

8.5 Baukontor Architekten

Projektverfasser Baukontor Architekten AG, Röntgenstrasse 10, 8005 Zürich
West 8 urban design and landscape architecture
Rapp Infra AG
Walter Siebel, Soziologie
Christoph Schläppi, Architekturhistoriker



Projektbeschreibung Eine regelmässige Bebauungsstruktur gliedert und bestimmt das Stadtquartier als Einheit über die gesamte Länge von Ost nach West. Eine Serie von achtgeschossigen Ost-Westriegeln prägt die Morphologie. Sie werden mit fünfgeschossigen Querbauten zu mäandrierenden Grossvolumen, die eine Vorderseite mit Wohnhöfen und eine Rückseite mit Werkhöfen anbieten. Die Zweiseitigkeit zu thematisieren ist an sich nachvollziehbar, allerdings ist eine höhere Durchlässigkeit der Bebauungsstruktur in Nord-Südrichtung sowohl aus stadträumlichen wie auch stadtklimatischen Gründen erwünscht. Ein Entwickeln von gleichwertig guten Grundrissen hinsichtlich Lärm und Orientierung wird im angelegten System als anspruchsvoll eingestuft.

Als städtebauliches Ordnungssystem gedacht, versteht sich der Entwurf als robuste und räumlich stark vorbestimmte Ausgangslage zur Entwicklung und Prägung des neuen Quartiers. Die Wankdorffeldstrasse als grosszügige Promenade und Rückgrat des Quartiers wird betont, gestärkt, differenziert bespielt und zur neuen Adresse für das ganze Quartier und als repräsentative Vorderseite der Bebauung aufgewertet. Die bauliche Entwicklung soll und kann phasenweise verlaufen. Die bestehende und neue Bewohnerschaft sowie Gewerbetreibende können dabei das sich verändernde Quartier aktiv mitprägen. Bestehendes soll in Schritten dem Neuen weichen.

In der Ausprägung der Bauten wird auch die Aufforderung an unterschiedliche Handschriften dargelegt, die einem minimalen Regelwerk betreffend Material, Formate und Farbtönen zu folgen haben. Der Wille zu einer kontrollierten Vielfalt bei gleichzeitiger Klarheit der städtebaulichen Grundidee wird als starke Haltung kontrovers diskutiert. Mit grossstädtischen Vorbildern aus Mailand, Berlin und Marseille wird die stadträumliche Idee untermauert und in sich logisch präsentiert. In ihrer Konsequenz bleibt das Stadtquartier aber gerade deshalb in seinem Charakter insulär. Die Referenzen sind aus grossmassstäblichen Strukturen als Versatzstücke herausgepickt und vermögen als solche der Anforderung eines spezifischen Ortsbezuges nicht zu genügen. Die erste sorgfältige Analyse mit dem Aufzeigen der Geschichtsspuren ist nicht weiter bemerkbar in den Entwurf eingeflossen. Diese hätten durchaus ein Potenzial gehabt, identitätsbildend zu wirken. Das Bauen am Geleisfeld oder die Spuren des Bahntrassees sind als angekündigte Themen des Weiterbauens nicht explizit ersichtlich. Dass die Hofsequenz als identitätsstiftende Raumsequenz etabliert werden kann, wird bezweifelt.

Der bewusste Entscheid, dem Stadtquartier eine durchgehende Ordnung zu verleihen, wird mit einem starken Eingriff in das Bestandesgebäude Wankdorffeldstrasse 90 der Migros erkauf, welches um zwei Achsen eingekürzt wird.

Die Länge des Areals wird über drei Hochpunkte gegliedert, welche die drei Hauptorte in der Quartierstadt markieren sollen. Die Hochhäuser werden mit nachvollziehbarer Begründung der Höhe in der Stadtsilhouette unterschiedlich beurteilt: Die leicht abgedrehten Hochhäuser an den Enden markieren die Übergänge zu den städtebaulichen Anschlussstellen und bilden qualitätsvolle Auftaktsorte. In der Mitte hingegen wird das Nebeneinander zum bestehenden Hochpunkt des Migrosgebäudes sehr kritisch beurteilt.

Die Nutzungen sind mit Ausnahme der Schule im Osten nahe der «Zentrumslage» im Grundsatz bezüglich Lage und Flächen der Wohn-, Gewerbe- und Dienstleistungsnutzungen nachvollziehbar verteilt und werden mit der notwendigen Flexibilität nachgewiesen. Velohäuser als Sekundärbauten markieren einen Vordergrund. Sie stehen als Miniaturbauten konträr zu der schieren Baumasse und verleihen dem anzustrebenden Hauptverkehrsmittel der Stadt eine fast poetische Bedeutung.

Der städtebauliche Entwurf basiert auf einer klaren und konsequenten Stadtvorstellung. Allerdings überzeugen die rigide Struktur der städtebaulichen Morphologie, der Umgang mit dem Bestand in der Mitte der Quartierstadt sowie die zu wenig aus dem Ort entwickelte Stadtidee an diesem Ort für die gestellte Aufgabe zu wenig.

Zentrales Anliegen der Freiraumplaner ist die Schaffung einer «Wankdorffeld-Promenade». Sie soll zum stadtbildprägenden, langen Freiraum werden, der das neue Quartier durch seitliche Aufweitungen integriert

und als qualitätsvollen Konnektor und «grünes Herz» in Wert setzt. Die Baukörper bilden verkettete Baustrukturen, die sich wechselseitig zur Wankdorffeldstrasse und zu den Gleisen hin öffnen. Die strassenseitigen Höfe haben den Charakter von Wohnhöfen; zur Bahn hin ist vermehrt Werken vorgesehen. Beide Hoftypen bilden ein repetitives Muster von engen Räumen in sich wiederholender Dimensionierung. Eine gewisse Monotonie ist dem Projekt eingeschrieben. In der Arealmitte wird eine offene, grüne Allmend vorgeschlagen, die sich für gemeinschaftliche und gesellschaftliche Aneignungen anbietet. Der Gleisquai wird als lineare Freiraumstruktur interpretiert, die sich in die Hofaschen hinein aufweitet. Fragen der Baumpflanzung im Interessensbereich der Bahn und des Lärmschutzes in die offenen Höfe hinein sind nicht geklärt. Das Beurteilungsgremium äussert ein gewisses Unbehagen über Fragen der sozialen Sicherheit auf dieser quartierabgewandten Seite. Der Anteil an unterbauter Fläche ist im Quervergleich zu anderen Projekten verhältnismässig hoch. Dies liegt auch an den (diskutablen) unterirdischen Velokellern.

Die sozialräumliche Qualität der Wankdorffeldstrasse wird im Entwurf nicht explizit dargelegt. Zu Recht sprechen die Verfassenden deshalb vom «Kuratieren des Sozialraums». Die Hofsequenz soll dabei identitätsbildend sein, wie auch insgesamt die These besteht, dass es die Baustruktur ist, die das soziale Miteinander massgeblich beeinflusst. Um hier sozialräumlich vergleichbare Voraussetzungen zu schaffen, wird in zwei Figuren gedacht: Hochpunkte und Höfe. Durch ihre Lagen an bestimmten Orten («Stauffacherbrücke», «Altes Lagerhaus», «Max-Daetwyler-Platz») sollen die spezifischen sozialräumlichen Qualitäten entstehen, die das neue Quartier gemischt und lebendig machen. Kuratiert wird das Soziale im Entwurf vor allem über Nutzungen: Wohnen bis ins Erdgeschoss im Westen – Dienstleistung, Wohnen und stilles Gewerbe im Osten. Durch die klare Trennung von Städtebau einerseits und Sozialem (kuratiert durch Prozesse) macht sich der Entwurf zugleich verwundbar, denn wer soll für den Prozess verantwortlich sein? Wie unterstützt die städtebauliche Struktur das Zusammenwachsen von NeuzuzügerInnen und Alteingesessenen? Wie ergeben sich daraus lebendige Nachbarschaften und wird die Nachfrage nach Gewerbe und Dienstleistung tatsächlich so gross sein, dass die vorgeschlagenen Innenhöfe (Referenzbild Hackesche Höfe, Berlin) Lebendigkeit animieren können? Interessant ist, dass trotz dieser Fragen und trotz den vielfältigen Nutzungsvorschlägen nirgendwo ersichtlich ist, wo ein Quartiermanagement o.ä. vorgesehen wäre (i.S. eines Kurators des Sozialen). Letztlich wird das Entstehen von Nachbarschaften und eines lebendigen Quartiers städtebaulich weitgehend unbeeinflusst den Zufällen überlassen.

Der Entwurf beschäftigt sich eingehend auch mit Lösungen zum Umgang mit dem Klimawandel und schlägt differenzierte Freiraumtypologien vor. Aus verschiedenen Gründen ist der Entwurf aus Sicht Stadtklima jedoch sehr kritisch zu sehen: Das dichte, stringente und geschlossene städtebauliche Muster führt zu einer nachteiligen Situation für die Durchlüftung, insbesondere in den recht kleinen Innenhöfen. Der Anteil der Unterbauung

im Quartier ist erheblich, so dass sich in Kombination mit den bebauten und versiegelten Flächen ein sehr hoher Anteil an Flächen im Gebiet ergibt, die vom Boden entkoppelt sind.

Für die einzelnen Verkehrsmittel wird detailliert die Erschliessungs- und Netzstruktur sowie der Umgang mit der Parkierung aufgezeigt und stufengerecht gelöst. Der hohe Bedarf an Veloabstellplätzen im öffentlichen Raum wird durch drei Mobilitätshäuser gelöst und ermöglicht so, den Aussenraum weniger stark zu beanspruchen. Grundsätzlich wird ein differenziertes Angebot aufgezeigt, welches in der Menge über dem Soll liegt. Die Velostation bei der S-Bahnstation ist aber nicht optimal angebunden. Die Parkierung für den motorisierten Individualverkehr erfolgt in vier Tiefgaragen, welche den Baubereichen zugeordnet sind. Die Rampen liegen tendenziell in der zweiten Bautiefe, was Stichfahrten zur Folge hat. Mobilitätsmassnahmen sind in den Entwurf Ideenmässig und auch flächenmässig eingeflossen und zeigen auf, wie die Mobilität organisiert wird.