Bahnhof Köln-Deutz VDI-Wettbewerb Integrale Planung WS 2015/2016 Debora Bauer | Franziska Karin Gareis Team-Kennung: 200692

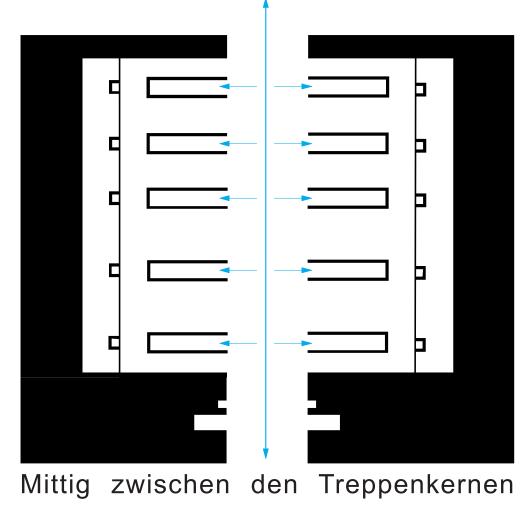
Eindruck vor Ort und Analyse:

Der Bahnhof Köln-Deutz ist unstrukturiert, hat ein verwirrendes Wegesystem und kein einheitliches Bild nach außen. Die Gleise lassen sich von zwei unzusammenhängenden Tunneln erschließen, das Hauptgebäude wird seinem Anspruch (Bahnhof der Kategorie 1) nicht gerecht, es gibt weder qualitative Aufenthalts- noch Beschäftigungsmöglichkei-

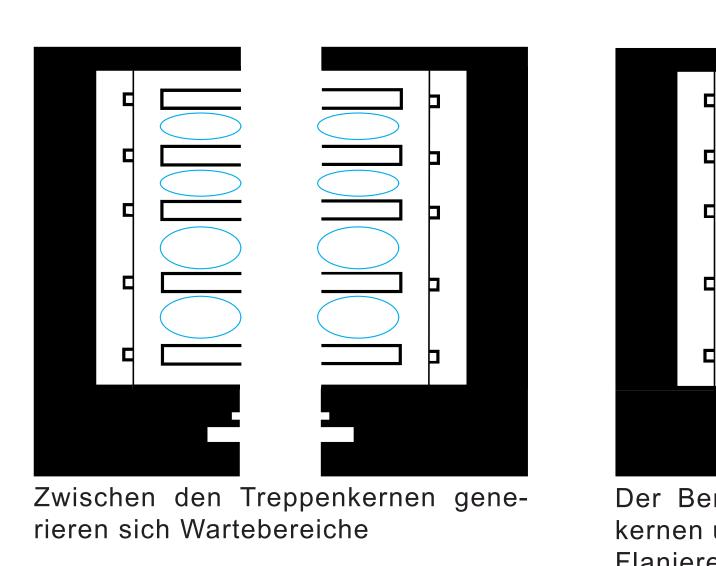
Unser Ziel ist es, die Wegeführung zu vereinfachen, den Ottoplatz mit der Messe City zu verbinden, das Angebot des Bahnhofes seinen Anforderungen anzupassen; und dies alles mit einem einheitlichen Ge-

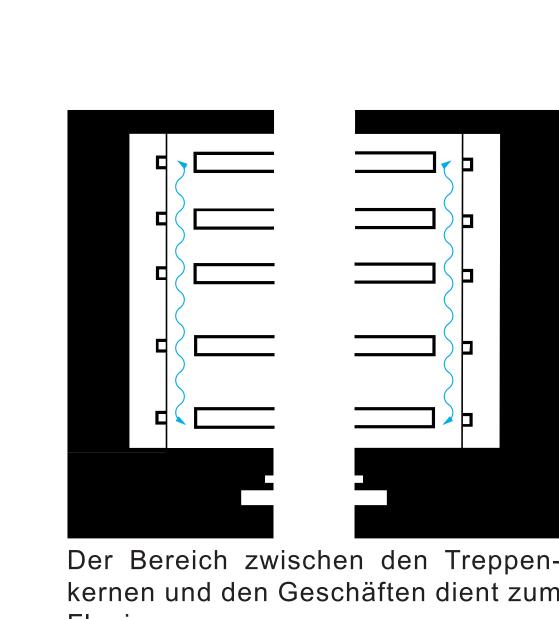


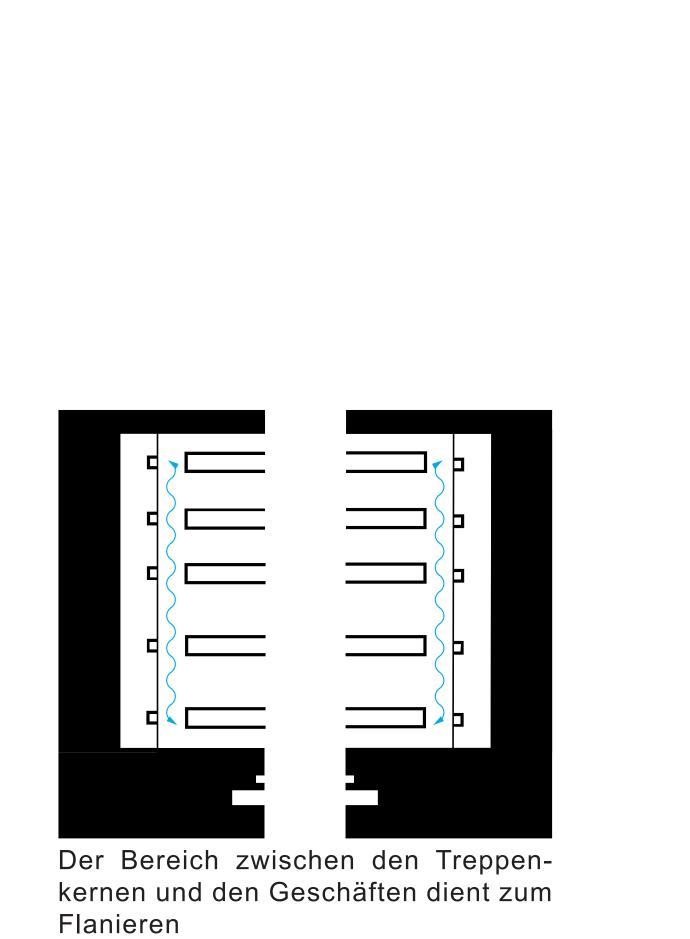
Zonierung der Halle

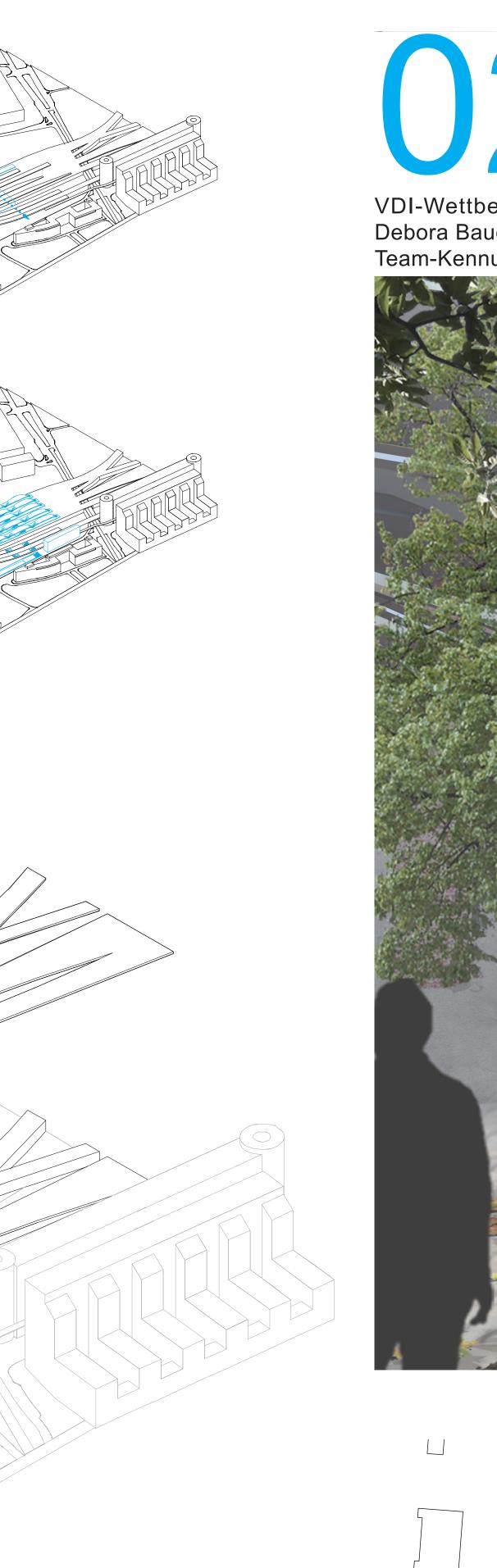


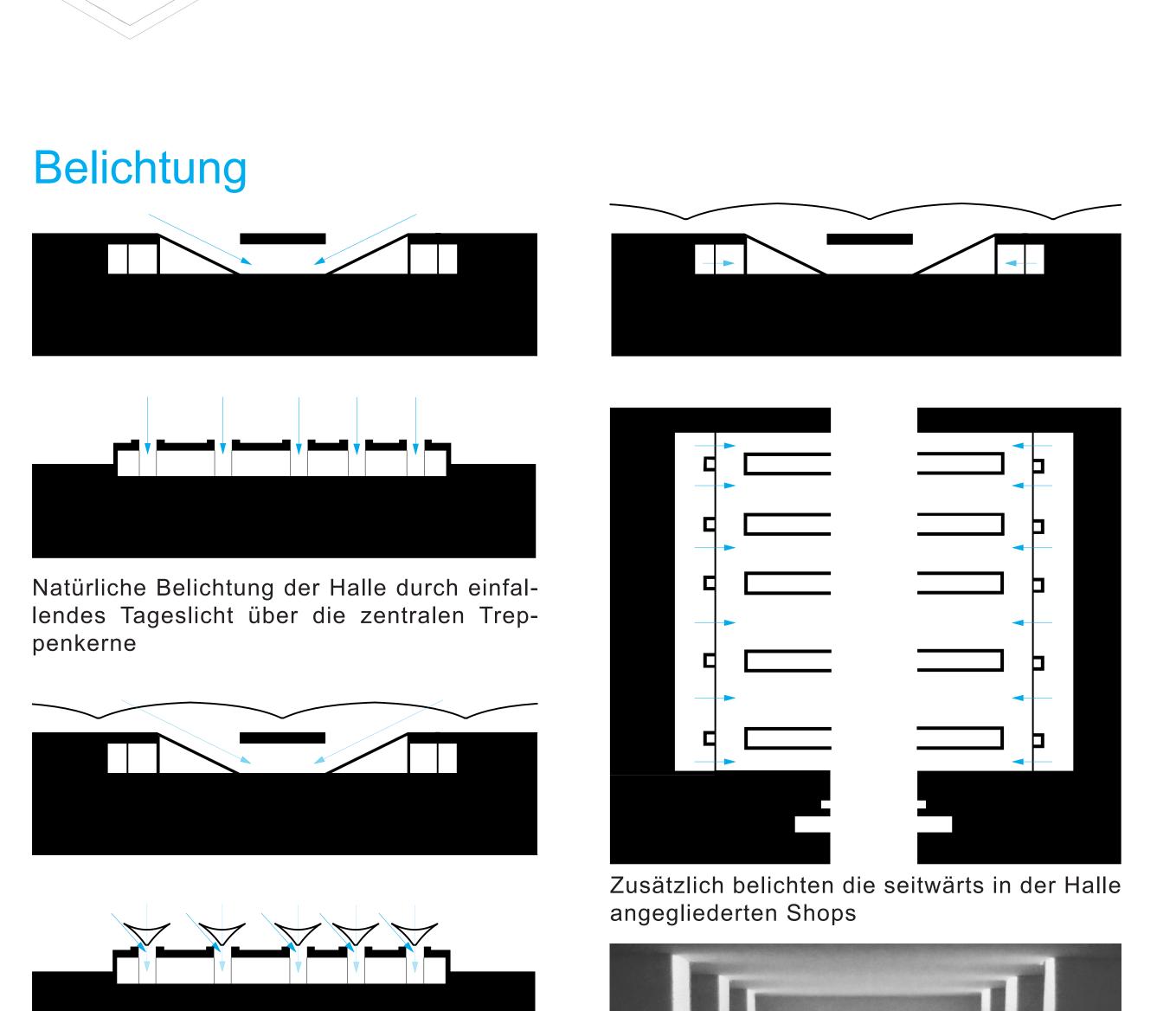
Mittig zwischen den Treppenkernen befindet sich die Hauptbewegungsachse. Sie dient zum Durchqueren der Halle und zum Erschließen der Bahn-











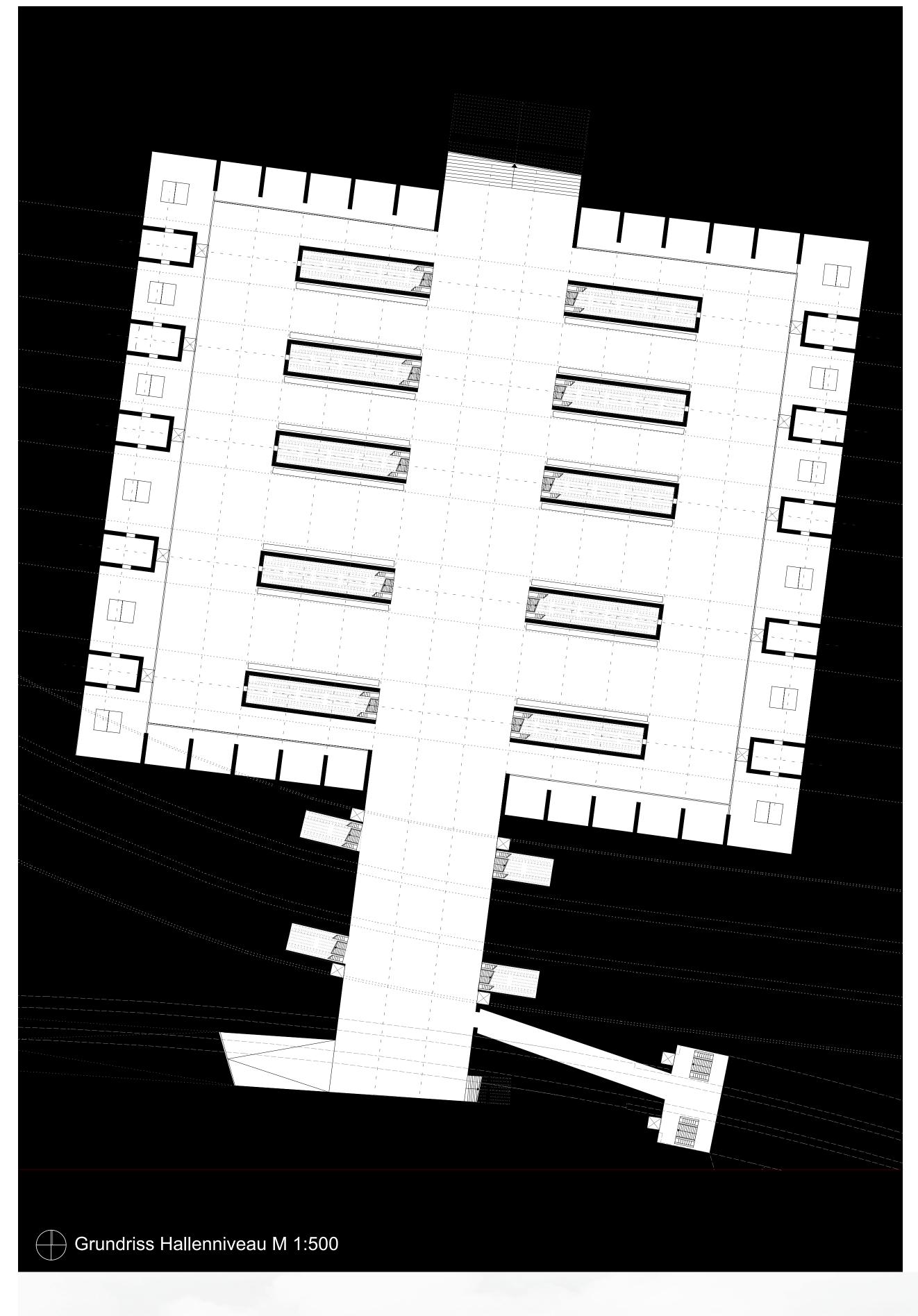
Die Dachform ist dem Tageslichteinfall ange-passt - sie fängt das Zenitlicht ein und filtert

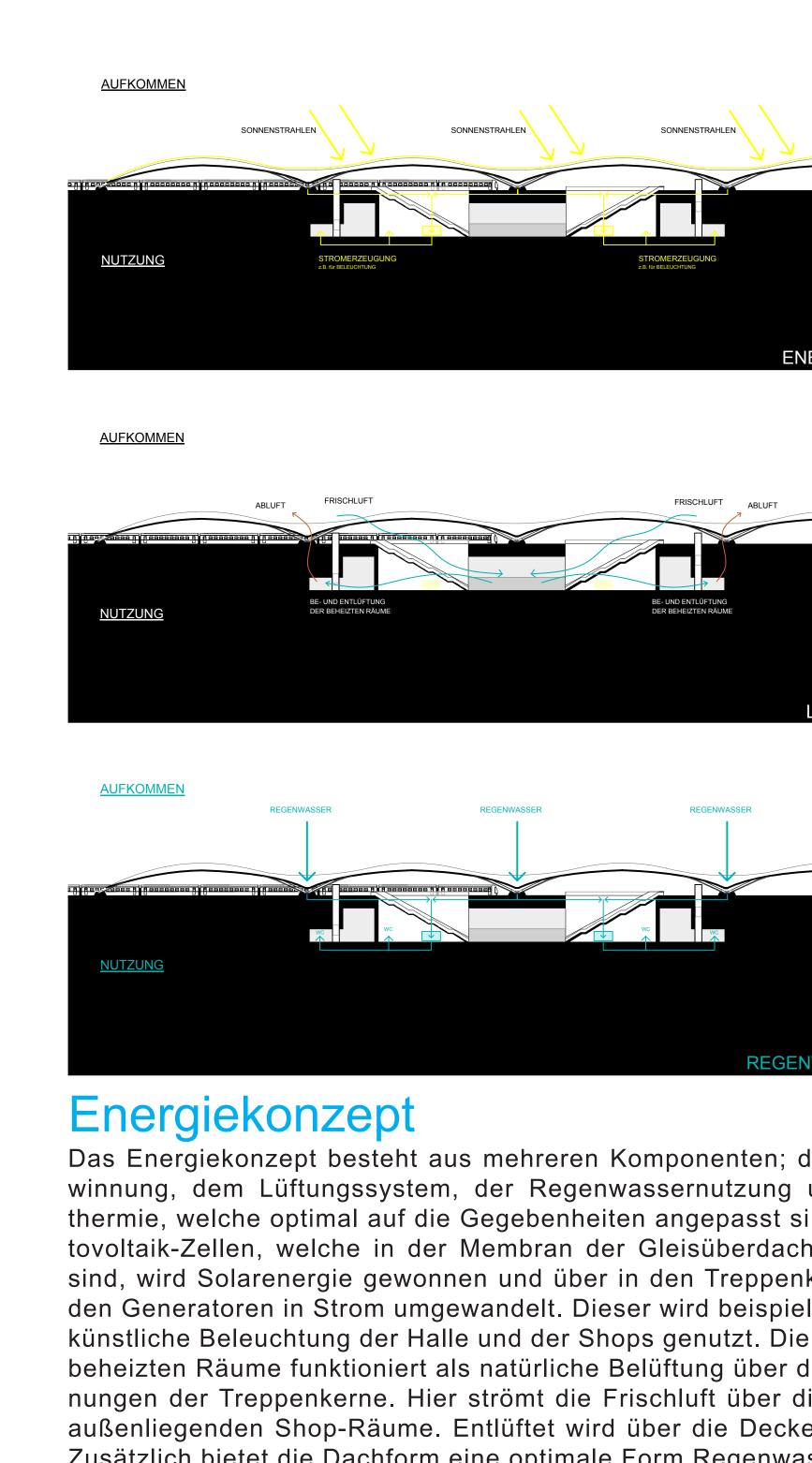
direktes Sonnenlicht

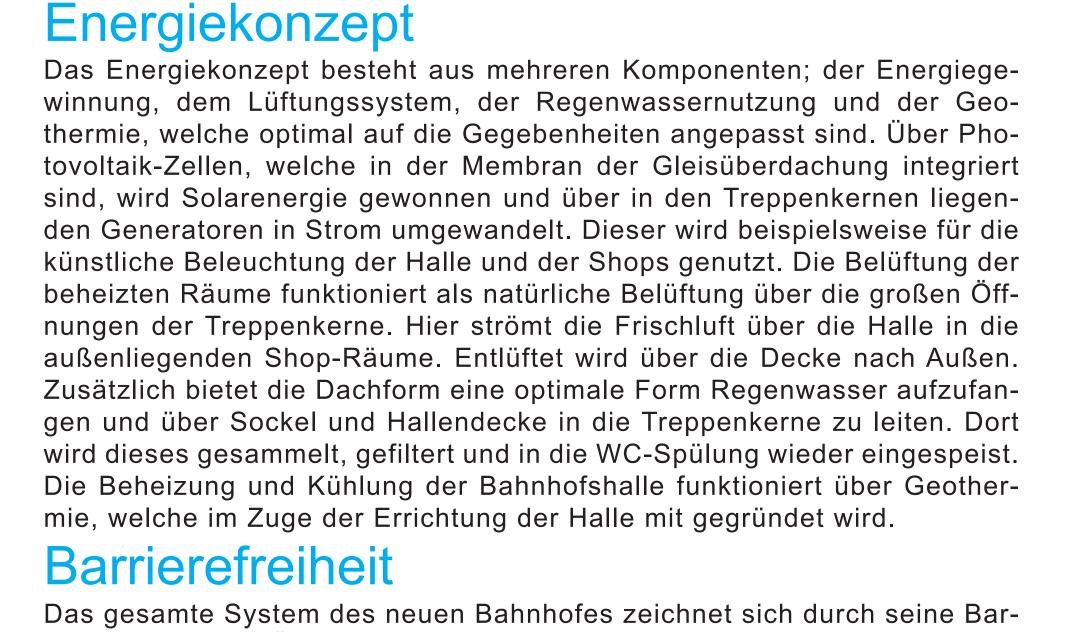












Tragwerkkonzept
In der sich auf Ebene -2 befindlichen Bahnhofshalle

werden die Lasten über eine Art Kassettendecke in

die Wände der Treppenkerne und die umliegenden

Wände abgetragen. Dies unterliegt einem gleich-mäßigen Raster mit der größten Spannweite von

25,20 m. Die Stahlträger in der Decke haben eine

zusätzlichen Stahlbetondecke verstärkt. Anschlie-

ßend sorgt eine abgehängte Decke für die ruhige,

homogene Erscheinung des Innenraumes. Die Überdachung der Gleise besteht aus zwei bo-

genförmigen Stahlträgern, welche in einem Winkel

spannt eine Membran, welche durch ein feines Seil-

von 40° zueinander verkippt sind. Zwischen diesen

