

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 19 (2006)
Heft: 8

Artikel: Fahrt ins Grüne ab Rütihof : Busterminal in Rütihof
Autor: Simon, Axel
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-122945>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 04.04.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Fahrt ins Grüne ab Rütihof

Text: Axel Simon
Fotos: Ruedi Walti

Beim Busterminal Twerenbold in Rütihof bei Baden ist das Tragwerk das zentrale Thema. In intensiver Zusammenarbeit mit dem Ingenieur Daniel Meyer haben die Architekten Knapkiewicz & Fickert ein Dach entworfen, das eine bis zu 56 Meter weite Halle überspannt. Den Knotenpunkten wurde weniger Beachtung geschenkt: Raum steht vor Details.



1

• Der erste Eindruck des Busterminals kann Katastrophenbilder wecken. Vor dem inneren Auge rauscht das südliche Perrondach des Zürcher Hauptbahnhofs ungebremst in das benachbarte Bahnprovisorium neben der Sihlpost. Stahl knickt, Scobalit wirft sich auf, Betonstützen kippen, während inmitten des Crashes Reisende noch immer heiter durch schiefes Glas blicken, als sei nichts gewesen. Immerhin, das Szenario gibt nützliche Hinweise auf die Urheber des Terminals: Nicht das Office for Metropolitan Architecture, sondern eben die gleichen Architekten, die auch die beiden Zürcher Bahnhofsbauten (mit)planten, Kaschka Knapkiewicz und Axel Fickert.

Die Umkehrung

Die Aufgabe, deren spektakuläre Lösung in Rütihof bei Baden zu besichtigen ist, ist eine verhältnismässig banale: Der Bau einer Abfahrtschale für Reisebusse. Die Firma Twerenbold feierte letztes Jahr ihr 110-jähriges Jubiläum. Sie zählt zu den grössten Reisebusunternehmen der Schweiz. Mehrtägige Fahrten innerhalb Europas sind die Spezialität der Firma, die auch schon mal die komplette Semperoper in Dresden mietet oder mit einem Dutzend Cars zu «Schwanensee» oder «Aida» rollt. Die Bauherrschaft lud sieben Büros ein, einen Vorschlag zur Umgestaltung und Erweiterung ihrer bestehenden Anlage (Baujahr 1989) abzugeben, womit wir schon beim Hauptproblem wären: Wie geht man mit einer Anlage um, die ambitionierte Detaillierung mit architektonischer Banalität verbindet? Ein dreigeschossiger symmetrischer Kopfbau steht vor der ungefähr 75 Meter langen, alten Halle wie eine Lokomotive vor ihren Waggons. Das Siegerprojekt baut diese nun an ihrem hinteren Ende weiter, faltet das Terminal förmlich aus dem Bestand heraus und überhöht das Ensemble, auch im übertragenen Sinn. Das neue Dach beschert ihm einen neuen frischen Schwerpunkt – oder, um im Bild zu bleiben, einen modernen Hochgeschwindigkeitstriebkopf. Knapkiewicz & Fickert kehren die Richtung des Zuges um und machen aus der alten Lok einen Anhänger.

Flügeldach aus Stahl und PVC-Folie

Mit der neuen Raumfolge beginnt das gebuchte Erlebnis bereits bei der frühmorgendlichen Abfahrt: Die Teilnehmer rollen mit ihrem Auto in die beiden Parkebenen unter das Terminal, kommen per Treppe oder Lift in die 320 Quadratmeter grosse Warthalle und blicken Kaffee trinkend ebenso in den beeindruckenden Terminalraum wie in die bestehende Halle auf der anderen Seite. Ihre einstige Aussenwand wurde grossflächig aufgeschnitten und verglast. Das Terminal überspannt eine trapezförmige Fläche mit einer Kantenlänge von ungefähr 33 auf 56 Metern und bietet Platz für zwei Cars hinter- und sechs nebeneinander. Das Dach überspannt Stellfläche und Warthalle. Wie die Flügel der legendären Graupner-Segelflugmodelle (Graupner war das Kennwort des Projektes) ist das Dach ein bespannter unregelmässiger Körper – hier allerdings nicht aus Balsaholz und Seidenpapier, sondern aus Stahl und grüner PVC-Folie. Darauf ist eine stark vergrösserte →

1 Das neue Terminal mit Warthalle hebt sich von der alten Garage ab und bietet Schutz für zwölf Reiseautos.

2-3 In der Warthalle zieht die Blicke zum Dach auf die mit einer Europakarte bedruckten, grünen PVC-Folie. Die Details der Tragkonstruktion fallen nicht ins Gewicht.



→ Europakarte gedruckt. Seine Aussenseite ist mit grün-gelb gestreiftem Scobalit belegt. Ist die Form der Flugzeugflügel der Aerodynamik geschuldet, so folgt diejenige des semitransparenten Faltdachs in Rütihof den Bedingungen des Raums darunter: Die Schrägstellung im Grundriss ermöglicht das rangierlose Einfahren der Busse, die aus ihrer alten Halle in die neue schwenken und von dort weiter auf die Strasse. Diesen Ablauf überhöht das Dach nun zu einer Geste: Dem höchsten Punkt der Einfahrtsseite liegt derjenige der Ausfahrtsseite diagonal gegenüber. Dass Twerenbold seine Busse nun von beiden Seiten in das Terminal rollen lässt, tut eigentlich nichts zur Sache. Die Geste bleibt: Auf in ferne Länder!

Dach trägt auch Boden

Im Detail ist das Vorbild des Graupner-Flügels alles andere als konsequent umgesetzt. Ja, es scheint, als hätten die Architekten sich während der Realisierungsphase mit einer wahren Lust daran gemacht, Klarheiten zu brechen und Widersprüche zu erzeugen. So zeigt sich die ansonsten verschleierte Stahlkonstruktion an ihren seitlichen Stirnen mit je einem unverkleideten, bis zu drei Meter hohen Träger, der sich an seinem hinteren Ende mit der Hauptstütze zu einem biegesteifen Winkel verbindet. So wie Träger und Stütze ineinander wachsen, so setzt sich auch die innere Dachhaut an der seitlichen Abschlusswand fort. An deren Aussenseite findet sich jedoch kein Scobalit, sondern eine graue Folie. Das Fachwerk in dieser Wand trägt nicht nur das Dach, sondern auch einen Teil des Bodens über der Tiefgarage. Deren Einfahrt wird dadurch eher als Geländeeinschnitt wahrgenommen, nicht als Loch.

Gebastel und GU-Problematik

Überhaupt: Das Abenteuer der Statik! Das andere Ende des Daches ruht auf zwei schrägen Betonstützen im Bereich der Warthalle. Der mit über 60 Metern längste Dachträger geht über die Diagonale und benötigt eine zusätzliche Unterspannung, die als einziges Teil der Konstruktion aus der Europakarte herausragt. Das Ganze sei kein «intelligentes» Konzept, sagt Axel Fickert, also etwas, bei dem Raum und Konstruktion sich gegenseitig bedingen. Vielmehr habe man zusammen mit dem Ingenieur Daniel Meyer nach möglichst pragmatischen Lösungen gesucht, den gewünschten

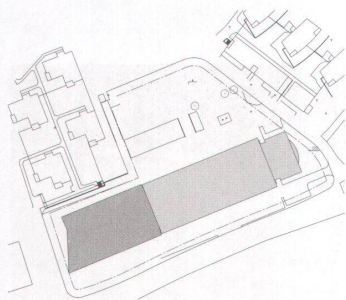
Busterminal Twerenbold, Rütihof

- Bauherrschaft: Twerenbold Service, Rütihof
- Architektur: Knapkiewicz & Fickert, Zürich; Harald König, Thomas Grahamer
- Ingenieure: Lüchinger Meyer, Zürich
- Auftragsart: Wettbewerb auf Einladung, 2003
- Anlagekosten (BKP 1-9): ca. CHF 9 Mio.
- Gebäudekosten (BKP 2/m³): ca. CHF 46.-

Raum zu erzeugen. Die durch die komplizierte Geometrie entstandenen unsaubereren Knotenpunkte bei Haupt- und Nebenträger wurden bewusst in Kauf genommen. Ein solches «Gebastel» sei aber auch der «GU-Problematik» entgegen gekommen: Die Details sind von den Architekten bewusst mit grosser Toleranz entworfen worden. Fickert: «Der Raum ist wichtiger als irgendeine Ecke.»

Marokko-Brasilien-Rütihof

Pragmatik hin oder her – es sind gerade die «armen» Details der Konstruktion, mit denen die Architekten die Atmosphäre ihres Entwurfes steuerten. So entschieden sie sich bei der Montage der Dachuntersicht schliesslich gegen Spannrahmen, wie sie zum Beispiel Coop Himmelb(l)au bei den Türmen der Expo-Arteplage in Biel verwendeten. Stattdessen behandelten sie die Folie wie Segel und befestigten sie mit einer sichtbaren Schnürung an einfache Stahlrohre. Das Scobalit der Dachhaut erinnert ebenso an die Vulgarität des Agglo-Gewerbes wie die seitlichen Stahlträger ohne Oberflächenfinish. An anderer Stelle agieren Knapkiewicz & Fickert wiederum bewusst elaborierter. So folgen feine Neonröhren der Unterseite der fächerartigen Hauptträger und handgemachte Zementfliesen aus Marokko tauchen die Wand der Warthalle in ein grossflächiges Muster – ein kleinmasstäblich geschmückter Rücken, der Halt gibt in der irgendwie brasilianischen Weiträumigkeit der Halle. Dieser Busterminal holt nicht bloss Zürich nach Rütihof, sondern die weite Welt. •



- 1 **Das neue Abfahrtsdach mit Warteraum (links) ergänzt die bestehenden Gebäude.**
- 2 **Querschnitt: Das Dach besteht aus einer komplizierten, mit PVC bespannten Stahlkonstruktion; unter der Halle die Tiefgarage.**
- 3 **Grundriss EG: Die neue Stahlkonstruktion mit dem 60 Meter langen, diagonalen Träger, der Warteraum und die bestehende, 75 Meter lange Halle mit Kopfbau von 1989.**

