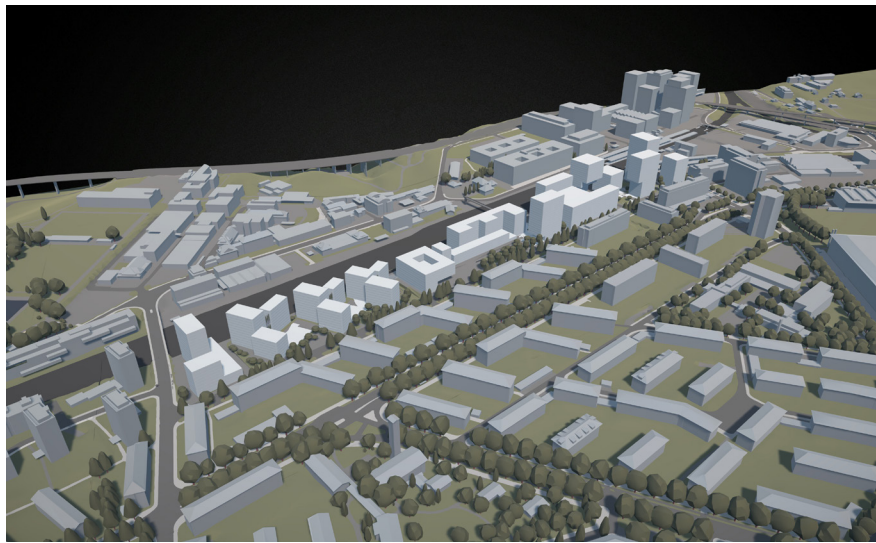


## 8.4 Baumschlager Eberle Architekten

Projektverfasser Baumschlager Eberle Architekten, Bäckerstrasse 40, 8004 Zürich  
UrbaNplus Stefan Kurath GmbH  
Snøhetta Studio Innsbruck GmbH  
EBP Schweiz AG  
Konzepte & Projekte Brigit Wehrli-Schindler, Büro für Nachhaltigkeit



Projektbeschreibung Die Projektverfassenden nähern sich der Aufgabenstellung mit intelligenter Skepsis und halten fest, dass es sich einzig zum Zeitpunkt der Planung um ein zusammenhängendes Areal handeln könne. Darüber hinaus würden Faktoren wie die Geometrie des Entwicklungsgebiets, die etappierte Umsetzung und die unterschiedlichen Bauträgerschaften sowie die unmittelbare städtebauliche Nachbarschaft prägender sein als ein kohärentes Gesamtbild.

Folgerichtig zu dieser Argumentation werden verschiedene «kleine Quartiere» mit starken eigenen Charakteristika vorgeschlagen. Gegliedert in eine westseitige «Torsituation» als Auftakt und drei Abschnitte mit sehr eigenständigen Typologien, Erscheinungsbildern und sozialräumlichen Milieus, wird die Bebauung entlang der Wankdorffeldstrasse auf die jeweiligen Nachbarräume bezogen und vernetzt gedacht.

Im Westen des Areals wird die Diagonalität der angrenzenden Bestands-siedlung aufgenommen und ihr spezifisches Muster über die neue «Wankdorffallee» hinweg weitergespielt.

Daraus ergeben sich in der Höhe gestaffelte, sternförmig ausdrehende Baukörper sowie eine strassen- und gleisseitige Verzahnung mit kleinteiligen Raumkammern. Als eher beruhigter und familiärer Raum der Begegnung sucht dieser Abschnitt über die Stauffacherbrücke auch eine Verbindung zu den Menschen im Wyler.

Leider können die Erwartungen, die naturgemäss mit der Erfindung einer speziellen Typologie einhergehen, nicht eingelöst werden. Die Anordnung sämtlicher Adressen und Erschliessungen zum Gleisfeld erzeugt eine Rückseite, die Raumaschen sind aus Sicht des Lärmschutzes problematisch. Die teilweise Anordnung von bodennahem Wohnen Richtung Süden wird zwar im Grundsatz sehr geschätzt, hat in der Konsequenz aber eine weitere Zergliederung der Freiräume zur Folge. Als autofreie Aneignungsräume bleiben dann nur noch die dazwischenliegenden Grünflächen übrig, die aber auch bereits mit zahlreichen Funktionen («Amphitheater», «Spielplatz», «Wald») belegt werden.

Als maximales Gegenstück wird die Anbindung der Ostseite an das Bahnhofsumfeld über mehrere Hochpunkte mit grosser Masse gesucht. Nebst einem Hotel, das als Teil der Bahnhofsinfrastruktur verstanden wird, sind in den Punktbauten überwiegend Eigentumswohnungen vorgesehen. Während es die Hochhäuser als Sozialraumtyp erst noch zu entwickeln gälte, verspricht die «Orangerie» zu einem wichtigen Leuchtturm des Zusammenlebens und Austauschs im Quartier zu werden. Gesicherte Zugänge für alle Nachbarinnen und Nachbarn ungleich von sozialem Status und Kaufkraft vorausgesetzt, sind in der grossmassstäblichen Freiraumstruktur – geschützt durch ein hoch oben schwebendes Glasdach – Markt- und andere Nutzungen auch im Winterhalbjahr und bei schlechtem Wetter denkbar.

Ausgleichend zu den Arealenden, wird die Mitte als «Vermittler» verstanden, deren sozialräumliche Qualitäten sich aus dem Bestandsgebäude und dem umgebenden öffentlichen Raum entwickeln. Das schräge bauliche Muster der Westseite bricht an der mittigen, orthogonalen Position des Schulhauses abrupt ab und geht in ein eigenständiges Bebauungsmuster über. Obschon die Schule am zentralen Standort eine gewisse Logik hat, rückt diese als «Zubau» dem Bestand zu nahe. Der Wechsel in der Massstäblichkeit bedrängt die schützenswerten Gebäude, deren Um- und Ausbau zu Wohnraum die Strukturen allzu stark verdichtet und das Vorland in einen Gemeinschaftsgarten statt in einen öffentlichen Ort transformiert.

Obschon die Mehrteiligkeit bautypologisch und stadträumlich zwar durchaus logisch wirkt und sehr deutlich ausformuliert ist, wirft die Haltung die Frage nach einer übergeordneten Grundidee auf. So steht sich das Projekt teilweise selbst im Weg: Weil die drei Teile in sich sehr homogen konfiguriert sind, wird eine aus sozialräumlicher Sicht gewünschte Durchmischung, die sich infolge der vorgeschlagenen Bebauungstypen eigentlich automatisch ergeben könnte, verhindert. Auch bezüglich des Bedarfs an Vernetzung – baulich durchaus erkannt – bleibt das Projekt auf der Ebene

einer Menschen-in-Kontakt-bringenden Durchwegung unvollständig. Sie endet am Schulhaus und hinterlässt so ein «vorne» und «hinten». Schliesslich ist die mögliche Brücke zwischen der öffentlichen Mitte und mehreren Gebäuden so versteckt, dass sie ihr Potenzial, die Räume gegenüber dem Gleis wahrzunehmen, nicht gänzlich erfüllen kann.

Der Themenbereich Klima, Nachhaltigkeit, Sickerfähigkeit, Biodiversität ist gut in das Projekt integriert und als tragende Grundphilosophie auch in der finalen Abgabe spürbar. Beachtenswert sind die gut durchgearbeiteten Schemaschnitte zur klimatischen Adaptation und zum Umgang mit Meteorwasser (bis hin zur kontrollierten Flutung der Tiefgarage).

Der Beitrag zeigt für alle Verkehrsmittel schlüssige, mit Innovation verknüpfte Erschliessungskonzepte. Die Einstellhallen im westlichen Teil sind über den Weg entlang der Gleise erschlossen. Dadurch kann die Wankdorffeldstrasse zusätzlich entlastet werden, erzeugt aber auch Fahrten auf einer weiteren Achse. Die Anzahl Veloabstellplätze sind nachgewiesen, teilweise ist die Lage mit Umwegen verbunden. Die Erschliessung der Velostation an der S-Bahnstation ist gut ins Netz eingebunden. Die Anzahl und Anordnung der privaten Parkplätze lassen eine flexible Entwicklung zu und erfüllen auch die Vorgaben der übergeordneten Planungsinstrumente. Das Logistikzentrum am westlichen Rand bündelt die Anlieferfahrten. Von dort aus werden die Güter innerhalb des neuen Quartiers ortsverträglich verteilt. Die Frage stellt sich, ob noch mehr Potential entstehen würde, wenn das Logistikzentrum im dichteren, östlicheren Teil angeordnet wäre.

Aufgrund der teilweise zu hohen Dichte und der abrupten Wechsel entsteht trotz oder gerade wegen des Versuchs, die Baustruktur in den Bestand einzuweben, letztlich eine ortsfremde Gesamterscheinung. Im Vergleich zu anderen Projekten hat sich gezeigt, dass die Randlage des Areals entlang des Gleisfelds letztlich doch bedeutender und prägender ist als die angrenzenden Strukturen. Obschon die vielen guten Ansätze und Gedanken im Projekt überraschen und erstaunen, finden sie leider nicht wirklich zu einem tragenden Gesamtnarrativ zusammen.