



WIR BAUEN  
MOBILITÄT

**GLATTALBAHN**



# Projektwettbewerb Haltestelle Flughafen Zürich

Bericht des Preisgerichtes

v1.0 23. April 2007



**VPG** VERKEHRSBETRIEBE  
GLATTAL

Unique (Flughafen Zürich AG)

## *Impressum*

*Absender* Verkehrsbetriebe Glattalbahn, VBG  
*Verfasser* Rainer Klostermann, Leiter Stab Gestaltung Glattalbahn  
*Mitwirkende* Fachpreisrichter, Experten, Wettbewerbssekretariat

*Zitervorschlag* Projektwettbewerb Überdachung Glattalbahn HST Flughafen Zürich /  
Verbindung Bushof

*Version* 1.0  
*Datum* 23. April 2007  
*Dateiname* B001a\_Wettbewerb HST Flughafen ZHR\_Bericht Preisgericht.pdf

<i>Versionenübersicht</i>	Version	Datum	Kommentar	Status
	0.1	17.4.2007	Vernehmlassung Preisgericht/Experten	Bearbeitung
	1.0	23.4.2007	Vorlage VR VBG	freigegeben

## *Inhaltsverzeichnis*

<b>1. Informationen zum Wettbewerbsverfahren</b>	<b>3</b>
1.1 Auftraggeberin	3
1.2 Anlass des Verfahrens	3
1.3 Wettbewerbsart und Verfahren	4
1.4 Das Preisgericht	4
1.5 Sekretariat Wettbewerb	5
1.6 Beurteilung der Arbeiten	5
<b>2. Zusammenfassung der Wettbewerbsaufgabe</b>	<b>6</b>
2.1 Ziel	6
2.2 Perimeter und planliche Vorgabe	6
2.3 Anforderungen, ein Auszug aus den Vorgaben	7
<b>3. Ablauf der Jurierung</b>	<b>8</b>
3.1 Beschlussfähigkeit	8
3.2 Vorprüfung und Beurteilung	8
3.3 Erster Bewertungsrundgang	8
3.4 Zweiter Bewertungsrundgang	9
3.5 Schlussrunde	9
3.6 Projektbeschreibungen	10
3.7 Kontrollrundgang	10
3.8 Schlussabstimmung	10
<b>4. Rangierung, Empfehlung und Würdigung</b>	<b>11</b>
4.1 Rangierung und Preiszuteilung	11
4.2 Antrag des Preisgerichtes	11
4.3 Vorgaben und Empfehlungen	11
4.4 Würdigung	11
<b>5. Genehmigung durch das Preisgericht</b>	<b>14</b>
<b>6. Die rangierten Projekte und deren VerfasserInnen</b>	<b>15</b>
1. Rang, 1. Preis	15
2. Rang, 2. Preis	18
3. Rang, 3. Preis	20
<b>7. Projekte des 2. Rundganges mit deren VerfasserInnen</b>	<b>22</b>
<b>8. Projekte des 1. Rundganges mit deren VerfasserInnen</b>	<b>30</b>

## *1. Informationen zum Wettbewerbsverfahren*

Im Folgenden sind die wichtigsten Eckwerte aus dem Ausschreibungsprogramm vom 10. November 2006 wiedergegeben. Details zum Verfahren selbst sowie die Bestimmungen sind aus dem genannten Programm zu entnehmen.

### *1.1 Auftraggeberin*

Der Projektwettbewerb wird durch die Verkehrsbetriebe Glattal VBG in Koordination mit der Unique in Auftrag gegeben. Die VBG sind Systemsteller und Projektbesteller der Glattalbahn (GTB), im Auftrag des Kantons Zürich. Sie sind in diesem Verfahren federführend.

### *1.2 Anlass des Verfahrens*

Die Haltestelle Flughafen Zürich ist eine von 20 neuen Haltestellen der Glattalbahn in ihrem 12,7 km langen Streckennetz. Sie gehört zur zweiten Bauetappe (1A2) und nimmt auf der Glattalbahnlinie Hauptbahnhof Zürich – Oerlikon – Flughafen eine sehr prominente Stellung ein. Dies aus folgenden Gründen:

- Der Flughafen ist wichtiger Zielort von regionaler, überregionaler, nationaler und internationaler Bedeutung.
- Der Haltestellenort entwickelt sich mit dem heutigen Bushof zu einem attraktiven Eingang in den Flughafenkomplex.
- Die Anbindung des mittleren Glattals an den Flughafen mit dem öffentlichen Verkehr erfährt mit der Glattalbahn eine wichtige Ergänzung.
- Immer mehr Besucherinnen und Besucher des Flughafens nutzen auch die erweiterten Möglichkeiten des Einkaufs und gesellschaftlicher Anlässe.

Der Raum des heutigen Bushofes zeichnet sich funktional und atmosphärisch mit der 2004 fertig gestellten Überdachung aus. Diese Güte wurde auch mit einem Preis für gute Bauten bestätigt. Schon damals war klar, dass mit der Haltestelle der Glattalbahn eine Erweiterung der räumlichen Zugänglichkeit und der Aufenthaltsqualität folgen würde. Ein Hauptanliegen ist die Erreichbarkeit der verschiedenen Warte- und Einstiegsbereiche "trockenen Fusses". Damit soll sich ein Angebot erfüllen, die Verbindung zwischen Haltestellen – Eingang Flughafen witterungsgeschützt zu erreichen.

### **1.3 Wettbewerbsart und Verfahren**

Der Projektwettbewerb wird im offenen Verfahren auf der Basis der SIA-Ordnung 142, Ausgabe 1998 "Ordnung für Architektur- und Ingenieurwettbewerbe", durchgeführt. Ergänzend findet überdies der Abschnitt 10. ("Wettbewerbe und Studienaufträge") der Richtlinie: Projektierung und Ausführung von Kunstbauten der Nationalstrassen des Bundesamtes für Strassen Anwendung.

Der Projektwettbewerb (inkl. Fragenbeantwortung) wird anonym durchgeführt.

Die Bauherrschaft beabsichtigt (ohne jedoch verpflichtet zu sein), mit der Gewinnerin bzw. mit dem Gewinner des Projektwettbewerbes gestützt auf § 10 lit. i der Zürcher Submissionsverordnung einen Vertrag zur Weiterbearbeitung (vorgesehen sind alle Phasen) der prämierten Lösung abzuschliessen.

### **1.4 Das Preisgericht**

Das Preisgericht des Wettbewerbs setzt sich wie folgt zusammen:

<i>Preisrichter, Preisrichterinnen</i>	Dr. Andreas Flury	Direktor VBG und GPL Glattalbahn, Vorsitz
	Josef Felder	Unique, CEO
	Fritz Boller	Stadtrat Stadt Kloten
	Jürg Conzett	Ing. Büro Conzett, Bronzini, Gartmann AG, Chur
	Katrin Schubiger	atelier 10:8, Zürich
	Reto Pfenninger	agps architecture, zürich – los angeles
	Margreth Blumer	Architektin ETH SIA, Zürich
<i>Ersatzpreisrichter</i>	Peter Eriksson	Unique, Marketing & Real Estate

Für die Vorprüfung und die Jurierung standen dem Preisgericht folgende Experten zu Verfügung:

<i>Experten, Expertinnen</i>	Katrin Napravnik	Unique ML
	Arthur Tobler	Unique MB
	Hanspeter Moll	Unique OM
	Paul Harzenmoser	TBA Kanton Zürich
	Hans Jörg Fuhr	Experte Bauökonomie
	Rainer Klostermann	Leiter Stab Gestaltung GTB
	Kai Flender	Experte HSI, GTB
	Bernard Koller	PL Bahntechnik, GTB
	Dr. Beat Denzler	SCHILLER DENZLER DUBS Rechtsanwälte
	Herbert Notter	Leiter Stab Projektmanagement GTB
	Andi Frei	IG PSDE, Projektleiter GTB Objekt AIRPORT

### ***1.5 Sekretariat Wettbewerb***

Sabrina Stüble, Antoinette Meier, Rolf Eberle und Beat Bosshard  
IG PSDE c/o F. Preisig AG

### ***1.6 Beurteilung der Arbeiten***

Die Jury beurteilt die eingegangenen Arbeiten nach folgenden Gesichtspunkten (Zuschlagskriterien). Die untenstehenden Punkte werden gleichwertig beurteilt, also zu je 25%.

#### ***Einpassung und Gestaltung***

- . Einpassung in die Umgebung
- . Gestalterische Qualität, Formgebung
- . Ästhetische, atmosphärische Wirkung
- . Einpassung in das durchgehende Erscheinungsbild der Haltestellen der Glattalbahn

#### ***Funktion***

- . Komfort Benutzer
- . Effizienz der eingesetzten Mittel

#### ***Tragwerkskonzept***

- . Konstruktive Durchbildung
- . materielle Ausbildung
- . Bauablauf
- . Dauerhaftigkeit, Unterhaltsfreundlichkeit

#### ***Erstellungskosten***

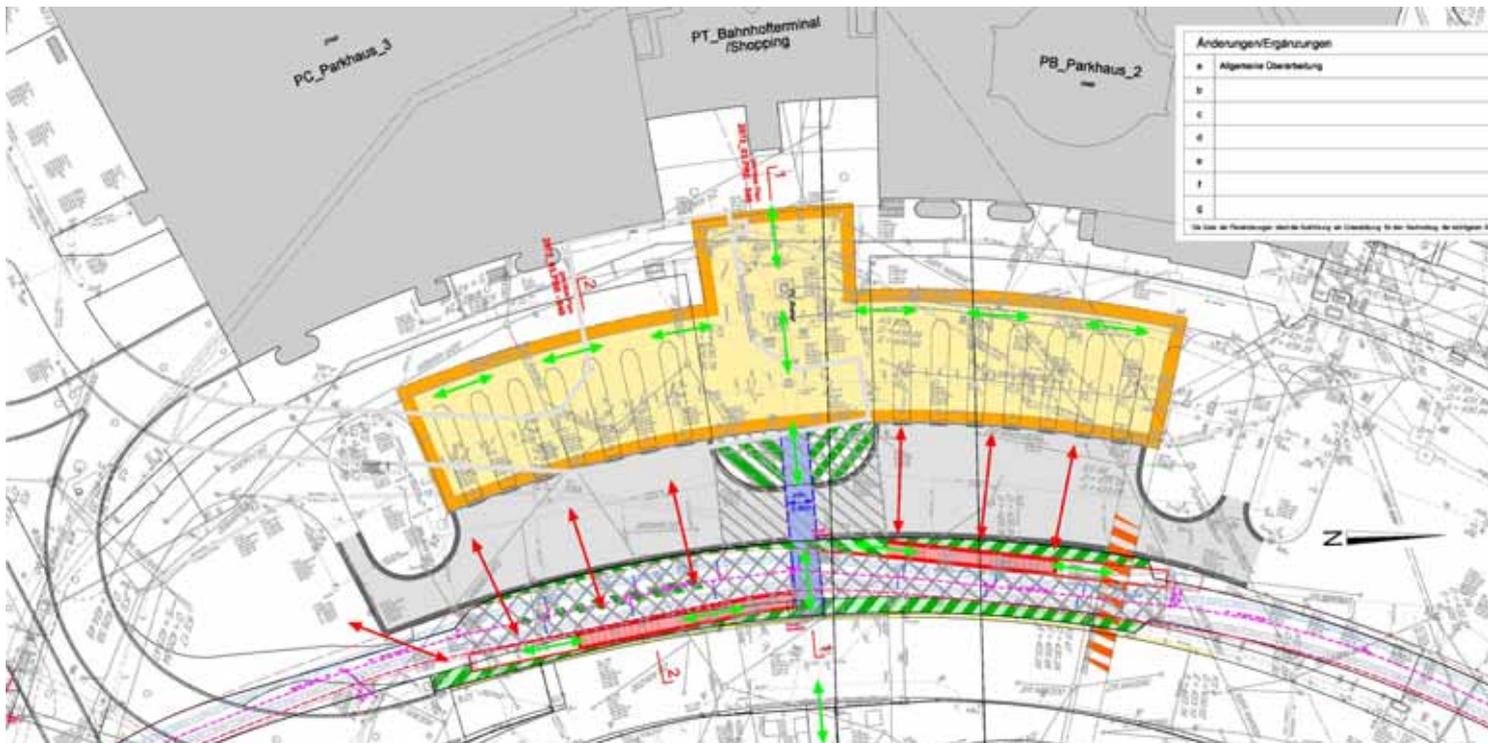
- . Kostenschätzung +/- 30%

## 2. Zusammenfassung der Wettbewerbsaufgabe

### 2.1 Ziel

Für den Witterungsschutz des besonderen Haltestellenortes Flughafen Zürich der Glattalbahn wird ein öffentlicher, anonymer Projektwettbewerb für Architektur- und Ingenieurarbeiten ausgeschrieben. Gesucht werden innovative und wirtschaftliche Lösungen für die Überdachung der Glattalbahn-Haltestelle in Verbindung mit den umliegenden Zugängen und Aufenthaltsorten des öffentlichen Verkehrs, unmittelbar vor dem Eingang zum Flughafen Zürich. Der Bauherrschafft steht ein Budgetposten von CHF 1.5 Mio. +/-30% (inkl. Planerhonoreare, exkl. MwSt.) zu Verfügung. Ein ausgewählter Projektvorschlag muss sich in die bestehende räumliche und funktionale Situation einpassen und hat sich im vorgegebenen Kostenrahmen zu bewegen. Die Ausführungsplanung soll unmittelbar nach der rechtskräftigen Projektevaluation beginnen. Die Überdachung ist Bestandteil der zweiten Bauetappe der Glattalbahn (Etappe 1A2), die im Dezember 2008 in Betrieb gehen soll.

### 2.2 Perimeter und planliche Vorgabe



## **2.3 Anforderungen, ein Auszug aus den Vorgaben**

### *Eingang Flughafen Zürich*

Das Gesamterscheinungsbild des Eingangs zum Flughafen, inkl. Beschriftung darf nicht abgewertet werden. Die Sicht auf die Werbeflächen an den Parkhäusern soll frei bleiben. Auch ist die zukünftige Verwendung von Werbeflächen an der Stützmauer Strasse zu berücksichtigen.

Die geplante Verbindungsachse Richtung Butzenbüel zur Erschliessung künftiger Geschäftszentren darf nicht beeinträchtigt werden.

### *Erscheinungsbild Glattalbahn*

Die Glattalbahn hat ein durchgehendes, modulares Erscheinungsbild, das u.a. in der Normhaltestelle und den Fahrleitungsmasten zum Ausdruck kommt. Die Haltestelle Flughafen Zürich liegt in einem Kontext, der bezüglich räumlichen, massstäblichen und funktionalen Kriterien besondere Anforderungen stellt. Deshalb wird hier für die Gesamtanlage eine besondere Lösung gesucht. Es ist eine wichtige Frage, in welcher Form das Erscheinungsbild der Glattalbahn sichtbar wird. Die Wiedererkennbarkeit wird grundsätzlich gefordert, muss aber interpretiert werden. Ebenso ist die bestehende Situation mit dem Bushofdach zu beachten.

### *Vorgabe Bahntechnik*

Von der Haltestelle der Glattalbahn ist die Gleisgeometrie, das Prinzip der Perronanlagen und die funktionale Bestückung mit Haltestelleninfrastrukturen (s. beiliegende Liste und Gestaltungsvorgabe HSI GTB) vorgegeben. Die im abgegebenen Situationsplan eingetragene Rampen- und Perronanlagen entsprechen der Normhaltestelle. Die Einpassung in den Projektvorschlag ist Entwurfsthema.

### *3. Ablauf der Jurierung*

#### *3.1 Beschlussfähigkeit*

Das Preisgericht tagte am 26. März und am 12. April 2007. Am ersten Tag wurde Josef Felder von Peter Eriksson vertreten. Die Beschlussfähigkeit des Gremiums war an beiden Tagen permanent gegeben.

#### *3.2 Vorprüfung und Beurteilung*

Unmittelbar nach der Abgabe der Pläne am 26. Februar 2007 begann die Vorprüfung, die zum ersten Beurteilungstag abgeschlossen werden konnte. Das Preisgericht entscheidet einstimmig die Zulassung zur Beurteilung aller 31 eingereichten Projekte. Die Ergebnisse der Vorprüfung werden von den jeweiligen Experten vorgestellt. Nach einer gründlichen Einarbeitung in drei Gruppen und mit Unterstützung der Experten geht das Preisgericht zum ersten Rundgang über.

#### *3.3 Erster Bewertungsrundgang*

Jedes Projekt wird von den Arbeitsgruppen ausführlich vorgestellt. Nach einer gründlichen Diskussion aller Projekte entscheidet das Preisgericht auf ein Verbleiben für den zweiten Rundgang. Ausgeschieden werden jeweils einstimmig die untenstehenden 20 Projekte. Die Aufzählung steht in alphabetischer Reihenfolge, also ohne Wertung.

01 TRANSFER

ABDX

AXYTKV

BIRD

CORNELIS

Die Harfe

E.D.F.K

Fensterplatz

glattal loop

HARLEQUIN

LIBELLE

LKTLZA

LOOP (*normale Schreibweise, Anm. d. Red.*)

lumen

403020

P.M. 27

PRIMAVERA  
skytrain  
TRANSFIBER  
winglet

### ***3.4 Zweiter Bewertungsrundgang***

Im zweiten Rundgang wird nochmals auf die Argumente der ersten Runde eingegangen. Zudem profitiert die Beurteilung von den verschiedenen Grundsatzdiskussionen zu den Konzeptansätzen sowie zu den Interpretationen der Aufgabe und der Vorgaben. Nach eingehender Diskussion werden wiederum einstimmig die untenstehenden Projekte ausgeschieden. Mit Blick auf eine Wertschätzung der verschiedenen Konzeptansätze beschliesst das Preisgericht, alle Projekte des zweiten Rundganges zu beschreiben. Zudem sollen die Entscheidungen in Form einer Würdigung der Konzeptansätze transparent gehalten werden. Folgende Projekte werden jeweils einstimmig ausgeschieden:

firefly  
Harlekin  
JONAS  
*LOOP (kursive Schreibweise, Anm. d. Red.)*  
Nächster Halt  
RAILPORT  
Strich.  
YURIKAMOME

### ***3.5 Schlussrunde***

Die drei in der Schlussrunde verbleibenden Projekte werden in einem ersten Diskussionsblock nochmals wertfrei durchleuchtet. In einer zweiten Diskussionsrunde werden die Beurteilungskriterien für die Bewertung einzeln herangezogen. Daraus ergibt sich eine erste Rangierung:

1. toit volant
2. MAUD ADAMS
3. tsuru

### ***3.6 Projektbeschreibungen***

Die Projekte des zweiten Rundganges und der Schlussrunde werden beschrieben. Die redaktionelle Bearbeitung erfolgt jeweils im Plenum.

### ***3.7 Kontrollrundgang***

Das Beurteilungsgremium geht alle Projekte des ersten und zweiten Rundganges nochmals durch. Diskutiert werden mehrere Rückkommensanträge, welche im Fortschritt der Erwägungen entstanden sind. Das Preisgericht entscheidet vor jedem Projekt einzeln und kommt jeweils einstimmig zur Bestätigung der vorgängigen Entscheidungen aus den beiden Rundgängen.

### ***3.8 Schlussabstimmung***

Die Schlussabstimmung über die Rangierung der drei Projekte der letzten Runde erfolgt in Einzelabstimmungen. Die Rangierung wird bestätigt, die Abstimmung ist einstimmig.

## *4. Rangierung, Empfehlung und Würdigung*

### *4.1 Rangierung und Preiszuteilung*

Das Preisgericht beschliesst folgende Rangierung und Preiszuteilung:

1. Rang, 1. Preis	toit volant	CHF 22.000.-
2. Rang, 2. Preis	MAUD ADAMS	CHF 15.000.-
3. Rang, 3. Preis	tsuru	CHF 13.000.-

### *4.2 Antrag des Preisgerichtes*

Das Preisgericht beantragt der Bauherrschaft das erstrangierte Projekt "toit volant" unter Berücksichtigung der untenstehenden Vorgaben und Empfehlungen zur Weiterbearbeitung und Ausführung.

### *4.3 Vorgaben und Empfehlungen*

- Das Werbekonzept Unique ist zwingend zu berücksichtigen. Grundsatz ist hier "weniger ist mehr". Ziel soll eine für den Benutzer klare übersichtliche und visuell ausgewogene Situation sein, die zudem die bestehenden Konzepte weiterführt.
- Die Konzepte der Signaletik seitens Unique und seitens ZVV und GTB sind sorgsam zu koordinieren.
- Das Lichtraumprofil für die Busse muss auf den Fahrbereichen überall eingehalten sein. Dies ist zu überprüfen.
- Die Verbindung der drei Dachträger ist hinsichtlich der gewünschten gestalterischen Qualität zu überprüfen bzw. weiter zu entwickeln.
- Die jeweiligen Dachlängen sollen kritisch hinterfragt werden.
- Die Fläche zwischen der Busfahrbahn und dem Perron Ost der GTB bedarf einer eindeutigen Zuordnung und Materialisierung.
- Die Schnittstelle Fahrleitungsanlage - Dach ist in Zusammenarbeit mit dem Fahrleitungsbauer im Detail zu projektieren.

### *4.4 Würdigung*

Es wurden in der 1. Runde 31, in der 2. Runde 11 Ansätze diskutiert, wovon 3 Ansätze in die letzte Runde gewählt wurden. Im Folgenden sollen einzelne Beurteilungskriterien im Bezug auf die gewählten Ansätze erläutert werden:

### *Erscheinungsbild - Identität der Glattalbahn*

Projektansätze, welche formal in keiner Weise weder auf die Umgebung noch auf das Corporate Identity (CI) der Glattalbahn (GTB) eingegangen sind, konnten in der 2. Runde nicht mehr berücksichtigt werden. Es waren dies Ansätze, deren Angemessenheit der Präsenz stark hinterfragt wurde und deren Effizienz der Mittel bei weitem fehlte.

Einen weiteren Diskussionspunkt fand die Jury in der Weiterentwicklung der Glattalbahn-Elemente. Wenn jene Elemente zu eigenständigen, dem Massstab des Ortes angepassten, Projektbestandteilen werden, konnten sie auch überzeugen. Wenn sie aber additiv aufgereiht der Länge des zu deckenden Bereichs entsprechen, verlieren sie die für das CI der GTB typische gestalterische Prägnanz.

### *Funktion - Verbindung trockenen Fusses – Ökonomie*

Die Schwierigkeit bei den Dachlösungen lag vor allem darin, die Bereiche und Wege der Passanten genügend abzudecken, ohne dabei mit der Fläche oder der Struktur den Kostenrahmen zu sprengen. Um die regengeschützte Verbindung zwischen bestehendem Bushofdach und den beiden neuen Perronkanten der GTB zu gewährleisten, wurden verschiedene Ansätze gewählt, die in den folgenden Abschnitten beschrieben sind.

- Jene Projekte, welche keine trockene Verbindung umsetzen, zeigen trotz Verzicht auf ein funktional elementares Kriterium keinen gestalterischen oder ökonomischen Vorteil gegenüber Projekten, die dieses Kriterium berücksichtigt haben. Sie konnten, trotz formal gewürdigter Erscheinung, nicht in die letzte Runde genommen werden.
- Andere Ansätze verfolgen mit einem unabhängigen, mittleren Dach für die zentrale Verbindung und seitlich untergeordnet die Haltestelleneinheiten eine axiale Hierarchie. Unbefriedigend ist an diesen Ansätzen einerseits die Pluralität der Elemente, welche im Gesamtzusammenhang keine grosszügige oder gestalterisch begreifbare Erscheinung erzeugt. Andererseits ist es bei diesen Ansätzen nicht gelungen, die Haltestellen in ihrer neuen Massstäblichkeit überzeugend aus den Normhaltestellen zu entwickeln. Zudem stellte die grosse Fläche des "Hauptdaches" meist eine ökonomische Herausforderung für die restlichen Elemente dar.
- Ein weiterer Ansatz fand die Jury in jenen Projekten, deren Dächer mit einer grossflächigen Gesamtform sowohl den Übergang wie auch die Gleisfelder inkl. Perrons abdeckten. Einzelne dieser Ansätze konnten in der Sorgfalt der konstruktiven Umsetzung überzeugen,

nicht aber im räumlichen Bezug zur Umgebung (Sichtbeziehungen/ "Tunnellösungen") oder im Preis.

- Einen überzeugenden Ansatz letztlich bieten jene Projekte, welche in einer beinahe minimalistischen Art und Weise die funktional notwendigen Flächen abdecken, indem sie die Seiten mit einer 3-teiligen Figur verbinden. Die Jury überzeugte sich insbesondere von jenen Projekten, welche die Dreiecksbeziehung zu einem räumlichen Konzept entwickeln konnten, das auch eine statische und konstruktive Umsetzung erfährt. Es gelingt den Projekten aus jener letzten Gruppe, den funktionalen Anforderungen (trockenen Fusses) gerecht zu werden, die Ideologie der "Effizienz der Mittel" (GTB) umzusetzen und den vorgegebenen Budgetrahmen einzuhalten.

## 5. Genehmigung durch das Preisgericht

**Margreth Blumer**

M. Blumer

**Katrin Schubiger**

Katrin Schubiger

**Jürg Conzett**

Jürg Conzett

**Reto Pfenninger**

Reto Pfenninger

**Fritz Boller**

F. Boller

**Josef Felder**

Josef Felder

**Andreas Flury (Vorsitz)**

Andreas Flury

## 6. Die rangierten Projekte und deren VerfasserInnen

toit volant

### 1. Rang und 1. Preis

*Penzel Architektur GmbH  
Christian Penzel  
Mitarbeit Raphael Dunant  
und Roland Siegel  
Edenstrasse 16, 8045 Zürich*

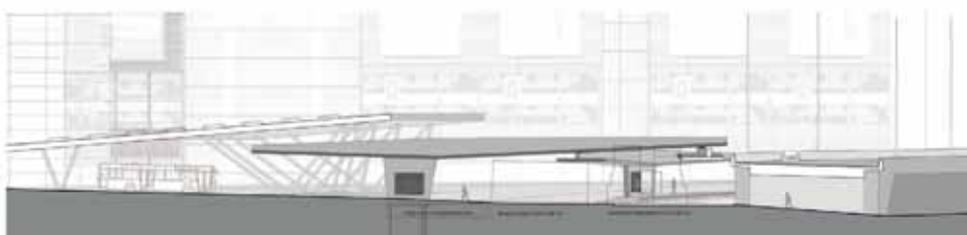
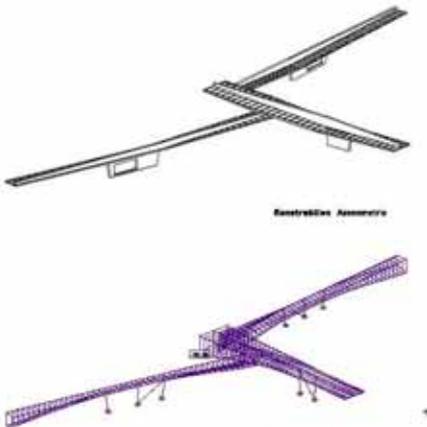
*Bauingenieur  
Martin Valier  
Böschenstrasse 1  
7000 Chur*

Drei untereinander verbundene Dächer bilden mit einem bestechend einfachen Prinzip die neue Überdachung zum Butzenbüel und den Haltestellen der Glattalbahn. Reduziert auf die notwendigen Flächen, wirken sie durch ihre formale Prägnanz. Die Dachflächen werden von je einem Wandelement getragen und sind in den überlagerten Punkten untereinander verbunden. Somit entsteht eine elegante, stützenfreie Dachfigur, die die bestehende Grosszügigkeit des Raums belässt und durch ihre fast schwebende Leichtigkeit verblüfft.

Im bestehenden Raum, der von starken Elementen, wie das bestehende Bushofdach, die Stützmauer und die Brückenstirnen geprägt ist, haben die VerfasserInnen eine eigene Identität geschaffen. Merkmale der Glattalbahn werden verwendet und im Massstab neu formuliert. Sie werden in einer Formensprache übersetzt, die in ihrer Robustheit dem Ort und den funktionalen Anforderungen gerecht wird.

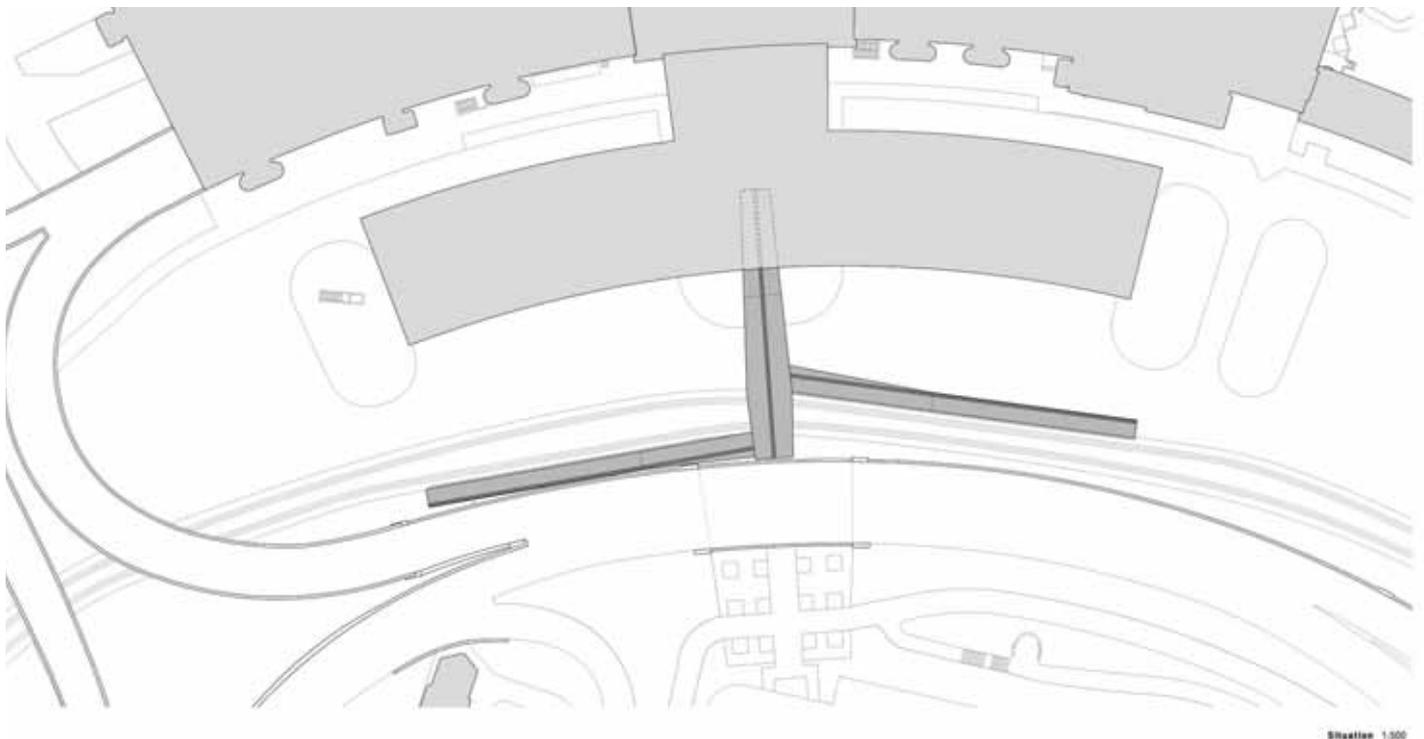
Die Wandelemente nehmen nebst der Tragfunktion auch sämtliche Infrastruktur-Elemente der Glattalbahn auf. Dieses Prinzip entspricht ganz der VBG-Philosophie der "Effizienz der eingesetzten Mittel". Zudem ermöglicht es die Sichtbezüge aller Verkehrsteilnehmenden untereinander und auch die Sicht auf Butzenbüel und Werbeflächen bleibt frei. Das Projekt gewährleistet somit eine optimale Orientierung und Sicherheit.

Konstruktiv handelt es sich um drei jeweils in einem Wandelement eingespannte statische Elemente, die je ein Perron und den Verbindungsgang überdachen. Im Mittelteil treffen die drei Träger aufeinander und werden dort untereinander verbunden. Die Träger bestehen aus



weit ausladenden, hochkant angeordneten Stahl-Hohlkastenträgern, die entsprechend der Momentenbeanspruchung variable Höhen aufweisen. An diese Hauptträger sind stählerne "Sparren" befestigt, die beim Verbindungsgang symmetrisch, bei den Perrons asymmetrisch auskragen. Die Abmessungen der Kastenträger sind ausreichend, um die Tragsicherheit und die zulässigen Verformungen der Kragarme einzuhalten. Auch wurde ein Schwingnachweis geführt, der Schwingungsanregungen aus Wind unwahrscheinlich erscheinen lässt. Die Fundation erfolgt über Guss-Rammpfähle, die je nach statischer Beanspruchung in unterschiedlicher Anzahl und Anordnung unter den drei Fundamentplatten angeordnet sind. Im Bereich der Stützmauer können diese Pfähle vor dem Fundamentvorsprung platziert werden. Die Verwendung von Bohrpfählen statt Rammpfählen wäre zu prüfen. Gesamthaft handelt es sich um ein gut durchdachtes und überzeugend präsentiertes statisches Konzept.

Die Verfasser haben sich für die Materialwelt der Glattalbahn entschieden. Die Dachkonstruktion, insbesondere die leichte Streckmetall-Untersicht, verspricht ein gelungenes Zusammenspiel mit dem bestehenden Bushofdach bei Tag und Nacht. Die konstruktive Gestaltung



wurde offensichtlich aus den technischen Anforderungen entwickelt, die Trag- und Verkleidungselemente berücksichtigen in ihrer Materialität und Anordnung sowohl betriebliche, wie auch bautechnische Anforderungen. Es gelingt, einige Elemente der Glattalbahn zu übernehmen. So können bestehende Infrastrukturmodule und Leuchteinheiten in die neue Form integriert werden. Innerhalb des vorgegebenen Budgetrahmens wurde aus der gestellten Aufgabe mit "toit volant" ein sorgfältiges, eigenständiges Projekt entwickelt, das sich sehr selbstverständlich in die "Haltestellen-Familie" der Glattalbahn einreihen lässt.



MAUD ADAMS

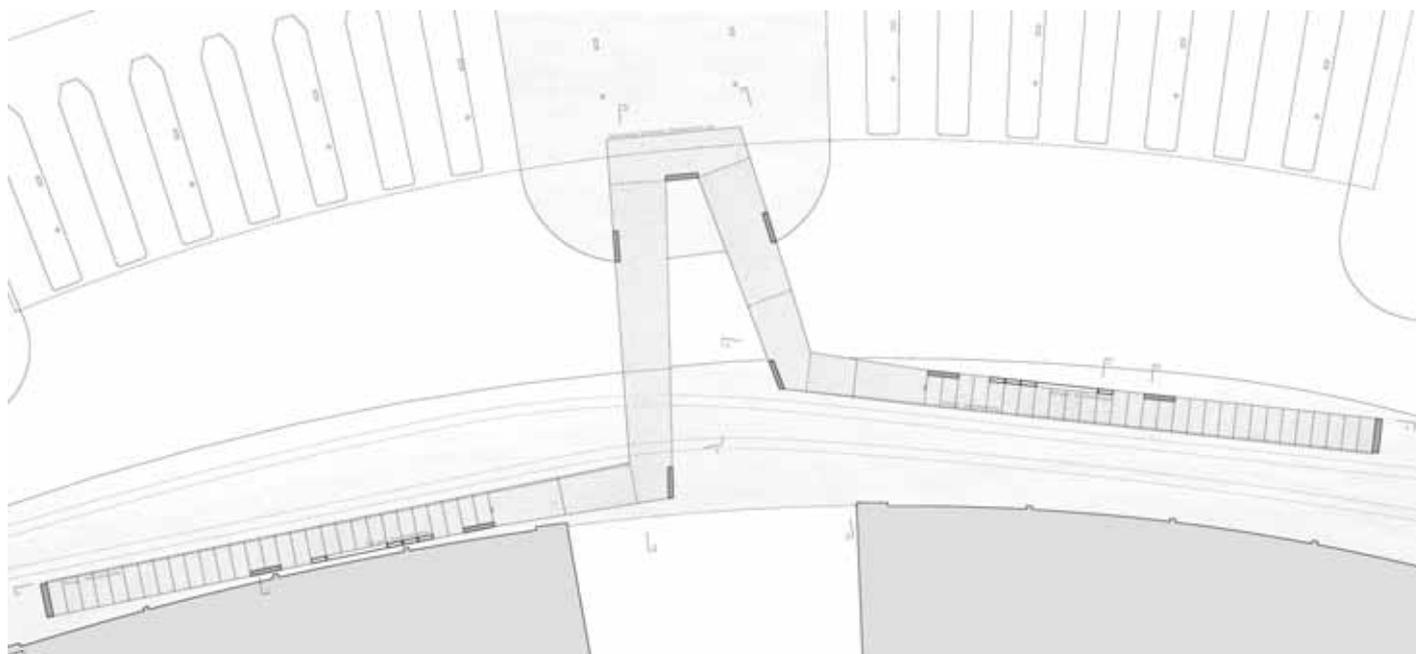
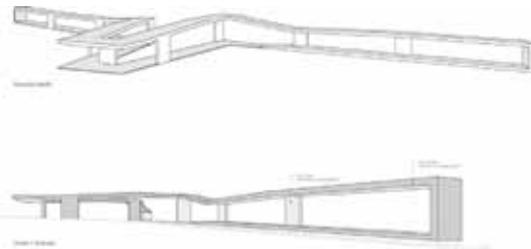
## 2. Rang und 2. Preis

*VETTER SCHMID Architekten*  
*Lukas Schmid*  
*Tobias Vetter*  
*Pfingstweidstr. 31a*  
*8005 Zürich*

*Aerni + Aerni*  
*dipl. Ing. ETH/SIA*  
*Markus Aerni*  
*Rotbuchstrasse 32*  
*8037 Zürich*

Die Jury war überrascht von der absoluten Direktheit, wie die anspruchsvollen funktionalen Anforderungen so unmittelbar in ihrer Gesamtheit in ein Projekt übersetzt werden. Die Aufteilung des Zugangs in zwei überdachte Zonen stellt eine einzigartige Lösungsidee dar. Die materielle Einheit von Scheibenstützen und Dachfläche bringt der Anlage eine Abstraktion, die aber die Fragestellung der konstruktiven Umsetzung, und auch die der zukünftigen betrieblichen Anforderungen, in dieser Absolutheit noch offen lässt.

Die gewählte Position der Betonscheiben zu Beginn und Ende des Haltestellenbereiches kann aus sicherheitstechnischen Gründen so nicht ausgeführt werden. Die Jury stellt sich zudem die Frage, ob die beiden Arme des Überganges zum Busbahnhof, bei einer zukünftigen baulichen Entwicklung des Butzenbüels, noch die entsprechende Lösung für diese wichtige Fussgängerverbindung ist.



Eine 60 cm starke Ortbetonplatte wird von weit auseinander stehenden Wandscheiben getragen. Das Prinzip funktioniert, Einzelheiten wie die gelenkigen Fusspunkte und die eingelassenen Balkenleuchten müssten noch diskutiert werden, da die statische Beanspruchung von Dach und Wandscheiben hoch ist. Die Fundation erfolgt über Mikropfähle, was plausibel erscheint.

Die Entwässerung ist grundsätzlich möglich; die Zugänglichkeit der Fallrohre ist noch zu spezifizieren.



tsuru

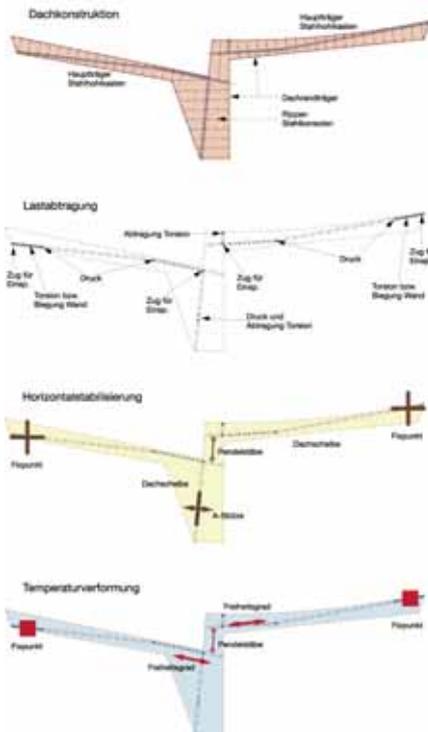
### 3. Rang und 3. Preis

*Zeno Vogel*  
*Geroldstrasse 11*  
*8005 Zürich*  
*Detlef Schulz Architekt*  
*Ankerstrasse 3*  
*8004 Zürich*

*BlessHess AG*  
*dipl. Bauingenieure ETH/SIA/usic*  
*Philipp Hess*  
*Steghofweg 2*  
*6005 Luzern*

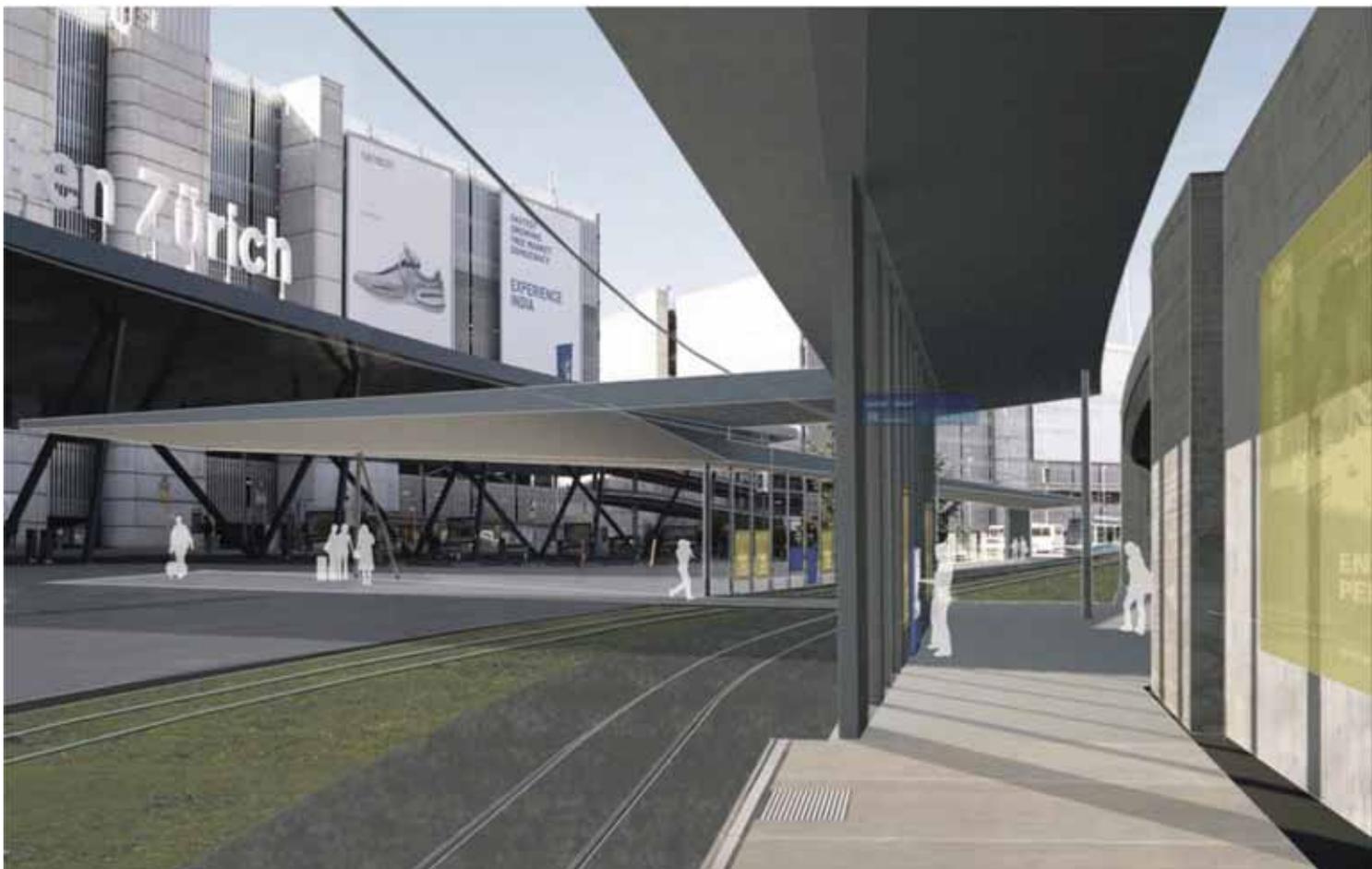
Ein Dach im Sinne eines gefalteten Bandes überdeckt die Verbindung von Bushhof zu Bahnhof und die beiden Perrons der Glattalbahn. Eleganz und Offenheit werden durch eine Reduktion der Stützen erreicht. In geschickter Weise wird die Auffächerung der gedeckten Verbindung den effektiven Fussgängerströmen gerecht. In Analogie zu den Normstationen der Glattalbahn werden die Perrondächer als langgestreckte Fenster verstanden, begrenzt von zwei seitlichen Scheiben. Die dem Übergang angrenzende Scheibe wird aufgelöst als Stützenreihe und beinhaltet die Bedienungselemente der Bahn. Die am Perronrand platzierten Stützen sind aber aus sicherheitstechnischen Überlegungen der Bahn ungünstig gesetzt. Sie schränken die Sicht des Zugführers massiv ein. Zudem ist die Bahninfrastruktur an dieser Position für den Benutzer falsch platziert. Die Wegführung des Verbindungsdaches weist klar zu den Perrons und müsste im Falle einer Erweiterung des Flughafenfeldes in Richtung Butzenbuel dieser neuen Ausrichtung noch angepasst werden. Der Stützenraster für die Montage von Billettautomaten und Fahrplänen steht in einem Widerspruch zur Grosszügigkeit des Projektes.





Die zurückhaltende Formensprache und die formale Kraft dieses Projektvorschlags sind überzeugend. Das Dach entwickelt eine Eigenständigkeit und vermag im Raum zwischen Bushofdach und Stützmauer der Glattalbahn einen angemessenen Auftritt zu geben.

Eine kühne, exzentrisch gestützte Stahlkonstruktion. Als Konzept brauchbar, im Einzelnen ist einiges noch nicht plausibel (grosse Schlankheiten des kleinen Profils innerhalb des Gesamtvolumens des Dachs und ihr Einfluss auf die Verformungen, Einfluss auf die Durchsichtigkeit des Dachs), aber allfällige Anpassungen erscheinen möglich, ohne dass das Konzept darunter leiden müsste. Die Flachfundation mit den Setzungen der Stützmauer dürfte in der schlanken Konstruktion keine problematischen Zwängungen hervorrufen. Die Entwässerung erfolgt über seitlich angebrachte Kastenrinnen, was einfach und unterhaltsfreundlich ist. Die Führung der Fallrohre im Innern der Träger und ihr Bezug zu den Stützen des Tragwerks müssen noch präzisiert werden.



## 7. Projekte des 2. Rundganges mit deren VerfasserInnen

firefly

*Kaufmann, van der Meer  
und Partner AG  
Daniela Häni  
Wallisellenstrasse 301  
8050 Zürich*

*Dr. Deuring + Oehninger AG  
Römerstrasse 21  
8401 Winterthur*

Die Qualität der Projektidee liegt in der grosszügigen Überdachung der Verbindung Busbahnhof / Haltestelle Glattalbahn und verlagert so den räumlichen Schwerpunkt der "Adresse" Haltestelle Glattalbahn auf den Durchgangsbereich. In dieser durchaus denkbaren Auslegung der architektonischen Fragestellung liegt aber gleichzeitig auch deren Schwierigkeit. Die vom Veranstalter gewünschte spezielle Bedeutung der Haltestelle der Glattalbahn "Flughafen Zürich" wird so auf ein weiteres grosses Dach verlagert, welches eher zur baulichen Infrastruktur des Flughafens gehört, denn zur Glattalbahn. Somit erhält der Aufenthalts- und Wartebereich der Bahn eine untergeordnete Stellung innerhalb der räumlichen Abfolge der verschiedenen Verkehrsmittel. Durch die Addition des Grundmoduls "Haltestelle" wird zudem dessen Gestaltungsidee umgedeutet.

Zwei Längsrahmen mit V-Stützen und Pendelstützen tragen die Überdachung des Zugangs, während die Perrondächer aus Normelementen bestehen. Die Dimensionen des Daches über dem Zugang erscheinen schlüssig, wenn auch die Stabilität des Daches quer zur V-Stützen-Ebene vermutlich eine etwas stärkere Dimensionierung der Abstützungen erfordert. Die Normelement-Dächer entlang der Perrons bieten keine besonderen konstruktiven Probleme. Die Entwässerung des Zugangs-Dachs ist nicht dargestellt, erscheint jedoch grundsätzlich möglich, wobei die Führung der Fallrohre in den Schrägstützen sorgfältig studiert werden müsste.

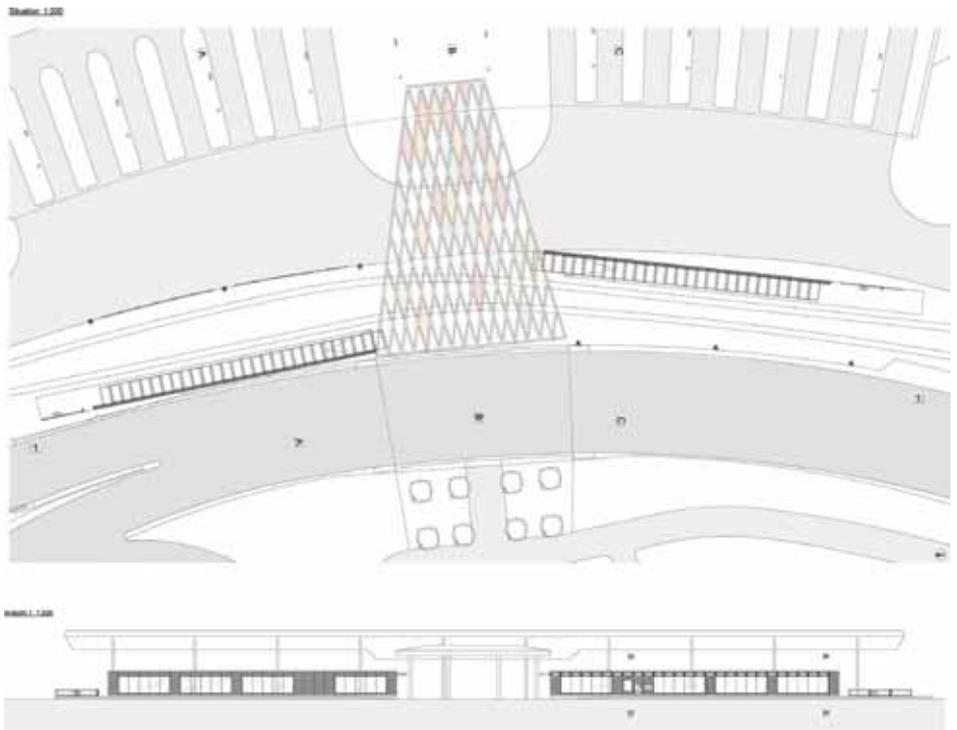


Harlekin

*Atelier off off Walliser Damian  
Tunnelstrasse 20  
3900 Brig*

*Fux AG  
Platz 4  
3904 Naters VS“*

Die Qualität der Projektidee liegt, wie schon beim Projekt „firefly“ beschrieben, in der grosszügigen Überdachung der Verbindung Busbahnhof / Haltestelle Glattalbahn und verlagert so den räumlichen Schwerpunkt der "Adresse" Haltestelle der Glattalbahn auf den Durchgangsbereich. In dieser durchaus denkbaren Auslegung der architektonischen Fragestellung liegt aber gleichzeitig auch deren Schwierigkeit. Die vom Veranstalter gewünschte spezielle Bedeutung der Haltestelle der Glattalbahn "Flughafen Zürich" wird so auf ein weiteres grosses Dach verlagert, welches eher zur baulichen Infrastruktur des Flughafens gehört, denn zur Glattalbahn. Somit erhält der Aufenthalts- und Wartebereich der Bahn eine untergeordnete Stellung innerhalb der räumliche Abfolge der verschiedenen Verkehrsmittel. Durch die Addition des Grundmoduls "Haltestelle" wird zudem dessen Gestaltungsidee umgedeutet. Die Sicht auf den Butzenbüel - ein wichtiges zukünftiges Entwicklungsgebiet der Unique - ist mit der vorgeschlagenen Dachkonstruktion beeinträchtigt. Ein rautenförmiger, vollständig in Stahl geschweisster Trägerrost überdeckt den Zugang. Er liegt auf kräftigen Schleuderbetonstützen, die in den Fundamenten eingespannt sind. Die Dachfläche ist mit Fiberglas-Wellplatten eingedeckt und weist ein leichtes Gefälle nach Osten auf. Entlang des östlichen Dachrands wird das Wasser in einer Rinne gefasst und im Innern der Schleuderbetonstützen abgeleitet. Die Konstruktion erscheint machbar, wenn auch der rautenförmige Rost eine grosse Anzahl Schweissnähte aufweist, die einen entsprechenden Aufwand erfordern. Die Perrondächer bestehen aus Normelementen und stellen keine besonderen konstruktiven Probleme.



JONAS

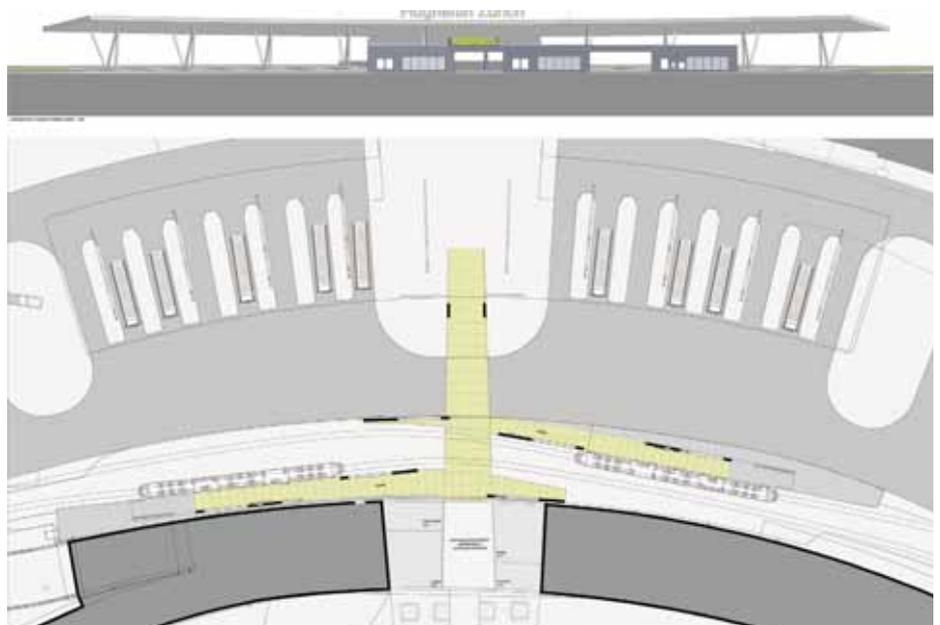
*Baumann Roserens Architekten  
Limmatstrasse 285  
8005 Zürich*

*Pöyry Infra AG  
Hardturmstrasse 161  
8037 Zürich*

Der interessante Beitrag basiert auf einer räumlichen "Übersetzungsarbeit" der anspruchsvollen und komplexen geometrischen Randbedingungen an diesem Ort. So erhalten die Wartezonen und die Verbindung zum Busbahnhof ein eigenständiges und spezifisches Erscheinungsbild für die Haltestelle "Flughafen Zürich". Der spielerische Umgang mit dem Grundmodul der anderen Haltestellen ist raffiniert, sowohl für die Dachkonstruktion als auch für die Wegführung der Benutzer. Aus bahntechnischen Anforderungen kann aber das jeweilige Grundmodul an der Perronkante in der gewählten Position so nicht eingesetzt werden. Damit verliert der Entwurf eines seiner wichtigsten Elemente und verliert dadurch seine ursprüngliche räumliche Kraft.

Eine kräftige Stahlrostkonstruktion, die über Halbrahmen abgestützt ist. Die exzentrisch platzierten Abstützungen führen zu grösseren Torsionsmomenten, die mit kastenförmigen Gurtungen und obere und untere Verbände aufgenommen werden. Diese Verbände sind nicht gezeichnet und ihr Einfluss auf die Erscheinung der lichtdurchlässigen Konstruktion ist schwierig abzuschätzen. Die Stabilisierung erfolgt über die Rahmenwirkung, die von den biegesteifen Verbindungen zwischen Dach und Abstützungen erzeugt wird. Die heikle Foundation entlang der sich setzenden Stützmauer ist noch nicht dokumentiert, stellt aber keine unüberwindlichen Probleme. Die Konstruktion erscheint machbar, aber in den Einzelheiten eher kompliziert.

Die Entwässerung der Perrondächer erfolgt über aussenliegende Rinnen. Das Dach über der Fussgängerverbindung funktioniert vermutlich in ähnlicher Art.



*LOOP*

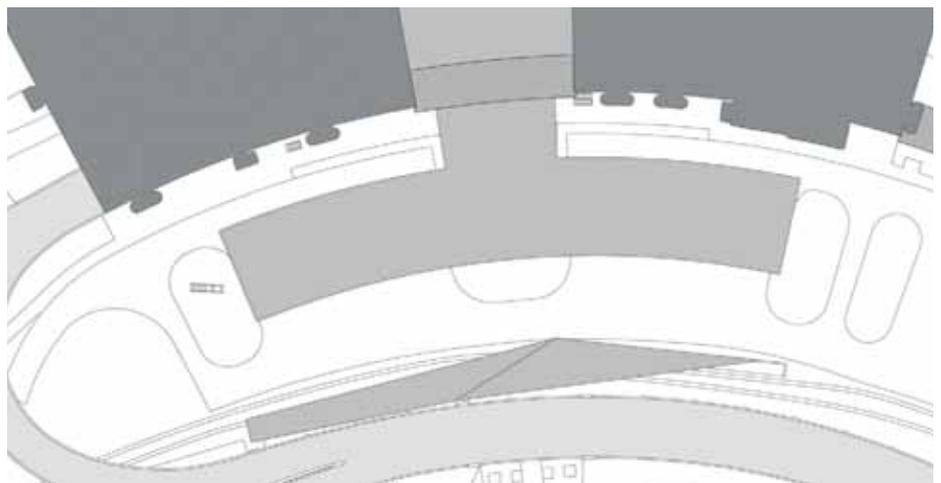
*Stutz & Bolt Arch. AG  
Frau Hauck  
Katharina Sulzer Platz 10  
8400 Winterthur*

*Synaxis AG Zürich  
Thurgauerstrasse 56  
8050 Zürich*

Die als "Scheibensculptur" beschriebene Projektidee ist eine räumlich überzeugende Antwort der anspruchsvollen Aufgabe. Die unterschiedlichen Anforderungen der neuen Station sind raffiniert in das Projekt eingearbeitet und vermitteln eine dynamische Atmosphäre an diesem von Verkehrsträgern geprägten Ort. Die Jury beschäftigt die Massstäblichkeit und die Frage der konstruktiven Umsetzung. Ist dieses Objekt zu gross, oder gar zu klein, im Verhältnis zum Busbahnhof? Kann die konstruktive Umsetzung das Versprechen einer Skulptur einhalten? Und wie verändert sich der Entwurf, wenn die Anforderung des "trockenen Fusses" in das Projekt eingearbeitet werden muss?

Das grossmassstäbliche und über weite Bereiche freitragende Dach besteht grösstenteils aus weit auskragenden Konsolen. Im Mittelteil wird zusätzlich ein Längselement benötigt, dessen Zusammenspiel mit den Konsolen/Querträgern noch nicht dokumentiert ist. Die Stärke des möglichen Dachträgers entspricht in dieser Partie rund 1/30 der diagonal von Lager zu Lager gemessenen Spannweite, sodass die Konstruktion gut machbar erscheint, wenn auch noch einige offene Fragen bestehen. Diese betreffen auch die Erscheinung der Konstruktion in der Untersicht (perforierte Aluplatten) wo infolge des/der Dachträger(s) starke hell-dunkel-Kontraste zu erwarten sind. Entlang der Stützmauer ist eine Flachfundation vorgesehen, deren Setzungen durch die schlanke Konstruktion vermutlich gut aufgenommen werden können.

Die Entwässerung des mit Lichtwellplatten bedeckten Dachs erfolgt geschickt über Rinnen entlang der freien Dachkanten, die das Wasser über ihr "natürliches" Gefälle zu den beiden spitzen Enden der Überdachung führen, von wo es über Fallrohre abgeleitet werden kann.



<< Nächster Halt >>

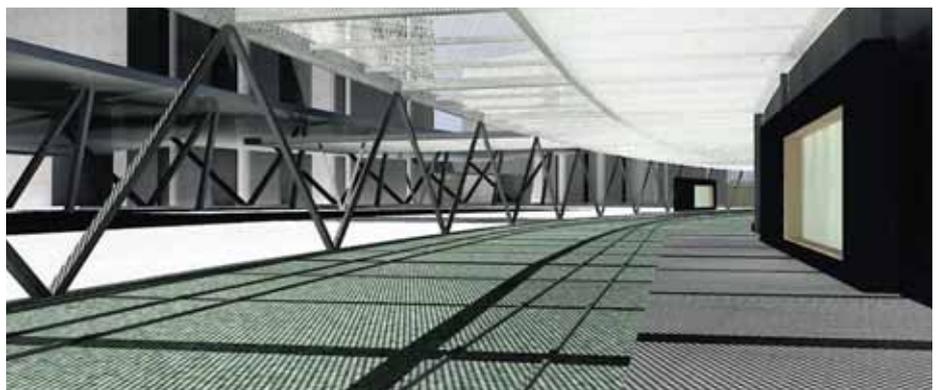
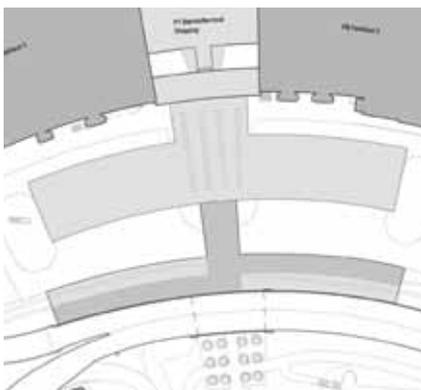
*Bächi Steiner Architekten  
Peter Zurbuchen  
Sophienstrasse 16  
8032 Zürich*

*Aschwanden & Partner  
Ingenieure und Planer AG  
Melchior Aschwanden  
Dorfstrasse 2  
8630 Rüti*

In der Weiterführung der Geometrie des Bushofdachs wird die Station der Glattalbahn grossflächig mit einem einheitlichen Dach überzogen. Eine Dachhaut aus doppeltem Streckmetall verbirgt in den Bereichen der Perronüberdeckung und der Verbindung zum Bushof eine dazwischen liegende Schicht als Regen und Schmutzfänger. Die verschiedenen Transparenzen des Daches versprechen ein Spiel von Licht und Schatten. Die Kosten des Dachs in dieser Grösse liegen weit über dem vorgegebenen Rahmen. Mit der vorgeschlagenen Höhe ist das Lichtraumprofil der Bahn nicht eingehalten. Die Übernahme des Stützen-themas der schrägen Stützen des Bushofs als Abschluss gegen die Strasse ist nicht überzeugend.

Ein einfacher stählerner Trägerrost wird gegen den Flughafen hin von zickzackförmigen Rohrstützen getragen. Ostseitig wird das Dach an der Stützmauer befestigt. Die Verfasser begründen dies damit, dass die Gründung des Daches auf dieser Seite ohnehin in den Bereich des sich setzenden Fundamentvorsprungs der Stützmauer gelange und dass in diesem Fall die Befestigung des Dachs an der Mauer keine Verschlechterung gegenüber einer Lösung mit vor die Mauer gesetzten Stützen (die als Option vorgeschlagen wird) bedeute. Diese Argumentation ist einleuchtend. Die Zickzack-Ausbildung der westlichen Abstützung erscheint statisch etwas unmotiviert, die Konstruktion ist aber problemlos auszuführen.

Die Dachentwässerung zwischen den Trägern unter einer Deckschicht aus Streckmetall bedingt eine grosse Anzahl von Abdichtungen zur Trägerlage und ist schwer zugänglich. Diese Disposition ist wenig unterhaltsfreundlich und müsste verbessert werden.



## RAILPORT

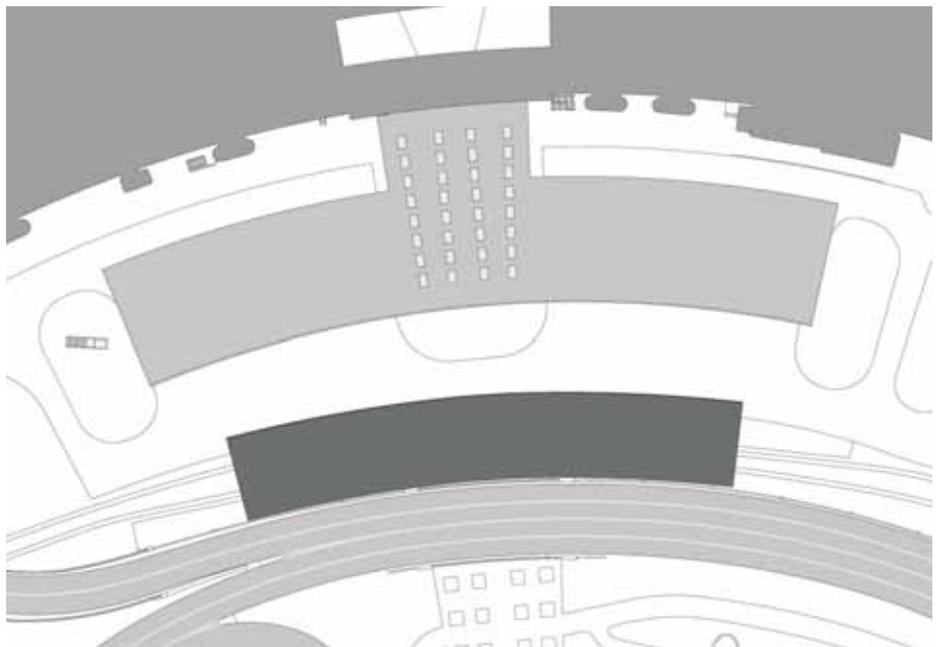
*Meyer Dudesek Arch.  
Stefan Meyer-Gallos  
Zimmergasse 8  
8008 Zürich*

*Dr. Lüchinger + Meyer  
Bauingenieure  
Hofackerstrasse 13  
8032 Zürich*

Die Projektverfasser versuchen mit ihren Vorschlag eine räumliche und formale Einheit an diesen dispersen Ort zu finden. Die grosszügige Überdachung gibt der Haltestelle das Gewicht eines Bahnhofs und bildet damit ein gleichwertiger Part zum Bushof. Die Verwandtschaft der Materialisierung, die Öffnung mit angepasster Neigung gegen die Fahrbahn bilden eine gelungene Antwort auf das eigenständige Bushofdach. Leider verzichten die Verfasser auf eine gedeckte Verbindung, zugunsten der Lesbarkeit und Eigenständigkeit der einzelnen Dächer. Durch die Lage des Bahnhofs an der Stützmauer ist fragwürdig, ob das schmale Oblichtband oberhalb der Mauer tagsüber den Bahnhof genügend zu beleuchten vermag.

Das gewählte statische System ist sehr effektiv und verspricht einen kurzen Bauablauf. Der Vorschlag der Verkleidung der Stützmauer ist für den Unterhalt der Stützmauer ungeeignet. Die Kosten liegen im Budget, sind aber für die Grösse des Daches nicht plausibel. Das Tragwerk besteht aus stählernen Zweigelenrahmen in etwa 10 m Abstand. HEA 400-Rahmenriegel werden an Hohlprofile 300x300 mm als Rahmenstiele geschraubt. Über die Rahmen werden Pfetten (IPE 330) verlegt, auf denen Trapezbleche liegen, die gleichzeitig als Abdichtung und Aussteifung wirken. Die Foundation erfolgt über Mikrobohrpfähle, die im Bereich der Stützmauer deren Fundamentvorsprung durchdringen und ein weitgehend unabhängiges Setzungsverhalten der beiden Konstruktionen ermöglichen. Es handelt sich um ein einfaches und schlüssiges Tragwerk.

Die Entwässerung erfolgt über das geneigte Dach in eine Rinne und von dort über Fallrohre nahe der bestehenden Stützmauer zum Boden - ein einfaches und funktionierendes Konzept.



Strich.

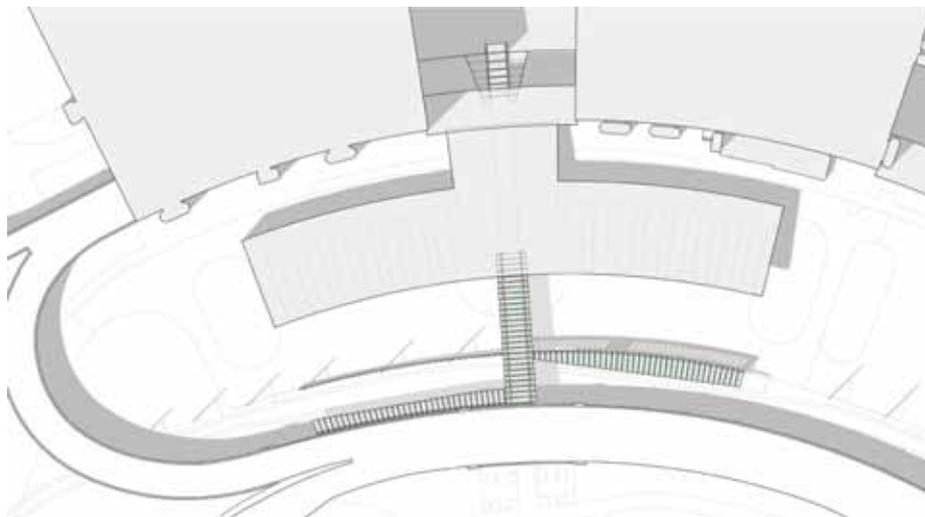
*Hans Andres  
Luzius Keller  
dipl. Arch. ETH / SIA  
Schaffhauserstrasse 550  
8052 Zürich*

*Höltzchi & Schurter  
Schulstrasse 40  
8050 Zürich*

Dieses Projekt entwickelt eine einheitliche, filigrane Formensprache der Dächer für die Verbindung zu den Haltestellen und den Perronüberdachungen der Glattalbahn. Die Konstruktion der Dächer entsteht aus einer Addition der Module der Normhaltestelle. Der Entwurf ist sehr zurückhaltend und mag der Wichtigkeit der Station Flughafen der Glattalbahn nicht Rechnung tragen. Für diese Situation, bestimmt durch grosse Bauten und viel Verkehr, sind die Grössenverhältnisse dieses Projektvorschlags nicht geeignet. Mit der Verlängerung des Normelements wird keine genügende Eigenständigkeit der neuen Dächer entwickelt.

Entlang der Perrons werden modifizierte Normhaltestellen eingesetzt, dazu kommt ein separates Verbindungsdach aus zwei Stahlrahmen mit Querträgern. Die wegen der Krümmung der Rückwand grösseren Auskragungen der Normhaltestellen verlangen zumindest teilweise eine verstärkte Dachkonstruktion, die von der Normausführung abweicht. Das Verbindungsdach erscheint mit seinen starken Stützen, die auch der Aussteifung dienen, statisch problemlos.

Die Dachrinnen sind eher schwer zugänglich und die Ausbildung der Fallrohre in Bezug zu den Stützen ist noch zu studieren.



YURIKAMOME

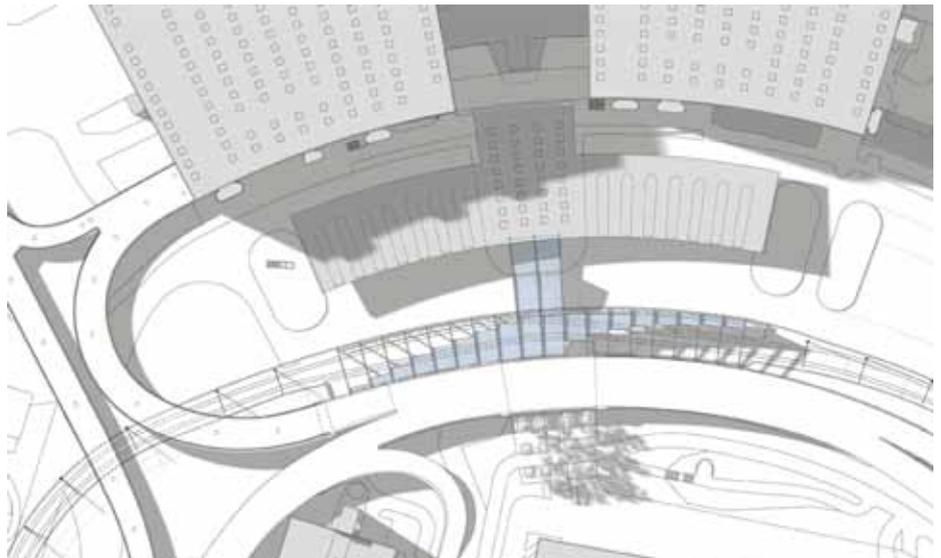
*Raumgleiter GmbH  
Martin Meier  
Rüdigerstrasse 10  
8045 Zürich*

*SKS Ingenieure AG  
Oerlikonerstrasse 88  
8057 Zürich*

Durch die Repetition von überspannenden Rahmen über die ganze Länge der Haltestelle wird der Bahnhof der Glattalbahn als Grossform erlebbar und bildet damit ein vis-à-vis zum Bushof. Die Rahmen sind gleichzeitig die Träger des Fahrdrachts und der Beleuchtungskörper, die als Akzentbeleuchtung an den Trägern befestigt sind. Zwischen den einzelnen Bügeln werden in einer spielerischen Art PVC-Membrane als Dächer gespannt. Die Normhaltestelle der Glattalbahn wird als Scheibenelement ohne Dach übernommen und beinhaltet die Bahninfrastruktur. Die Dachmembranen werden über das Eck des Stützenrahmens gespannt und fassen somit die einzelnen Haltestellen räumlich ein. Die Grundstruktur des Entwurfes steht in einem verständlichen Dialog zum Bushofdach und der Umgebung. Das Versetzen der einzelnen Dächer und die Wahl der Bespannung verleihen aber der Dachkonstruktion einen etwas provisorischen Charakter. Die Übertragung der Rahmenelemente als Verbindung zum Bushof ist nicht geglückt.

Es handelt sich um eine "klassische" Rahmenkonstruktion aus Blechträgern. Die Rahmen werden teilweise mit PVC-Membranen untereinander verbunden. Die Längs-Stabilisierung erfolgt über massive Geländerelemente am Fuss der Rahmenstiele. Die Fundation erfolgt über Einzelfundamente auf Pfählen. Die Tragkonstruktion ist gut bau- bar, erscheint aber im Verhältnis zur überdeckten Fläche nicht in allen Teilen effizient.

Die Entwässerung erfolgt in einfacher Weise über die stark geneigten Dachflächen zur Traufe nahe der bestehenden Stützmauer und von dort über Rinnen und Fallrohre zum Boden.

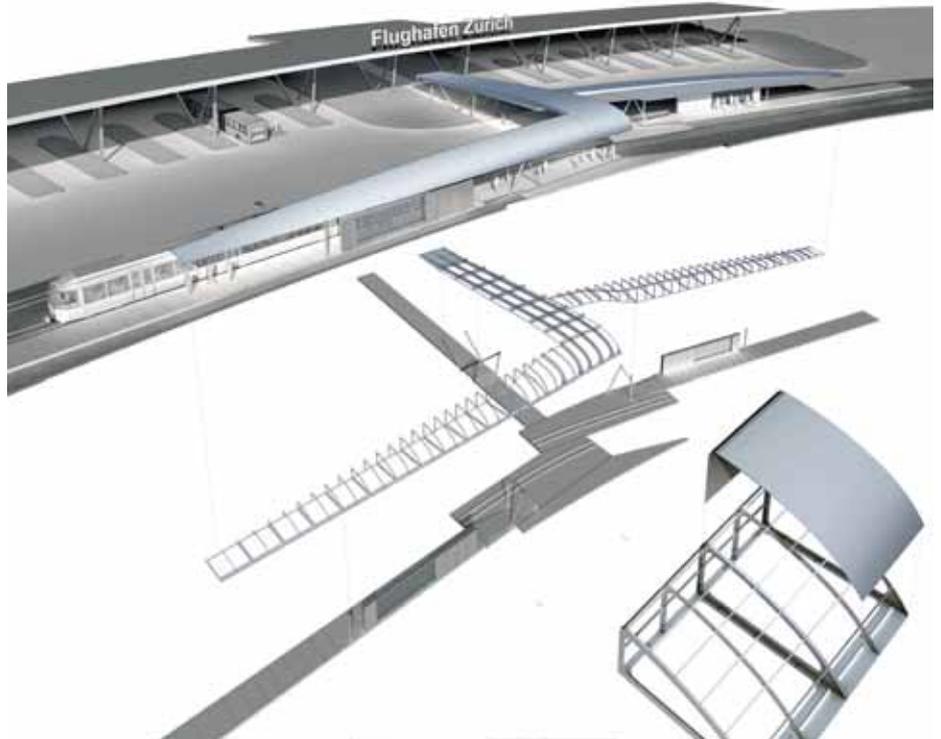


## 8. Projekte des 1. Rundganges mit deren VerfasserInnen

### 01 TRANSFER

*Benno Bauer  
Wieland Schmidt  
Elisabethstrasse 42  
D - 80796 München*

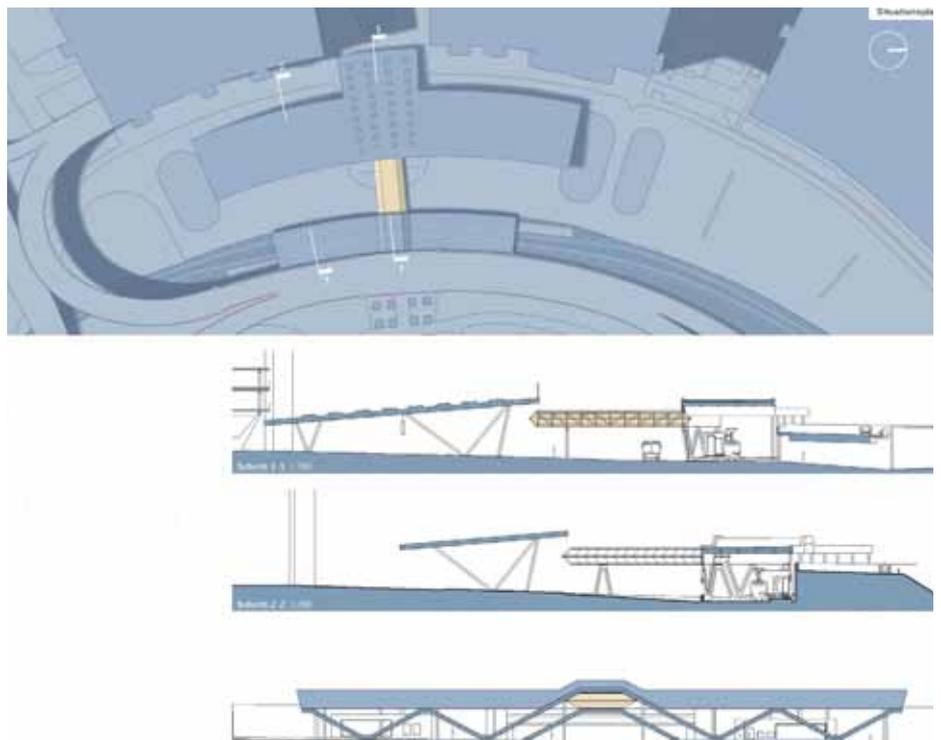
*Peter und Lochner GmbH  
Hausmannstrasse 78  
D-70188 Stuttgart*



### ABDX

*N - Body Architekten AG  
Delphine Ammann  
Ausstellungsstrasse 41  
8005 Zürich*

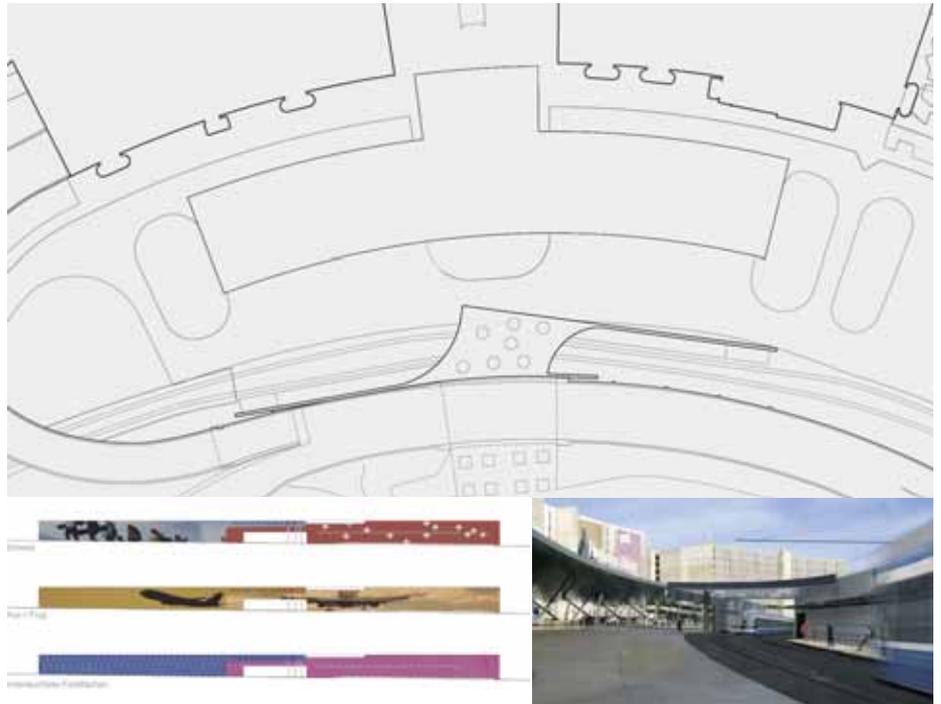
*Schällibaum AG  
Kasernenstrasse 40  
9100 Herisau*



AXYTKV

*atelier heimatstunden*  
*Georg Bechter*  
*Dorf 135*  
*A - 6952 Hittisau*

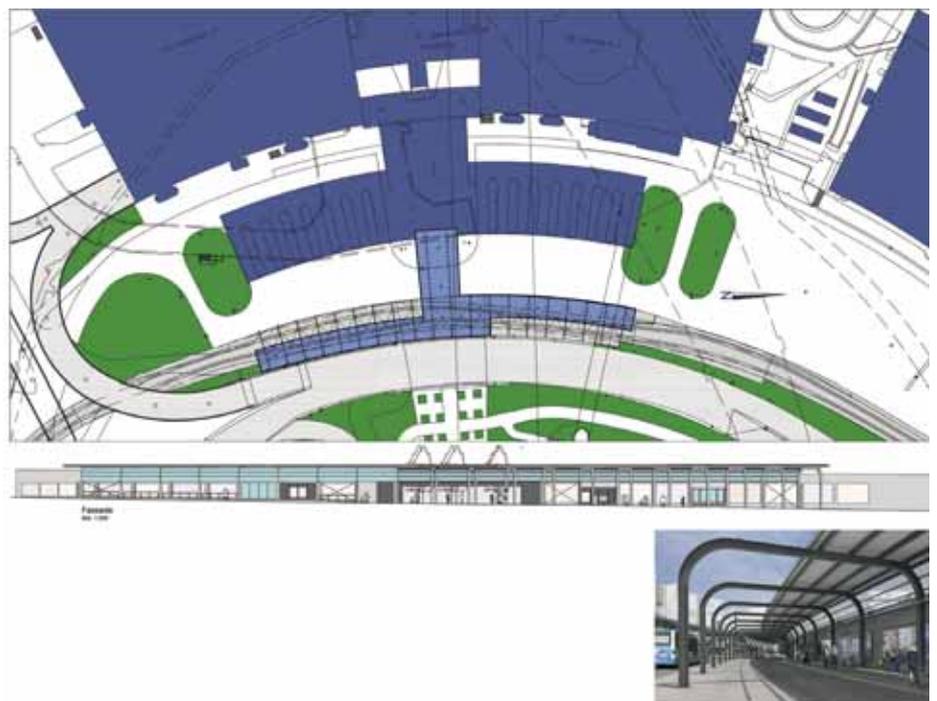
*zte Leitner*  
*Stutz 81b*  
*A-6888 Schröcken*



BIRD

*AKM Klemm + Matthias-*  
*Herr H. Matthias*  
*Hochstrasse 100*  
*8044 Zürich*

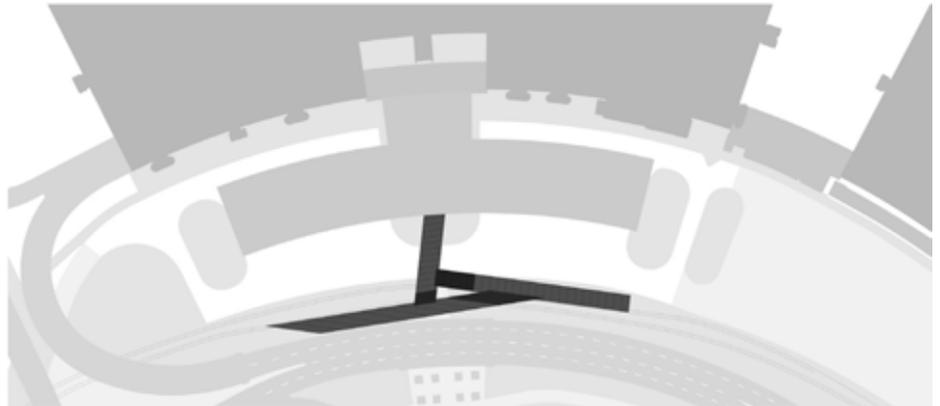
*Bosshard Hauser Kocher*  
*Bauingenieure AG*  
*Oberdorfstrasse 74*  
*8600 Dübendorf*



CORNELIS

*B+W Brauen + Wälchli*  
*Place de l'Europe 8*  
*1003 Lausanne*

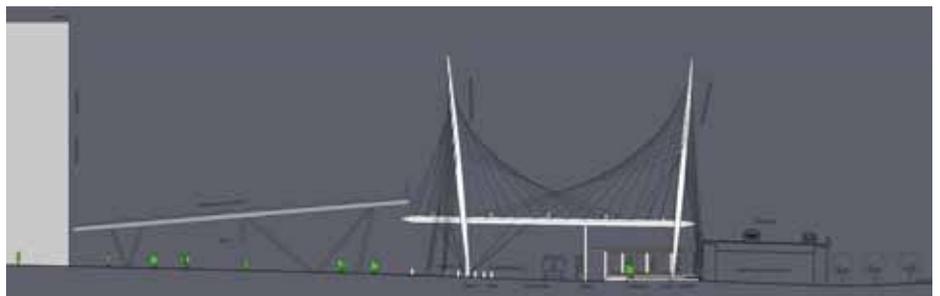
*INGPHI AG*  
*Place St-François 2*  
*1003 Lausanne*



Die Harfe

*Pfeifer Ing.*  
*Herr Pfeifer*  
*Bahnhofstrasse 3*  
*D - 78462 Konstanz*

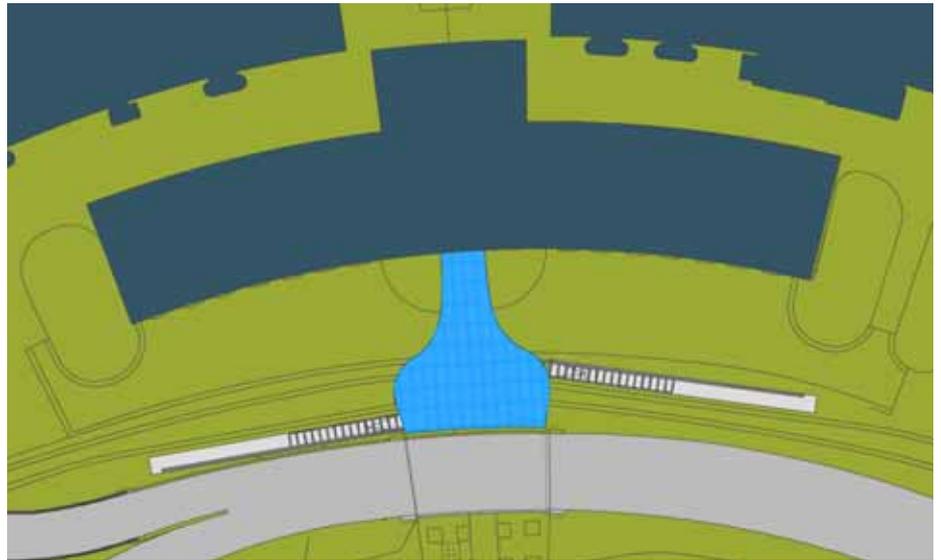
*Locher AG Zürich*  
*Pelikan-Platz 5*  
*8022 Zürich*



E.D.F.K.

*Schneider Landschafts-  
architekten BSLA  
Daniel Schneider  
Kirchgasse 25  
CH-4600 Olten*

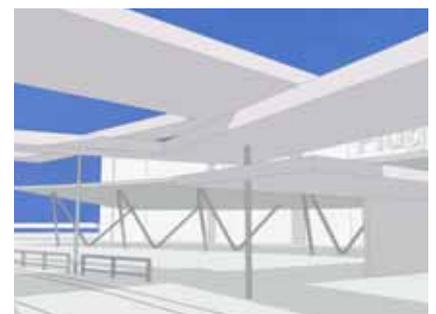
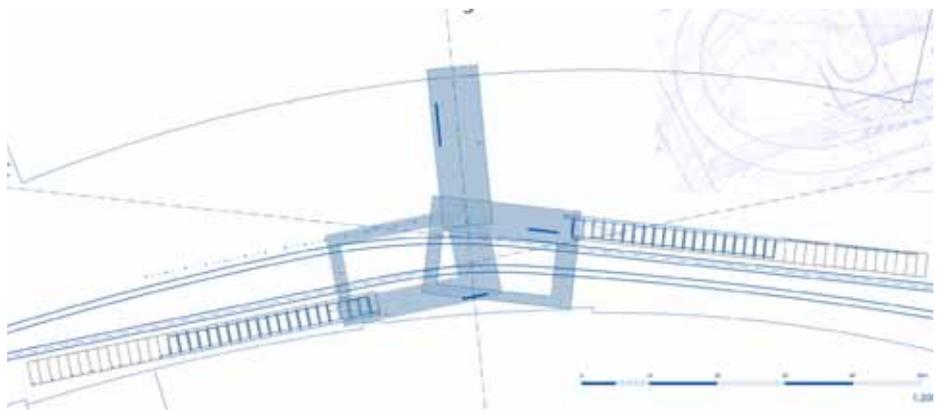
*Hegglin + Tihanov AG  
Baslerstrasse 29  
4603 Olten*



Fensterplatz

*hiddenline  
Wolfgang Kurtz  
Rothenburgerstrasse 37  
D-01099 Dresden*

*Studio C  
Lützowstr. 102 / Aufgang C  
D - 10785 Berlin-Tiergarten*

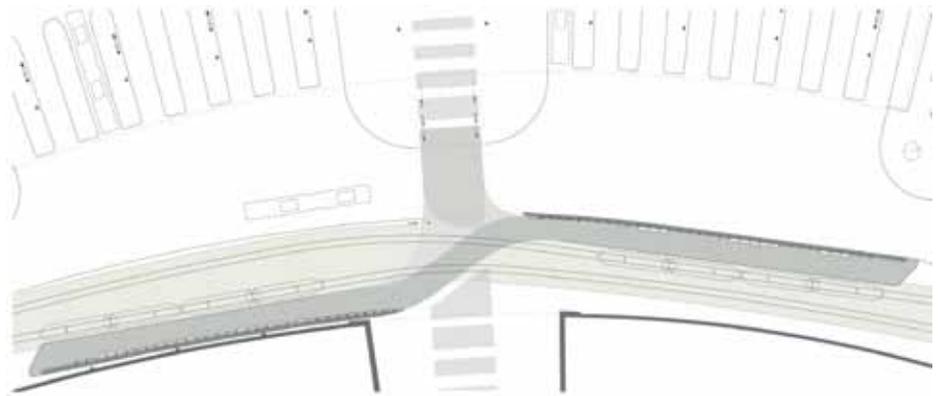


glattal loop

*masa*  
*Tobias Bonwetsch*  
*Bertastrasse 86*  
*8003 Zürich*

*i. Architekten*  
*Stumpergasse 26/23*  
*A-1060 Wien*

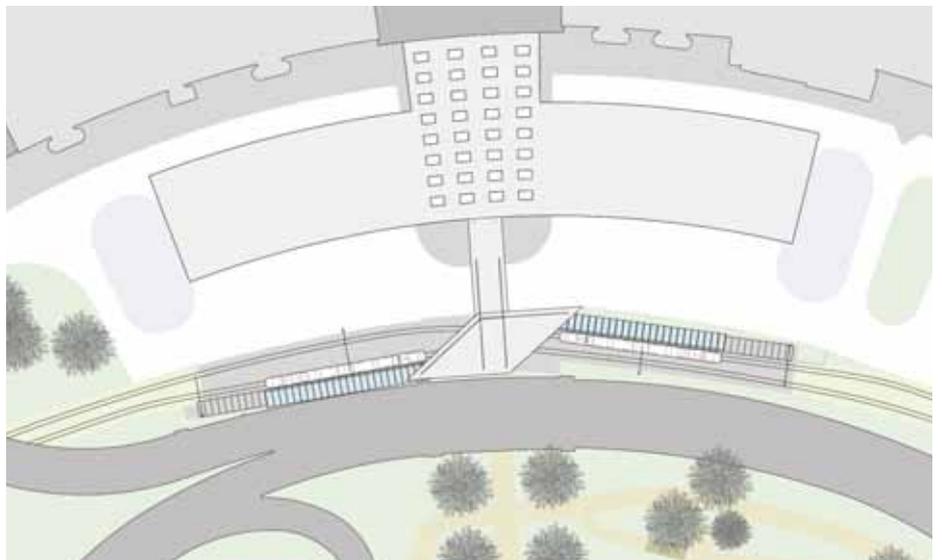
*dip. Ing. Reinhard Schneider*  
*Franz Josefs-Kai 31/1/4*  
*A-1010 Wien*



HARLEQUIN

*Francisco Garcia*  
*Beustweg 6*  
*8032 Zürich*

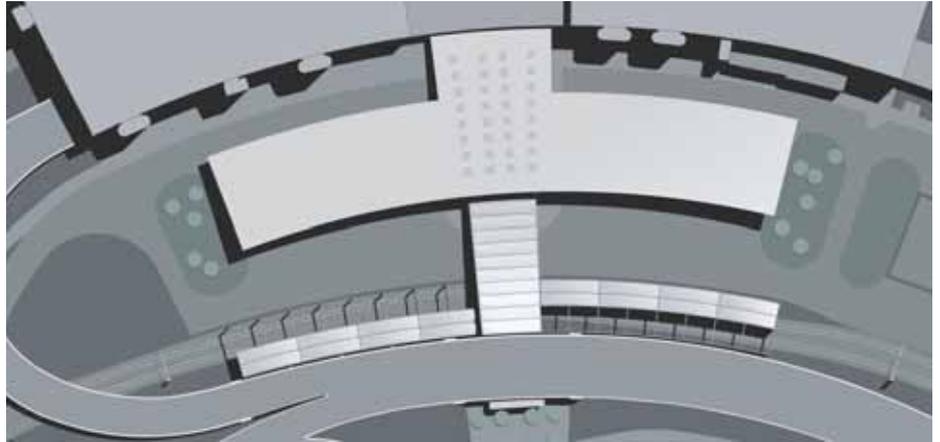
*Walt + Galmarini AG-*  
*Englischviertelstrasse 24*  
*8032 Zürich*



**LIBELLE**

*AP Plan Mory  
Osterwalder Vielmo  
Frau Schneider  
Kauzenhecke 20  
D - 70597 Stuttgart*

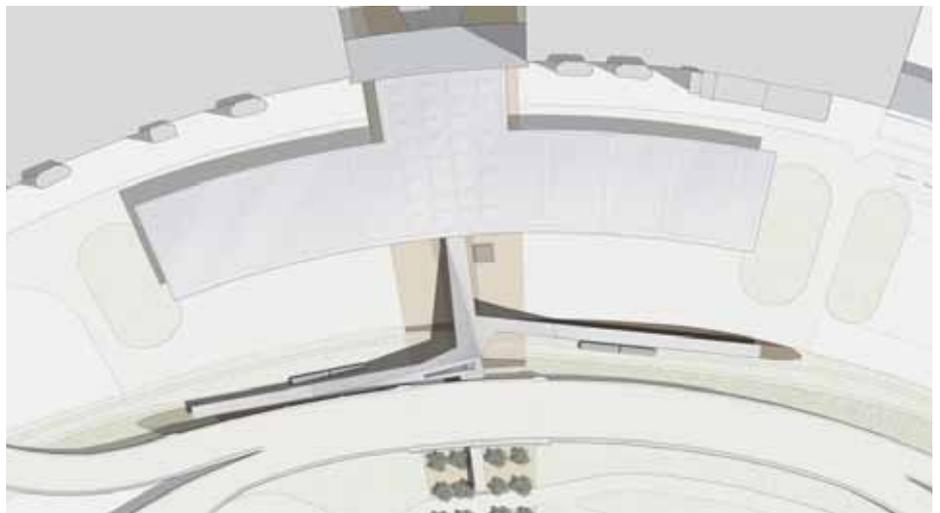
*form TL GmbH  
Kapellenweg 2b  
D-78315 Radolfzell*



**LKTLZA**

*Bernhard + Hanisch  
Punkt 4 Architekten  
Markus Hanisch  
Grüner Weg 21  
D - 34117 Kassel*

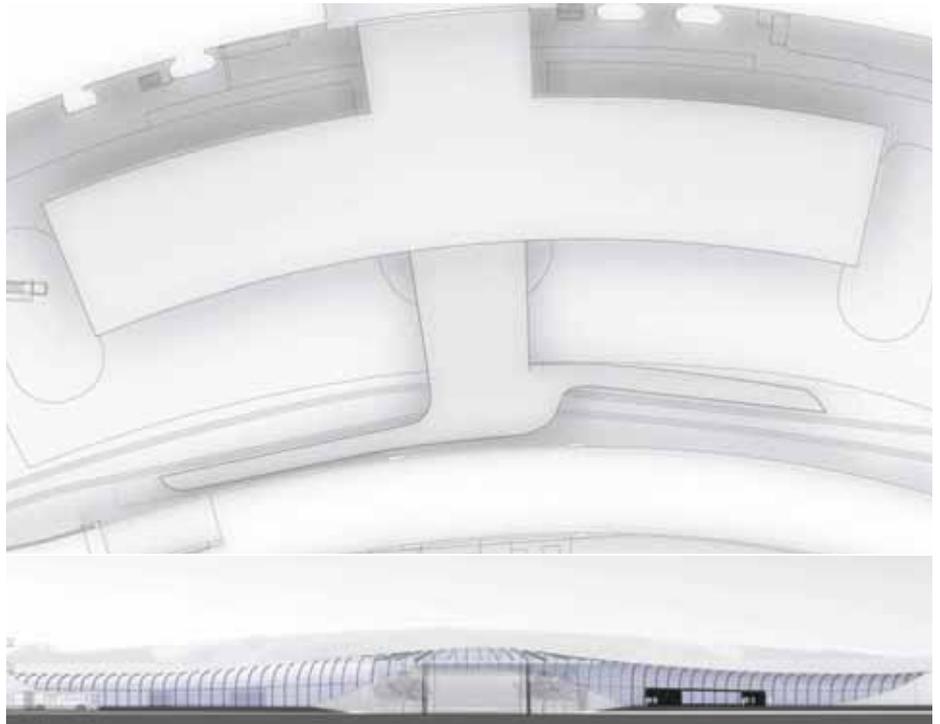
*Horst Peseke  
Kartehäuserstrasse 7-9  
D-34119 Kassel*



LOOP

*Alfred Rein Architekt  
Alfred Rein  
Fuchseckstrasse 13  
D - 70188 Stuttgart*

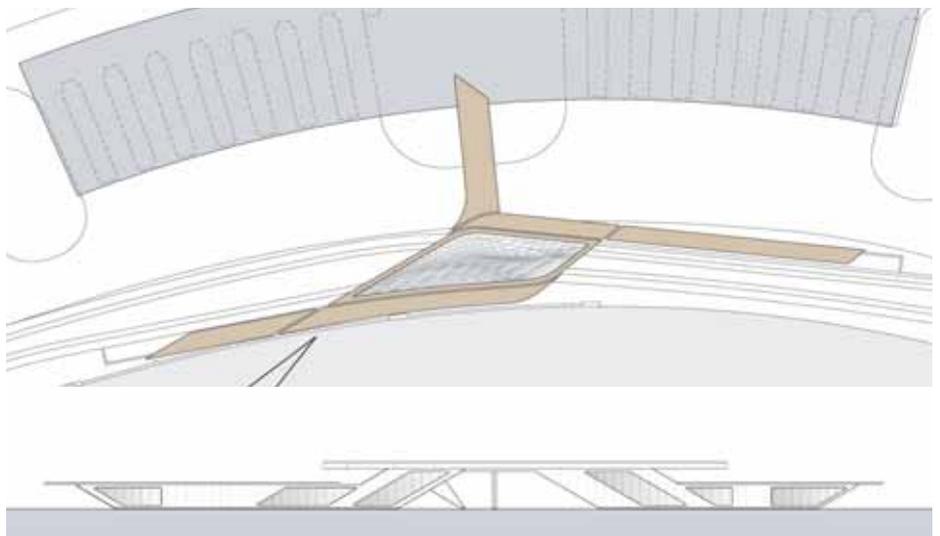
*Berger & Fichtner Ingenieure  
Eschenweg 2  
D-69207 Sandhausen*



lumen

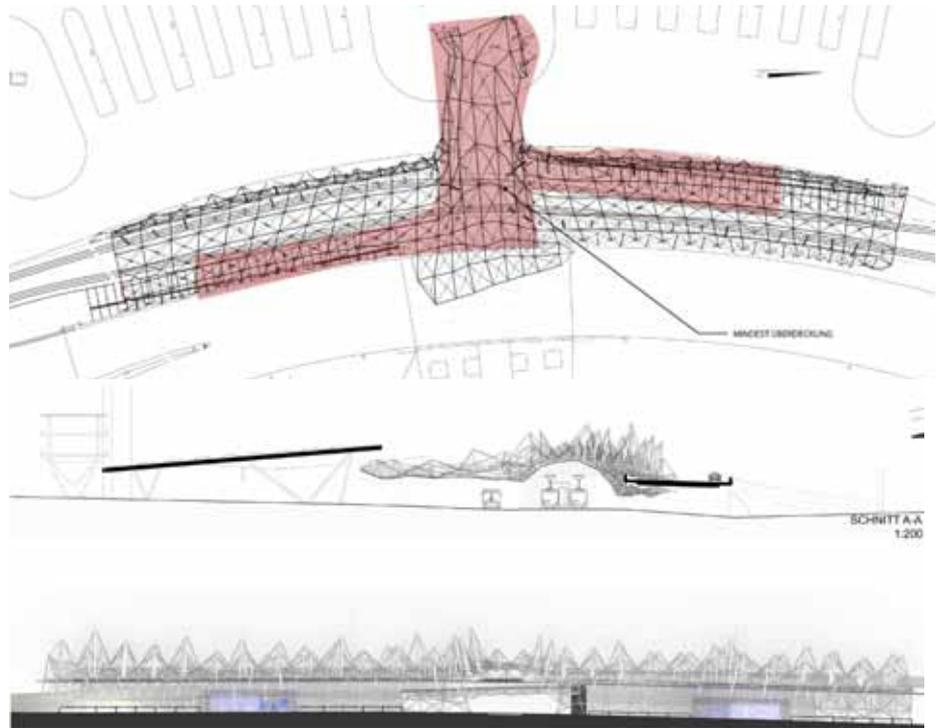
*F-U-R  
Oliver Tessmann f-u-r  
Falkstrasse 106  
D - 60487 Frankfurt am Main*

*Bollinger + Grohmann  
GmbH  
Westhafenplatz 6  
D-60327 Frankfurt*



403020

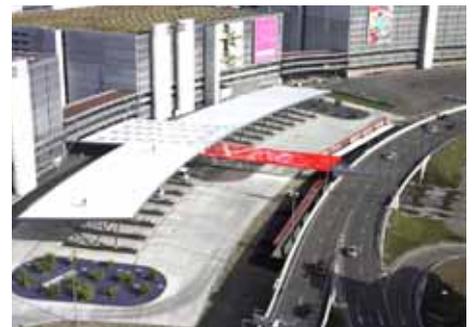
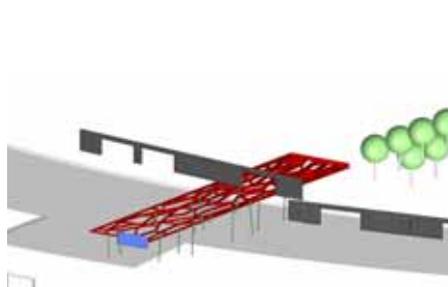
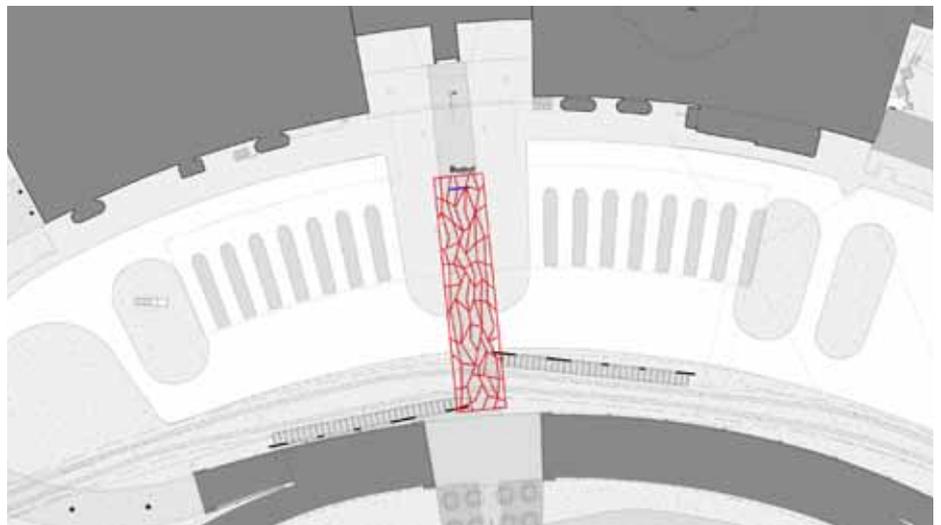
*Alex Graef Associated  
Architects Ltd  
Alex Graef  
University of Lincoln  
Brayford Pool  
UK - Lincoln LN6 7TS*



P.M. 27

*Lucek ArchitekturBüro AG  
Stephan Lucek  
Postfach  
3000 Bern 13*

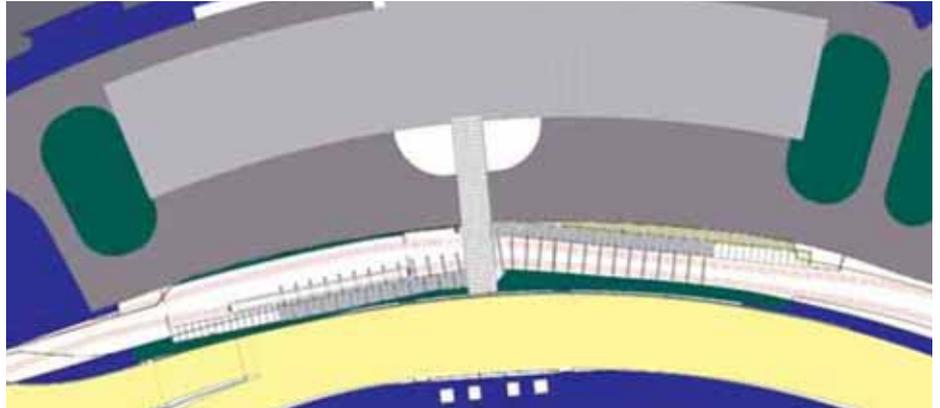
*Schenker Stuber von Tscharnner  
Architekten SIA/SWB  
Postfach  
3000 Bern 13*



PRIMAVERA

*Günter Leonhardt Ass.  
Günter Leonhardt  
Goethestrasse 4  
D - 76135 Karlsruhe*

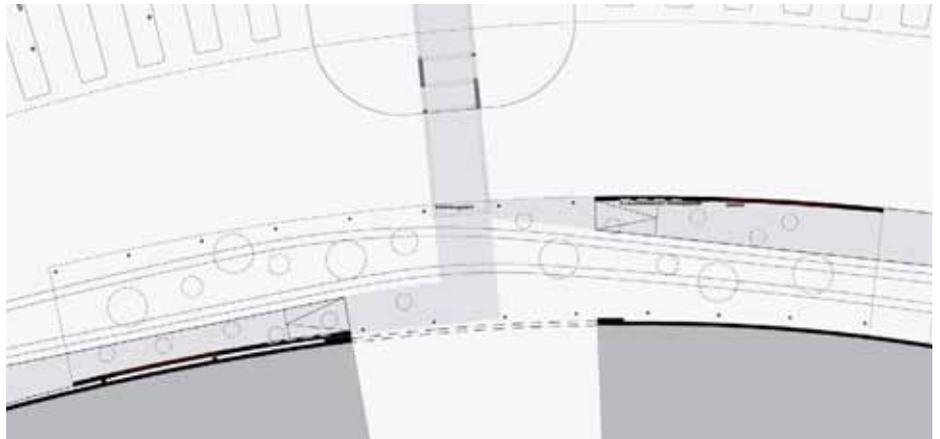
*Dr. Ing. Switbert Greiner  
Bussenweg 4  
D-70771 Oberaichen*



skytrain

*Kemper Schmitt Architekten  
Arch. ETH / SIA  
310 East 46th Street Apt. 5G  
New York  
NY 10017 - 3036, USA*

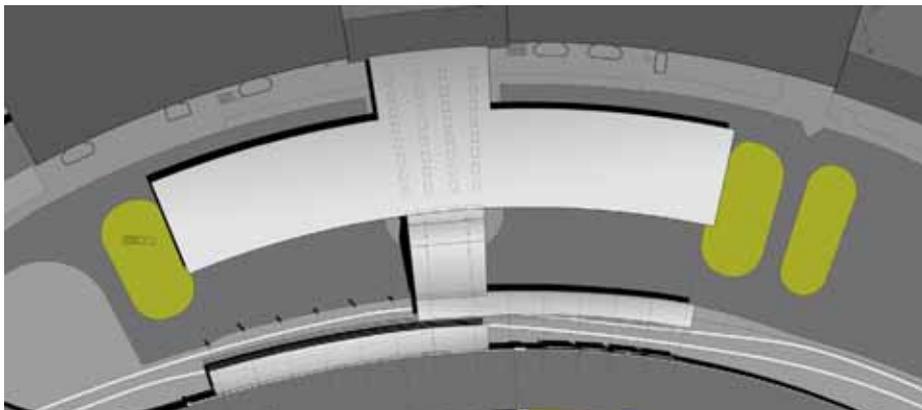
*Opplinger von Gunten  
Farbhofstrasse 4  
8048 Zürich*



TRANSFIBER

*ESKR  
Kolb + Ripke  
Hasenheide 54  
D-10967 Berlin*

*ESKR  
Eisenloffel + Sattler  
Hasenheide 54  
D-10967 Berlin*



Winglet

*Arnaldo Gherardelli  
Architecte  
38bis rue du Môle  
1201 Geneve*

*Guscetti + Tournier  
Rue du pont neuf 9  
1227 Carouge*

