

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 5 (1992)
Heft: 5

Artikel: Das Ganze ist das Fragment : ABB : der Umbau von Oerlikon
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-119616>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 17.04.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Ur 1990

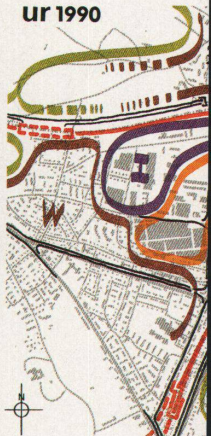
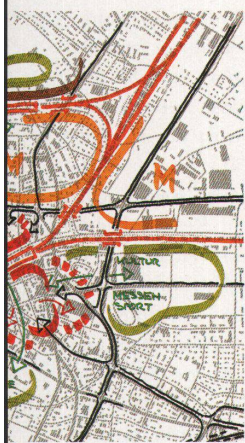


BILD: SWISSAIR PHOTO+VERMESSUNGEN AG

Das Ganze ist das Fragment



- Zentrums- oder Citygebiet
- Cityausdehnungsgebiete
- Zentrumsnahe Mischgebiete mit Dienstleistungs-, gewerblichen und Wohnnutzungen
- Industriegebiete
- Wohngebiete
- Erholungs- und Sportgebiete
- ▬ Hochleistungsstrasse
- ▬ Hauptverkehrsstrassen
- ▬ Sammelstrassen
- ▬ Hauptzufahrten
- ▬ Fussgänger-Hauptachsen
- ▬ Bahnlinien

Rund 72 Hektaren gross ist das Industrieareal beim Bahnhof Oerlikon. Die Industrie schrumpft und macht Platz frei für ein neues Stadtquartier. Ein Ideenwettbewerb sollte zeigen wie. Doch fragt sich, ob das Instrument Wettbewerb in diesem Fall das richtige war, denn es führt zu Endzuständen, wo doch der Prozess das Entscheidende wäre. Das Ziel – «durchmischtes Stadtquartier» – ist klar. Doch der Weg dorthin bleibt im Ungewissen: Kann das Unplanbare überhaupt geplant werden?

Im Oktober 1988 meldeten sich die wichtigsten Grundeigentümer des Industrieareals nördlich des Bahnhofs Oerlikon bei den städtischen Baubehörden. Private Firmen, vor allem Asea Brown Boveri AG (ABB), Oerlikon Bührlé Holding AG, Marti Unternehmungen AG, hatten im Frühling 82 die Arbeitsgemeinschaft «Chance Oerlikon 2011» gegründet. Ihr Zweck: Neuüberbauung des durch die Produktionsverlagerung frei werdenden Industrieareals in bester Verkehrslage.

Das war der Beginn einer harten planungspolitischen Auseinandersetzung, die Ende 1990 mit einem Kompromiss endete. Vier Nutzungen wurden unterschieden:

| | |
|---------------------------|------------------------------------|
| Wohnen | 165 000 bis 225 000 m ² |
| Dienstleistungen | 250 000 bis 330 000 m ² |
| Industrie/Gewerbe | 220 000 bis 300 000 m ² |
| öffentliche Einrichtungen | 75 000 m ² |
| Total | 790 000 bis 850 000 m ² |

Für diese Bruttogeschossfläche steht ein Areal von 720 000 m² zur Verfügung. Der Kampf ging vor allem um den Anteil der produktionsunabhängigen Dienstleistungsbetriebe – oder: Wieviele vermietbare Büros dürfen's denn sein? Die Umzonung gab den Stadtbehörden die Möglichkeit, Forderungen wie Wohnanteil und Ausscheidung öffentlicher Flächen durchzusetzen. Hier wurde einmal Stadtentwicklungspolitik gemacht, indem man sie macht, und nicht indem man sie sein lässt.

Der Weg zu einem Gesamtkonzept

Einig wurden sich die Beteiligten – unterdessen waren es drei: die federführende Stadt Zürich, die Grundeigentümer «Chance Oerlikon» und die SBB – auch darüber, einen öffentlichen Ideenwettbewerb durchzuführen. Sein Ziel, so stand im Programm zu lesen, war «die Erlangung eines Gesamtkonzeptes, das Aussagen liefert zur Gestaltung von Baustruktur und Ausserräumen, zur Nutzung der weiter verwendbaren bestehenden und der vorzuschlagenden Bausubstanz, zur Verkehrserschliessung und zu den in dieser Stufe relevanten Umweltaspekten. Gesucht ist eine städtebaulich und wirtschaftlich tragfähige Idee für diesen Stadtteil, die schrittweise angesteuert werden kann.» Ein «Stadtquartier eigener Prägung und mit gemischter Nutzung» sollte entstehen. Teilnahmeberechtigt waren die Fachleute im Kanton Zürich, dazu sieben weitere eingeladene Büros. Die Grundstücksgrenzen innerhalb des Bearbeitungsgebietes mussten nicht berücksichtigt werden. Ein einziges Gebäude auf dem Areal steht unter Denkmalschutz, es wird aber für zusätzliche Geleise der Bahn 2000 geopfert werden müssen. Die Gebäude für das Modell 1:1000 wurden als Spielzeughäuschen in einer Schachtel abgegeben, denn die Planer entschieden selbst, was sie erhalten oder beseitigen wollten. An öffentlichen Einrichtungen waren unterzubringen:

Darstellung der wichtigsten städtebaulichen Gegebenheiten, Skizze des Planers Ueli Roth, Juni 1990 (oben)

Luftaufnahme von Oerlikon vom 17. Mai 1983. In der Mitte der Bahnhof, begleitet von zwei Hochhäusern. Ihnen gegenüber auf der andern Seite des Geleisefelds die Grossbauten des Industrieareals. Im Hintergrund die Nordumfahrung der N 20 (noch im Bau) und der Flughafen Kloten (links).

- der Güterumschlag der SBB im Norden des Areals
- eine kantonale Berufsschule
- eine Volksschule, fünf Kindergärten, zwei Kinderhorte, zwei Kinderkrippen (4000 Bewohner werden erwartet)
- ein Werkhof für das Tiefbauamt
- Einrichtungen für das Elektrizitätswerk und ein Heizkraftwerk.

Für den Bahnhof Oerlikon waren vor allem Vorschläge für die Verknüpfung des Fern-, Regional- und Lokalverkehrs verlangt. Darüber hinaus erwarteten die SBB für ihr rund 10 Hektaren grosses Gelände «Vorschläge für eine städtebaulich vertretbare Nutzung an dieser mit öffentlichen Verkehrsmitteln bestens erschlossenen, zentralen Lage». Gefragt war auch ein das Auto zähmendes Verkehrskonzept, denn der Anteil des öffentlichen Verkehrs ist «drastisch zu erhöhen». Auch ein Freiraumkonzept von mindestens 5 Hektaren Grösse war verlangt.

Grossform, Park und Prozess

38 Projekte wurden eingereicht. Für acht Preise und vier Ankäufe entschied sich das Preisgericht (siehe Kasten auf dieser Seite). Die Jury stellte drei Grundtendenzen fest: Erstens Leute, die versuchen, «mit baulichen Grossformen einen Stadtteil eigener Prägung zu schaffen» (hier vertreten durch den 2. Rang «Via mobile»). Zweitens «die Schaffung von grossen Freiraumereignissen» (wie in den Projekten «Zürich Nord» im ersten und «Oasis» im dritten Rang). Drittens schliesslich ein Ansatz, der «primär eine prozesshafte Ablösung und/oder Verdichtung der bestehenden Überbauung initiieren und kontrollieren» will (zum Beispiel die Projekte «Hal», 4. Rang, und «Lucanor», 5. Rang). Zusammenfassend: Grossform, Park und Prozess.

Allerdings kommen sich dabei der Prozess und die «tragfähige Bau- und Freiraumstruktur» ins Gehege. Wie soll ein Endzustand erreicht

werden? Das ist die Gretchenfrage dieses Wettbewerbs. Sie wurde nur bruchstückhaft beantwortet. Denn Bau- und Freiraumstruktur heisst auch, dass als erster Schritt der Planung jene Flächen ausgeschieden werden können, die der Öffentlichkeit überlassen werden. Auch dem Preisgericht schien da einiges zweifelhaft. Deshalb beschloss es die Überarbeitung von «mehreren entwicklungs-fähigen Lösungsvorschlägen» und bestimmte dementsprechend die vier ersten Ränge. Immerhin soll dabei der «Realisierung vermehrt Bedeutung geschenkt» werden.

Die zukünftige Geschichte erfinden

Eine Frage sei erlaubt: Stellte der Wettbewerb die richtigen Fragen, um das Problem zu lösen? Denn sein Ziel war das «Erlangen eines Gesamtkonzepts». Und darin liegt eine grundsätzlich unlösbare Aufgabenstellung. Einen vorausbestimmten Endzustand kann es nicht geben. In der Überarbeitung müssen die Veranstalter nach dem Prozess fragen, die «Lösung» kann nie mehr als eine Machbarkeitsstudie sein. Im Dickicht der Interessen und in der Unabwägbarkeit der Rahmenbedingungen sind alle Aussagen nur ungefähr, und je weiter sie in die Zukunft greifen, desto verschwommener werden sie.

Die meisten Projekte übersetzen jedoch Gesamtkonzept mit Projekt. Projektieren ist schliesslich das, was die Architekten und Planer gelernt haben. Nur ist leider mit einem Projekt dem Problem nicht beizukommen. Was entwickelt werden muss, ist neu: die Erfindung der zukünftigen Geschichte eines Stadtteils. Geschichte heisst hier im voraus einen Weg abschreiten, der noch gar nicht bekannt ist. Das Ziel allerdings, das «Stadtquartier eigener Prägung mit gemischter Nutzung», ist klar. Nun gilt es, Abschied zu nehmen vom «Königsweg», der unfehlbar zum Ziel führt. Wer sich den Stadtumbau als einen linearen Prozess vorstellt, betrügt sich selbst.

Wer die zukünftige Geschichte erfinden will, kann bei der vergangenen Rat holen. Wenn wir die Stadt als die Jetzform eines stets sich verändernden Prozesses ansehen, so können wir uns fragen: Was bleibt – und was ändert sich? Als stabil erweist sich zum Beispiel das Strassennetz, die Eisenbahnlinien, die Infrastruktur im Boden wie Kanalisation und Elektroleitungen. Die Gebäude hingegen haben einen fatalen Hang zum Umbau und Abbruch. Jedoch nicht alle gleichermassen. Der Abbruch von weniger als zwanzigjährigen Bauten ist schlicht unökonomisch. Es wird auf dem Areal mehr stehen bleiben, als seine Verwerter heute meinen. Es wird weit mehr Zwischennutzungen, Provisorien, Anpassungen geben, als die Planer glauben. Es wird weit mehr von der Hand in den Mund gelebt werden, als die Veranstalter sich wünschen. Und eines vor allem: Nie wird ein Zustand erreicht werden, von dem seine Erbauer stolz behaupten dürfen: Jetzt ist alles fertig. Soviel sollten wir unterdessen von den grossen Stadtentwürfen der Moderne gelernt haben: Fragment ist Schicksal.

Darum ist zwischen Regel und Bau zu unterscheiden. Die Blockrandbebauung zum Beispiel, die das Projekt «Lucanor» vorschlägt, ist die Regel, die heute festgelegt werden muss. Der einzelne Block dagegen ist der Bau, der den kommenden Zufällen überlassen werden soll. Gesamtkonzept heisst also Regeln erfinden und das Bauen sein lassen. Regeln aber, die keinen Endzustand herbeiführen wollen, die auch keine Reihenfolge der Massnahmen festlegen, sondern die das fortlaufende Stückwerk zu noch unbekanntem Zwischenzuständen führen. Jeder dieser Zwischenzustände aber muss in sich das Ziel erfüllen: das Stadtquartier eigener Prägung. Das Verfahren hat einen Namen: Collage City. Das perfekte Konzept wäre jenes, das alle möglichen Geschichten erzählt, die sich aus seinen Regeln ergeben. Oder: Statt einen Endzustand anzupeilen, den Prozess der Erneuerung ermöglichen.

Modell des 5. Ranges «Lucanor». Die Herrschaft des Blockrandes

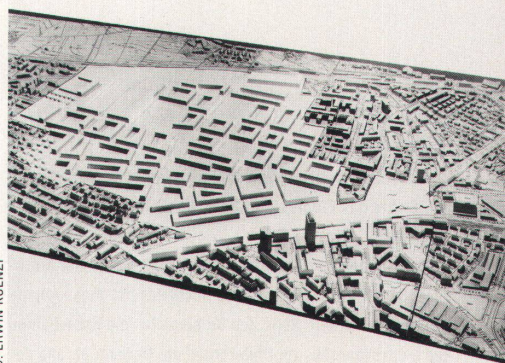


BILD: ERWIN KÜENZI

Preisrichterinnen und Preisrichter

Günter Behnisch, Stuttgart; Benedikt Huber, Zürich; Gustav Peichl, Wien; Andrea Roost, Bern; Thomas Sieverts, Bonn; Martin Spühler, Zürich; Katharina Steib, Basel.
Stadt Zürich: Ursula Koch, Stadträtin; Ruedi Aeschbacher, Stadtrat; Hans R. Rüegg, Stadtbaumeister.
Grundeigentümer: Ueli Roth, Planer; Edwin Somm, Generaldirektor ABB; Hans Widmer, VR-Präsident und Michael Funk, Oerlikon-Bührle Holding AG; Friedrich Kühni, Oberingenieur SBB.

Preisträgerinnen und Preisträger

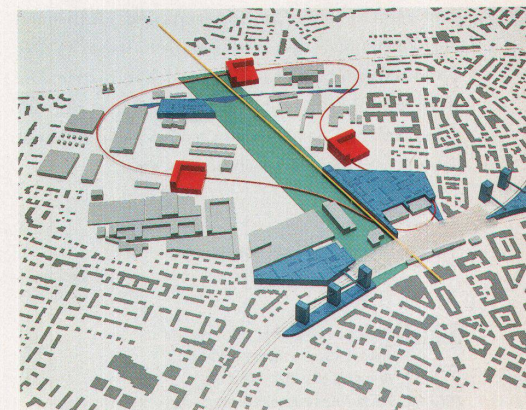
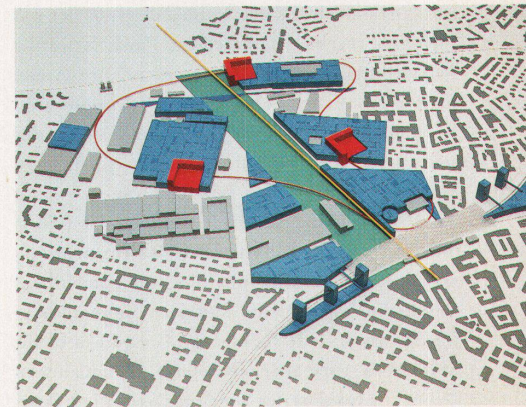
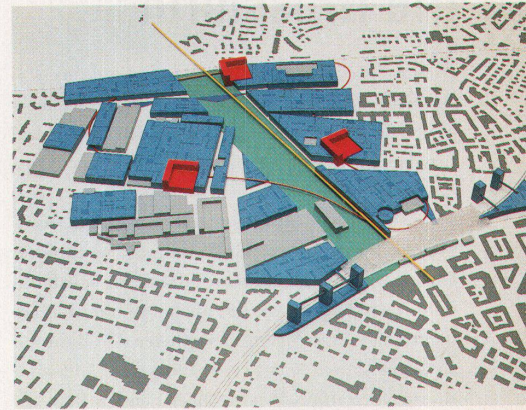
1. Rang «Zürich Nord»: Max Keller und Steiger Partner AG, Zürich; 2. Rang «VIA MOBILE»: H.P. Grüniger + Partner AG, Zürich; 3. Rang «oasis»: Suter+Suter AG, Zürich; 4. Rang «HAL» (Ankauf): Silvia Ruoss, Schlieren; 5. Rang «LUCANOR»: Jean-

Pierre Dürig und Philippe Rami, Zürich; 6. Rang «RUS IN URBE»: Henry N. Cobb, Pei Cobb Freed + Partners, New York, in Zusammenarbeit mit Mario Campi, Campi Pessina Architekten, Lugano; 7. Rang «MANDALA»: Frei + Ehrensberger Architekten, Zürich; 8. Rang «-all-mend-»: Rolf Mühlethaler, Bern; 9. Rang «Camillo's Sitten»: Ralph Baenziger, Architekten AG, Zürich;
Ankäufe: «SCHACH DEM KÖNIG»: I+B Architekten, Itten + Brechbühl AG, Zürich (Regula Iseli, Ruggero Tropeano, Stefan Rotzler); «STADTBAUSTEINE»: Jens Studer für Jens Studer + Beat Mathys, Küsnacht; Projekt «TAL»: Meister + Kämpfen, Zürich.
Das Preisgericht empfiehlt die Projekte der ersten vier Ränge zur Überarbeitung.

Projekt «Zürich Nord». Lancierungsphase 1997-2011.
Gebaut werden die drei Konstanten: Zentrum am Bahnhof,
Park und Multi-Cubes mit Monorail.

Ausbauphase ab 2005. Parallel zur
Lancierungsphase werden zuerst die Felder in der Nähe der
Multi-Cubes aufgefüllt.

Konsolidierungsphase ab 2001. Weitere Bebauungsfelder
können je nach Bedarf überbaut werden.



Konstanten und Variablen

Das Projekt «Zürich Nord» unterscheidet zwischen Konstanten und Variablen. Die drei Konstanten sind:

- der zentrale Bereich am Bahnhof Oerlikon,
- der Park mit Pier und Biotop,
- der Monorail mit den Multi-Cubes.

Die Variablen sind die privaten Bebauungsfelder, über die nur eine höchst allgemeine Aussage gemacht wird. Sie können nach Bedarf irgendwann überbaut oder umgebaut werden.

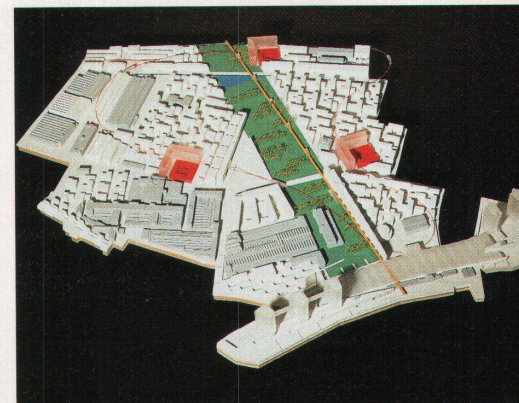
In der Lancierungsphase werden die Konstanten gebaut. Am Bahnhof entsteht eine wesentliche Verdichtung mit fünf Hochhäusern für Dienstleistungen und einer neuen Verknüpfungsebene der Verkehrsströme unter den Geleisen. Ein grosses neues Dach bindet den Bahnhof zusammen. Der Park schafft eine Verbindung vom Bahnhof bis zum offenen Gelände im Norden. Der Pier quer durch den Park unterstreicht diesen Zusammenhang. Die an der Schleife des Monorails angehängten Multi-Cubes enthalten in den Untergeschossen Parkierung, im vierstöckigen Sockel grossräumige Nutzungen für Arbeit und Freizeit und in den hohen Winkelbauten Wohnungen und Dienstleistungen.

Damit die hohen Vorinvestitionen für Park und Monorail schon am Anfang möglich sind, sollen die Parzellen der Multi-Cubes aus den übrigen

Grundstücken ausgeschieden und in eine Entwicklungsgesellschaft eingebracht werden. Ihre hohe Nutzungsdichte wird das Geld abwerfen, das der Monorail braucht. Für die spätere Entwicklung auf den Baufeldern ist damit die Erschliessung schon vorhanden.

Das Projekt überzeugt durch die Kombination von grossem Freiraum und dem Prozessdenken. Es ist sicherlich überinstrumentiert, namentlich am Bahnhof. Ob der Monorail das richtige Verkehrsmittel ist, darf bezweifelt werden. Trotzdem, hier werden mit den Konstanten am Anfang Festlegungen getroffen, die den Rahmen der künftigen Entwicklung schaffen. Der Rest bleibt offen, wird aber den Rahmen nicht mehr sprengen können. Das «Stadtquartier eigener Prägung» ist vorläufig nicht sichtbar. Der Vorschlag bleibt auf der Planungsebene und gibt ausser dem Park keine Auskunft über räumliche oder architektonische Qualitäten, er beschränkt sich aufs Auffüllen. Mit den hier gesetzten Regeln lässt sich die Aufgabe lösen, vorausgesetzt, dass man es zahlen kann, allerdings.

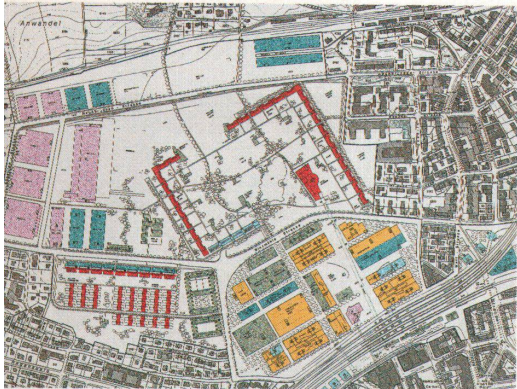
Modell des Projektes «Zürich Nord». Die drei Konstanten sind der Rahmen, den die Variablen nicht mehr sprengen können.



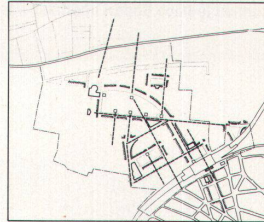
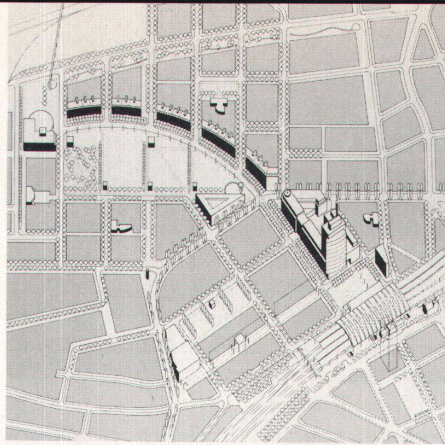
Die Grossform

Dieser Vorschlag unterteilt das Gelände in drei Bereiche: Zentrum, Wohngürtel und Industriegebiet. Die «Via mobile», ein gedecktes Rollband für den Fussgängertransport, ist das Rückgrat, das das heutige Zentrum von Oerlikon mit dem neuen Zentrum und dem Hotel- und Kongresszentrum mitten im Wohnpark verbindet. Drei Hochhäuser sind damit durch ein mechanisches Fussgängerrohr, das auch den Bahnhof bedient, aneinander gebunden. Gegen den Bahnhof zu wird mit dem Max Frisch-Platz ein städtischer Raum geschaffen. Von der bestehenden Bausubstanz wird erhalten, was noch brauchbar scheint. Das grosse Rechteck der Wohnzeilen fasst den mit Pavillons regelmässig besetzten Park. Er öffnet sich im Süden gegen das Zentrum, im Norden zum (halbwegs) offenen Feld. Weitere Wohnzeilen und Reihenhäuser liegen im Südwesten. Die Industrie- und Gewerbebauten sind im Nordwesten konzentriert. Über den Entstehungsprozess gibt das Projekt keine Auskunft. Die zentrale Grossform des Wohnhofs hätte aber als Fragment keinen Bestand. Es wird uns hier nur eine einzige Geschichte erzählt, die kaum zu Ende geführt werden wird. Jede halb fertige Grossform bleibt Stückwerk, wird aber nie Collage. In den andern Bereichen reagiert der Vorschlag wesentlich flexibler. Das «Stadtquartier eigener Prägung» hat drei verschiedene Charakteren: den städtischen des Zentrums, den des Landschaftsparks des Wohnhofs und die grosse Leere der Industrie. Die Bezüge untereinander sind sehr locker, die Gefahr, dass nur das Zentrum nach diesem Konzept gebaut wird, kündigt sich bereits an.

- Wohnen
- Industrie (Anlagen für ABB, Oerlikon Bühler AG etc., inkl. betriebszugehörige Flächen wie Büros, Lager usw.)
- Übriges Gewerbe (inkl. betriebszugehörige Büros)
- Dienstleistungen (Bürogebäude etc.)
- Verkauf, Gaststätten, Kinos etc.
- Sondernutzungen (öffentliche Bauten und Einrichtungen, Kulturelles etc.)



Erdgeschossplan des Projektes «Via mobile». Die drei Bereiche Zentrum, Wohngürtel und Industriegebiet bilden drei voneinander weitgehend unabhängige Bereiche.



Schemaplan aus dem Erläuterungsbericht des Projektes «Oasis». Hier wird die Festlegung des Freiraumes zur Regel der Behauung.

«Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen»: Die Stellung der öffentlichen Gebäude und die Sichtbeziehungen gehorchen den Regeln der Stadtbaukunst.

Der Freiraum regiert

Das Projekt «Oasis» macht Städtebau. Dabei geht es von den Stadträumen aus, genauer: von einer Raumfolge. Sie beginnt mit dem Bahnhofplatz, den eine Allee mit einem grossen Stadtanger, ähnlich den «commons» in englischen Städten, verbindet. Der Schwung des grossen Bogens im Norden führt zu einer Torsituation, die den Blick ins Umland entlässt. Im Blockrandmuster sind zwei weitere Plätze ausgespart. In klassischer Manier sind die öffentlichen Gebäude als Endpunkte der Blickachsen gesetzt und die Sichtbezüge mit Hilfe von Pavillons verdeutlicht.

Das Projekt nimmt den Begriff Zentrum Oerlikon ernst. Hier wird mit den Mitteln des «Städtebaus nach künstlerischen Grundsätzen» (Sitte 1889) eine Stadt gebaut, nicht ein Übergang zur Agglomeration vermittelt. Das Strassenmuster der bestehenden Umgebung wurde sehr geschickt aufgenommen und weitergeführt. Wohin aber die grosse Geste des Boulevards mit dem grossen Bogen zielt, ist erstaunlich: auf eine Volksschule. Hier müsste eine Kommandozentrale staatlicher oder wirtschaftlicher Macht stehen.

Auch hier wird auf den ersten Blick nur eine Geschichte erzählt, doch erweist sich bei genauerem Zusehen das Blockrandmuster als sehr flexibel. Der Stadtanger entspricht heute schon ungefähr der nicht überbauten Fläche im Zentrum des Industrieareals. Hier wird die Möglichkeit vorgeführt, wie die Festlegung der Freiräume zur Regel werden kann, die den Umbauprozess steuert.

Metropolis

Nicht den grossen Wurf sucht das Projekt «Hal», sondern das Geflecht, die Collage. Das Bestehende wird akzeptiert, zum Ausgangspunkt genommen, nicht möglichst beseitigt. Im Erläuterungsbericht steht: «Diese Vorschläge für die Zukunft von Oerlikon bemühen sich um ein Verständnis für eine Architektur von Verbindungen». Mit stabförmigen Baukörpern entsteht eine Vernetzung auf verschiedenen Ebenen. Das Ergebnis ist auch eine Unzahl von kleinen Raumabschnitten, deren Beziehung zueinander kein Thema ist. Die Programmforderung nach einem fünf Hektaren grossen Freiraum ist nicht eingelöst.

Die Regel «Architektur von Verbindungen» lässt sehr vieles offen. Hier können so viele Geschichten erzählt werden, dass es keinen Roman mehr ergibt. Vieles scheint zufällig und droht im Tagesgeschäft der Grundstückverwertung banal zu werden.

Ein «Stadtquartier mit eigener Prägung» würde hingegen garantiert entstehen. Jenes der räumlichen Fragmentierung, ein «Postindustrialand» mit der düstern Poesie der völligen Künstlichkeit.

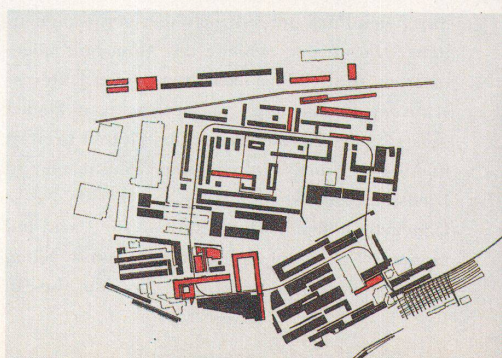
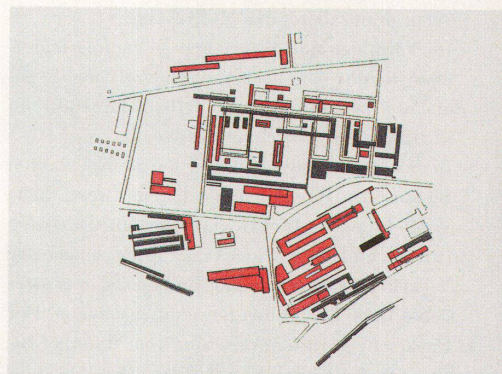
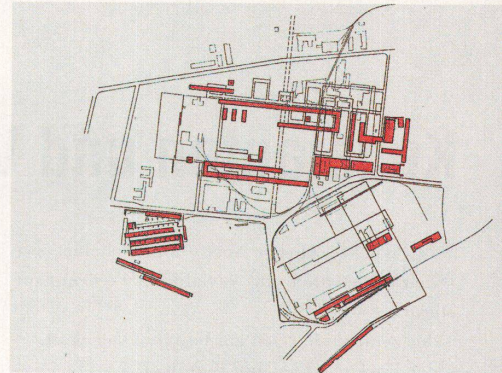


ABB Baden, ein Zwischenbericht

Auch in Baden ändert sich die Welt. Aus der Zentrale der Weltfirma BBC wurde einer der Standorte des Konzerns ABB. Und auch hier wird in der nächsten Generation ein Industrieareal von rund 30 Hektaren zu neuer Nutzung frei. Das Ziel ist ein durchmischtes Stadtquartier. Der Weg dorthin hat drei Abschnitte: Rahmenkonzept, exemplarische Fälle, Wettbewerb.

Das Rahmenkonzept will eines vermeiden: die gebäudescharfe kubische Festlegung des Künftigen. Weil sich die Zukunft gar nicht so planen lässt. Aber auch, weil – wie das Beispiel Winti Nova zeigte – Dinge, die fertig aussehen, unerwartet in politisch-städtebaulichen Diskussionen über Formen statt Ziele enden. Darum wird zwischen «räumlich wirksamen, strukturellen Randbedingungen» auf der einen und «kubisch-räumlichen Machbarkeitsstudien» auf der andern Seite unterschieden. Die Randbedingungen legen die grossen Linien fest: bauliche Begrenzungen der Verkehrswege und Freiflächen, Alleen, Hochhausakzente, generelle Lage der wichtigsten Nutzungen, Dichte, Haltestellen, Tor- und Scharniersituationen. Mit Machbarkeitsstudien werden die möglichen Auswirkungen der Randbedingungen überprüft. Es sind Testläufe, keine Bauprojekte.

In Baden suchen alle Beteiligten – Stadt, ABB, SBB und NOK – die Zusammenarbeit. Diese wird von allen Seiten gelobt, doch die grossen Probleme stehen noch bevor. Die öffentliche Auseinandersetzung kommt erst. Eine wichtige Rolle wird dabei die Denkmalpflege spielen. Denn «die industrielle Geschichte Badens soll nicht ausradiert» werden, wie der Stadtplaner Hans Wanner sich ausdrückt. Aber trotzdem wird es «Bauten geben, die schutzwürdig scheinen, aber aus Planungszwängen weichen müssen», wie es der von der ABB beauftragte Planer Ueli Roth formulierte (HP 1/2 91). Nicht zu unterschätzen sind aber auch die Probleme der Altlasten, die Bodenentgiftung wird noch viel Geld und Mühe kosten.

Das städtebauliche Rahmenkonzept geht von den öffentlichen Räumen aus. Sie werden in ihrer Lage und gegenseitigen Beziehung festgelegt, nicht aber die Gebäude bestimmt, die sie begrenzen werden. Entschieden ist allein, ob es sich um geschlossene oder durchlässige Blockränder handelt. Die überbaubaren Flächen sind damit ausgeschieden und darin die Felder für Wohnungsbau und die öffentlichen Nutzungen generell festgehalten. Zwei «Torsituationen» und zwei «Scharnierbereiche» sind in Worte gefasste Programmforderungen, die später von den Architekten einzulösen sind. Die neuen öffentlichen Räume werden getauft und so gewissermassen mit Badener Industriegeschichte aufgeladen. Namen wie Brown Boveri-Platz, Roland Rohn-Platz, Armin Meili-Treppe, Strom-Platz erinnern an die glorreiche BBC-Vergangenheit, die die Stadt prägte.

Die exemplarischen Fälle oder Machbarkeitsstudien, die zum Teil gleichzeitig und interaktiv mit dem Rahmenkonzept bearbeitet werden, greifen bestimmte Teilareale heraus und beantworten die Frage: Was kann darauf werden? Der European-Wettbewerb, der eines dieser Gebiete beackerte, war ein Testlauf für einen dieser exemplarischen Fälle. Solche Proben aufs Exempel dienen der Vorbereitung von Wettbewerben und helfen gleichzeitig bei der Suche nach Investoren.

In für einzelne Abschnitte auszuschreibenden Wettbewerben soll anschliessend schrittweise das zu verwirklichende Projekt gefunden werden. Begleitet wird die ganze «Chance Baden 2005» von einem Beirat, dem städtebaulichen Gewissen sozusagen. Bis heute haben zugesagt: Urs Hettich, Kantonsbaumeister, Bern; Andrea Roost, Architekt, Bern; Wolfgang Schett, Architekt, Basel; Brigit Wehrli, Soziologin, Zürich; Dr. Walter Wittmann, Professor für Finanzwissenschaften, Freiburg i. Ü. Bis 1994 soll das Rahmenkonzept in die laufende Revision der Bau- und Zonenordnung eingefügt werden.

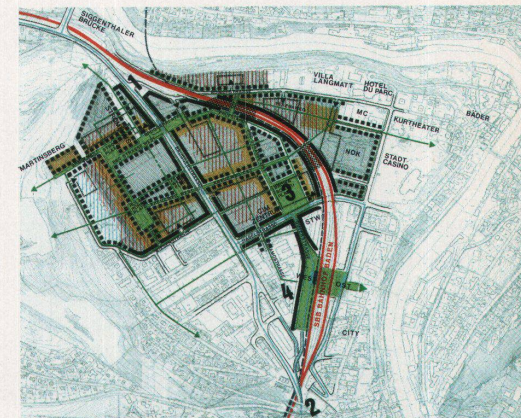
Zeitphase 1, 1992-2000. «Die erste Interventionsphase katalysiert die Entwicklung von Geschäftsgebäuden in der Nähe des Bahnhofs Oerlikon und im Gebiet nördlich der Binzmühlestrasse.»

Zeitphase 2, ab 2000-2010: «...wird aktiviert sowohl von den Schichten existierender Örtlichkeiten und deren Transformation als auch von Expansion und Kontraktion der trägen Begebenheiten der ersten Zeitphase.»

Zeitphase 3, 2010-2015. «...Dieses geschichtete Netzwerk von Vergangenheit und Zukunft wird zusammengehalten durch ein neues Monorailssystem.» (Zitate aus dem Erläuterungsbericht)

-  SBB und S- Bahn
-  unkonventionelles Transportmittel
-  Buslinie mit Haltestelle
-  wichtige Strasse
-  Sammelgaragen, Zufahrten
-  Fussgängerachsen
-  Fusswege
-  überbaubare Flächen
-  öffentliche Aussenräume
-  öffentliche Bauten und Anlagen mit Publikumsverkehr
-  Wohnen
-  Erholung und Freizeit
-  evtl. SBB- Geleiseüberbauung
-  Blockrand als Immissionschutz
-  durchlässiger Blockrand

Scharnierbereiche: 3. Brown Boveri Platz, 4. Bahnhof
Torsituationen: 1. Martinsfelsen, 2. Schlossberg



Das städtebauliche Rahmenkonzept für das ABB-Areal in Baden. Festgelegt sind darin die wichtigsten raum- und strukturbildenden Randbedingungen.

Winterthur, ein Prozess

In Winterthur steht das Sulzer-Areal vor seiner Umnutzung. Doch nicht nur das: Rund um das grosse Geleisefeld mit dem Hauptbahnhof als Mitte sind weitere Grundstücke umzunutzen, umzubauen, umzupflügen. Das Ganze ist eine Planungsübung mit bisher sieben Abschnitten. Hier eine Kurzfassung.

1. Winti Nova. Die Geschichte begann mit einem Paukenschlag. Nach intensiver Vorarbeit zeigt die Firma Sulzer Ende 1989, was aus ihrer Sicht mit dem rund 114 000 m² grossen Grundstück geschehen soll.

2. Die Kultursagi. Gegen Winti Nova regte sich massive Opposition. Die aufgewecktesten Mitglieder der Sektion Winterthur des SIA organisierten eine Erweckungsbewegung. Unter dem Titel «Die Neustadt aus der Werkstatt» wurden im Herbst/Winter 1989/1990 Vorträge und Diskussionsrunden durchgeführt, die vor allem die Stadtregierung wachrütteln sollten.

3. Werkstatt 90. Die Stadtregierung reagierte. Das Sulzer-Areal wurde zur Planungszone erklärt. In der «Werkstatt 90», an der Parteien, Verbände und Grundeigentümer teilnahmen, wurde erst einmal Auslegeordnung gemacht. Bald schon waren sich die meisten einig, dass der grosse Wettbewerb, wie ihn der SIA gefordert hatte, die Probleme nicht lösen wird. Der grosse Wurf wurde durch den dauernden Prozess ersetzt.

4. Die Planungsorganisation. Unterdessen richtete die Stadtregierung eine Planungsorganisation mit dem Bauvorstand und dem Stadtpräsidenten an der Spitze und einem neu angestellten Koordinator als Sachverantwortlichem. Die Chefbeamten der beteiligten Abteilungen und von aussen zugezogene Experten (Carl Fingerhuth, Hans Rudolf Henz, Martin Steiger) bilden verschiedene Fachgruppen.

5. Das Forum Stadtentwicklung. Nachfolger der Werkstatt wird das Forum. Es ist dies die «interessierte Öffentlichkeit», rund 150 Personen, in ähnlicher Zusammensetzung wie die Werkstatteilnehmer. Sie sind die Gesprächspartner der Planungsorganisation. Hier soll die erste planerische und politische Auseinandersetzung gewissermassen übungshalber vorstatten gehen. Das Ganze hat Laborcharakter. Es sollen auch einmal zwei Schritte vor und drei zurück gemacht werden können.

6. Die Testplanung. An Stelle der Wettbewerbe tritt die Testplanung, was mit «Parallelprojektierung auf Stufe Konzeption» übersetzt werden kann. Begonnen wird mit der Stadtmitte. Fünf Teams von der Stadt und eines von Sulzer beauftragt (vgl. Kasten) sollen Grundlagen für ein städtebauliches Konzept finden. Während einer Woche arbeiten alle Teams gleichzeitig und in gegenseitigem Austausch im Saal des ehemaligen Volkshauses. Eine Expertenkommission (Kasten) wird die Ergebnisse in einem Bericht zusammenfassen.

7. Sulzer macht. Gleichzeitig hatte Sulzer Hausaufgaben gemacht. Felix Schwarz und Frank Gloor untersuchten den Baubestand und machten Vorschläge für eine mögliche Etappierung. Im Februar schrieb Sulzer einen Studienauftrag mit internationaler Beteiligung für die rund 10 000 Quadratmeter umfassende erste Etappe aus (Teilnehmer und Preisgericht siehe Kasten). «Durchmischtes Stadtquartier» wird nun konkret: 60 Prozent Dienstleistung, 20 Prozent Wohnen, 10 Prozent Gewerbe und 10 Prozent für Beizen, Schule und Kultur. Planung nicht als die Suche von Endlösungen zu verstehen, sondern als einen offenen Prozess, das ist immer wieder gefordert worden, aber kaum je umgesetzt. In Winterthur sind die Dinge zumindest in einer neuen Weise angegangen worden. Das bietet neue

Chancen, die anderswo gar nie in Betracht gezogen wurden. Einige Fragen sind aber noch keineswegs gelöst:

- Wie bringt man all diese verschiedenen Ansätze, immerhin 6 Planungsteams für die Stadtmitte und 8 Teilnehmer des Sulzerwettbewerbs plus die Ergebnisse aus den Kommissionen, unter einen Hut?
- Es fehlt weder am guten Willen noch an gegenseitigem Zuhören. Reicht aber die politische Energie aus, welche die Stadtregierung braucht, um eine einmal festgelegte Marschrichtung gegen Einzelinteressen durchzuhalten?
- Denn diese Art Planung kommt zu keinem Ende, wenn sie erfolgreich sein will. Das heisst aber auch, dass unser bisheriges System der juristischen Festschreibung von Entwicklungsabsichten (Gestaltungsplan!) nicht mehr funktioniert. Die kurzen Halbwertszeiten müssen in die Rechtsinstrumente eingebaut werden.
- Wird der ökonomische Druck ausreichen, um in der nächsten Generation die riesigen Umschichtungsarbeiten vorwärts zu schieben? Der Stadttumbau gehorcht dem Prinzip Hoffnung. Von anderen Szenarien ist nirgends die Rede.
- Der Denkmalschutz wird zur ersten Probe aufs Exempel werden. Ist das Sulzer-Areal als eine gewachsene (Industrie-)Stadt zu behandeln, deren Stadträume und Charakter zu bewahren sind, oder ist es eher ein Feld, das neu überbaut wird und auch noch einige Erinnerungen in Form von Altbauten enthält?

Trotzdem: In Winterthur dürfte das in der Schweiz zurzeit spannendste Experiment im Städtebau – hier ist der Begriff endlich wieder einmal am Platz – stattfinden. Fortsetzung folgt. ■

Luftaufnahme des Sulzer-Areals Zürcherstrasse. Die grosse Halle mit den zur Strasse parallelen Oberlichtern steht auf dem Gelände des Wettbewerbs.



BILD: PD

Testplanung

Teilnehmer: Frowein + Löffler, Stuttgart; Walter Zschokke, Wien; Atelier 5, Bern; Mario Campi, Beat Rothen, Kurt Hoppe, Mirco Zardini, Zürich/Winterthur; Max Bosshard, Stephan Mäder, Joachim Mantel, Winterthur; Thomas Sieverts, Helmut Bott, Bonn; Felix Schwarz, Frank Gloor, Christian Krebs, Zürich; Walter Muhmenthaler, Winterthur.
Experten: Carl Fingerhuth, Basel; Klaus Humpert, Freiburg i.B.; Adolf Krischanitz, Wien; Wolfgang Schett, Basel.

Studienauftrag Sulzer

Teilnehmer: Eisele + Fritz, Darmstadt; Theo Hotz, Zürich; Jean Nouvel, Emmanuel Cattani, Paris; Dominique Perrault, Paris; Richard Rogers, London; Luigi Snozzi, Lausanne; Peter Stutz, Markus Bolt, Winterthur; Suter + Suter, Basel.
Experten: Carl Fingerhuth, Basel; Inès Lamunière, Genf; Adolf Krischanitz, Wien; Otto Steidle, München; Martin Haas, Stadtpräsident, Winterthur; Erich Müller, Generaldirektor Sulzer; Viktor Beglinger, Generaldirektor Sulzer.