

## Studieren wie auf Reisterrassen

Der Campus der Universität Wageningen (NL) erhält ein neues Gebäude. Mit einem offenen und «grünen» Neubau möchte das Architekturbüro LIAG eine gesunde Umgebung für die Studierenden und Mitarbeitenden schaffen.

Text: Daniela Dietsche

Im niederländischen Wageningen wird auf dem Campus der WUR (Wageningen University and Research), einer auf human- und umweltwissenschaftliche Forschung spezialisierten Universität, ein neues Unterrichtsgebäude errichtet. Auffällig ist die Transparenz des Gebäudes und die Verbindung von Innen- und Aussenraum. «Wir möchten Forschung und Lehre sichtbar machen und durch eine offene Gestaltung zeigen, was sich im Gebäude abspielt», sagt Thomas Bögl vom Architekturbüro LIAG, das 2017 den selektiven Wettbewerb mit dem Projekt «Aurora» gewinnen konnte.

Im Mittelpunkt steht ein gebäudehohes Atrium, das von zurückspringenden und begrünten Terrassen gebildet wird. Thomas Bögl: «Diese Stapelung erinnert ein wenig an Reisterrassen. So erreichen wir, dass extraviel Tageslicht in alle Räume des Gebäudes gelangt.»

Das Erdgeschoss ist ein grosser offener Raum, der das Gebäude mit dem Aussenraum verbindet. Die Baumstruktur aussen wird von den Bäumen im Innern aufgenommen. In diesem grossen Volumen sind verschiedene Pop-up-Restaurants und andere öffentliche Räume vorgesehen.

Im ersten Obergeschoss betritt man die zwei grossen Hörsäle.<sup>1</sup> Je weiter man die folgenden vier Stockwerke nach oben steigt, desto privater wird die Nutzung: durch Seminarräume, Labore mit Nebenräumen oder Büros der Verwaltung. Die Anordnung der Räume trägt zu einem kontrollierten Studentenstrom durch das Gebäude bei.

Eine zentrale Treppe führt durch das Gebäude. «Wir möchten generell, dass unsere Gebäude die Menschen motivieren, sich im Alltag mehr zu bewegen», sagt Thomas



Das zentrale Atrium des neuen Gebäudes der Universität Wageningen (NL).

Bögl. Das ist auch in Wageningen das Ziel und der Grund, warum die Lifte die ersten beiden Stockwerke nur nach Eingabe eines Codes bedienen, der ausschliesslich Personen mit eingeschränkter Mobilität zur Verfügung steht. Entlang der Treppe und der Terrassen sowie auf zwei breiten Brücken im Atrium bilden sich Lern-, Arbeits-, und Aufenthaltsbereiche aus, die für die Studierenden gestaltet werden. Im Untergeschoss befindet sich ein grosser Fahrradparkplatz, die Gebäudetechnik ist auf dem Dach untergebracht.

### Modular und flexibel

Die Fassade wird geprägt von grosszügigen Glasflächen. Gegliedert wird sie zudem durch weisse Betonbänder, die von innen nach aussen durchlaufen und die Gebäudestruktur nachzeichnen. Diese Bänder sind schräg angeordnet, um an den Südfächern für die nötige Verschattung zu sorgen und im Atrium das Licht

bis tief ins Gebäude zu reflektieren. Ausserdem berechneten die Planer, dass diese Schrägstellung auch zu einer besseren Akustik beiträgt.

Neben den Betonbändern wird das Interieur des Gebäudes von Holzvertäfelungen, Glas und anthrazitfarbenen Stahlelementen geprägt. Die Inneneinrichtung orientiert sich bei der Farbstellung und den Mustern an verschiedenen Naturthemen. Die Unterrichts- und Forschungsräume bilden zusammen mit den Erschliessungskernen und Nassräumen eine kompakte Grundstruktur. Da je nach Unterrichtsform und Gruppengrösse schnell andere Räume gebraucht werden, ist das Gebäude modular aufgebaut: Auditorien oder Labore lassen sich zu grösseren Einheiten verbinden.

Die Bauherrschaft verlangte bereits im Wettbewerb, im Entwurf neue Lernformen mitzudenken. Thomas Bögl erinnert sich: «Die Architektenteams waren aufgefordert darüber nachzudenken, wie sich die

Art des Unterrichtens künftig entwickeln könnte – und was die Konsequenzen für die Gestaltung von Laboren oder Unterrichtsräumen wären.»

Eine weitere Wettbewerbsbedingung war eine Umsetzung in drei Phasen. Schlussendlich werden nun die angedachten Phasen 1 und 2 zeitgleich umgesetzt. Der L-förmige Bau am westlichen Rand des Campus der WUR soll im September 2021 bezogen werden. Wann der nächste Bauabschnitt folgt, ist zeitlich noch nicht fixiert. Entstehen wird dann ein zweites L-förmiges Gebäude – punktgespiegelt, sodass sich abschliessend eine S-Form ergibt.

Und die Architekten haben vorgesorgt: Die Materialien aller Elemente, die an ein weiteres Gebäude grenzen würden, lassen sich problemlos entfernen und wiederverwenden. •

*Daniela Dietsche*, Redaktorin  
Bauingenieurwesen/Verkehr

#### Anmerkung

1 Die Hörsäle haben eine ansteigende Stuhlanordnung. Das heisst, der Dozent steht im Erdgeschoss, und die Studenten sitzen auf den Tribünen, die vom 1. OG erschlossen werden.

## Bahninfrastrukturen



**Ulrich Weidmann:**  
**Bahninfrastrukturen. Planen – Entwerfen – Realisieren – Erhalten.**  
vdf Hochschulverlag, Zürich 2020,  
636 S., 484 Abb., 110 Tabellen, z. T. farbig,  
Format 17 x 24 cm, gebunden,  
ISBN 978-3-7281-3974-0, 78.– Fr.

**E**in 18 Seiten langes Inhaltsverzeichnis ist eine Ansage: Auf die Leserinnen und Leser des über 630 Seiten dicken Werks wartet keine leichte Lektüre. «Bahninfrastrukturen» ist für Fachleute geschrieben – oder für solche, die es werden wollen. Autor Prof. Dr. Ulrich Weidmann ist ordentlicher Professor für Verkehrssysteme an der ETH Zürich. Für die Publikation hat er seine Skripte und Vorlesungen aufbereitet und erweitert. Er ist überzeugt, dass die Bahn die Mobilitätsträgerin der Zukunft ist: Sie befördert Menschen und

Güter über lange Distanzen und braucht wenig Energie. Um ihre Haltepunkte herum entfalten sich Wohnen und Arbeiten, und sie ist für alle gleichermassen zugänglich.

Zugleich gilt die Eisenbahn als das Verkehrssystem mit der komplexesten Infrastruktur. Deren Erstellung ist teuer und muss den Ansprüchen mehrerer Generationen genügen. Zahlreiche Planungsaufgaben und Projektierungsverfahren sind eigenständig, wie auch die bahntechnischen Systeme, die Diagnostik oder die Erhaltungsverfahren.

Eine umfassende Einleitung erleichtert den Einstieg in die Lektüre. Anschliessend folgt die Struktur des Buchs dem Lebenszyklus einer Infrastruktur und beleuchtet Planung, Anlagenentwurf und -projektierung, Bahntechnik, Fahrbahnbau, Inbetriebnahme und Betrieb. Ulrich Weidmann schreibt im Vorwort: «Die Bahn ist für alle da und doch eine Welt für sich.» Dank der Publikation können sich nun Interessierte ein Bild von der Materie machen. • (dd)



**Bücher bestellen** unter  
order@staempfli.com

## Korrigenda

### TEC21 32/2020

In der Ausgabe «Kann Architektur heilen?» haben wir zwei Bildquellen falsch angegeben: Das Foto auf Seite 3 stammt von Christiaan de Bruijne (interior design: MMEK), das Foto auf Seite 33 von Ronald Tilleman

(Architektur: LIAG). Im Interview mit dem Büro Kopvol wurde zudem nicht deutlich, dass das Konzept für das Princess Máxima Centrum zwar aus der Feder von Kopvol Architekten und Psychologen stammt – für den Entwurf des 2018 eröffneten Gebäudes und der später entstandenen Glasbrücke ist jedoch das Architekturbüro LIAG aus Den Haag

verantwortlich. Wie auch beim aktuellen Projekt «Aurora» (vgl. «Studieren wie auf Reisterrassen», S. 17) ging es den Architekten darum, Innen- und Aussenräume zu verbinden und die Funktionen ineinander greifen zu lassen: im Fall des Kinderhospitals von Utrecht also darum, die Forschung und die Welt der Kinder zu verknüpfen. • (dd/tc)

### TEC21 34–35/2020

Den Beitrag «Graue Eminenzen in der Stadtsilhouette» (vgl. TEC21 34–35) illustrieren mehrere Pläne, wobei sich ein Grundriss aus einer frühen Entwurfsphase eingeschlichen hat. Links zeigen wir den Grundriss des Zollhaus-Mittelbaus in seiner aktuellen, realisierten Version. (pk)



Aktueller Grundriss (4. OG) des Mittelbaus in der **Überbauung Zollhaus in Zürich**.