

# Willkommen am Perron

Mitten auf dem neu gestalteten Wettinger Bahnhofsplatz zieht ein Objekt alle Blicke auf sich – ein Busperron mit einem einzigartigen, goldglänzenden Dach, das auf seinen Stützen zu schweben scheint.

Text: Daniel Hunziker, Geschäftsleitungsmitglied der Scherrer Metec AG, Fotos: © www.zuegerpix.ch

**Eine wohlüberlegte Stadtmöblierung braucht keine Wegweiser**, um den Menschen Orientierung zu geben. Der Wettinger Busperron signalisiert seine Funktion auf den ersten Blick. Wie eine exotische Insel steht er inmitten des kühl-sachlichen Bahnhofsplatzes und zieht die Aufmerksamkeit auf sich. Sein kräftiges, wohlgeformtes Dach verspricht Schutz, sein warmes Licht verstärkt sich mit goldfarbenen Reflexen – der Perron macht aus dem Warten ein Verweilen.

**Materialisierung verleiht speziellen Charakter**  
Der Busperron gibt ein schönes Beispiel, wie ein an sich unspektakulärer Auftrag zu einem architektonischen wie handwerklichen Vorbild führen kann. Das Ensemble Wettinger Bahnhof und Güterschuppen stammt noch aus der Zeit der ersten Schweizer Eisenbahnlinie. Es wurde von den SBB sorgfältig restauriert und mit hindernisfreien Perrons auf den aktuellen Stand gebracht. Die Gemeinde übernahm die Neugestaltung des Vorplatzes und zügelte den Busbahnhof von jenseits der Gleise auf den Vorplatz. Sein heller Betonbelag und der Busperron mit dem markanten Dach verleihen dem Platz einen speziellen Charakter. Für einmal entstand kein Glaspavillon, der sich unauffällig in seine Umgebung integriert. Die Architekten konzipierten eine denkbar einfache Form, ein Flachdach auf Stützen, aber mit einer besonderen Materialisierung. Obwohl nur vier Meter



Der neue Wettinger Busperron auf dem Bahnhofsvorplatz.

La nouvelle station de bus sur l'esplanade de la gare à Wettingen.

hoch, wirkt der Busperron wie ein Leuchtturm, dessen Form, Material und Ausstrahlung die Aufmerksamkeit auf sich zieht.

## Alles aus einer Hand

Den Auftrag für den Bau des Perrons erhielt die Zürcher Scherrer Metec AG auf Basis ihrer Offerte «Alles aus einer Hand». Dazu gehören die Planung und Konstruktion nach den Entwürfen der Architekten, der Stahlbau, die Messingverkleidung, die Dachabdichtung sowie Gerüstbau, Logistik und Koordination. Für Bauherrschaft und Architekten ist dies eine komfortable Zusammenarbeit mit nur einem Ansprechpartner. Für den Auftragnehmer bietet sich die Möglichkeit, durch interne Abstimmungen die Abläufe effizient zu gestalten und die Bauzeit auf 5–6 Wochen zu reduzieren, selbstverständlich bei laufendem Verkehr rundherum.

Das Traggerüst ist eine Stahlbau-Konstruktion. Diagonal zueinander aufgestellte runde Stützen aus massivem 10-mm-Stahl sind in Betonfundamenten verankert. Darüber liegen Längs- und Querträger mit den Montagepunkten für Technik und Verkleidung. Rein rechnerisch hätte die Stahlkonstruktion eine Traglast bis 2000 t. Das ist quasi ein Nebeneffekt der realisierten biegesteifen Stabilität, um bei starkem Winddruck jegliches Spiel der Dachkonstruktion zu reduzieren. Um es anschaulich zu formulieren: Das Ding steht wie eine Eins. Reine Präzisionsarbeit war die Anpassung >

## Bautafel

Projekt:	Überdachung Busperron, Bahnhof Wettingen AG
Bauherrschaft:	Gemeinde Wettingen
Architektur:	SchockGuyan Architekten GmbH, Zürich
Realisierung:	Scherrer Metec AG, Zürich

# Bienvenue à la station de bus

Au milieu de la place de la gare de Wettingen, récemment réaménagée, un objet attire tous les regards : une station de bus unique au toit doré qui semble planer sur ses supports.

**Un mobilier urbain bien pensé** ne doit s'accompagner d'aucune explication, à l'instar de la station de bus de Wettingen, dont la fonction se repère au premier coup d'œil. Telle une île exotique, elle attire tous les regards et tranche avec la sobriété de l'esplanade de la gare. Son toit solide et bien proportionné protège les usagers, tandis que sa

lumière chaude se pare de reflets dorés. Les personnes qui attendent le bus sont invitées à s'attarder.

**Des matériaux qui confèrent une touche particulière**  
Cette station de bus montre comment une réalisation peu spectaculaire au premier abord peut devenir un exemple d'architecture

et d'artisanat. La gare de Wettingen et la halle aux marchandises datent encore de l'époque de la première ligne suisse de chemins de fer. L'ensemble a été soigneusement restauré par les CFF et modernisé avec des quais sans obstacle. La commune a entrepris de réaménager l'esplanade et a déplacé la gare des bus de l'autre côté

des voies. Le revêtement clair en béton et la station de bus au toit proéminent confèrent une touche particulière à l'esplanade. Pour une fois, les concepteurs ont imaginé autre chose qu'un pavillon vitré qui passe inaperçu dans son environnement. Les architectes ont imaginé une forme très simple, à savoir un toit plat sur des supports,



Die Rundungen der asymmetrischen Dachform verlangten von den Stahlbauern eine sorgfältige Planung. Les arrondis du toit asymétrique ont nécessité une planification minutieuse de la part des constructeurs métalliques.

Die Stahlkonstruktion mit den Stützen und dem weit ausladenden Tragwerk. Unter der Holzdecke sind schon die Halterungen für die Verkleidung montiert. Besonders anspruchsvoll waren die asymmetrischen Rundungen der Stahlträger an den Querseiten.

La structure en acier avec ses supports et l'ouvrage porteur débordant. Sous le toit en bois, les supports sont déjà montés pour l'habillage. Les arrondis asymétriques des supports en acier sur les côtés transversaux étaient particulièrement délicats à mettre en œuvre.



mais réalisé de façon particulière. Bien qu'elle ne s'élève qu'à quatre mètres, cette station de bus agit comme un phare. Sa forme, ses matériaux et son rayonnement attirent l'attention sur elle.

#### Un seul prestataire

La construction de la station a été confiée à l'entreprise zurichoise Scherrer Metec AG, qui avait remis une offre « globale » comprenant la planification et la construction selon les plans des architectes, la construction des charpentes métalliques, l'habillage en laiton, l'étanchéité du toit ainsi que les

échafaudages, la logistique et la coordination. Pour le maître d'ouvrage et les architectes, une collaboration avec un seul interlocuteur simplifie les choses. Quant au mandataire, il a la possibilité d'organiser efficacement les différentes étapes en les coordonnant en interne et de ramener le temps de construction à 5 ou 6 semaines, et ce sans interrompre le trafic.

La structure porteuse est une construction métallique. Des supports ronds en acier massif de 10 mm d'épaisseur disposés en diagonale sont ancrés dans les fondations en béton. Ils sont surmontés de sup-

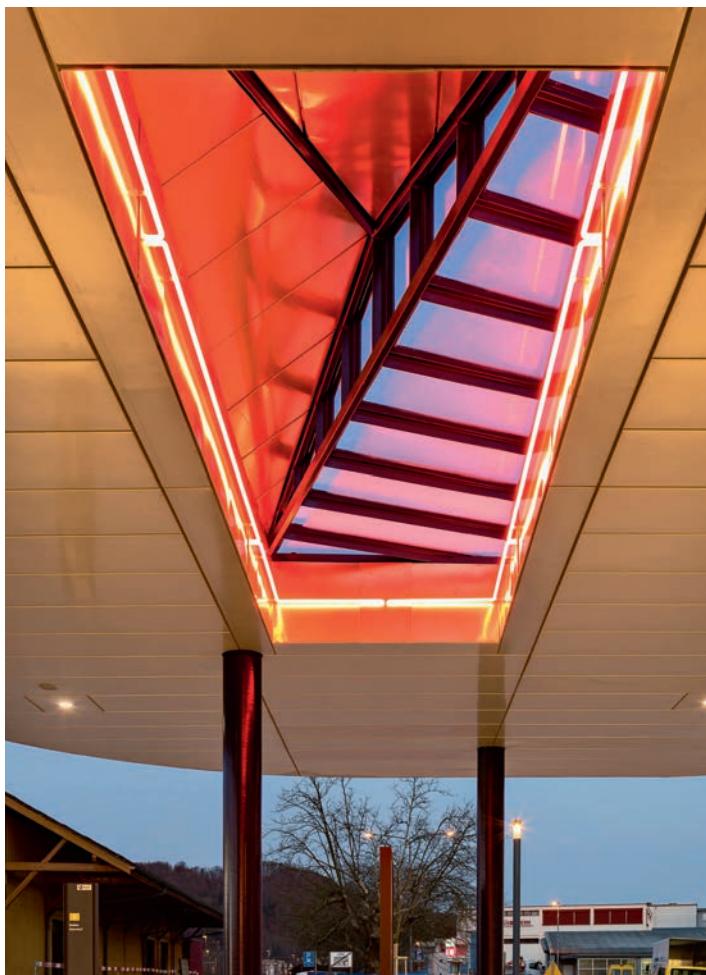
ports transversaux et longitudinaux dotés de points de montage pour les dispositifs techniques et l'habillage. Mathématiquement, la capacité portante de la structure en acier peut atteindre 2000 t. C'est en quelque sorte la conséquence de sa rigidité à la flexion, qui empêche tout jeu de la structure du toit en cas de forte pression de vent. Bref, l'ensemble est parfaitement rigide.

L'adaptation de la structure en acier à la surface du toit à la forme indéfinissable a nécessité beaucoup de précision. Elle suit les contours de l'esplanade, les bordures entre la chaussée et la station étant droites,

mais non parallèles. Les côtés transversaux sont aussi courbés de manière asymétrique, créant une forme complexe et singulière par rapport à la perpendicularité des profilés de construction métallique habituels.

#### Du laiton pour un éclat élégant

Les bords latéraux et le berceau du toit forment un caisson habillé de tôles en laiton de 0,7 mm d'épaisseur. Un système à joints creux rend les fixations invisibles. Les 200 panneaux ont été découpés et pliés en atelier. Les panneaux intégrant les équipements techniques tels que les lampes et les haut-parleurs >



Wie ein UFO schwebt das Dach auf seinen Stützen und lädt ein, in den bereitstehenden Bus einzusteigen.

Tel un ovni, le toit plane sur ses supports et invite à monter dans le bus.

< Ein geschweißter Stahlrahmen bildet den Aufbau für das durchsturzsichere Glasoberlicht.  
< Un cadre en acier soudé forme la structure pour l'imposte en verre très résistant.

> der Stahlkonstruktion für die amorphe Form der Dachfläche. Sie folgt der Grundform des Platzes mit den Fahrbahnkanten des Perrons, die zwar gerade, aber nicht parallel sind. Auch die Querseiten sind asymmetrisch geschwungen, was insgesamt eine komplizierte Geometrie ergibt, die der Rechtwinkligkeit üblicher Stahlbauprofile widerstrebt.

#### Messing für edlen Glanz

Die Seitenkanten und die Dachuntersicht sind mit 0,7 mm starken Messingblechen in Kassettenform bekleidet. Ein Steckfalzsystem ermöglicht die Montage ohne sichtbare Befestigungen. Die

insgesamt 200 Paneele wurden in der Werkstatt zugeschnitten und gefalzt. Die Paneele für die technischen Einbauten wie Lampen und Lautsprecher erhielten gestanzte Aussparungen. An den Rundungen wurden die Paneele bei der Montage manuell zugeschnitten und gefalzt, damit sie exakt der Dachform entsprechen.

Die obere Dachfläche besteht aus einer 70 mm starken Holzplatte. Sie ist zu den Abläufen hin abgeschrägt, um im Gefälle das Regenwasser zu sammeln. Die Entwässerung führt unsichtbar durch Wasserrohre innerhalb der Stahlstützen. Die Holzplatte wird von mehreren Layern einer flüssig aufgebrachten Kunststoffabdichtung wet-

terfest geschützt. Damit das Dach am Tag nicht nur Schatten, sondern auch Licht spendet, erhalten zwei Glasoberlichter den Perron. Sie bestehen aus einer Rahmen-Stahlkonstruktion mit abgeschrägten vertikalen und horizontalen Flächen aus Sicherheitsglas. Ein Rundum-Lichtband setzt die Oberlichter auch bei Dunkelheit in Szene.

Zurück zur Wirkung: In die 8 x 28 m grosse Dachfläche sind nur wenige Lampen eingelassen. Sie strahlen senkrecht auf den hellen Betonboden, dessen Reflexionen wiederum das Messingblech des Dachs spiegelt. So entsteht bei Dämmerung ein frei im Raum schwebender Lichthof, der zum Verweilen einlädt. ■

#### ARCHITECTURE ET TECHNIQUE

> ont été pourvus d'ouvertures découpées. Aux arrondis, les panneaux ont été découpés à la main et pliés au montage pour épouser précisément la forme du toit.

Le haut du toit se compose d'une plaque de bois de 70 mm d'épaisseur. Il est disposé en pente vers les conduits d'écoulement pour récolter les eaux de pluie, qui sont

évacuées par des conduits invisibles disposés dans les supports en acier. La plaque de bois est protégée contre les intempéries par plusieurs couches d'étanchéité synthétiques posées à l'état liquide. Pour qu'en journée le toit ne projette pas seulement de l'ombre, mais diffuse aussi de la lumière, deux impostes vitrées éclairent la station. Elles se composent d'une structure en acier avec des surfaces verticales et horizontales inclinées en verre de sécurité. La nuit, un

bandeau lumineux disposé sur le pourtour met les impostes en valeur.

Pour en revenir à l'effet, seules quelques lampes sont incrustées dans le toit de 8 x 28 m. Elles éclairent verticalement le sol en béton clair, qui à son tour reflète la lumière sur la tôle en laiton du toit. Au crépuscule, un halo envahit ainsi librement l'espace et invite à s'attarder. ■

#### Panneau de chantier

Projet : toit de station de bus, gare de Wettingen (AG)  
Maître d'ouvrage : commune de Wettingen  
Architecture : SchockGuyan Architekten GmbH, Zurich  
Réalisation : Scherrer Metec AG, Zurich