



Zwischen Strasse und Gleisfluss

Mit der Wohnbebauung Zollstrasse Ost in Zürich schaffen Esch Sintzel Architekten ein anregendes Stück Stadt am Rand des Gleisfelds.

Sie erklären die innerstädtische Weite und den Blick auf die einfahrenden Züge zu einer neuen Qualität urbanen Wohnens.

Text: Martin Tschanz

Schon als Student liebte ich dieses Zürich, wie es sich bei der Einfahrt in den Hauptbahnhof präsentierte. Anders als am See, wo eine betuliche Bürgerlichkeit herrschte, zeigte sich die Stadt hier, am Fluss der Gleise, als eine harte und kompakte Front. Besonders in der Nacht versprach die von Leuchtschriften bekrönte Häuserwand, die mit unzähligen Fenstern hinter schwarzen Schuppen und Abstellgleisen aufragte, jene grossstädtische Anonymität, die wir suchten.

Entsprechend erleichtert war ich, als das städtebauliche Konzept, das 2013 dem Wettbewerb für eine neue Gebäudeschicht entlang der Gleise zugrunde lag, «eine Weiterführung der bestehenden Körnung bis zum Rand des Quartiers» forderte. Doch entsprach das schliesslich gekürzte Projekt dieser Vorgabe? Es zeichnete die Grenzlinie zum Gleisfeld weich und liess die charakteristischen Horizontalen der Trauflinien aus der Perspektive verschwinden. Die wandlose Pfeilerarchitektur schien einen Hang zur Auflösung zum Ausdruck zu bringen. Trotz Backstein war ich skeptisch, ob dieses Projekt nicht eher in die offenen Räume der Agglomeration passen würde als in den Zürcher Kreis 5 mit seinen Blöcken. Und wurde eines Besseren belehrt.

Von der Zollstrasse ausgehend

Der detailliert ausformulierte Masterplan von agps Architekten und Atelier Girot reagiert auf die bestehenden Unregelmässigkeiten der Zollstrasse, indem er dort zurückspringt, wo die gegenüberliegenden Bauten hervortreten, und umgekehrt. Überdies schreibt er unterschiedliche Gebäudehöhen vor und definiert Lücken, sodass die Bauten eine geschlossene Strasse bilden, die keine klassische Rue Corridor ist. Gefordert war also ein Balanceakt zwischen Einzelgebäude und Strassenbebauung, der Esch Sintzel Architekten perfekt gelang. Das Relief ihrer Fassaden ist tief genug, dass sich die massiv gemauerten Pfeiler in der Perspektive zu

einem hinreichend geschlossenen und soliden Gegenüber zum Bestand verbinden. Die Pfeilerarchitektur integriert dabei problemlos die vorgeschriebene Loggia und schafft eine starke Verknüpfung von Baukörper und Stadtraum.

Indem die Enden der Gebäude leicht ausdrehen, bevor die Fassaden in die Tiefe führen, wird im Strassenraum eine Bewegung um die Ecke herum aktiviert. Dabei nehmen die Bauten die Blockgeometrie des Quartiers auf, zu dem das Gleisfeld und die Zollstrasse schräg verlaufen. So werden sie zu Verbindungsstücken zwischen dem Quartier und dem Gleisfeld, wovon vor allem die Zwischenräume profitieren. Der eine öffnet sich und wird mit Brunnen und Sitzstufen zum Platz, der andere bleibt eng, findet aber mit präzisen Ausdrehungen Anschluss an die Stichgasse gegenüber, die sich in Hofdurchgängen fortsetzt, um sich schliesslich in der Tiefe der Blöcke zu verlieren.

Mit ihren erkerartigen Öffnungen scheinen die Gebäude an der Zollstrasse Schwung aufzunehmen für eine Bewegung, die sich bis an die Gleise fortsetzt und dort wellenartig ausläuft. So stehen die Bauten entschieden an der Strasse, nicht am Gleis, und die Gerade der Strasse gibt der rückwärtigen Aufgliederung den notwendigen Halt. Dort entstehen Raumtaschen, die als Schwellenräume zur Weite des Gleisfelds willkommen sind und in denen die Höhendifferenz zwischen Strasse und bahnseitiger Promenade überwunden wird. Es sind dies erstaunlich intime Orte, die sich für vielfältige Arten der Aneignung anbieten. Das macht das Gleisufer, als Rückseite des Quartiers, äusserst attraktiv. Es ist nicht einfach eine einhüftige Strasse, sondern ein öffentlicher und dabei überraschend beschaulicher Raum. Die Häuser übernehmen dabei jene Aufgabe, die an Gewässern das dichte Grün übernimmt, das die Ufer vor der dahinter liegenden Betriebsamkeit schützt. Dass die Adressen an der Zollstrasse liegen, versteht sich fast von selbst. Verbindungen zur Gleispromenade bestehen über Velo- und Nebenräume.



Die Wohnbauten bilden unverkennbar eine Gruppe. Die Drehungen der Fassaden erzeugen ein lebhaftes Spiel von Licht und Schatten, Enge und Weite. Zudem sind die beachtlichen Volumen in der Höhe gegliedert, sodass eine angenehme Massstäblichkeit entsteht.



Die Räume liegen nach aussen gewandt an **einem zentralen Verteiler**.



Die mehreckige Anlage der Häuser zeigt sich kondensiert **in den Treppenhaukernen**.



Zwischen den Pfeilern staffeln sich Brüstungen, Loggien und horizontale Deckenschichten **in verschiedenen Tiefen**.

Vielfältige Räume

So gelingt es, mit den drei Gebäuden höchst unterschiedliche, je attraktive Stadträume zu bilden: eine Strasse, einen Platz, eine Gasse, das Gleisufer. Die Architektur lässt die Bauten an diesen Räumen teilhaben und umgekehrt. Die Tiefe des Fassadenreliefs schafft Schwellenräume, beginnend mit dem tektonischen Gerüst von Pfeilern und Decken, den gewellten Brüstungen, den tiefen Fenstern, den Wohnungsloggias bis hin zu den Erkern und der Loggia an der Strasse. Davon profitiert die Stadt, es profitieren aber auch die Wohnungen. Sie finden über ein nicht minder reiches inneres Relief Anschluss an den Aussenraum, gewähren über Erker weite Einblicke in den Strassenraum oder schieben sich weit in den offenen Raum hinein. Die Grundrisse nutzen die komplexe Gebäudeform und können dabei auf dem Erfahrungsschatz des Zürcher Wohnungsbaus der vergangenen Jahre aufbauen. Die Schiefwinkligkeit verschafft den zentralen Räumen eine gewisse Dynamik, sodass sich die Bewegung vom Stadtraum über die Eingangs- und Treppenhallen bis in die Wohnungen hinein fortsetzt. Dazu kontrastiert die ruhige Orthogonalität

der Zimmer – die Vielfalt der Aussenräume findet im Innern eine Entsprechung. Alle Wohnungen bieten unterschiedliche Aussichten, wobei die Weite der Gleise im Gegenüber zur Nähe der Stadt zusätzlich an Intensität gewinnt.

Raumbildende Ordnung

Die ganze Vielfalt und Komplexität wird durch eine strenge und grundsätzlich regelmässige, im Einzelnen aber fein differenzierte Ordnung der Fassaden ermöglicht und bestärkt. Eine reich abgestufte Massstäblichkeit vermittelt zwischen dem städtischen Ganzen und dem im wörtlichen Sinn greifbaren Detail. Haus hohe Pfeiler in regelmässigem Abstand, als Klinker-Beton-Verbundelemente vorgefertigt, formen den Baukörper. Dazwischen liegen in vertiefter Lage die Decken, sodass die Vertikale dominiert. Dies erleichtert es, die unterschiedlichen Gebäudehöhen und Querschnitte in ein homogen wirkendes Ganzes zu integrieren. Die Felder zwischen den Pfeilern und den Decken sind asymmetrisch geteilt. In der Horizontalen ergänzen sich zwei Ebenen, eine niedrigere für die Brüstungen



Die geraden Fassaden zur Strasse fassen den Stadtraum. Die Flächen zwischen den Baukörpern verlängern die Achsen der Querstrassen. Lageplan, Mst. 1:1500.

und eine höhere für die Geländer und die Absturzsicherungen, die vor den Öffnungen als Repoussoirs dienen. Mit diesem Set von wenigen Elementen lassen sich die grossen und kleinen Räume der Wohnungen ebenso bewältigen wie die Loggien. Die rechteckigen Mauerpfeiler aktivieren den Raum. Breitseitig in Reihe gestellt, schliessen sie sich zur Wand, quer gestellt suggerieren sie eine Bewegung in die Tiefe und ausgedreht einen Richtungswechsel. Geschickt eingesetzt, bewirkt dieses einfache Mittel den oben beschriebenen Eindruck einer raumgreifenden Bewegung der Baukörper. Die Ordnung der Pfeiler ist nicht starr, sondern situativ angepasst, sie wirkt organisch, geradezu belebt. Wenige Ausnahmen komplex geformter Pfeiler ermöglichen es, die Ausdehnung der Erker zu integrieren. Und an der westlichen Stirnseite sind die Mauerstücke etwas breiter. Auf diese Weise erhält die schmale Fassade das notwendige optische Gewicht, um die Länge der Strassenfront zu verankern.

Und die eingangs erwähnte Fernsicht über das Gleisfeld hinweg? Die bewegte Form führt auch hier nicht zu einer Auflösung. Die Homogenität der Architektur und die Silhouette, die Anschluss an das Kuoni-Hochhaus auf der anderen Seite der Gleise findet, lässt die drei Wohnhäuser vielmehr als ein kompaktes, wuchtiges Gebilde wirken. Obwohl die Gebäude alles andere als Monolithen sind, ist deshalb nachvollziehbar, dass die Architekten die Kreidefelsen von Rügen oder Mount Rushmore als Assoziationen nennen. Am Ufer des Gleisflusses vermag die bewegte Plastizität zwischen dem kompakten, ausgeschliffenen Block am Bahnhof und jenem Gehäusel zu vermitteln, das nach der Langstrasse

einsetzt und, wie zu befürchten ist, in der zukünftigen Siedlung Neugasse seine Fortsetzung finden wird. Von einer solchen Peripherisierung der Stadt kann bei den Klinkergebäuden an der Zollstrasse keine Rede sein. •

Dr. Martin Tschanz, Architekt, Architekturkritiker, Dozent
tcma@zhaw.ch



Architektur
Esch Sintzel, Zürich

Bauherrschaft
SBB Immobilien

HKLS- und
Tragwerksplanung
EBP, Zürich

Farbberatung
Andrea Burkhard, Zürich

Landschaftsarchitektur
Andreas Geser, Zürich

Baumanagement
GMS Partner, Zürich

Projektwettbewerb
2014, 1. Preis

Programm
139 Wohnungen, Ateliers,
Gewerbe, Restaurant, Bar

Planungs- und Bauzeit
2014–2019

Baukosten
54 Mio. Fr. (BKP 2, KS)



E-DOSSIER
Weitere Artikel zum Thema SBB-Areale:
espazium.ch/de/aktuelles/sbb-areale



Vier Kurzfilme von Severin Kuhn
von innen und aussen auf
vimeo.com/380691858/380691432