

An der Bahn

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **91 (2004)**

Heft 7/8: **Hamburg**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-67785>

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.



1



2

1/2 Baader Architekten: Aarau, Wohn- und Geschäftshaus Behmen II Süd
3/4 Hornberger Architekten: Bahnhof Zug,
Lichtkunst von James Turrell

An der Bahn

Gemeinsam haben die beiden Bauten, die in diesem werk-Material vorgestellt werden, dass sie in Funktion und Ausdruck unmittelbar von der Bahn geprägt sind, zwischen bzw. über deren Geleise sie stehen. Und beide sind das Resultat eines langwierigen Planungsprozesses.

Vgl. werk-Material in diesem Heft

Wohn- und Geschäftshaus Behmen II Süd, Aarau
1988 gewannen Fierz & Baader den Wettbewerb für ein Wohn- und Geschäftshaus unmittelbar am Bahnhof Aarau, über den neuen bzw. erneuerten Tunnels der Bahn. Zwischen den beiden Portalen war ein schlanker Hochbau vorgesehen, an den flügelartig zwei Shedhallen für die Industriellen Betriebe Baden anschlossen. 1991 trat ein auf dieser Grundlage erarbeiteter Gestaltungsplan in Kraft, praktisch gleichzeitig stiegen aber die Industriellen Betriebe als Hauptinvestoren aus dem Projekt aus, weil sie nun gewahr wurden, dass sich ihre grossen Werkhallen an-

dernorts besser realisieren und betreiben lassen. Die Folge war ein Planungsstopp, der aufgrund der folgenden Immobilienkrise recht lange dauerte. Einzig die beiden zum Projekt gehörigen Tunnelportale der Bahn wurden 1992–96 realisiert. Erst 1999 konnten neue Investoren gefunden werden, weil nun der Kanton Aargau als langfristiger Mieter auftrat. Das neue Programm sah fast ausschliesslich Büros vor, nebst einigen Wohnungen in den zwei obersten Geschossen und einer Parkierungsebene über den Tunnel, sodass die Shedhallen zu zweigeschossigen Bürogebäuden mit Lichthöfen mutierten.

Auch im architektonischen Ausdruck haben Baader Architekten das Projekt aktualisiert. Der Bau wurde kompakter, körperhafter, die einst deutlich artikulierten Glieder zu einem plastischen, markanten Ganzen verschmolzen. Seine Gestalt wurde einerseits aus der Geometrie der auseinanderlaufenden Gleise entwickelt, die es in einer dramatischen, fast pathetischen Gestalt übersteigert, andererseits aus den Bedingungen



Bilder: Florian Hoblthier

3

4

der umgebenden Stadt, zu der sie sich angenehm gelassen gibt. In diesem Prozess musste die Sinnfälligkeit der flügelartig die Tunnel überbrückenden Shedhallen teilweise aufgegeben werden. Die aus der Situation herausgearbeitete Form erweist sich aber auch unter den neuen Voraussetzungen als robust. Überzeugend ist namentlich, dass es gelungen ist, die Tunnelportale und den Fussgängerzugang zu den Perrons mit dem Hochbau so zu verbinden, dass sich beides gegenseitig stärkt. Der Bau schliesst mit einer ausladenden Geste den Gleisraum des Bahnhofes ab und verleiht ihm – zusammen mit dem anschließenden Geschäftshaus der Frei Architekten und dem Bahnhofsgebäude – eine ungewohnt prägnante Gestalt.

Dass der Innenausbau der Bürogeschosse nicht durch die Architekten des Hauses erfolgte, wäre nicht erwähnenswert, würde sich hier der Kanton Aargau nicht eine geradezu schätzbare Qualität leisten. Aufgrund einer politischen Intervention der SVP musste in einem Mass billig gebaut werden, das unverantwortlich ist. Auch jüngste Nachbesserungen ändern daran wenig.

Bahnhof Zug

Auch die Projektgeschichte des neuen Bahnhofs Zug ist voller Irrungen und Wirrungen. Ein erstes SBB-Projekt für einen Umbau scheiterte ebenso an einer Volksabstimmung wie das erste, auf einem Wettbewerb basierende Projekt der Hornberger Architekten. Zwischenzeitlich wurde zudem ein ebenfalls aus besagtem Wettbewerb hervorgegangenes Hochbahnhofprojekt von Bossard + Suter und Derungs + Achleitner weiterentwickelt, um dann aber doch als unpraktikabel verworfen zu werden.

Der nun realisierte Bau der Hornberger Architekten besteht aus zwei Gebäudeflügeln, die sich längs der auseinanderlaufenden Gleise zu einer Bahnhofshalle aufspreizen, die nach Süden, zu Altstadt und See hin von einer teils raumhaltigen Glasfront abgeschlossen wird. Den Sparanstrengungen nach der gescheiterten Abstimmung zum Opfer gefallen ist ein Busbahnhof westlich der Gleise, zudem der die beiden Schenkel abschliessende Kopfbereich des Hauptbaus: hier musste das alte, zwei Geschosse über die Gleise ragende Stellwerk erhalten werden. Damit wurde dem Konzept im eigentlichen Sinn die Spitze gebrochen, was allerdings weniger gravierend ist als man erwarten würde, da aufgrund der Gleisgeometrie die Sicht auf den Kopfbereich weitgehend durch die Perronanlagen mit ihren Dächern verdeckt wird.

Das Konzept des Bahnhofs ist ebenso einfach wie überzeugend. Eine rund um die Uhr geöffnete Passage verbindet ebenerdig die Quartiere östlich und westlich der Gleise. Sie weitet sich in der Mitte zur lichtdurchfluteten Bahnhofshalle aus, die sich ihrerseits zu Bahnhofstrasse und See hin öffnet. Dank einer Absenkung des Vorplatzes ist der Bahnhof nun auch hier unmittelbar und schwellenlos mit der Stadt verbunden. Laden- und Bahnnutzungen besetzen die beiden unteren Geschosse, darüber entwickelt sich ein Geschäftshaus mit Galerien zur Halle.

Die architektonische Ausgestaltung des Konzeptes vermag dagegen weniger zu überzeugen – auch hier haben ökonomischer Druck und kurzfristig sich ändernde Programmwünsche offenbar Spuren hinterlassen. Der nördliche Abschluss der Halle wirkt zufällig und der Raum über dem eingeschossigen Schaltereinbau zu wenig genutzt.

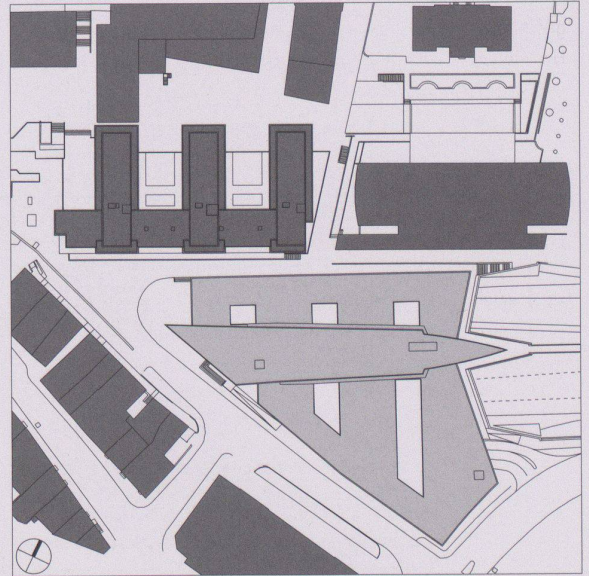
Bedauerlich ist aber vor allem, dass die angrenzenden Bahnsteige, von denen die wichtigsten Schnellzüge abfahren, nicht stärker mit der Halle verknüpft sind. Der Aufstieg zu den Gleisen geschieht auch hier von der Passage aus, die Verbindung zum zentralen Raum bleibt marginal und liegt beinahe versteckt. Wo der Bahnbetrieb in der Halle unmittelbar präsent sein könnte, zeigen sich nun Rückseiten von Geschäften, denen so zwar relativ grosse zusammenhängende Flächen zu Verfügung stehen, die aber eher schlecht erschlossen sind.

Dass der Bahnhof Zug trotzdem mehr ist als ein beliebiges Geschäftshaus mit Bahnanschluss, liegt zunächst an der Direktheit und Kraft der städtebaulichen Geste. Es liegt auch daran, dass es gelungen ist, die Umgebung samt Bahnsteigdächern, Bushaltestellen und Strassenbeleuchtung mit zu gestalten. Es liegt aber nicht zuletzt auch an der künstlerischen Intervention von James Turrell. Seine Lichtgestaltung taucht die Halle und die Stadtfassade abends in farbiges, sich veränderndes Licht, das sich an den teils sandgestrahlten Gläsern zu materialisieren scheint. Es hebt den Bau aus seiner Umgebung heraus, markiert Öffentlichkeit und lässt den Bahnhof zu einem Wahrzeichen erstrahlen.

mt

Wohn- und Geschäftshaus Behmen II Süd, Aarau AG

Standort:	Bachstrasse 15, 5000 Aarau
Bauherrschaft:	Winterthur Leben, Aargauische Pensionskasse
Architekt:	Baader Architekten AG BSA SIA, Basel
Mitarbeit:	Tatiana Lori, Dan Steiner, Katrin Böhm
Bauingenieur:	Rothpletz Lienhard + Cie. AG, Aarau
HLKS-Planer:	Gähler + Partner AG, Ennetbaden
Elektro-Planer:	Herzog Kull Group, Aarau
Realisierung:	Gross Generalunternehmung AG, Brugg



Situation



Ansicht von Osten

Städtebauliche Einordnung

Verschiedene städtebauliche Grundmuster überlagern sich auf dem Gebiet Behmen II. Das Areal nördlich des Tunnelwegs kann dem ins 19. Jahrhundert zurückgehenden Bebauungsmuster der Bahnhofstrasse zugeordnet werden, einer Abfolge langgestreckter Monumentalbauten. Längs der Bachstrasse, infolge der Überbauung Behmen I von der Altstadt isoliert, liegt die mittelalterliche Häusergruppe der Oberen Vorstadt. Zwischen diese beiden Stadtstrukturen schiebt sich, die beiden Stadttunnels überlagernd, das Wohn- und Geschäftshaus «Behmen II Süd». Die Tunnelportale und die darüber liegenden Hochbauten sind strukturell als ein Bauwerk zu betrachten. Dieser Sachverhalt bildet das Leitmotiv der Überbauung.

Architektur

Die auffallend plastische Gestalt ist bedingt durch die aussergewöhnlichen statischen und konstruktiven Anforderungen, welche sich aus der Lage über den zwei Tunnels ergeben, sowie die fast dreieckige Grundstücksform. Der schlanke Hochbau ist direkt auf den Fels abgestellt und bildet den verbleibenden Keil zwischen den Tunnels oberirdisch ab. Die daran angedockten niederen Flügelbauten überspannen die darunter liegenden Tunnelbauten ohne Lastübertragung. Die Portalbauwerke sind markant ausformuliert. Sie prägen die architektonische Erscheinung der Überbauung gegen den Bahnhof. Das Material Sichtbeton verleiht dem Portal und dem Hochbau zusätzlich Gewicht. Gegen Süden, der Bachstrasse zugewandt, öffnen sich die niederen Flügelbauten mit grossen Glasfassaden.

Nutzung

Das Erd- und 1. Obergeschoss wird ganzflächig durch Büros belegt. Diese werden sowohl über die Aussenfassade als auch über die verschieden grossen, innen liegenden Lichthöfe natürlich belichtet und belüftet. Im 2. und 3. Obergeschoss des schlanke Hauptbaus befinden sich ebenfalls Büros. Das 4. und 5. Obergeschoss beinhaltet 10 Wohnungen unterschiedlicher Grösse. Sie sind mehrheitlich über Laubgänge erschlossen. Im mittleren Teil des 1. Untergeschosses befindet sich die Haustechnikzentrale, unter den Flügelbauten direkt über den Stadttunnels sind Autoabstellplätze untergebracht. Die Erschliessung des gesamten, zusammen-

geschlossenen Parking-Systems von Behmen I + II erfolgt ab der Hinteren Bahnhofstrasse. Im 2. Untergeschoss, zwischen den zwei Stadttunnels gelegen, sind Lagerräume untergebracht. Zur Bachstrasse hin befinden sich Parkplätze.

Erschliessung

Durch die zentrale Lage und die direkten Zugänge zu den Perrons ist das Gebäude für die Fussgänger und die Benützer der öffentlichen Verkehrsmittel optimal erreichbar. Den Automobilisten steht in den Untergeschossen eine grosse Anzahl fest vermieteter und öffentlicher Abstellplätze zur Verfügung.

Grundmengen nach SIA 416 (1993) SN 504 416

Grundstück: Grundstücksfläche	GSF	4 108	m ²
Gebäudegrundfläche	GGF	4 108	m ²
Bruttogeschossfläche	bgf	10 897	m ²
Rauminhalt SIA 116		60 815	m ³
Gebäudevolumen SIA 416	GV	48 779	m ³
Gebäude: Geschoszahl 2 UG, 1 EG, 5 OG			
Geschossflächen GF			
	1.UG	1 972	m ²
	2.UG	3 835	m ²
	EG (Büro)	3 589	m ²
	1.OG (Büro)	3 610	m ²
	2.OG (Büro)	986	m ²
	3.OG (Büro)	986	m ²
	4.OG (Wohn.)	918	m ²
	5.OG (Wohn.)	918	m ²
GF Total		16 814	m ²
Aussengeschossfläche (Terrassen und Höfe)	AGF	879	m ²
Nutzflächen			
	NF Wohnen	1 404	m ²
	Büro	7 956	m ²
	UG (Techn./Park.)	2 814	m ²

Die Kosten für den Mieterausbau der Büros (knapp 8 000 m²) sind in der folgenden Übersicht nicht enthalten!

Anlagekosten nach BKP (1997) SN 506 500

(inkl. MwSt. ab 1995: 6.5%, ab 1999: 7.5%, ab 2001: 7.6%)

2	Gebäude	Fr. 19 362 000.-
---	---------	------------------

Kennwerte Gebäudekosten

1	Gebäudekosten BKP 2/m ³ SIA 116	Fr. 318.-
2	Gebäudekosten BKP 2/m ³ GV SIA 416	Fr. 397.-
3	Gebäudekosten BKP 2/m ² GF SIA 416	Fr. 1 151.-
5	Zürcher Baukostenindex (04/1998=100) 04/2001	110.1

Bautermine

Wettbewerb	1988
Planungsbeginn	Jan. 2000
Baubeginn	April 2001
Bezug (Wohnungen)	Dez. 2002
Bezug (Büros)	Mai 2003
Bauzeit	20 bzw. 24 Mt.

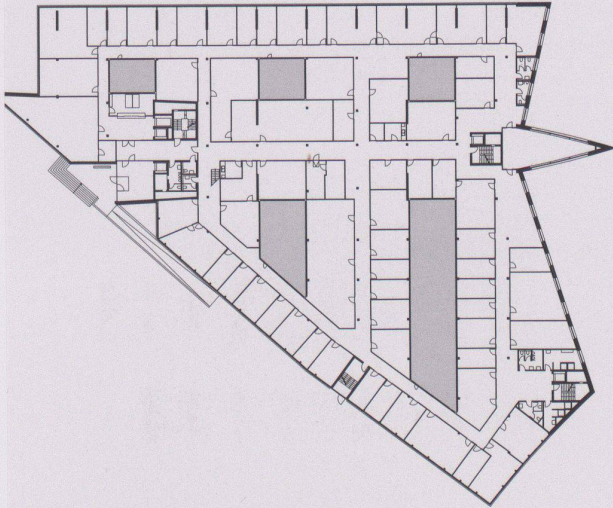
Siehe auch Beitrag in wbw 7-8 | 2004, S. 64-65

Bilder: Atelier Fontana, Basel

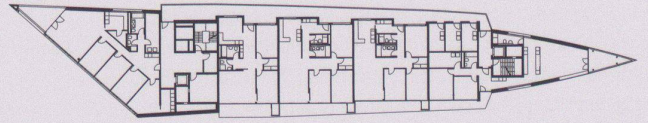


Ansicht von Westen

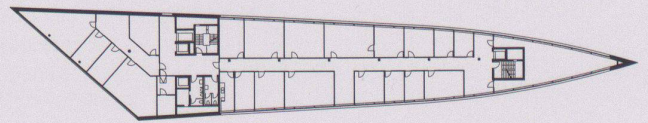
EG



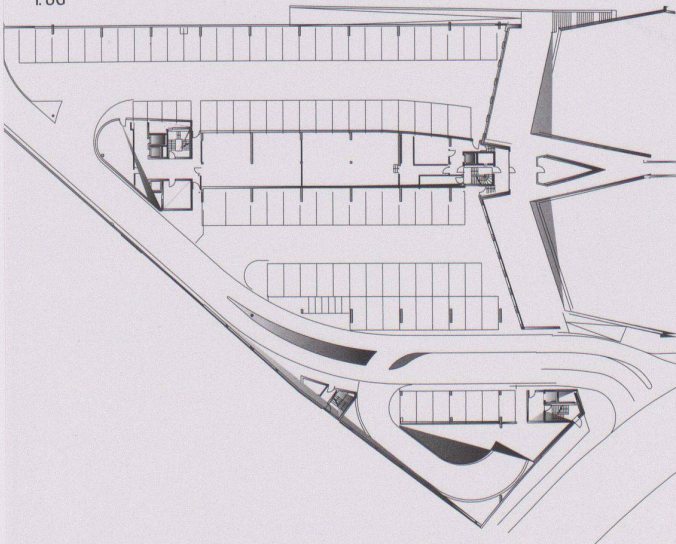
4./5.OG



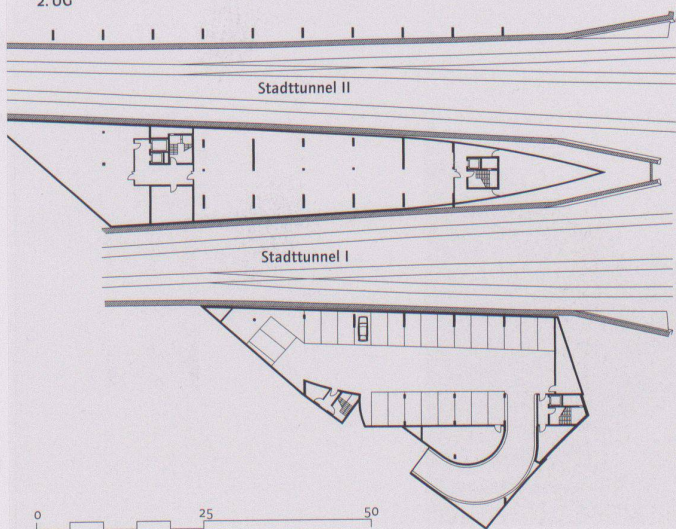
2./3.OG



1.UG



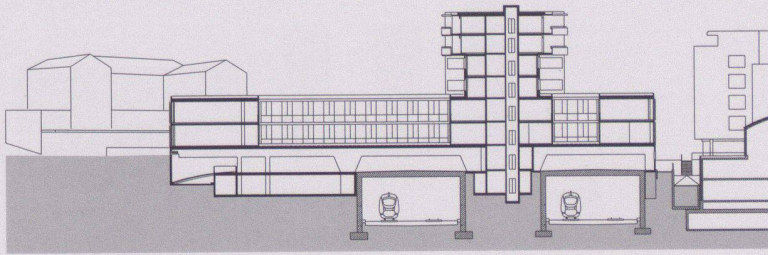
2.UG



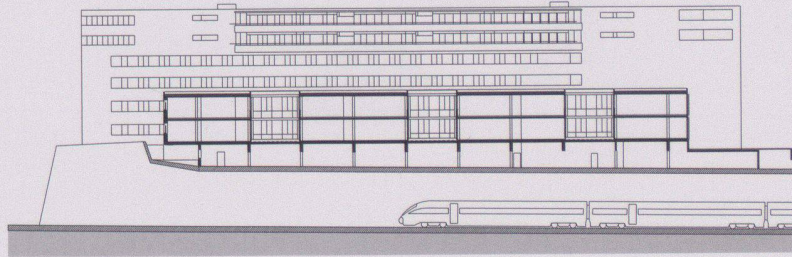
0 25 50



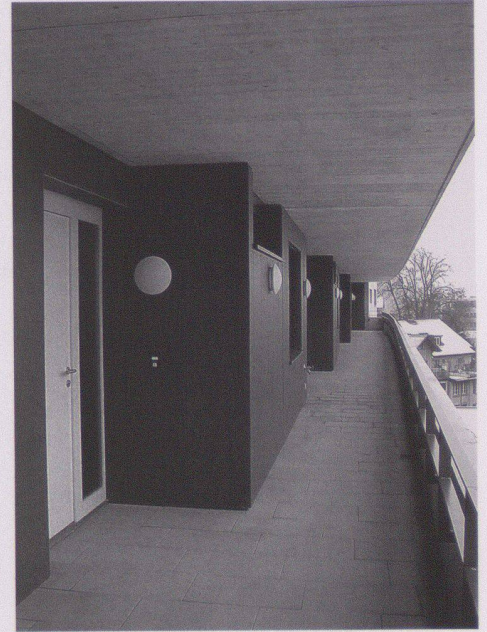
Veloparkplatz



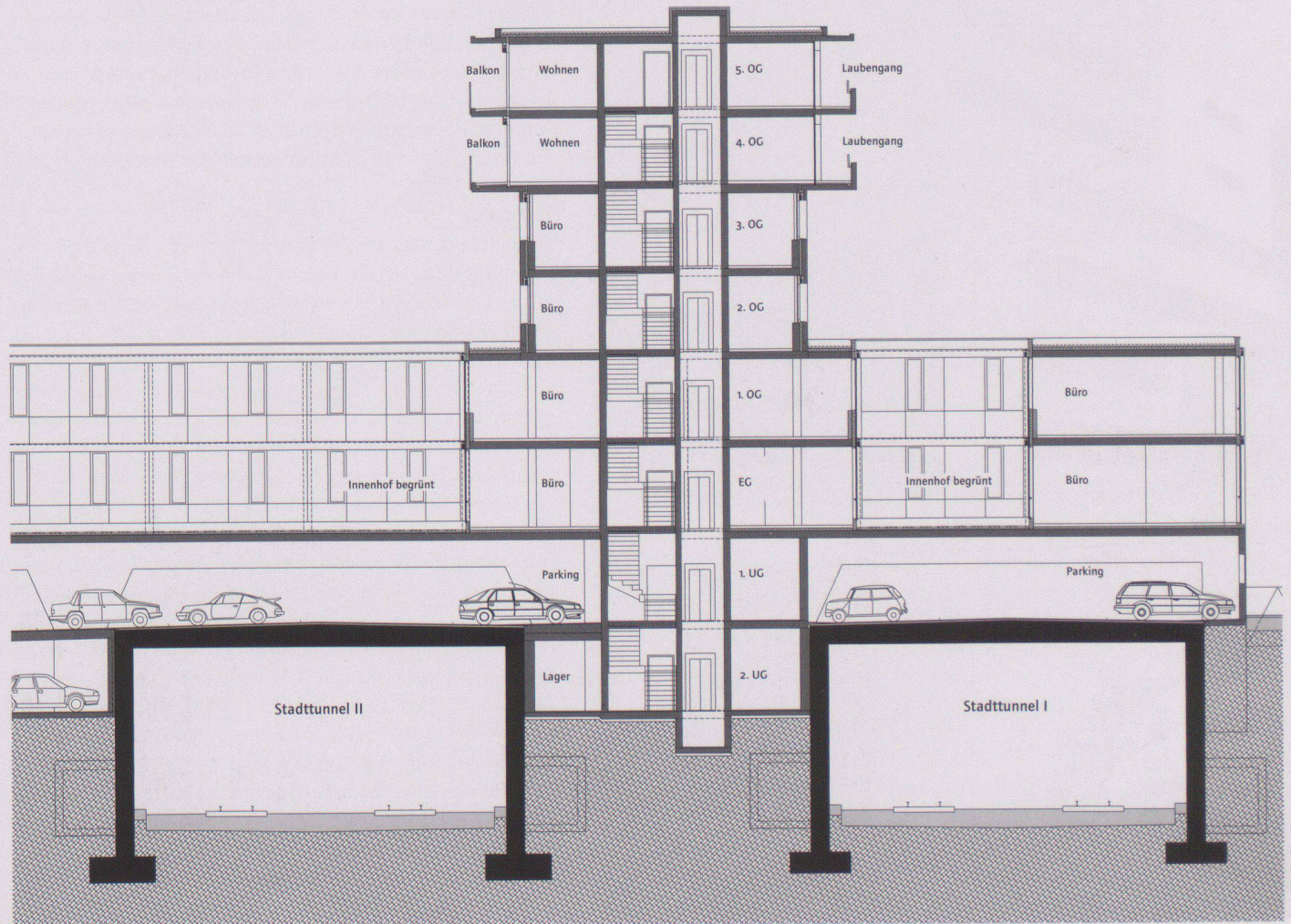
Querschnitt



Längsschnitt



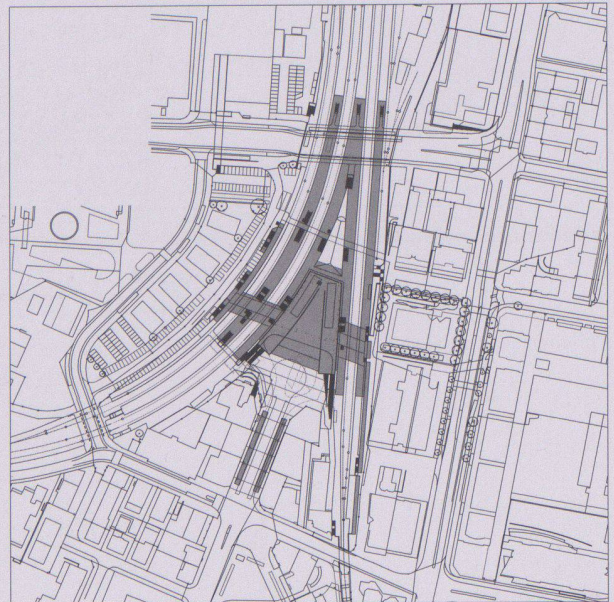
Laubengang vor den Wohnungen



Querschnitt

Bahnhof Zug

Standort:	Bahnhof Zug, 6300 Zug
Bauherrschaft:	SBB AG, Bern/Stadt + Kanton Zug
Architekt:	Hornberger Architekten AG, Zürich
Mitarbeit:	Klaus Hornberger, Isabelle Dejung, Andri Cajos, Thomas Grahammer
Baumanagement:	Caretta + Weidmann, Baumanagement AG, Zürich
Bauingenieur:	IG Bauingenieure Bahnhof Zug: Berchtold + Eicher AG, Zug; Ernst Moos AG, Zug; Gwerder + Partner AG, Rotkreuz
HLK-MSR Ing.:	Künzle + Partner AG, Horw-Luzern
Elektro Ing.:	Hefti Hess Martignoni AG, Zug
Sanitär Ing.:	Hans Abicht AG, Zug
Spezialisten:	Bauperrenkoordination: Brunnschweiler + Heer AG, Zug; Fassaden- planung: Emmer Pfenninger Partner AG, Münchenstein; Bauphysik: Wichser Akustik + Bauphysik AG, Zürich; Akustik und Lärmschutz: Institut für Lärmschutz Kühn + Blickle, Unterägeri; Erschütterung: Rutishauser GmbH, Zürich; Geologie: Dr. von Moos AG, Zürich; Signalistik: Peter Spalinger, Atelier für Gestaltung, Bremgarten AG; Verkehrsplanung: Zwicker + Schmid, Zürich; Lichtplanung: Dieter Dartsch Lichtplanung, Riehen; Visualisierungen: Reflexion AG, Zürich; Gebäudesimulation: AFC Air Flow Consulting, Zürich



Situation



Projektinformation

Das gesamte Bahnareal exklusive bestehendes Dienstgebäude ist neu gestaltet. Zwischen den Gleisen generieren zwei schlanke Baukörper eine neue zentrale Bahnhofshalle. Halle und Bahnhofplatz bilden eine räumliche Einheit mit fließenden Raumgrenzen. Die grosszügige Halle hat Fernwirkung bis zum See. Eine attraktive Fussgängerpassage mit Läden und Infrastruktureinrichtungen verbindet die durch den Bahndamm getrennten Stadtteile Ost und West. Massive Kopfbereiche aus eingefärbtem Sichtbeton spannen zusammenhängende, flexibel unterteilbare Nutzflächen auf. Die vertikale Erschliessung der Obergeschosse erfolgt über einen

Bilder: Florian Holzherr, München



frei in der Halle stehenden Treppenturm und eine Panoramaliftanlage, die horizontale über umlaufende offene Galerien. Die repräsentative Südfassade ist gekennzeichnet durch den Kontrast zwischen den geschlossenen Stirnfassaden und der grossen Verglasung der Halle sowie der Büronutzung in den Obergeschossen. Fluchtbalkone und geschosshohe Fensterbänder verleihen der Ost- und Westfassade ein horizontales Gepräge. Der Einsatz von nur wenigen Materialien (Beton, Stahl und Glas) verleiht der Anlage ein homogenes und einprägsames Erscheinungsbild. In Anbetracht der städtebaulichen Bedeutung, Funktion und architektonischen Ausprägung der Gebäudes wurde vom üblichen Wettbewerbsverfahren für Kunst am Bau abgesehen und direkt mit dem Künstler James Turrell, Arizona USA, ein Projekt für eine permanente Lichtinstallation ausgearbeitet.

Raumprogramm

Reisezentrum, Laden- und Büroflächen, Lager, Technik, Ersatz der Perronbeläge im Bereich der neuen Perrondächer, überdachte Bushaltestellen an der Alpenstrasse, Velounterstände am Bahndamm Ost, Taxi und PW Vorfahrt am Dammweg West

Statisches Konzept

Das Untergeschoss ist undilatiert als steifer Fundationskasten ausgebildet. Auf diesem Foundationstisch aufbauend sind die beiden Gebäudeflügel als separate Bauteile hochgezogen. Sie werden nur durch die jeweils abschliessenden Kopfbauten stabilisiert. Auf Stadt- und Gleisniveau ist ein relativ weiter Stützenraster auf die Bedingungen der Gebäudegeometrie einerseits und der Lage der neuen Unterführung andererseits abgestimmt; über Gleisniveau nimmt ein Abfangtisch die schlanker dimensionierten Stützen und Decken der Obergeschosse auf. Das gläserne Hallendach mit einer maximalen Spannweite von ca. 35 m liegt auf einer filigran wirkenden Stahlkonstruktion aus verschweissten Rohrprofilen, wobei jeweils Haupt- und Nebenträger zu einer räumlichen Tragstruktur verbunden sind. Der Südtrakt steht als separater Gebäudeteil zwischen den beiden abschliessenden südlichen Kopfbauten. Es handelt sich um eine Skelettkonstruktion mit Schleuderbetonstützen und Betondecken, die im Bereich der Südfassade wie eine Brückenkonstruktion an den Gebäudeköpfen eingespannt sind.

Haustechnik

Die nutzungsbedingten Bedürfnisse bezüglich Raumkomfort an exponierter Lage sollen mit minimalem Energieaufwand und möglichst tiefen Jahreskosten befriedigt werden. Die Gebäudeautomation wird über ein einziges Bussystem geregelt. Heizungs- und Kälteanlagen: Erzeugung mittels Kältemaschine, Wärmepumpe-Doppelnutzung als Wärme-/Kälteverbundsystem. Abwärmenutzung und zusätzliche Wärmeerzeugung mit zwei zweistoffbefeuchten Heizkesseln (Gas/Öl). Lüftungsanlagen: Einfache, energieeffiziente Anlagensysteme. Eine optimale Wärmerückgewinnung aus der Abluft ermöglicht einen sehr niedrigen Heizenergiebedarf. Sanitäranlagen: Grundinstallationen (Kaltwasser roh und aufbereitet, Warmwasser, Meteor- und Schmutzabwasser, Erdgas) bis zu den Schnittstellen Mieterausbau bzw. Gebäudekante. 19 Feuerlöschposten, Sprinkleranlage im Südtrakt. Die Abwärme der Raumkühlung wird rückgewonnen. Für den Kühlturm, die Lüftungsanlagen (Befeuchtung) und die Wassererwärmung ist eine gemeinsame Wasserenthärtungsanlage installiert. Die gesamte Dachfläche wird mit dem Pluvia-System entwässert. Elektroanlagen: Energieversorgung ab bestehender Trafostation Tugium der WWZ, Niederspannungshauptverteilung im UG. Licht- und Kraftinstallationen sind in den

allgemeinen Zonen, der Halle, den SBB-Räumen und der Passage vollständig ausgebaut. Brandmeldeanlage und Notbeleuchtung im ganzen Gebäude. Neues Beleuchtungskonzept im bearbeiteten Bereich der Umgebung.

Grundmengen nach SIA 416 (1993) SN 504 416

Grundstück:	Gebäudegrundfläche	GGF	2 190	m ²
	Bearbeitete Umgebungsfläche	BUF	16 620	m ²
	Bruttogeschossfläche	bgf	7 410	m ²
	Rauminhalt SIA 116		66 640	m ³
	Gebäudevolumen SIA 416	GV	44 980	m ³
Gebäude:	Geschosszahl 1 UG, 1 EG, 4 OG, 1 DG			
	Geschossflächen GF	UG	2 190	m ²
		EG	2 150	m ²
		OG	6 670	m ²
		DG	350	m ²
	GF Total		11 360	m ²
	Aussengeschossfläche	AGF	1 920	m ²
	Nutzflächen NF	Laden	990	m ²
		Büro	4 100	m ²
		Reisezentrum	690	m ²
		Lager	890	m ²

Anlagekosten (Gesamtprojekt Neubau Bahnhof Zug,

Basis Endkostenprognose 10.03.04) nach BKP (1997) SN 506 500

(inkl. MwSt. ab 2001: 7.6%)

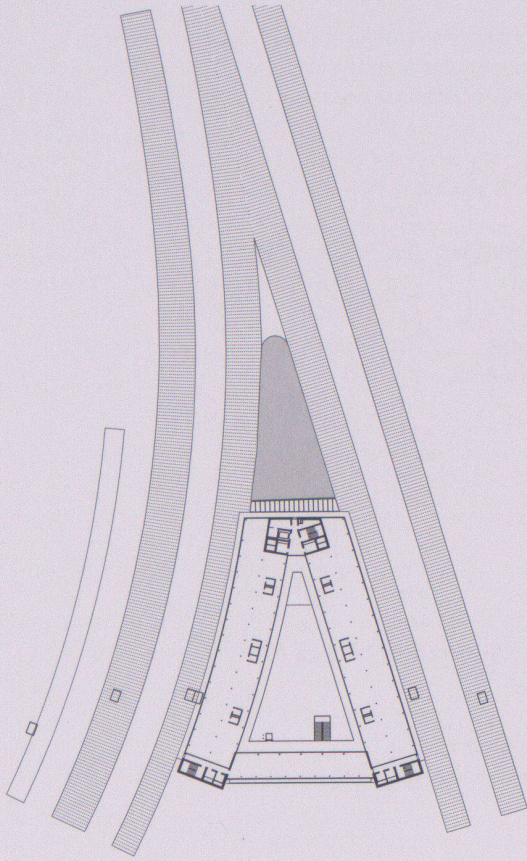
1	Vorbereitungsarbeiten	Fr.	13 237 000.-
2	Gebäude	Fr.	49 237 000.-
3	Betriebseinrichtungen	Fr.	71 000.-
4	Umgebung	Fr.	1 684 000.-
5	Baunebenkosten	Fr.	2 596 000.-
9	Ausstattung	Fr.	4 477 000.-
1-9	Anlagekosten total	Fr.	71 300 000.-
2	Gebäude		
20	Baugrube	Fr.	3 118 000.-
21	Rohbau 1	Fr.	19 613 000.-
22	Rohbau 2	Fr.	1 650 000.-
23	Elektroanlagen	Fr.	3 856 000.-
24	Heizungs-, Lüftungs- und Klimaanlagen	Fr.	3 903 000.-
25	Sanitäranlagen	Fr.	618 000.-
26	Transportanlagen	Fr.	1 479 000.-
27	Ausbau 1	Fr.	3 244 000.-
28	Ausbau 2	Fr.	3 972 000.-
29	Honorare	Fr.	7 782 000.-

Kennwerte Gebäudekosten (Teilprojekt Aufnahmegebäude)

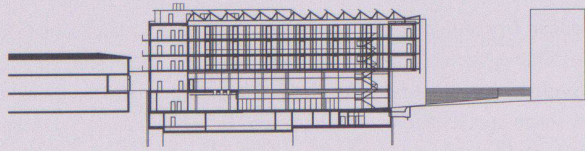
0	Gebäude (Teilprojekt Aufnahmegebäude)	Fr.	33 186 720.-
1	Gebäudekosten BKP 2/m ³ SIA 116	Fr.	498.-
2	Gebäudekosten BKP 2/m ³ GV SIA 416	Fr.	738.-
3	Gebäudekosten BKP 2/m ² GF SIA 416	Fr.	2 796.-
5	Zürcher Baukostenindex (04/1998=100)	04/2001	110.1

Bautermine

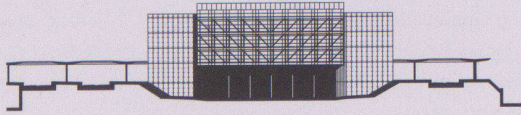
Wettbewerb	1989/1992
Bewilligung Vorprojekt	April 1999
Baubeginn	Oktober 2000
Eröffnung	November 2003
Bauzeit	38 Monate



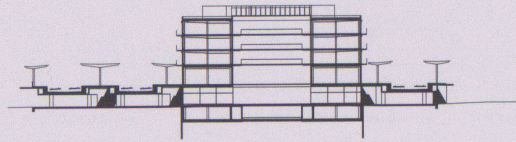
Grundriss Obergeschoss



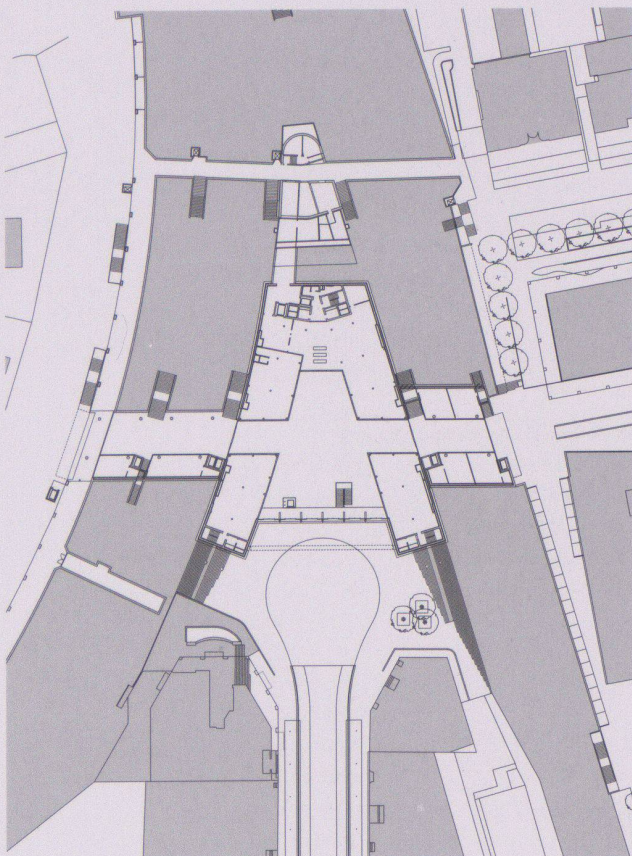
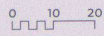
Längsschnitt



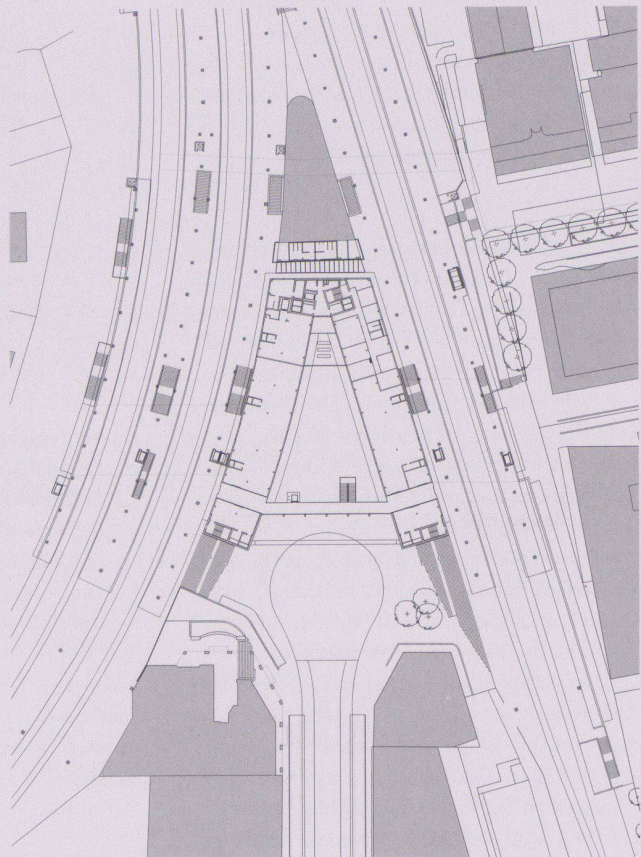
Fassade Süd



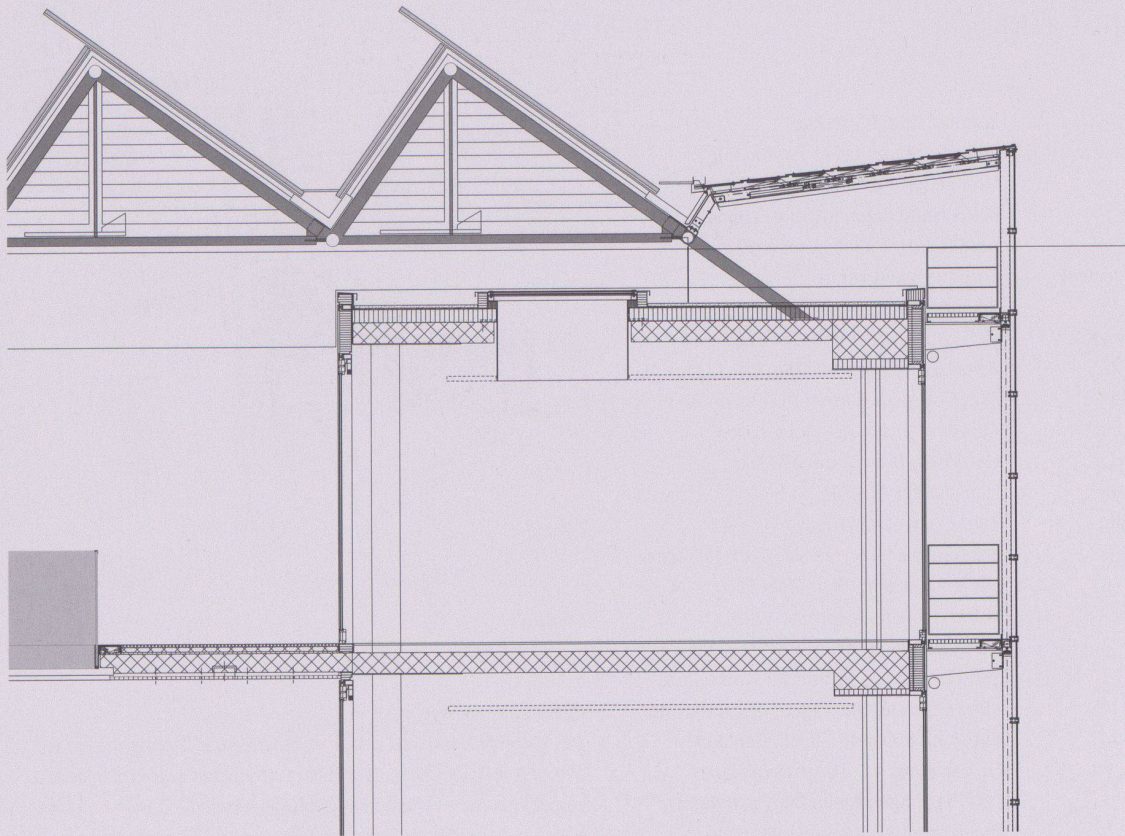
Querschnitt



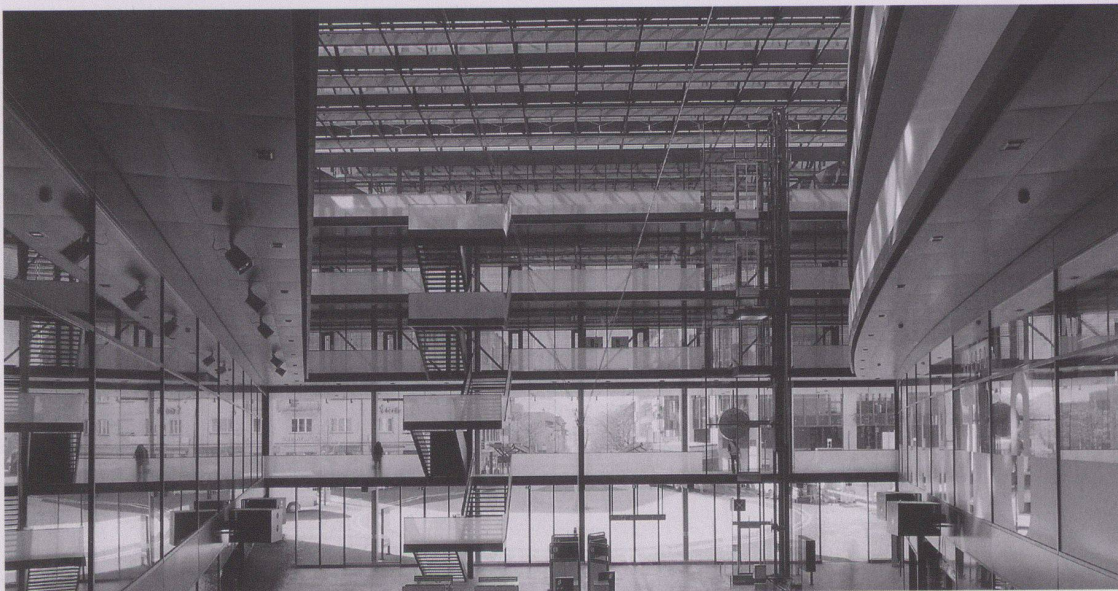
Grundriss Stadtniveau



Grundriss Gleisniveau



Schnitt Zwischenbau



Innenansicht Halle gegen Süden