realisierte Objekte –
Licht und Farbe weisen den Weg*



Zukunftsweisende Konzepte für die Gestaltung des öffentlichen Verkehrsraumes wurden am 12. November in Hamburg mit dem Renault Traffic Design Award 2002 ausgezeichnet. Sieben realisierte Architekturprojekte, vom Lichtbahnhof bis zum Parkhaus, sowie ein Sonderpreis zum Thema „Verkehrsknotenpunkt Flughafen“ erhielten den Award für innovative Verkehrsarchitektur. Sieben weiteren Objekten sprach die Jury eine Anerkennung aus. Im dritten Jahr des Architekten-wettbewerbs wurden insgesamt 58 Projekte eingereicht, denen der Juryvorsitzende Professor Thomas Sieverts wieder ein „hohes Niveau“ bescheinigte. Innovative Ansätze seien bei der Wandlung der Parkhäuser „von hässlichen Unorten in reizvolle geschlossene Apparate“ sowie vor allem beim Umgang mit Licht, Farbe und Transparenz zu erkennen. Ein Trend, der nicht nur neue ästhetische Perspektiven eröffnet, sondern darüber hinaus die Sicherheit und damit die Lebensqualität der Nutzer verbessert. Auf intelligente und phantasievolle Weise verknüpfen alle Preisträger Funktion und Design an den Schnittstellen modernen Lebens.

Burda Parkhaus, Offenburg

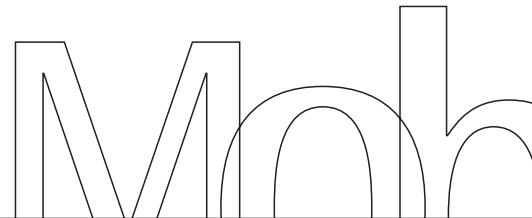


Architekten: Ingenhoven Overdiek und Partner, Düsseldorf

Bauherr: Hubert Burda Media, Offenburg

Nach Fertigstellung des Burda Medienparks und dem Zusammenziehen verschiedener Standorte mit ca. 600 Mitarbeitern musste das Angebot an Parkplätzen erheblich erweitert werden. Am Stadteingang wurde der Standort für eine durch die Formgebung und Fassadenstruktur leichte und filigrane Lösung gefunden, die das Projekt maßstäblich in die Umgebung einfügt. Das natürlich belüftete Parkhaus ist kreisrund, mit einem Durchmesser von 60 m. Auf fünf Ebenen stehen 474 Stellplätze zur Verfügung.

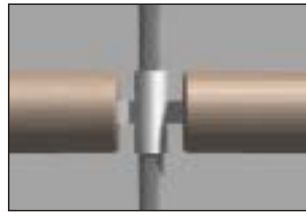
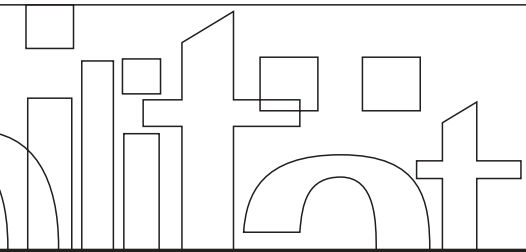
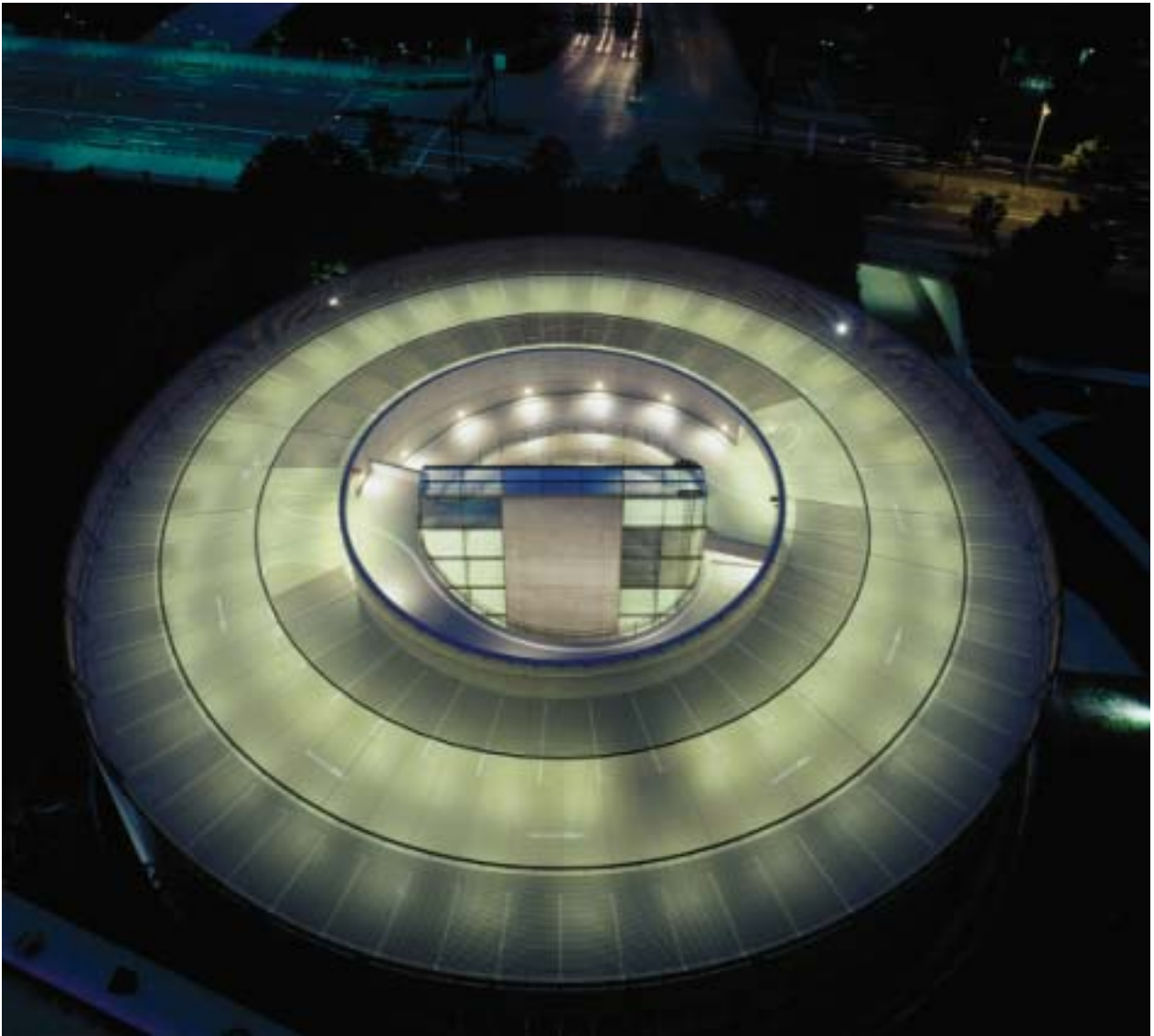
Wie ein Schleier legt sich die semitransparente Seilfassade über das Gebäude. An die Fassade aus vorgefertigten Seilelementen wurden über Systemhalter Rundhölzer aus Oregon Pine eingehängt, welche durch natürliche Bewitterung in silbergrauer Farbigkeit erscheinen. Neben der außergewöhnlichen Fassadenkonstruktion ist die kompakte Bauweise hervorzuheben. Durch die innen liegenden Auffahrtsrampen und das Treppenhaus sind die vertikalen Erschließungen in das Gesamtvolumen integriert.



Jurybegründung

Städtebaulich und formal hervorragend in seine Umgebung eingebundenes Parkhaus, auf reizvolle Weise Ruhe und Bewegung ausstrahlend. Durch zwei ineinander verschränkte, spiralförmige Rampen sehr kompakte und in sich geschlossene Konstruktion. Perfekte Integration aller Funktionen, inklusive der statischen, bei gleichzeitig sehr logischer

Trennung zwischen außen liegendem Fahrbereich und zentralem Aufgangsbereich. Auffallend die optisch leichte und schöne, detaillierte Seilfassade. Die sich durch Sonneneinstrahlung ergebenden Lichtspiele sowie der natürliche Bleichungsprozess der eingehängten Hölzer versprechen bei aller Strenge der Konstruktion sehr viel Lebendigkeit.



Werrekußbrücke, Bad Oeynhausen



Ingenieure: Schlaich, Bergemann und Partner,
Beratende Ingenieure, Stuttgart

Bauherr: LGS Bad Oeynhausen/Löhne 2000 GmbH

Die mehrfeldrige Brücke am Werrekuß verläuft parallel zur Flussrichtung der Weser und spannt sich in diagonaler Ausrichtung über die Werre. Die im Vorlandbereich verlaufenden, übergangslos an die Hauptöffnung angeschlossenen Rampen schließen mit gekrümmter Trassierung an das vorhandene Wegenetz und Aussichtspunkte an. Ein aus Stahlträgern konstruierter, in seiner flachen Krümmung und großen Spannweite

auf absolute Leichtigkeit hin optimierter Fischbauchträger liegt gleich einer Feder über der Flusslandschaft. Durch die auf ein Minimum reduzierte Form wirkt die Brücke mit der aus Hochwassergründen angehoenen Gradienten als leichte, transparente und fast schwebende Verbindung zwischen den beiden Uferbereichen der Werremündung.



Jurybegründung

Diese neue Fuß- und Radwegbrücke über die Werre wurde im Rahmen der Gesamtplanung für die Landesgartenschau 2000 „Magisches Wasserland“ entwickelt: Ein aus Stahlträgern konstruierter, in seiner flachen Krümmung und großen Spannweite auf absolute Leichtigkeit hin optimierter Fischbauchträger liegt einer Feder gleich über der Flusslandschaft.

Die gesamte Stahlkonstruktion ist mit Edelstahlblechen bekleidet. Die Brücke stellt so in ihrer poetisch einfachen, auf ein Minimum reduzierten Formensprache ein markantes und einprägsames Merkmal in der Flusslandschaft der Werre dar. Die Jury zeichnet diese nahezu schwebende Verbindung mit einem Award aus.

Überdachung Bahnhofsvorplatz, Heilbronn



Architekten: Auer + Weber + Architekten, Stuttgart
Tragwerksplanung: Schlaich, Bergemann und Partner, Beratende Ingenieure, Stuttgart

Bauherr: Stadt Heilbronn

Im Zuge der Einführung der Stadtbahnlinie wurden in der Heilbronner Innenstadt die Straßen und Plätze im Verlauf der neuen Trasse umgestaltet. Schwerpunkt der Linie ist der Bahnhofsvorplatz mit seiner Umsteigefunktion zwischen Bahn, Bussen, Individualverkehr und Stadtbahn. Im räumlichen Zusammenhang mit dem denkmalgeschützten Bahnhofsgelände aus den 50er-Jahren entstand ein weitgespannter Glasbaldachin als Wetterschutz für die darunter liegenden Haltestellen der Busse und der Stadtbahn, der künftig als Stadtzeichen die wichtige städte-

bauliche Achse zwischen Innenstadt und Bahnhof markiert. Das Tragwerk besteht aus einem, nur durch sein Eigengewicht stabilisiertem Hängedach von rund 1100 m² Fläche, das in ein räumliches Rahmensystem aus Stahlrohren eingehängt ist. 210 teilvorgespannte Sicherheitsgläser bilden die kontinuierliche, leicht gekrümmte und zum Bahnhofsgelände ansteigende durchsichtige Dachfläche. Jede Scheibe wird an ihren vier Ecken durch scheibenförmige Klemmteller gehalten und mit den Nachbarscheiben verbunden.

Qualität



Jurybegründung

Der Bahnhofsvorplatz ist der zentrale Umsteigepunkt zwischen Eisenbahn, Stadtbahn und Bus. Diese Funktion, ebenso wie die Bahnsteige und die Länge der Stadtbahn, führen zu großen Formen, auf die das große, als transparenter Baldachin ausgeführte Dach angemessen und angenehm antwortet. Die klare Form des Daches tritt nicht in Konkurrenz zu der Gründerzeitbebauung und zum denkmalgeschützten Bahnhofsgelände, sondern setzt vielmehr einen neuen Akzent in einem Ensemble je für sich prägender Bauwerke. Das Gebäude imponiert durch seine Leichtigkeit, die durch Spiegelung und Transparenz noch gesteigert wird.

Innovativ ist die Konstruktion der Seilverspannung mit den abgehängten Glasplatten. Beeindruckend sind ebenfalls die Details der Aufhängung, die durch gelenkige Lagerung zur Selbststabilisierung des Hängedaches durch sein Eigengewicht führen. Ein Traffic Design Award wird verliehen für die städtebauliche Einbindung bei gleichzeitiger Zeichensetzung für die hohe Aufenthaltsqualität der Haltestelle, die durch Ästhetik und Funktionsfähigkeit des Daches erreicht wird, und für den innovativen, konstruktiven Umgang mit Stahl und Glas.

Unterführung Niederes Tor, Villingen-Schwenningen



Architekten: Muffler Architekten BDA DWB, Tuttlingen
Bauherr: Stadt Villingen-Schwenningen

Die Unterführung Niederes Tor verbindet die Niedere Straße über die Bertholdstraße hinweg mit der Stadthalle. Durch zahlreiche Neubauten

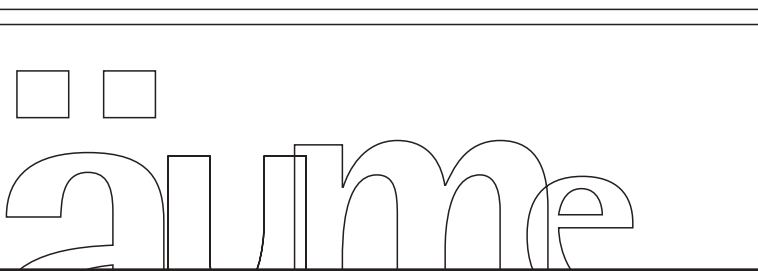
gestellt. Durch die spezielle Kombination von Licht und Material sowie die gegebenen Oberflächenqualitäten entsteht ein lichter und zum



Freir

in der Umgebung war die Unterführung wieder in den Blickpunkt gerückt: eine Sanierung bzw. Neugestaltung der bestehenden Unterführung wurde unumgänglich. Ziel der Sanierung war es, dem Einstiegsbauwerk und der gesamten Unterführung einen freundlichen und leichten Charakter zu geben. Ein Treppenaufgang verbindet den Eingangsbereich der Stadthalle mit der Unterführung. Durch die Übernahme der Materialqualitäten der Bodenfläche des Stadthallenvorplatzes wird ein homogener Übergang zwischen Unterführung und Platzfläche her-

Durchschreiten einladenden Raum. Die Beleuchtung innerhalb der Unterführung erfolgt über indirekt ausleuchtende Leuchtstoffröhren, die seitlich hinter einer Glaswand sowie in der Decken- und Wandverkleidung angeordnet sind. Der freundliche und lichtdurchflutete Charakter am Südeingang entsteht durch eine Überdachung mit einer filigranen Stahl-Glas-Konstruktion. In Dimension und Gestaltung soll diese Überdachung den südlichen Zugang der Innenstadt angemessen repräsentieren und aufwerten.



Jurybegründung

Freundlich und leicht sollten alle Unterführungen wirken. So werden diese viel zu oft vernachlässigten Wege nicht nur angenehmer, sondern vor allem für Nutzer viel sicherer. Die neu gestaltete Unterführung Niederes Tor in Villingen-Schwenningen ist eine intelligente Verbindung zwischen der Niederen Straße und der Stadthalle, die durch Verwendung heller Materialien und einer überdurchschnittlich hohen Ausleuchtung sich deutlich vom Allgemeinbild einer „Unterführung“ abhebt. Vor allem das durchdachte Beleuchtungssystem hat die Jury überzeugt: Die Beleuchtung erfolgt über indirekte Leuchtstoffröhren, welche auf der einen Seite

hinter der Glaswand bzw. auf der anderen Seite in der Decken- und Wandverkleidung angeordnet sind. Die Glaswand dient mit ihrer indirekten, teilweise farbigen Beleuchtung gleichzeitig als Gestaltungs- und als Führungselement. Gegenüber wird eine hell gestaltete Edelstahlfläche angeordnet, die das Raumgefühl erweitert und die technischen Vorgaben integriert. Einen freundlichen, lichtdurchfluteten Charakter erhält auch die Überdachung des südlichen Zugangs, die aus einer filigranen Stahl-Glas-Konstruktion besteht. Licht, Farben und Materialien sprechen den Fußgänger an und schenken dem Stadt-Erlebnis eine völlig neue Dimension.

Lüftungs- und Betriebsgebäude Tunnel, Farchant



Architekten: Architekten BDA Claus + Forster, München

Bauherr: Autobahndirektion Südbayern

Für die Ortsumgehung Farchant wurde im Zuge des Autobahnausbaus München – Garmisch-Partenkirchen ein neuer Tunnel geplant. Die

Zugänge in Erscheinung treten. Die Grundriss-Geometrie des Gebäudes folgt den vorhandenen Höhenschichtlinien. Der „objekthaft“ gestaltete

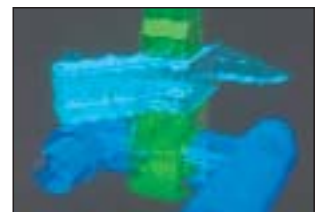


Entlüftung des Tunnels – der technisch notwendige „Durchstoßpunkt“ der Abluftröhre – wurde direkt senkrecht über dem Tunnel festgelegt. Es wurde ein Querschlag angeordnet, von dem aus Fluchttreppen sowie Abluft und die elektrische Versorgung zunächst zu einem Betriebsgebäude zu führen waren. Die umliegende Natur – eine hangartige, von Nadelwald umgebene Weidefläche – sollte dabei so wenig wie möglich beeinträchtigt werden. Aus diesem Grund sollte lediglich der Kamin gezeigt werden. Die sonstigen Räume für die technischen Einrichtungen wurden in den Hang geschoben, so dass nur die nötigen Einfahrten und

Turm lässt zu keiner Zeit einen Rückschluss auf seine Funktion zu. Mit der Lärchenschalungsbekleidung, die sich im Laufe der Jahre an die Stämme umgebender Bäume farblich anpassen wird, ist der einzige Bezug zum alpinen Topos gegeben. Man könnte meinen „es handle sich bei dem erratischen Zeichen um ein Stück Land-Art“ (Baumeister B3/02) Weitere Rätsel gibt das kranzartige „Vordach“ auf, welches mit einer Steigeinrichtung zwischen den die „ Fassaden“ gliedernden nach außen geneigten Wandscheiben erreichbar ist und zur Inspektion am Rande der nach oben geöffneten Röhre dient.



ktion



Jurybegründung

Mit der Fertigstellung der Ortsumgehung Farchant im Zuge des Autobahnausbaus München – Garmisch–Partenkirchen der B 2, wurde ein Verkehrsengpass nördlich von Garmisch–Partenkirchen beseitigt. Die Ortsumgehung Farchant enthält einen rund drei Kilometer langen Tunnel. Das zugehörige Lüftungskonzept sieht hierbei vor, die Abluft etwa in der Mitte des Tunnels über einen Schacht nach außen abzuführen. Dieser Abluftschacht wurde aus ästhetischen Gründen in Stütz-

mauer und Turm unterteilt, wobei die nicht gebäudeartige Gestaltung der sichtbaren Teile des Turms mit kranzartigem Vordach in keiner Weise den Zweck seiner Existenz verrät. Der nicht ortsansässige Wanderer vermutet vor der Bergkulisse der Alpen keinen Autobahntunnel unter sich. Mit der Lärchenverkleidung des Abluftschachtes passt sich das Bauwerk sehr gut der umgebenden Landschaft an und stellt somit eine funktionale Verbindung der heutigen Technik mit der Natur dar.

Flughafen Hannover, Lichtbahnhof

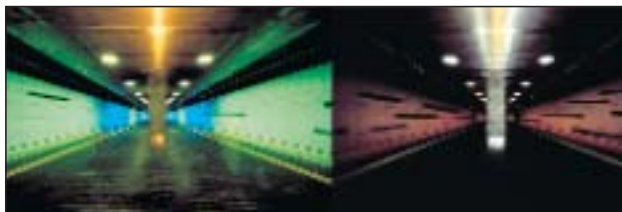


Architekten: Dietz Joppien Architekten, Frankfurt/Main
Lichtplanung: Luna Lichtarchitektur Rauminszenierung, Karlsruhe

Bauherr: Deutsche Bahn AG, Station & Service

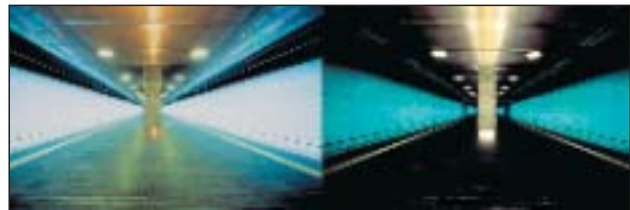
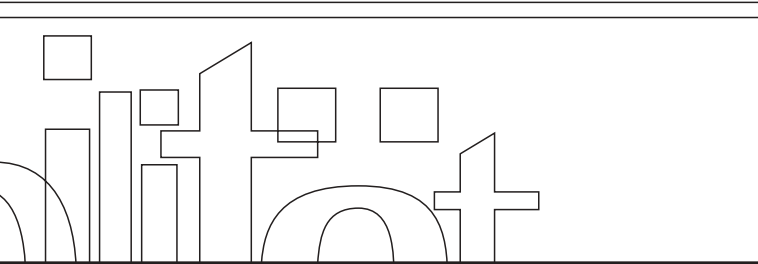
Der Neubau der S-Bahn-Station Flughafen Hannover befindet sich unterhalb der Ankunftsebene des Terminals C. Er ist als Kopfbahnhof ausgebildet und erstreckt sich mit zwei Gleisen und einem Bahnsteig in Mittellage, über eine Länge von 200 m. Beidseitig, über die gesamte

Es entstehen großflächige, raumbildende Farbfelder mit überraschenden Farbwechslern im gesamten Spektralbereich. Die unwirklich wirkende, intensive Lichtatmosphäre verspricht eine abwechslungsreiche Wartezeit. Die eigentliche Beleuchtung des Bahnsteigs schafft bewusst



Länge der Station, sind die Wände glasverkleidet. Durch das Zusammenspiel verschiedener Beschichtungen auf der Oberfläche wirkt das Glas wie hinterleuchtet. Die Lichtwände erscheinen in einer undefinierbaren Tiefe und werden nicht mehr als räumliche Begrenzung wahrgenommen. Statt in der bedrückenden Enge einer Tunnelröhre, findet sich der Fahrgast in einer spannungsreichen offenen Raumsituation. Zusätzliche Spannung erhält die Station durch eine farbdynamische Lichtsteuerung: Die Lichtfarbe der Glaswände verändert sich fließend sowohl im Zeitverlauf als auch räumlich gesehen über die Länge der Station.

Distanz zu den Lichtwänden: Geht von den Glasflächen ein eher kühles Licht aus, so umgibt den Wartenden auf dem Bahnsteig eine komplementäre, warme Lichtstimmung, die sich zur Bahnsteigmitte hin verdichtet. Diese Grundbeleuchtung im Zusammenspiel mit den Lichtwänden erzeugt eine ruhige, eher kommunikative Situation der Wartenden auf dem Bahnsteig. Eine weitere Option der Lichtwände: Durch ihre hoch reflektierende Eigenschaft sind sie auf jeweils 200 m ideale „Leinwände“ für Projektionen wie beispielsweise farbige Lichtflächen oder aufprojizierte Muster.



Jurybegründung

Für viele Besucher ist eine S-Bahn-Station das Erste, was sie von einer Stadt zu sehen bekommen. Nur selten wird diese Chance zu einer besonderen Inszenierung genutzt. Die Endhaltestelle am Flughafen Hannover ist eine simple Röhre wie andere Flughafen-Bahnhöfe auch. Und doch wirkt sie dank einiger Feinheiten weit freundlicher. Beidseitig der Gleise sind die Wände mit beschichtetem Glas verkleidet. Eine farbdynamische Steuerung variiert die Lichtfarbe der Deckenfluter fließend,

sowohl zeitlich als auch räumlich gesehen entstehen immer wieder neue Bilder: räumliche Farbfelder, überraschende Farbwechsel, subtil pulsierende Wellen. Auch für Projektionen bis hin zu Werbung, Fahrgastinformationen und künstlerischen Installationen eignet sich die Lichtwand. Präzise ausgeformte Details wie die abgehängte Decke aus filigranem Stahlgewebe tragen zur angenehmen Atmosphäre dieses Bahnhofes bei.

Linear-Überbauung der Stadtautobahn, Berlin



Architekten: Bertelsmann und Partner und Georg Heinrichs, Berlin

Bauherr: DEGEWO, Deutsche Gesellschaft zur Förderung des Wohnungsbaus, Berlin

Diese Überbauung einer im Innenstadtbereich in Hochlage geführten Autobahn mit terrassenförmigen Wohngebäuden hat die Planungskriterien Doppelnutzung von öffentlichem Straßenraum, Eliminierung bzw. Reduzierung der Fahrzeug-Emissionen, Aufhebung der durch den Schnellverkehrs-Träger verursachten Stadtteil-Trennung und Schaffung hochwertigen Wohnraums in Innenstadt-Lage nachweislich erfüllt. Die Qualität der Wohnungen mit ihren großen Terrassen, das Umfeld mit Grünanlagen ohne jeden Fahrzeugverkehr, die Unterbringung der

eigenen Fahrzeuge im Haus, die örtliche Infrastruktur und die gute Anbindungen innerhalb der Stadt haben dazu geführt, dass die Nachfrage nach Wohnungen in diesem Areal stark ist, bei gleichzeitigem Wohnungsleerstand von 100.000 Wohnungen in Berlin. Als Instrument der Stadtplanung sind Linear-Überbauungen in Innenstädten bisher nicht weiter eingesetzt worden, es bestehen jedoch national und international Interessenbekundungen, zuletzt aus Wien und Tokio.



Jurybegründung

Mit dem in diesem Jahr erstmals vergebenen „Historischen Award“ zeichnet die Jury eine Arbeit aus, die nicht unter die bisherigen Innovationsfelder einzuordnen ist: die Linear-Überbauung der Berliner Stadtautobahn, eine kühne, großflächige und komplexe Stadtautobahnüberbauung, die schon vor einer Generation errichtet wurde und im Gegensatz zu manch anderen Bauwerken aus jener Zeit noch gut funktioniert. Die Jury hat sich entschlossen, dieses Bauwerk mit einem Award auszuzeichnen für den Mut und die Weitsicht, schon vor mehreren Jahr-

zehnten auf das heute fast noch aktuellere Problem der städtebaulich-architektonischen Überwindung der Trennwirkung von großen Verkehrsstraßen mit einem technisch und städtebaulich sowie in der Qualität der Wohnungen und der Nutzungsübertragungen hochkomplexen Bauwerk geantwortet zu haben. Bei aller Zeitgebundenheit der Architektursprache erweist sich dieser Großbau heute als ein Markstein der Stadtbaugeschichte und der Verkehrsarchitektur.

Flughafen Leipzig-Halle



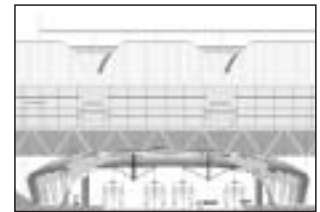
Architekten: AP Brunnert Plan GmbH, Stuttgart
Ingenieure: Schlaich, Bergemann und Partner, Stuttgart
Freianlagen: Grünplan GmbH, Dresden

Haustechnik: HL-Technik AG
Bauherr: Flughafen Leipzig-Halle GmbH

Der Wettbewerbsentwurf schlägt eine 400 m lange Querspanne vor, die Süd- und Nord-Terminal verbindet. Dieses planerische, funktionale und architektonische Konzept verknüpft alle querenden Verkehrsfelder wie Flughafenstraßen, ICE-Bahnhof und die Autobahn. Im Abstand von 64 m stehende Pylonen tragen das „Brückenbauwerk“. Dessen funktionaler Inhalt sind das Parkhaus, das durch seine einfache, interne Verkehrsführung leichte Orientierung und kurze Wege für den Nutzer gewährleistet. Parallel dazu verläuft eine Fußgänger-Mall mit Läden, und

über der Autobahn – mit direkter Verbindung zum ICE-Bahnhof – befindet sich der zentrale Check-in-Bereich. Für den Flugbetrieb nötige Nebengebäude bilden gedanklich eine nördliche Abschlusslinie zum südlichen Zentralbereich. Zusätzliche Bestandteile der Planung und Ausführung sind die gesamten Verkehrsverflechtungen mit Parkierung sowie die im Süden situierte Gepäcksortierhalle, das Blockheizkraftwerk und das Design der Straßenleuchten.

Station



Jurybegründung

Der Flughafen Leipzig-Halle liegt am Schnittpunkt der Autobahn A 9 Berlin – München und der A 14 Magdeburg – Halle/Leipzig – Dresden sowie der Fernbahnstrecke Berlin – Halle/Leipzig – Frankfurt/Main bzw. München. Mit dem Ausbau des Flughafens Leipzig-Halle und dem Neubau einer Start- und Landebahn nördlich der A 14 wurde eine Verbindung zwischen den Terminals Nord und Süd, dem ICE-Bahnhof, dem Parkhaus und den zugehörigen Erschließungsstraßen notwendig. Diese Verbindung soll in Form einer rund 400 m langen funktionalen Quer-

spanne erfolgen, wobei insbesondere das architektonische Konzept eines auf Pylonen getragenen Brückenbauwerks überzeugt. Mit dem Über-einanderschichten der Erschließungsebenen Schiene/Straße/Flughafen und seiner Verknüpfung durch die „Querspanne Brücke“ werden alle genannten Verkehrsträger optimal verbunden. Für den Nutzer bedeutet dies kurze Wege mit einer guten Orientierung für die verschiedenen Verkehrswege.

Fahrgastunterstände/Verlängerung der Linie 2, Augsburg



Architektin: Regina Schineis, Büro für Architektur und Städtebau, Augsburg

Bauherr: Stadtwerke Augsburg – Verkehrs-GmbH

Zur Verlängerung der Straßenbahnlinie 2 in Augsburg wurde ein modulares System für Fahrgastunterstände, Wartehallen, Fahrradüberdachung und Geländer entwickelt. Einfache Elemente, Halbrahmen, zusammengesetzt aus zwei Flachstählen, werden aneinander gereiht oder gegenübergestellt. Sie stehen als Zeichen für die schutzgebende Funktion, tragen die gläserne Überdachung und ermöglichen auf einfache Weise eine Addition von zusätzlichen Elementen wie Sitzbänken, Windschutz, leuchtende Info-Elemente etc. Die Rückwand wird je nach Situation verglast, transparent farbiges Siebdruckglas setzt Akzente,

nimmt den Farbton der Umgebung auf, verstärkt ihn und verschafft den funktionalen Fahrgastunterständen Präsenz im städtischen Raum. Gleichzeitig wird durch die Steigerung der Anzahl und der Intensität der Farben Distanz ablesbar gemacht. Je mehr Farbe sichtbar wird (von hellem Orange zu dunklem Rot), desto weiter bewegt man sich aus der Stadt. Die Bewegung durch die Stadt wird in der Linearen durch die Fahrgastunterstände räumlich erfahrbar. Durch das Modulsystem, das auf unterschiedliche Orte reagieren kann, sich einfügt oder Zeichen setzt, bekommt die neue Straßenbahnlinie ein ganzheitliches Erscheinungsbild.



traffic

Jurybegründung

Die Projekte von Regina Schineis ermöglichen genau jenes, was der Sinn von gutem Traffic Design sein soll. Um ihre eigenen Worte zu benutzen: „die Bewegung durch die Stadt erfahrbar machen“. Eine schöne Erfahrung durch Objekte mit Charakter, überraschend in dem Dialog mit der Umgebung – und dabei einfach und kostengünstig zu realisieren. Zur Beschreibung des „diesjährigen“ Projekts – ein modulares System

für die Verlängerung der Straßenbahnlinie 2 in Augsburg – noch ein Kurztext von Frau Schineis: „Halbrahmen aus zusammengesetzten Flachstählen, aneinander gereiht. Als Zeichen für die schützende Funktion. Befüllt mit lebendigen Elementen. Die mit dem Licht und der Bewegung spielen. Je mehr Farbe, desto weiter aus der Stadt. Von hellem Orange zu dunklem Rot.“

Zentraler Omnibusbahnhof und Bahnhofsvorplatz, Osnabrück



Architekten: Prof. Helge Bofinger & Partner, Dipl.-Ing. Architekten
BDA mit Martin Heiderich, Dipl.-Ing. Architekt

Bauherr: Stadt Osnabrück

Die Neuordnung des städtebaulichen Konzeptes sieht einen urbanen Empfangsraum vor, in den radial die Straßen einmünden und der durch eine kreisförmige Raumfigur definiert wird, welche sich auf das historische Bahnhofsgebäude als ideellen Mittelpunkt bezieht. Die Homogenität der Platzfläche entsteht durch das Großraster, das sich auf den Eingangsrisalit des historischen Bahnhofsgebäudes bezieht und aus einheitlichem Natursteinmaterial über die gesamte Platzfläche läuft. In diese übergeordnete Struktur wurde in den Fußgängerbereichen ein farblich differenziertes Kleinraster mit Füllflächen aus Mosaikpflaster

ingelegt. Wichtige raumbildende Funktionselemente sind das ellipsenförmige Glasdach des ZOB und das aus 15 Linden bestehende Baumdach im Vorfahrtsbereich, der große Wassertisch, der die Flucht der einmündenden Straßen aufnimmt, sowie die Achse der Gittermast-Leuchten in Fortsetzung der Hauptzugangsstraße der Innenstadt. Die in den Platz eingestellten – vorwiegend transparenten – Funktionsobjekte mit ihrer technischen Ästhetik setzen sich bewusst von den Natursteinmaterialien der Platzoberfläche ab.

design



Jurybegründung

Die große Fläche des Osnabrücker Bahnhofsvorplatzes ist klar gegliedert in drei große Bereiche: Auto- und Taxivorfahrt, breite Fußgängerachse und zentraler Omnibusbahnhof, die alle radial auf das winkelförmige historische Bahnhofsgebäude einerseits und das anschließende Straßennetz der Stadt andererseits ausgerichtet sind. Das signifikante, elliptische Glasdach des ZOB ist neben Baumdach und Wassertisch die prägende Großform des Platzes. Es umschreibt und überragt die elliptische Form der Bussteige. Trotz seiner Größe verleihen die linsenförmigen, nach außen

flacher werdenden Träger dem Bauwerk insgesamt eine Leichtigkeit und vor allem eine beeindruckende Klarheit. Durch die in den Dachkörper integrierte Beleuchtung kommt diese auch nachts zum Ausdruck. Ein sympathisches Aperçu ist die Integration des bestehenden Baumes in das Dach. Für die städtebauliche Konzeption des Platzes und die klare Ästhetik und Funktionalität des Daches spricht die Jury eine Anerkennung aus. Architekt ist Professor Helge Bofinger und Partner mit Bollinger und Grohmann als Tragwerksplaner, Bauherrin ist die Stadt Osnabrück.

Neue Retourenabwicklung mit Dachparkplätzen, Frankfurt/Main

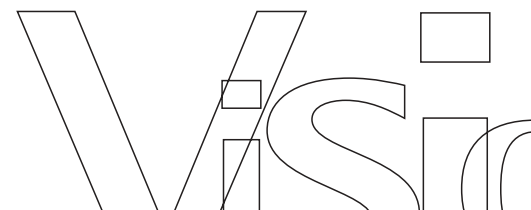
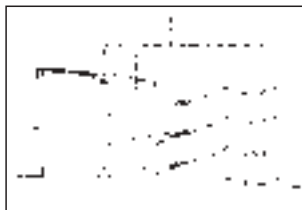


Architekten: Dietz Joppien Architekten, Frankfurt/Main

Bauherr: Neckermann Versand AG, Frankfurt/Main

Für die in maximal zwei Ebenen organisierbare Logistik, die erforderlichen umfangreichen Flächen für Lade- und Transportverkehr und für Parkplätze der Mitarbeiter war die zur Verfügung stehende Grundstücksgröße bei weitem nicht ausreichend. Unter Sicherheitsaspekten sollte eine Überlagerung des Pkw-Verkehres und des operativen Betriebes im Lade- und Transportbereich der Logistik vermieden werden. Lösung dieses Problems war die Verlagerung des Pkw-Parkens auf die lang gestreckte Dachfläche des Hallenkörpers. 320 Parkplätze sind auf

dem Dach des Logistikgebäudes über eine signifikante doppelt geführte Rampe erreichbar. Eine vollkommene Trennung von Logistikbetrieb und Parken wird hierdurch erreicht. Die Rampe ist in eine riesigen Öffnung in der Front des Hochhauses eingehängt. Die Konstruktion der sich in 3 „Umdrehungen“ elegant zur Dachfläche aufwindenden Rampen kann durch die abgependelte Konstruktion sehr schlank ausgeführt werden. Die Lösungen für den Verkehr sind als ästhetische Skulptur weithin sichtbar und integraler Bestandteil des Gesamtkonzeptes.



Jurybegründung

Sehr ausdrucksstarke skulpturartige Einfügung einer prägnanten Rampenkonstruktion in eine schlichte Hochhausfassade. Starker Signal- und Erkennungswert, somit ideale Verknüpfung funktionaler und gestalterischer Aspekte. Der durch unterschiedliche Glaswerkstoffe transparent gehaltene Bürokomplex besticht darüber hinaus sowohl durch ein Konzept des natürlichen Luftaustausches ohne Klimatisierung als

auch – im Bereich der Hallen – durch einen vollflächigen, außen liegenden Sonnenschutz mit so genannter „Lamellennachführung“. Die neue Retourenabwicklung ist ein gelungenes Beispiel dafür, wie das an und für sich triviale Thema eines Logistikgebäudes auf künstlerisch anspruchsvolle und sehr ästhetische Weise umgesetzt werden kann.

Fußgängerbrücke über die B 312, Reutlingen

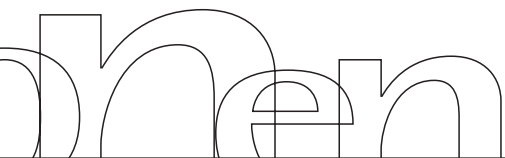


Architekten: Muffler Architekten BDA DWB, Tuttlingen

Bauherr: Stadt Reutlingen, Baudezernat

Der Fußgängersteg bietet den gefahrlosen Übergang über die Bundesstraße B 312. Er wurde mit zwei Zugangsbauwerken konzipiert. Im südlichen Bereich des Stegs ist die Rampenanlage als Stahlbetonkonstruktion mit Läufen und Wandscheiben angelegt. Die Konstruktion im nördlichen Stegabgang ist im Bereich der Treppe als leichte Stahlkonstruktion mit gummibeleagerten Gitterrosten konzipiert. Der Aufzugs-

bereich ist transparent mit einem Tragwerk aus Stahl und einer Verkleidung mit punktgehaltenen Glaselementen. Das Stegelement selbst ist ein leichtes Tragwerk mit einer Konstruktion aus Stahl und Glas. Der Fußgängersteg und seine Erschließungselemente fügen sich durch ihre hohe Transparenz unauffällig in den bestehenden Straßenraum ein.



Jurybegründung

Der Fußgängersteg an der südöstlichen Grenze des mittelalterlichen Stadtkerns verbindet das frühere Färberviertel mit der Kernstadt-Erweiterung südlich der stark frequentierten Bundesstraße. Für Schulkinder und andere Bewohner des Gebietes bildet er einen sicheren Übergang. Statt einer Stahlbetonbrücke, deren Eigengewicht dreimal so schwer wie die Traglast geworden wäre, verwendeten Architekten und Statiker eine Stahlkonstruktion. Besonders innovativ ist dabei der Belag aus Glas, der dem Bauwerk seinen transparenten Charakter verleiht. Die Oberfläche

ist beschichtet und dadurch rutschfest. Im Winter kann der Fußgängersteg beheizt werden. Möglich macht das die erstmals angewandte flächige Metallbedampfung des Mehrschichtglases. Nachts wird der Steg von unten beleuchtet und gibt so dem Ort eine charakteristische Erscheinung. Die Klarheit der Konstruktion, die sich in historische und moderne Bebauung einfügt, und die innovative Verwendung des Baustoffes Glas überzeugten die Jury von diesem Entwurf.

Zentraler Omnibusbahnhof, Erfurt

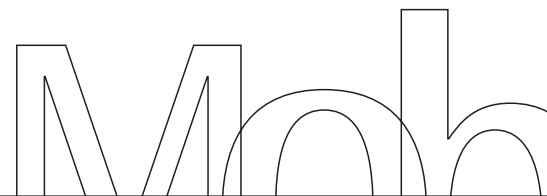


Architekten: Architekten Gössler, Hamburg
Landschaftsarchitekten: WES & Partner, Hamburg

Bauherr: Erfurter Verkehrsbetriebe AG,
Stadt Erfurt - Tiefbauamt

Im Zuge des Um- und Neubaus des Hauptbahnhofs Erfurt wurde 1998 von Seiten der Stadt Erfurt der Wettbewerb Bahnhofsumfeld durchgeführt. Die Bauaufgaben umfassen den Bahnhofsvorplatz und den Zentralen Omnibusbahnhof mit dem Ziel einer reibungslosen Verkehrsführung auf engstem Raum. Das Gesamtkonzept ordnet sich auf angenehme Weise der bestehenden Situation unter. Der Busbahnhof bekommt durch die bandartigen Dach- und Baumstrukturen eine aus der

Busfunktion abgeleitete, eigenständige räumliche Qualität. Die Bau-reihen greifen in den saalartigen, von den gegebenen eindeutigen Raum-kanten geprägten Bahnhofsvorplatz ein und deuten Verkehrsfunktion an, ohne den Platz zu trennen. Die Anlage erhält eine zu jeder Tageszeit wiedererkennbare Gestalt. Die Architektur/Landschaftsarchitektur setzt hierbei auf eine klare und ordnende Formensprache und Materialwahl.



Jurybegründung

Der neue Omnibusbahnhof wird geprägt durch bandartige Dächer mit einer Länge von 70 m und 75 m und einer variierenden Breite von 6 m bis 9 m. Durchgängige Lichthauben überhöhen und gliedern die Dächer in die tieferen Wartebereiche und die höheren Bussteigdächer. Die satinierten Verglasungen werden nachts illuminiert, um als helle Flächen

Präsenz zu zeigen. Die Anlage erhält eine zeichenhafte, tags und nachts gut wiedererkennbare Gestalt, die zur Orientierung im Stadtraum beiträgt und langfristig Impulse im Bahnhofsquartier setzen kann. Die Jury würdigt die überzeugende Konzeption dieser Bauaufgabe, die einen städtischen Platz mit offenem Charakter formt, mit einer Anerkennung.

P+R-Anlage Messestadt Riem, München



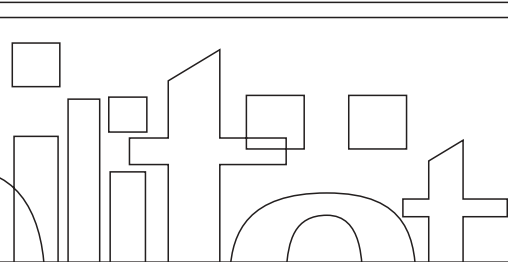
Architekten: Bohn Architekten, Julia Mang-Bohn und Peter Bohn, München

Landschaftsarchitekten: realgrün Landschaftsarchitekten, Prof. Klaus Neumann, Wolf Auch, München

Bauherr: Landeshauptstadt München vertr. durch MRG
Maßnahmenträger München-Riem GmbH

Verkehrsgünstig direkt an der U-Bahn-Station Messestadt-Ost gelegen – das östliche Umland erschließend – sollte in knapp zweijähriger Bauzeit eine Park-und-Ride-Anlage für Pkw und Busse errichtet werden. Die Anlage dient dem stadtweiten Ziel, den individuellen Pkw-Verkehr schon an der Grenze der Stadt auf den öffentlichen Personennahverkehr umzuleiten. Neben dem schon bestehenden Parkhaus in Fröttmaning wird so das zweite Stadttor besetzt. Die Anlage besteht aus einem Parkhaus mit 1134 Stellplätzen, einer Busstation mit 15 Stellplätzen sowie einem übergeordneten Servicezentrum mit Cafeteria und Sanitäreinrichtungen. Das

städtebauliche Konzept reagiert in besonderer Weise auf den Standort vor dem östlichen Messeeingang. Vom Messavorplatz aus ist nur ein großes, grünes Rasendach zu sehen, das vom Platz her ansteigend die gesamte Anlage bedacht. Es wird an den Längsseiten von zwei dunklen Wänden aus Sichtbeton eingefasst, die als Keile nach Süden aufsteigen und erst an der Willy-Brandt-Allee als Raumwand wirksam werden. Dort zeigt eine gläserne Fassade den Zweck des Gebäudes. Im Osten vorge-lagert ist ein Kirschenhain, im Westen die urbane Steinfläche, die U-Bahn und Messe verbindet.



Jurybegründung

Besucher der Neuen Messe München bekommen von dem Gebäude zunächst nur das große ansteigende Grasdach und die seitlich keilförmig ansteigenden dunklen Wände aus Sichtbeton zu sehen. Dahinter verbirgt sich ein topographisch modellierter Beton-Monolith: der Busbahnhof mit Wartebereichen. Nach Süden schließt sich die dreischiffige, ansteigende Anlage des Parkhauses mit rund 1100 Parkplätzen an.

Großzügige Lichthöfe belüften es auf natürliche Weise. Parkgelegenheit und Busstation sind durch kürzeste Wege miteinander verbunden. Das vollständig barrierefreie Gebäude vereint optimale Funktionalität mit zeichenhaft skulpturalem Ausdruck. Die eindrucksvolle Gesamtform der Anlage wird sichtbar, ohne aufdringlich zu sein.

Drei Warteüberdachungen auf dem Anger, Erfurt

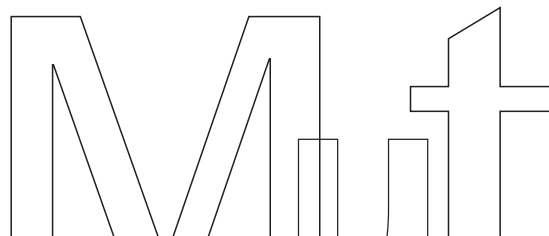


Architekten: GTL Landschaftsarchitekten, Kassel
Tragwerksplaner: Bollinger und Grohmann, Frankfurt/Main

Bauherr: Tiefbauamt Erfurt

Die historische Innenstadt Erfurts wird neu gestaltet. Im Mittelpunkt des Vorhabens steht der zentrale Knotenpunkt der Stadt: der Anger. Vor der Kulisse denkmalgeschützter Fassaden befindet sich hier die wichtigste Umsteigestelle der städtischen Straßenbahn. Neue Warteüberdachungen sollen dem hohen Verkehrsaufkommen und der denkmalgeschützten Umgebung gerecht werden. As less as possible – der Anger füllt sich durch die Menschen, die ihn benutzen. Dieses Gestal-

tungsprinzip bedeutet übertragen auf die Haltestellen: Zurückhaltung, Transparenz, Funktionalität. Erreicht werden diese Vorgaben durch den Einsatz einer tragenden Glas-Stahl-Konstruktion. Über die innovative Konstruktion wird auch der Zeitbezug hergestellt, nicht über kurzlebige, modisches Design. Dahinter stehen die historischen Fassaden, die durch die respektvolle Neugestaltungen aufgewertet werden.



Jurybegründung

Der Anger steht im Mittelpunkt der Neugestaltung der historischen Innenstadt Erfurts. Hier wurde die wichtigste Umsteigestelle der Straßenbahn mit neuen Warteüberdachungen möbliert. Die tragende Stahl-Glas-Konstruktion integriert vom Wetterschutz bis hin zur Werbevitrine verschiedenste Funktionalitäten; durch seine Transparenz erhält das Gebäude die Übersichtlichkeit der Verkehrssituation. Diese ambitionierten

gläsernen Objekte mit ihrem funktional-konstruktiven Design stehen einerseits in Bezug zur Gegenwart und ihren Ansprüchen und respektieren gleichzeitig die historischen Fassaden der Platzwände. Die Jury überzeugte besonders das Gestaltungsprinzip der größtmöglichen Immaterialität in Verbindung mit der innovativen Konstruktion – dem tragenden Einsatz von Verbundsicherheitsglas in Form von Glasschwertern.

RENAULT
trafficdesign
award

2002

Hochschulwettbewerb – Living Bridges



Mit 84 teilweise spektakulären Entwürfen zum Thema „Lebensraum Brücke – Utopie mit Aussicht“ beeindruckten die Teilnehmer des Hochschulwettbewerbs 2002. Insgesamt 19 Lehrstühle aus 14 Städten beteiligten sich in dem Jahr. Von der modernen Marktbrücke à la Rialto bis hin zur y-förmig, in eine Schlucht eingehängten Wohn- und Erlebnisbrücke: Die Nachwuchsplaner zeigen, dass die Brücke nicht nur überbrückendes Strukturelement, sondern auch selbst Zentrum öffentlichen Lebens sein kann.

1. Preis

„dubai souq bridge“



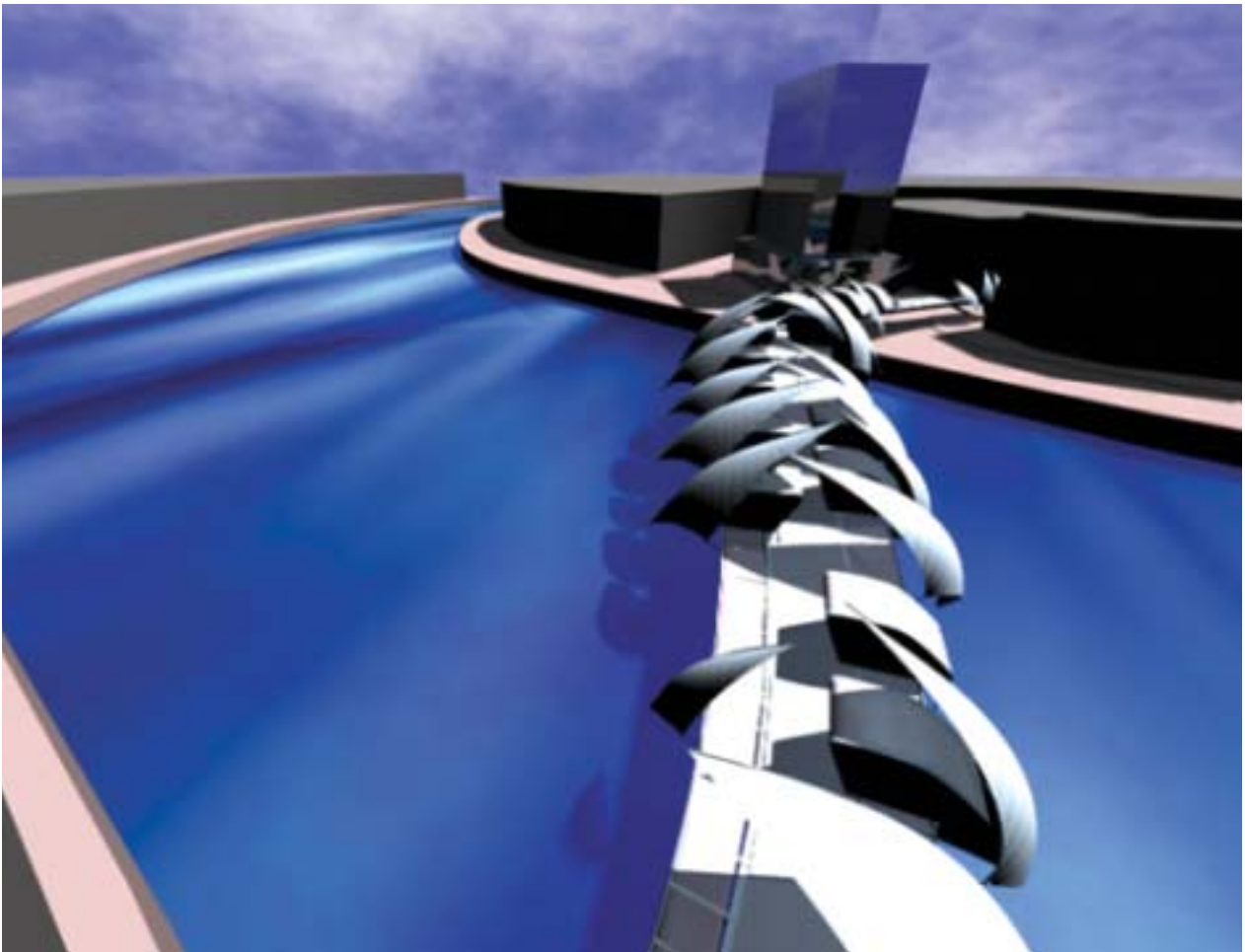
Entwurf: Jakob Plötz, Sabine Kunzfeld
Hochschule: Technische Universität (TU) München
Professor: Prof. Richard Horden

dubai souq bridge



Die „dubai souq bridge“ verbindet die alten Stadtteile Deira und Bur Dubai und ihre einst voneinander unabhängigen Souqs – die traditionellen Märkte. Das Motiv des Souqs wird auf der neuen Fußgängerbrücke aufgenommen und erzeugt eine hohe Aufenthaltsqualität an prominenter Stelle mit eindrucksvollem Blick auf die Stadt. Der Fußgänger wird an der großen Einkaufsstraße – al ras-Street in Deira – aufgenommen, über die stark befahrene Uferpromenade hinweg auf den Dubai Creek geführt und von dort in die ruhigen verkehrsfreien Gassen Bur Dubais geleitet. Bisher mussten die Fußgänger durch den Verkehr auf der Uferpromenade, um mit dem Taxiboot den Meeresarm zu überwinden. Brücken und Tunnel gibt es nur für den Kraftverkehr.

Auf der Deira-Seite gelangt man über eine breite Treppe auf die Brücke, um gleich die notwendige Höhe für die Überquerung der Uferhauptstraße zu erlangen. Die Brücke erreicht bald ihren Scheitelpunkt, um die Schiffe durchzulassen und strebt von da ab sanft abfallend dem gegenüberliegenden Ufer zu. Der Schiffsverkehr auf dem Creek ist durch die Brückenhöhe von neun Metern jederzeit gewährleistet. Wind-Scoops fangen den kühlenden Wind an der Wasseroberfläche auf und leiten ihn durch die Brücke. Die Wind-Scoops sind verstellbar und können somit auch als Sonnenschutz dienen. Sie transportieren das Motiv eleganter Segelboote einer Regatta, die zum Horizont hin in verschiedenen Größen wahrgenommen werden. Die Breite der Segel beträgt



zwei, drei oder vier Achsmaße, die Länge variiert frei. Klappbare Flügel unter der Brücke verstärken die Wirkung der Wind-Scoops, indem sie Luft in die Brücke leiten. Shop-Units in zwei verschiedenen Größen sind koppelbar und bieten Raum für kleine Läden, Cafés, Bars und Imbissstände.

Qualität



Jurybegründung

Eine elegante, s-förmig geschwungene Fußgängerbrücke über den breiten Dubai-Creek verbindet zwei alte Stadteile und deren Souqs in Dubai. Das alte Marktbrücken-Motiv von Rialto wird überzeugend neu interpretiert, wobei die traditionelle Kleinteiligkeit der Souqs in koppelbare Shop-Units übersetzt wird. Der Kick des Entwurfs sind jedoch „Wind-Scoops“ genannte Schaufeln, die in Form und Funktion traditionellen Segeln nachempfunden sind. Auf der ganzen Länge der Brücke montiert, assoziieren sie das Bild einer Regatta und geben der Brücke etwas

Leichtes und Spielerisches. Die Brücke verbindet die Stadt-Silhouette und steht gleichzeitig in einem angenehmen Kontrast zur Hochhaus-Front. Die verstellbaren Wind-Scoops, die auch unter die Brücke reichen, fangen kühlende Winde knapp über der Wasseroberfläche auf und leiten sie durch die Brücke; gleichzeitig dienen sie als Sonnenschutz. Die geniale Verbindung der klimatischen Funktion, neu interpretierter traditioneller Formen und beeindruckender Ästhetik in ihrer Stimmigkeit mit der Brücken- und Marktfunktion haben die Jury voll überzeugt.

2. Preis

„Seagull Bridge“



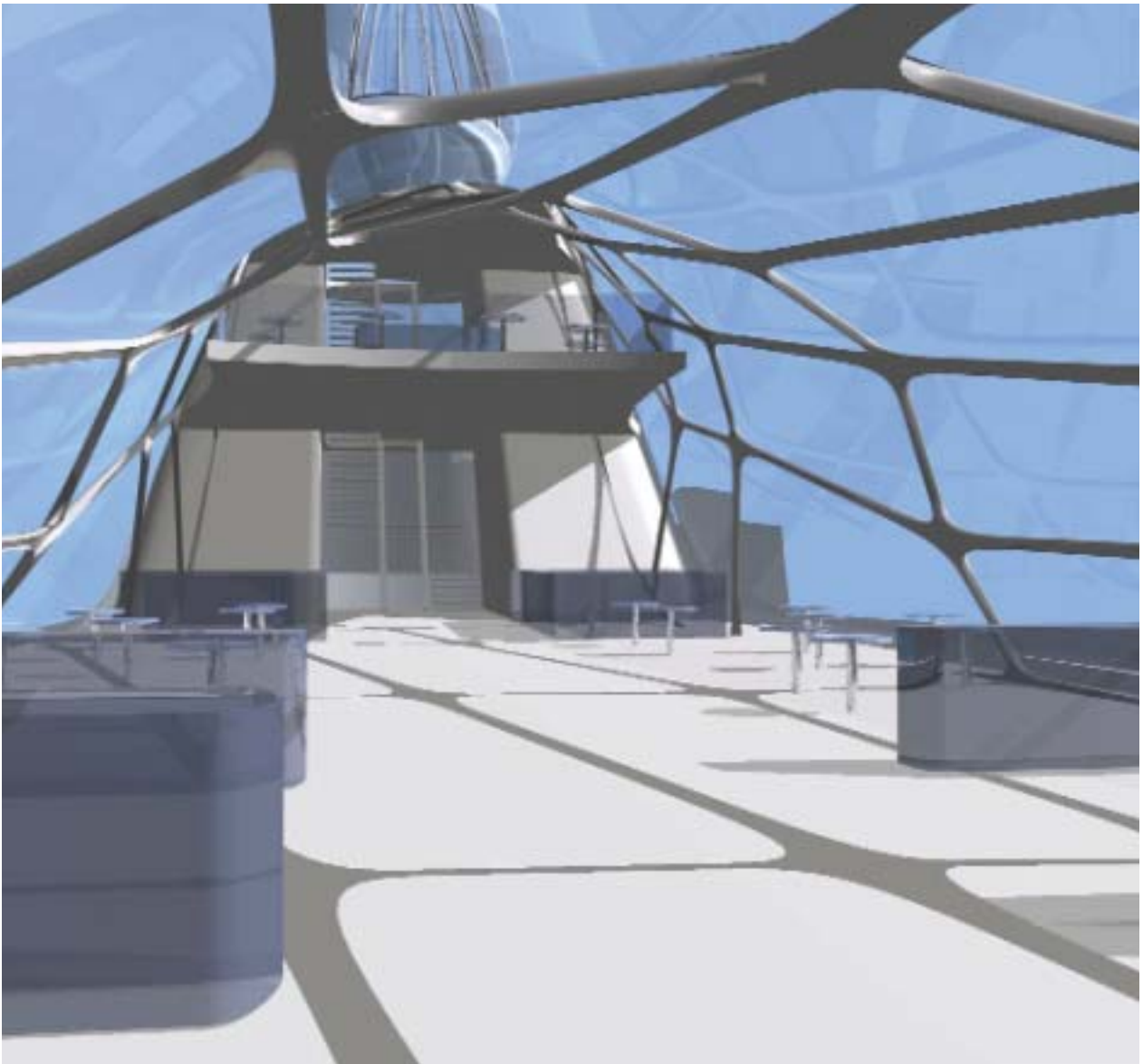
Entwurf: Julian Hildebrand, Georg Glas
Hochschule: Technische Universität (TU) München
Professor: Prof. Richard Hornden

Seagull Bridge



Aus der stilisierten Figur einer Möwe im Landeanflug wurde das Brückendesign der „Seagull Bridge“ entwickelt. Die Brücke steht mit ihrem rotierenden Fuß in der Mitte des Hafens von Barcelona. Ihr Drehmechanismus erlaubt es drei verschiedene Ufer miteinander zu verbinden. Nach einer Drehung von jeweils 120 Grad legt sie am nächsten Steg an. Schiffe können sie jederzeit zu passieren. Die Brücke erfüllt mehrere Funktionen in einem: Sie verbindet zum einen die drei Attraktionen Barcelonas, den Strand, das Maremagnum und die Gondelanlage, die zum Montjuic hinaufführt. Zum anderen ist die Brücke selbst eine Attraktion, die Gelegenheit zum Shoppen, Cafébesuch oder Essen gehen bietet. Der Besucher kann die sich ständig wechselnde Aussicht von einer der Open-Air-Terrassen genießen. Das Gewicht des

turmähnlichen Flügels wird durch das Gewicht des Kragarms kompensiert. Somit entsteht im Brückenfuß nur ein kleines Moment. Bei zunehmendem Gewicht auf dem Kragarm können Tanks im oberen Teil des Turms mit Wasser gefüllt werden und die ungünstige Lastenverteilung ausgleichen. Das Tragsystem besteht hauptsächlich aus zwei Stahlträgern. Diese sind durch Rippen miteinander verbunden, ähnlich wie bei einem Flugzeug. Auf der Oberseite der Flügel befinden sich Zugseile, auf der Unterseite Druckelemente. Die nötige Aussteifung übernehmen sowohl steife Ecken als auch die Verkleidung aus Aluminium. Die Karbonseile, die die Form einer doppelt gekrümmten Sattelfläche haben, lenken die Zugkraft des auskragenden Flügels auf den anderen um. Sie sind zugleich Halterung für die Verglasung.



Attraktion



Jurybegründung

Drei Punkte am Hafen Barcelonas, die von Touristen und Einheimischen stark frequentiert werden, verbindet die „Seagull Bridge“: Das Maremagnum – einen großen Vergnügungskomplex –, den Strand von Barcelona und den Torre de Jaume, von dem aus eine Gondel auf den Montjuic führt. Will man alle drei Orte besichtigen, deren Luftlinienentfernung relativ gering ist, muss man bislang weite Wege gehen. Starker Schiffsverkehr macht eine stationäre Brücke an dieser Stelle unmöglich. Die Autoren schlagen eine drehbare Brücke mit zwei langen Flügeln vor, deren rotierender Fuß im Hafenbecken montiert ist. Ihre

Form, die einer Möwe im Landeanflug ähnelt, ergibt sich aus der Gleichgewichtsbalance: Der turmähnliche Flügel mit Aussichtsplattform kompensiert das Gewicht des Kragarms. Die Konstruktion besteht aus zwei Stahlträgern, die mit Rippen verbunden sind. Karbonseile lenken die Zugkraft des Auslegers auf den Turm um. Zugseile und Druckelemente gleichen die Kräfte aus. Somit verbindet die „Seagull Bridge“ nicht nur drei Attraktionen der katalanischen Hauptstadt, sondern wird selbst zu einer. Die Jury überzeugte die Übereinstimmung von Konstruktion, Funktion und formaler Qualität des visionären Entwurfs.

3. Preis

„Auberge du Verdon“



Entwurf: Frieder Lohmann, Tobias Mattes
Hochschule: Technische Universität (TU) München
Professor: Prof. Richard Horden

Südlich von Sisteron und Digne liegt die Living Bridge „Auberge du Verdon“. Im Naturschutzgebiet „Parc naturel du Verdon“ ermöglicht sie die Steigerung der Erfahrbarkeit eines einzigartigen Naturraums durch die räumliche Verknüpfung des Wasserwegs mit den zahlreichen Wander- und Klettermöglichkeiten. Der Verdon, der sich 170 km als türkisblau schimmerndes Band in den Fels der „Alpes de Provence“ gegraben hat, ist ein beliebtes Touristenziel. Den meisten Tagestouristen allerdings bleibt die wahre Schönheit und Ursprünglichkeit des Ortes

verschlossen, da man sich auf die Ausblicke von den Aussichtspunkten hinab in die Verdonschlucht beschränken muss. Die „Auberge du Verdon“, die zwischen den Städten Castellon und Moustiers-Sainte-Marie installiert werden soll, bietet selbst Nichtextremsportlern die Möglichkeit, den gesamten Naturraum zu erfahren. Eingehängt in einen ca. 25 m breiten und 30 m tiefen Schluchtabschnitt, verbindet die Brücke einerseits die Wanderwege über die Schlucht hinweg und bindet andererseits die Wasserstraße Verdon in den Erfahrungsraum ein.

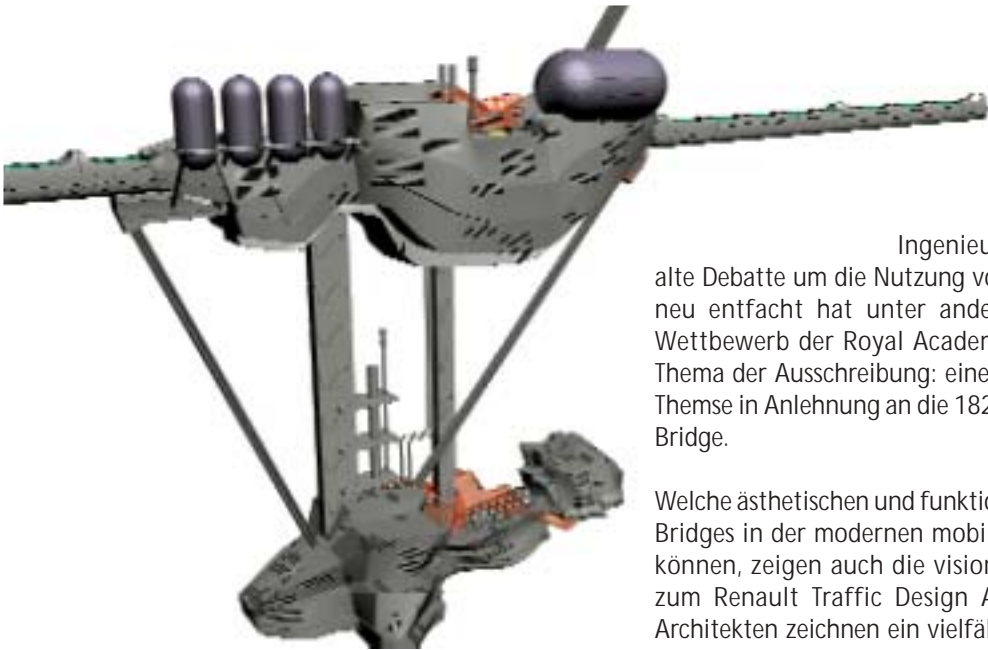


Jurybegründung

In einen Schluchtabschnitt des Verdon eingehängt, lebt diese Brücke durch die Steigerung der Erfahrbarkeit eines einzigartigen Naturraums und in der Verknüpfung des Wasserwegs mit den zahlreichen Wander- und Klettermöglichkeiten. Durch die spiegelnde Oberfläche der Beplankung reflektiert sie ihre Umwelt und soll Ähnliches bei den Besuchern bewirken. Ohne den Naturraum zu gefährden oder zu unterdrücken, verbindet diese Brücke „Extremes“ mit „Alltäglichem“ und er-

möglicht eine sonst für Nichtextremsportler undenkbare multidimensionale Erfahrung der gesamten Umgebung. Dieses Projekt hat die Jury durch seine Fähigkeit, Abstraktion und Formgebung bzw. Traum und Wirklichkeit zu verbinden, überzeugt. „Auberge du Verdon“ ist eine Brücke, die nicht nur zwei Orte verbindet, sondern auch Menschen und damit Emotionen. Dass sie dabei auch „schön“ ist, wirkt in diesem Zusammenhang fast selbstverständlich.

Lebensraum Brücke – *eine Utopie mit Aussicht*



Mehr als andere Bauwerke setzt die Brücke Phantasien frei und beansprucht besondere Bedeutung. In Politik, Philosophie oder Literatur gilt ihr Bau als symbolischer Akt, der Menschen, Welten und Zeiten verbindet. Auch die Architekturgeschichte liefert zahlreiche Beispiele dafür, dass die Brücke mehr sein kann als ein nüchternes Strukturelement zur Überwindung von Hindernissen. Eines davon sind die „Living Bridges“, die seit dem Mittelalter eine ungewöhnliche Faszination ausstrahlen.

Erste Aufzeichnungen über die bewohnten Brücken stammen aus der Zeit des 12./13. Jahrhunderts, und bis heute sind etwa die Rialto-Brücke in Venedig oder der Ponte Vecchio in Florenz berühmte Anziehungspunkte für

Ingenieure und Architekten. Die alte Debatte um die Nutzung von Flüssen und Uferzonen neu entfacht hat unter anderem ein internationaler Wettbewerb der Royal Academy of Arts im Jahr 1996. Thema der Ausschreibung: eine bebaute Brücke über die Themse in Anlehnung an die 1823 abgerissene Old London Bridge.

Welche ästhetischen und funktionalen Perspektiven Living Bridges in der modernen mobilen Gesellschaft eröffnen können, zeigen auch die visionären Studentenbeiträge zum Renault Traffic Design Award 2002. Die jungen Architekten zeichnen ein vielfältiges und phantasievolles Bild vom Lebensraum Brücke als „Utopie mit Aussicht“. Vom frei schwebenden Einkaufszentrum bis zur Wohnung über dem Wasser spielen sie mit den städtebaulichen Möglichkeiten und setzen dabei einen zentralen Anspruch des Wettbewerbs um: „Innovation besteht aus dem Zusammengehen von Funktion, Technologie und Träumen“, heißt es in den Bewertungskriterien der Jury.

Traum oder gebaute Wirklichkeit – darüber entscheiden neben der Attraktivität der Entwürfe und ihrer technischen Machbarkeit vor allem wirtschaftliche Aspekte. Aber auch die utopischen Ansätze erfüllen eine wichtige Funktion, indem sie neue Fragen stellen und dem realen Fortschritt damit möglicherweise neue Wege ebnen. Warum nicht eine multidimensionale Erlebniswelt in eine Schlucht hängen, eine Brücke über den Atlantik spannen,



Touristen. Häufig war es die exponierte Lage an wichtigen Handelswegen, die ein Brückenbauwerk selbst zum Ziel, Zentrum und Lebensraum machte. Manche Brücken, wie etwa der Pont de Notre-Dame in Paris, wurden von vornherein als bebaute Brücken geplant, andere, wie zum Beispiel die Old London Bridge, wurden erst nach und nach mit Gebäuden bestückt. Obwohl die Blütezeit der bebauten Brücken im 18. Jahrhundert zu Ende ging, fasziniert die Idee bis heute Künstler, Schriftsteller,

die durch die Fliehkraft eines Satelliten getragen wird? Die zum Teil spektakulären Ideen der Nachwuchsplaner aus dem Jahr 2002 belegen erneut das enorme gestalterische Potenzial, das der Hochschulwettbewerb freisetzt. Diesen kreativen Brückenschlag in die Zukunft möchte die Renault Nissan Deutschland AG auch in anderen Bereichen der Verkehrsarchitektur fördern. Der Hochschulwettbewerb des Renault Traffic Design Award 2003 greift deshalb das Thema Raststätten auf.

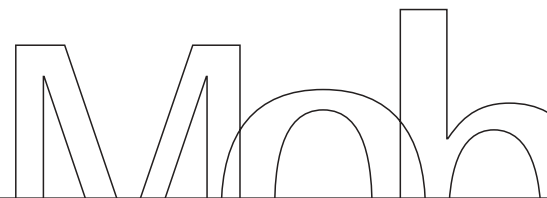
„TransatlanticBridge“



Entwurf: Kai Zirz, Michael Haas
Hochschule: Staatl. Hochschule für Gestaltung Karlsruhe
Professor: Prof. Markus Grob

Die „TransatlanticBridge“ erstreckt sich von Bridgeport, Connecticut (USA) quer über den Atlantik nach St. Nazaire, Frankreich. Mit 3439 km Lauf-
länge ist sie die längste Brücke der Welt. Aufgespannt durch die Flieh-
kraft geostationärer Satelliten, „schwebt“ die Brücke 800 m über dem
Ozean. In ihrem Korpus verkehren Magnetschwebbahnen in nahezu
doppelter Schallgeschwindigkeit. Diese ermöglichen uneingeschränkten
Personen- und Güterverkehr. In nur 35-jähriger Bauzeit wurde unter
Zusammenarbeit der nordatlantischen Staaten eine einzigartige Sonder-

zone geschaffen, die von ihrer ersten Planungsphase an weltweiten
Wirtschaftswachstum und Wohlstand mit sich brachte. Diplomatisches
Zentrum, Luxusrefugium, Schwerindustriestädte zur Förderung suboze-
anischer Rohstoffe, Gezeitenkraftwerke, Hauptfirmensitze der wichtigsten
Globalkonzerne, dazu Softwareentwicklungskolonien am leistungsfähigsten
Glasfasernetzzugang der Welt und schrankenloses Autofahren
machen aus diesem zweiten Horizont ein wahres MERSADIA.



Jurybegründung

Ein Projekt, das sämtliche Dimensionen sprengt: Das Fundament der „TransatlanticBridge“ liegt im All: Aufgespannt wird sie durch die Flieh-
kraft geostationärer Satelliten. Fester Bestandteil der Brückenstruktur
sind zahlreiche Städteformen, die „Arbeit und Freizeit in idealer Kombi-
nation“ bieten. Neben Vergnügungs- und Entspannungsmöglichkeiten
gewinnen sie aus den atlantischen Winden und dem Golfstrom Energie.
Subozeanische Rohölvorkommen, die bislang als nicht förderbar galten,
werden erst durch die „TransatlanticBridge“ erschlossen. Da der Benutzer
der Brücke die Umleitung der Kräfte zum Talsockel hin nicht erkennen

kann, befindet er sich in einer Art Schwebestadium. Dieser Moment äng-
stige nicht nur, „sondern er befreit und begeistert die Benutzer“, schrei-
ben die Verfasser und nennen dies den „Brückenmoment“. Die Brücke
sehen sie zugleich als Symbol eines „konzentrierten Gemeinstrebens
einer Gruppe“. Die Jury überzeugte der visionäre Optimismus des Ent-
wurfs, der es wagt, fernab jeder Realisierbarkeit eine Utopie zu visuali-
sieren. Damit wird zugleich die Notwendigkeit und Verletzlichkeit trans-
atlantischer Beziehungen deutlich.

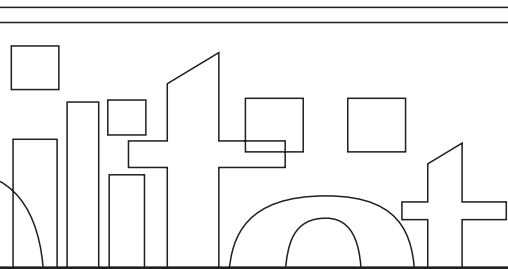
„munic student bridge“



Entwurf: Jutta Schaber, Hannah Lippert
Hochschule: Technische Universität (TU) München
Professor: Prof. Richard Horden

In München wird die akute studentische Wohnungsnot mit Hilfe einer Brücke über die Isar gelöst. Diese Brücke ist sowohl öffentlicher Übergang zwischen Stadt und Park als auch Ort studentischen Lebens. Neben den Wohneinheiten sind auf der Brücke an beiden Enden Fahrradboxen untergebracht, die gleichzeitig einen weichen Übergang zwischen Brücke und der Umgebung darstellen. „i-wash“, ein 24-Stunden-Waschsalon ist, wegen des Installationsaufwands, der Straßenseite zugeordnet. Zusätzlich gibt es einen 24-Stunden-Shop, den Take-away-Service

„i-snack“ sowie ein Studentencafé. Jeder Student hat seine eigene Wohneinheit: Sie ist in drei Zonen unterteilt: Küche/Bad, Bewegungsfläche und Wohnen. Der Boden des „i-homes“ ist 45 cm erhöht, um Stauraum zu gewinnen. Hier sind Schubladen untergebracht, die ausziehbar und als Sitzbänke nutzbar sind. Der Tisch ist beweglich. Ein Panoramafenster und ein „Bodenfenster“ fangen die Reflektion des Wassers ein.



Jurybegründung

Das Projekt zeichnet sich aus durch frische Ideen zum Thema „Studentisches Wohnen auf einer Brücke“. Hervorzuheben ist die Einfachheit der Brückenkonstruktion, auf der sich zwischen den Wohnkuben ein reges Fußgängerleben entwickeln könnte, und die phantasievoll-systematische räumliche Durcharbeitung der kleinen Wohnkuben. Diese sind trotz ihrer Minimierung von großem räumlichen, auf den Fluss bezoge-

nen Reiz. Die Wohnkuben sind so dimensioniert, dass sie vorgefertigt und auf der Straße auf Normal-Lastwagen transportiert werden könnten: Sollte es in anderen Universitätsstädten auch solche Brücken geben, könnten die Studentinnen ihre Wohncontainer bei einem Uniwechsel mitnehmen!

„der selbstläufer“



Entwurf: Stephanie Winter, Simon Hornig
Hochschule: Technische Universität (TU) Darmstadt
Professor: Prof. Stephan Goerner

Zwei Subzentren – Oberschöneeweide und Niederschöneeweide – sind durch den natürlichen Flusslauf der Spree voneinander getrennt. Der Kaisersteg, der die beiden Stadtteile Berlins ehemals miteinander verband, soll wiedererrichtet werden. Der Ort ist geprägt von dem dominierenden Element des Wassers der Spree und einer Atmosphäre brachliegender klassischer Industrieanlagen. Innerhalb dieses Netzwerkes von räumlichen Beziehungen liegt „der selbstläufer“ – ein Rad, dessen Form aus den Anforderungen einer sich drehenden Brücke entsteht. Angetrieben vom Strom

des vorbeiziehenden Flusses ist das bewegliche Tragwerk mit einer Strömungskraftmaschine ausgestattet, die ausreichend Energie für die Technik produziert. Die Konstruktion rotiert mit einer Geschwindigkeit von 2,7 Kilometern pro Stunde um die eigene Achse und lädt dazu ein, sich von ihr mittragen zu lassen, während man die sich stetig verändernde Aussicht auf das Ufer beiderseits erfahren kann oder sich ihr anschließt, um schneller voranzukommen, beziehungsweise sich ihr entgegengesetzt bewegt, um diese ungewohnte Art der Eigenbewegung zu erkunden.



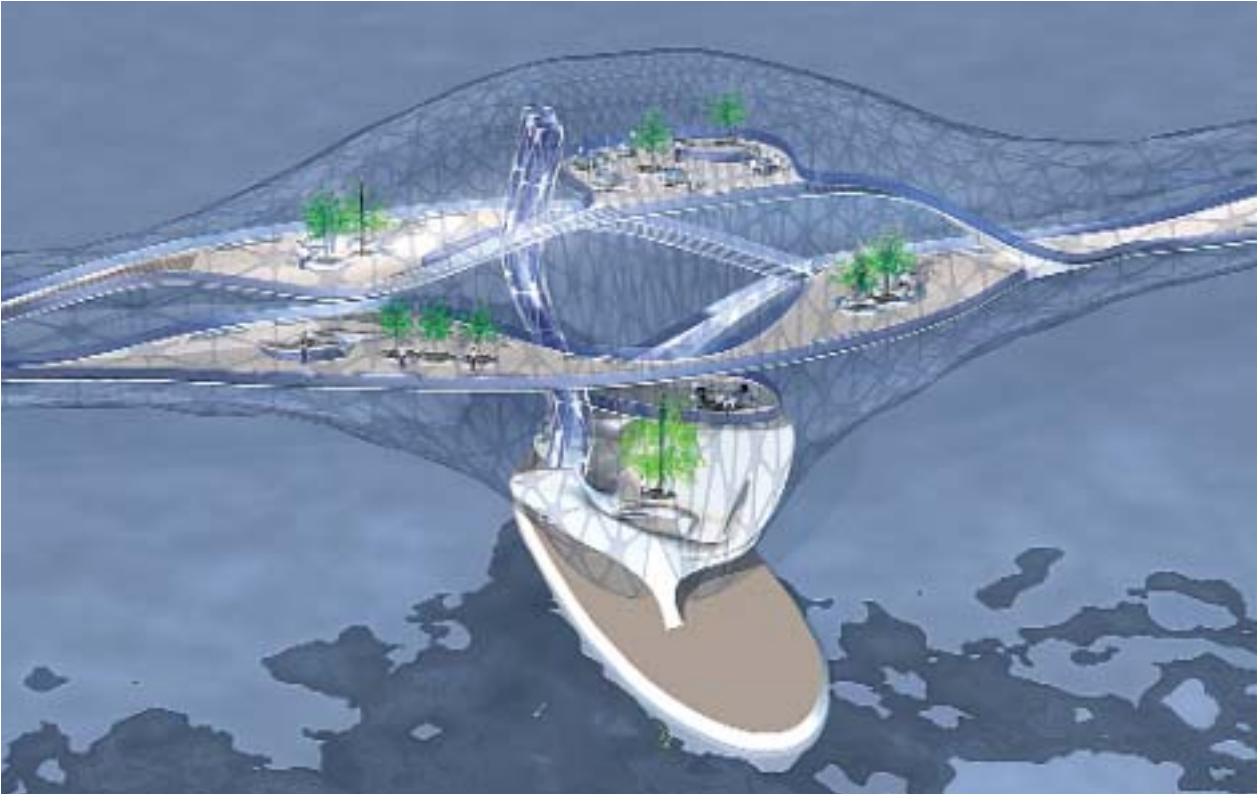
traffic

Jurybegründung

Eine Art horizontales Riesenrad legen die beiden angehenden Architekten über die Spree. Nicht der kürzeste Weg über den Fluss, sondern die dynamische Wahrnehmung von Stadt- und Flusslandschaft interessiert sie. Das bewegliche Tragwerk mit einer Spannweite zwischen 220 und 240 m liegt auf drei Auflagerpunkten, davon einer in der Flussmitte, wo per Strömungskraftmaschine Strom erzeugt wird. Die Form des Rades entsteht aus den Anforderungen einer sich drehenden Brücke.

Neben der Zugangsebene, auf der bis zu 16 Bäume angepflanzt werden sollen, gibt es ein zweites Deck, das als Aussichtsplattform dient. Nachts wird „der selbstläufer“ mittels Glasfaserleitungen beleuchtet. Der visionäre Entwurf propagiert die Vision eines Verkehrsbauwerks, das nicht nur hilft, den Fluss zu überwinden, sondern das selbst zum dynamischen Anziehungspunkt wird.

„Bionik-Bridge“



Entwurf: Yann Friedl, Kristine Seyfried
Hochschule: Technische Universität (TU) München
Professor: Prof. Richard Horden

Die „Bionik-Bridge“ soll die Lebendigkeit der Stadt Köln verstärken und als Symbol des Lebens, des Pulsschlages, der fließenden Bewegungen verstanden werden. Sie verbindet den stark frequentierten Hauptbahnhof und das Messegelände. Hülle und Tragstruktur der Bionik-Brücke sind eins. Sie wirkt dadurch optisch reduziert: doppelte Konstruktionen entfallen. Das Stabwerk besteht aus einer zweifach gekrümmten Stabwerksschale; einerseits aus druckbeanspruchten stützenden und andererseits aus zugbeanspruchten Elementen. Durch die Triangulierung

des aus „Spannungslinien“ erstellten Tragwerks wird eine sehr steife Konstruktion erzeugt. Der Verlauf der Stäbe ist dem Kräfteverlauf von Auflager zu Auflager angepasst und ist daher wie Vorbilder aus der Natur – im Sinne der Bionik – optimiert. Das Prinzip der tragenden Hülle schafft die völlige Freiheit für die Innenraumgestaltung und -aufteilung. Für ein angenehmes klimatisches Gefühl im Brückenninneren sorgt die elektrochromatische Verspiegelung je nach Sonnenstand. Zusätzlich ermöglicht diese Verspiegelung eine Lebendigkeit der Außenhülle.

design



Jurybegründung

Die „lebende Brücke“ will zwei Pole einer durch den Rhein geteilten Stadt aus der Fußgängerperspektive miteinander verknüpfen, will zum Flanieren einladen. Selbst Aufenthaltsqualität für Events wird geschaffen. „Bionik“ wird hier als Symbol des Lebens, des Pulsschlages der fließenden Bewegung verstanden. Spektakulär ist die Konstruktionsweise. Bis zu Überlegungen zur Klimatisierung geht dieser inspirierende Denkansatz. Die Brücke reagiert wie ein Organismus auf äußere Einflüsse. Im

mehrschichtigen Glas befinden sich eine photovoltaische und eine elektrochromatische Ebene; durch diese elektrochromatische Verspiegelung je nach Sonnenstand findet kein Strahlungseintritt ins Innere statt. Eingestreute Photovoltaikmodule liefern Energie; der Durchblick bleibt erhalten. Die Jury würdigt diese auch durch ihre Darstellungsqualität herausragende Arbeit mit einer Anerkennung.

„Brücke zwischen Leben und Tod“



Entwurf: Axel Schiller, Grietje Lohmann
Hochschule: Fachhochschule (FH) Köln
Professor: Prof. Jochen Siegermund

Die Interpretation des Bauwerks ist hier neuartig, wenn auch nicht völlig losgelöst vom klassischen Bild des Verbindungsstückes zwischen zwei konkreten Orten. Die Brücke an dieser Stelle ist Verbindung zwischen den Lebenden, den Trauernden und den Toten. Sie begleitet die Toten zur letzten Ruhestätte und zu dem „danach“ und begleitet die Zurückgebliebenen auf dem Weg des Abschieds, Erinnerns. Denn dieser urbane Friedhof ist nicht nur letzte Ruhestätte, sondern bietet durch das Erleben von Licht, Himmel, städtischem Grün und gemeinsamen Freiflächen zu-

gleich einen Platz für das Leben. Die Dualität von Leben und Tod ist zentrales Thema des Ortes. Neben den Brücken der Geschwindigkeit ist diese Brücke der Ruhe platziert. Zentrum der Begegnung bildet der Gemeinschaftsraum, hier ist Platz für Essen, Trinken und auch für Fröhlichkeit oder Tränen. Der Entwurf der Brücke gibt vor allem einem Bedürfnis Ausdruck: Leben und Tod als Dualität zu begreifen. Wie Licht und Schatten, wie Ruhe und Stille, wie Alleinsein und Gemeinsamkeit.



Jurybegründung

Die Jury war fasziniert von dieser ambitionierten, ja philosophischen Auseinandersetzung mit dem Thema Raum und Zeit. Die Brücke als Bollwerk inmitten einer Flut von Geschwindig- und Rastlosigkeit, zwischen Himmel und Erde ... Manifestiert durch ihre Funktion als urbaner Friedhof wird aus dieser Brücke eine Einladung zur Besinnung, zum Verweilen. Interessant auch der Umgang mit Licht: Urnenkammern,

durch unterschiedliche Lichtfarben in Szene gesetzt, gewinnen bei Nacht an Symbolkraft. Eine Inszenierung, die vielleicht auch dahin verstanden werden kann, mit dem Tod unverkrampfter und natürlicher umzugehen, als Teil des Lebens.

