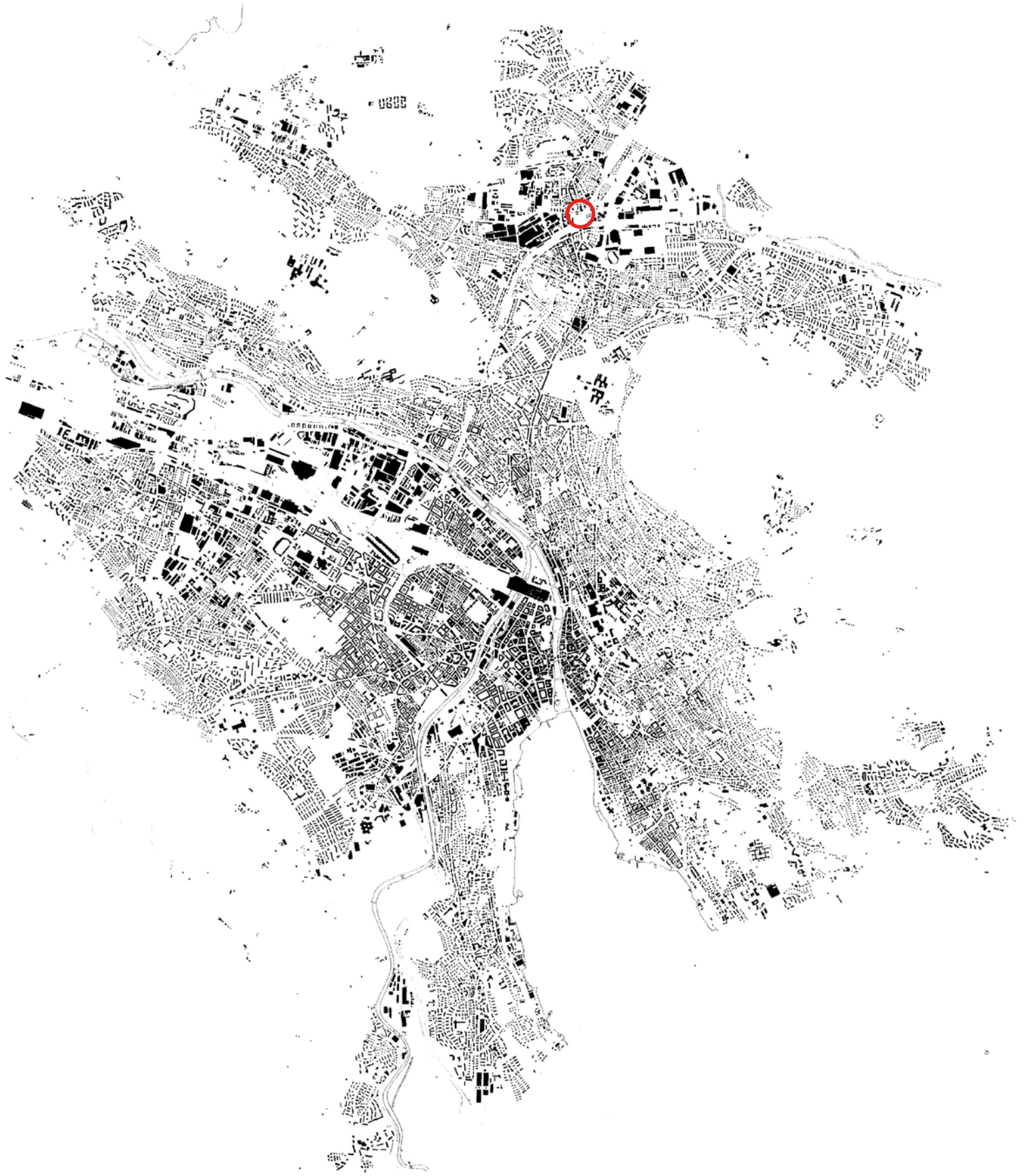




DREIECK
WATTSTRASSE
BINZMÜHLESTRASSE
GLEISE

BAHNHOF
OERLIKON
OST

Masterthema B
Herbstsemester 2017
ETH Zürich Departement Architektur
Professur Dietmar Eberle



EINLEITUNG

S. 5

ZÜRICH IN ZEITSCHNITTEN

S. 6

OERLIKON

S. 37

NEU-OERLIKON

S. 44

PERIMETER UND AUFGABENSTELLUNG

S. 51

RAUMPROGRAMM

S. 52

ANFORDERUNGEN ABGABE

S. 53

TERMINE UND ARBEITSUNTERLAGEN

S. 54

BEGELEITFÄCHER

S. 55

VORBEREITUNG

Professor Dietmar Eberle, Raphael Haefeli, Timothy Allen



Die Stadt Zürich wuchs in den letzten Jahren insbesondere in den beiden Gebieten Zürich-West und Zürich-Nord. Ausserhalb der Stadtgrenze fanden die Entwicklungen in den letzten Jahren hauptsächlich entlang der beiden Achsen Limmattal und Glattal statt. In Zukunft soll das Wachstum entsprechend der darauf ausgerichteten Regionalstrategie weiterhin verstärkt entlang dieser Achsen erfolgen. Insbesondere soll durch Umnutzung von Industriebrachen eine Verdichtung entlang dieser Achsen erreicht werden.

Ein grosser Vorteil dieser Strategie ist die bereits heute gute Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr in den neuen städtischen Gebieten und entlang der Achsen ausserhalb. Zudem sind in Zukunft weitere Angebotsausbauten vorgesehen. Hervorzuheben sind das VBZ Linienkonzept 2025 (etappierte Umsetzung im städtischen Gebiet), die Glattalbahn und eine neue Stadtbahnstrecke entlang der Achse im Limmattal (in Planung). Der Bahnhof Oerlikon mit seinen Anschlüssen an den Fern- und S-Bahnverkehr und den Umsteigebeziehungen zum Nahverkehr (Glattalbahn, Tram und Bus) ist der zentrale Verkehrsknoten für den öffentlichen Verkehr in Zürich-Nord.

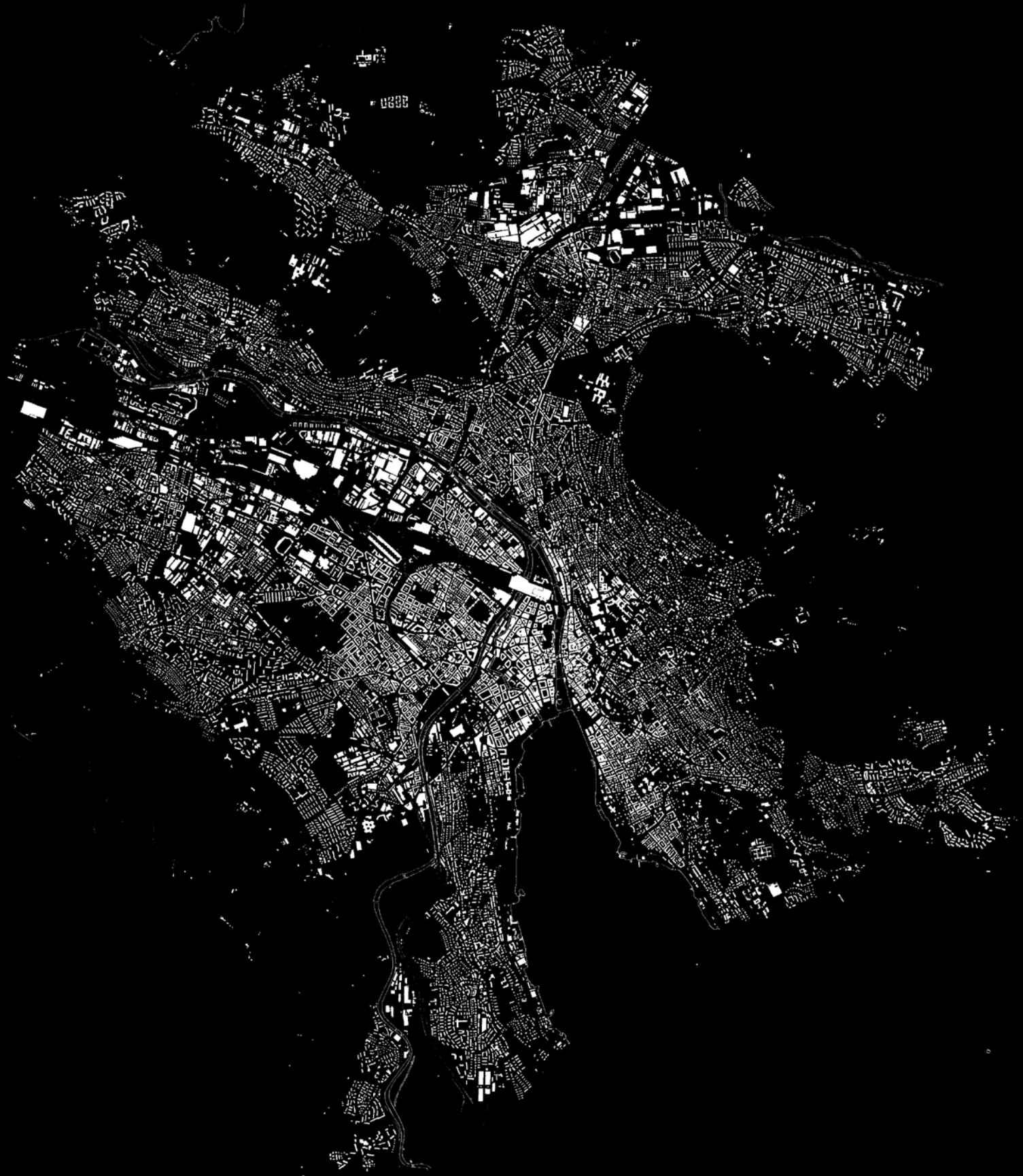
In der Umgebung des Bahnhofs im Raum Oerlikon/Leutschenbach sind bedeutende überregionale Nutzungen angesiedelt, welche für den gesamten Wirtschaftsraum der Stadt Zürich massgebliches Gewicht haben und ein noch erhebliches Wachstumspotenzial aufweisen:

- Veranstaltungen (Messe, Hallenstadion, Theater Stadthof 11)
- Medien (Schweizer Fernsehen und Radio)
- Bildung (ETH, Universität, Schulen)
- Dienstleistungen (Banken, Versicherungen, Telekommunikation)
- Industrie und Gewerbe

Der bereits stark ausgelastete Bahnhof Oerlikon ist bezüglich Personenbewegungen im und um den Bahnhof der derzeit sechstgrösste Bahnhof der Schweiz (Quelle SBB Immobilien, Tagesfrequenzen Personen 06.00 bis 20.00 Uhr, Juni 2008). neben den umliegenden Gebieten, die in Fussgängerdistanz zum Bahnhof liegen, erschliessen Glattalbahn, Tram und Bus ein Einzugsgebiet von ca. 150 000 Einwohnerinnen und Arbeitsplätzen.

Das auf der Basis der Entwicklungsrichtplan 2000 im Rahmen eines Workshopverfahrens mit Weiterbearbeitung entwickelte städtebauliche Leitbild für den gesamten Raum Bahnhof Oerlikon Ost schloss auch das Dreieck Wattstrasse/Binzmühlestrasse/Gleise mit ein.

Der Leitbildprozess zeigt, dass an diesem Ort nicht ein Freiraum gefragt ist, sondern vielmehr ein markantes Gebäude mit publikumsintensiven Nutzungen und Haltestellen für den öffentlichen Verkehr. Das Gebäude wird mit seiner Nutzung zu einer attraktiven Umgebung des Bahnhofs beitragen.



1990
Tafel 13

1825–1840

Tafel 2

Im Jahre 1825 herrschte in Zürich die nach den napoleonischen Kriegen wiederauferstandene städtische Aristokratie, 15 Jahre später dagegen das liberale Bürgertum. Das Stichwort heisst Regeneration. Das Symbol der Herrschaft der Stadt über das Land, die barocke Stadtbefestigung, auch jene gegen den See, wurde nach 1831 geschleift. Das war der wesentlichste Eingriff in das Stadtbild seit fünf Generationen. Auf dem frei gewordenen Gelände entstanden im Osten der Gürtel der öffentlichen Bauten: Kantonsschule 1839–42, Kantonsspital 1837–42, Pfrundhaus 1840–42. Der Verkehr innerhalb der Stadt wurde verbessert, namentlich durch den Bau der ersten steinernen Brücke Zürichs, der Münsterbrücke von 1838. Am Zeltweg entstanden 1836–40 die Escher-Häuser, die ersten Mietshäuser für bürgerliche Ansprüche.



1825

Tafel 2

1840–1855

Tafel 3

Zürichs «Karriere» fuhr mit der Eisenbahn. 1847 ist sie angekommen. «Die Geschichte unserer Eisenbahnen ist so eng mit der Politik, der Wirtschaft und der Kultur des Landes verbunden, dass man sie für eine bestimmte Zeit als Dominante des nationalen Lebens ansehen muss.» (Kurt Guggenheim 1961). Nationales Leben hiess Industrialisierung und Ausbau des Eisenbahnnetzes. Der Aufstieg Zürichs zur Wirtschaftshauptstadt der Schweiz begann mit dem Bau folgender Linien: 1847 Zürich–Baden, 1855 Oerlikon–Winterthur, 1856 Zürich–Oerlikon. Der erste Bahnhof war als Provisorium gedacht und lag schlecht zugänglich ausserhalb der Stadt. Trotzdem verbarg sich darin der Kern der künftigen Stadtentwicklung und damit Zürichs neue Mitte.



1840
Tafel 3

1855–1870

Tafel 4

Der Bau weiterer Eisenbahnlinien ging weiter: 1864 Zürich–Affoltern–Zug–Luzern, 1865 Zürich–Bülach. Auch die Stadt wurde bahntauglicher gemacht. Die Bahnhofbrücke von 1864 erlaubte endlich einen bequemen Zugang von Fuhrwerken auch von rechts der Limmat. Links wurde der Bau der Bahnhofstrasse an Stelle des mittelalterlichen Fröschengrabens im Oktober 1865 abgeschlossen. 1856 wurde der Bahnhof zum erstenmal erweitert. Die Stallungen und das neue Zeughaus in Auszersihl waren 1865 bereits fertig, die Kaserne in Planung. Im Burghölzli entstand bis 1870 die neue Irrenanstalt. Der Semperbau der ETH wurde 1864 eingeweiht. Die Backsteinfabrik Binz, die von 1861 bis 1912 in Betrieb war, setzte zum erstenmal den neuen industriellen Massstab; die Grossbauten kündigten sich an. Die ersten Häuserblöcke des späteren Kreises 4 entstanden an der Badenerstrasse, 1864 die Aktienhäuser, ein frühes Beispiel für den gemeinützigen Wohnungsbau.



1855
Tafel 4

1870–1885

Tafel 5

Nach langen Auseinandersetzungen wurde die Linienführung der linksufrigen Seebahn mit dem Bau der Strecke Zürich–Näfels 1865 endgültig festgelegt. Die damalige Stadt umfahrend führt sie heute noch in einem Bogen aus dem Sackbahnhof und berührt den See erst in der Enge. Die Uetlibergbahn von 1875 gehörte schon zur Gruppe der Tourismusbahnen. In Seebach fuhr die Nationalbahn 1877, eine Konkurrenzbahn der Nordostbahn und ihres Zürich beherrschenden Chefs Alfred Escher, bewusst an Zürich vorbei und in ihren finanziellen Ruin. Herausragende Neubauten: Wannerbahnhof 1871, Zentralhof 1873, Kaserne 1876, Wasserwerk Letten 1879, Kreditanstalt am Paradeplatz 1882. Zwischen 1878 und 1882 wurden Zähringerstrasse und -platz ins mittelalterliche Gefüge der Altstadt eingeschnitten. 1872 verlegte die Werkzeugfabrik Sieber, Gisiker und Taveri ihren Betrieb von Rorschach nach Oerlikon, wo schon 1865 die erste Maschinenfabrik entstanden war.



1870
Tafel 5

1885–1900

Tafel 6

Im Jahr 1887 wurden die Quaianlagen, an denen unter der Leitung des Stadtgenieurs Arnold Bürkli von 1882–88 gebaut wurde, eingeweiht. Das wichtigste Bauwerk war die Quaibrücke von 1884. Seit der Schleifung der Schanzen hatte sich die Uferlinie ständig verändert. Die Stadt an der Limmat wandelte sich zur Stadt am See. Das Zürcher Eisenbahnnetz fand mit der rechtsufrigen Seebahn von 1894 (Tunnel von Letten nach Stadelhofen) und der Sihlalbahn 1897 einen vorläufigen Abschluss (Die Dolderbahn von 1895 war nicht Teil des Bahnnetzes). Da der erste Viadukt nach Wipkingen zu steil war, musste 1898 die steinerne Bogenbrücke erstellt werden. Die Röntgenstrasse zeichnet heute noch den Verlauf des ersten Damms nach. Escher-Wyss verlegte 1890–94 die Fabrik vom Stampfenbach nach dem heutigen Escher-Wyss-Platz. Wichtige Neubauten: Opernhaus 1891, Rotes und Weisses Schloss 1899, Tonhalle 1895, Landesmuseum 1898, Grandhotel Dolder 1899, Schützenhaus Albisgütli 1898, Turm der Predigerkirche 1898, Stadthaus 1900. Wollishofen, Leimbach, Enge, Wiedikon, Aussersihl, Wipkingen, Unter-, Oberstrass, Fluntern, Hottingen, Hirslanden und Riesbach wurden 1893 eingemeindet.



1885
Tafel 6

1900–1915

Tafel 7

Die Bahnen wurden zwischen 1900 und 1903 verstaatlicht und die 1900 gegründeten SBB konnten 1901 einen weiteren Um- und Ausbau des Bahnhofs einweihen. Die Hauptwerkstätten der SBB wurden 1911 in Betrieb genommen. Schon 1897 war der neue Güterbahnhof eingeweiht worden. Der Neumühlequai mit der Walchebrücke von 1913 und das Seewasserwerk in Wollishofen waren die bedeutendsten Infrastrukturbauten der Zeit. Die Stadt schickte sich an, eine repräsentative Stadtkrone zu errichten. Ihr Zentrum war die Achse der 1913 erbauten Rudolf Brun-Brücke. Die Amtshäuser III, IV und V sowie die Sternwarte Urania (1906) sind die ausgeführten Teile eines Planes des Architekten Gustav Gull, der auch den Lindenhof und den Abbruch der Schipfehäuser mit einbezog. Der Wohnungsbau erreichte namentlich in den Kreisen 4 und 5 aber auch im Seefeld einen Höhenpunkt. Wichtige Neubauten: Kirche St. Jakob 1901, Schlachthof 1905, Volkshaus 1910, Saalbau 1928, Kaspar Escher-Haus 1911, erst Geschäftshaus, nach 1919 kantonale Verwaltung, Kunsthaus 1910, Peter- und St. Anna-Hof an der Bahnhofstrasse 1913, Universität 1914, Krematorium Sihlfeld 1915.



1900
Tafel 7

1915–1930

Tafel 8

Nach dem ersten Weltkrieg folgte die Periode des «Roten Zürich». Die Stadt baute teils selbst oder unterstützte den Wohnungsbau, namentlich die Baugenossenschaften. Das Zauberwort hiess Siedlung und die Gartenstadt war das Vorbild. Beispiele: Kolonie Laubegg an der Uetlibergstrasse 1921–22. Bernoullihäuser im Hardturm 1925. Familienheimgenossenschaft im Friesenberg, in mehreren Etappen erbaut 1925–31. Baugenossenschaften Freiblick und Sonnenhalde in Leimbach 1931. Bullingerhof 1931 und die architektonisch wichtigste von allen Siedlungen Neubühl in Wollishofen 1931. Daneben entstanden weiter private Häuser. Ein vergleichender Blick auf den Zürichberg von 1915 und 1930 zeigt das Ausmass der privaten Bautätigkeit. Wichtige Bauten: Nationalbank 1922, Zoo 1929.



1915
Tafel 8

1930–1945

Tafel 9

Für die Tieferlegung der linksufrigen Seebahn mit einem neuen Engetunnel und den neuen Bahnhöfen Enge 1926 und Wiedikon 1926, musste die Sihl um 4 Meter angehoben werden. An Stelle der ehemaligen Insel entstand 1932 eine Sportanlage. Der Hauptbahnhof wurde 1929–33 einmal mehr umgebaut und erweitert. Seit 1933 ist die kantonale Verwaltung zusammengefasst, die neuen Verwaltungsgebäude am Walchetor ergänzen das Kaspar Escher-Haus zum Regierungszentrum. Seit der Reformation, vierhundert Jahre lang, hatten dem Kanton säkularisierte Klöster und bestehende Bauten genügt. In der zweiten Eingemeindung werden Albisrieden, Altstetten, Höngg, Affoltern, Seebach, Oerlikon, Schwammendingen und Witikon 1934 mit der Stadt vereinigt. Wichtige Bauten: Kunsteisbahn und Wellenbad Dolder 1930–35, Hallenstadion Oerlikon 1939.



1930
Tafel 9

1945–1960

Tafel 10

Freie Limmat! – hiess eine Parole der Zeit. Der Seeabfluss wurde 1950 neu reguliert und beim Drahtschmidli ein neues Dachwehr errichtet. Die Einbauten in der Limmat wurden abgerissen und durch das Globusprovisorium ersetzt. Die Papierwerdinsel verschwand und eine Strassenunterführung nimmt heute den Platz des ehemaligen Flussarms ein. Das Kantonsspital, das seit den Dreissigerjahren neu geplant wurde, konnte 1954 eingeweiht werden. 1953 wurde das Waidspital gebaut und 1959 wurde das Gymnasium Freudenberg, der Leitbau der Epoche, bezogen. Nach dem zweiten Weltkrieg verlagert sich die Entwicklung Zürichs nach aussen, namentlich Schwammendingen wird ausgebaut: Die Siedlungsgenossenschaft Vitasana 1945–48. Arbeiter-Siedlungsgenossenschaft Dreispitz 1945. Schwammendingen Zentrum 1947–56. Das Tram folgt erst 1986. Als Kuriosum erinnert die 1966 abgebrochene Seilbahn über das untere Seebecken an die Gartenbauausstellung G 59.



1945
Tafel 10

1960–1975

Tafel 11

Für die Hochschulen wird es im Zentrum zu eng. Bereits 1963 wurde das neue Tierspital bezogen und 1964–73 wird die erste Etappe der ETH Zürich, Hönggerberg gebaut. 1971–76 folgt die zweite. Die Landwirtschaftliche Forschungsanstalt, 1878 als «Schweizerische Samenkontroll-Station» gegründet und 1941 nach Oerlikon gezügelt, kam 1968 ins Reckenholz. Das Stadtspital Triemli ist 1970 beendet und das Waidspital wird 1968 zum erstenmal erweitert. Auch für Zürich beginnt das Autobahnzeitalter. Doch blieb vom ursprünglichen Plan, N1 und N3 am Platzspitz mit dem Ypsilon an einem Punkte zu verknüpfen, nur Stückwerk. Gebaut wurden N3 bis Sihlhölzli, die N1 bis Aubrugg und bis zum Hardturm. Verbunden wurden diese Stichautobahnen mit dem «Funktionsprovisorium» vom Bucheggplatz über den Escher-Wyss-Platz und die Hardbrücke durch den Kreis 4 bis zur Hochstrasse über der Sihl ausgangs der Allmend Brunau. Ebenfalls gebaut wurde die Flughafenautobahn und die Flughafenlinie der SBB (1971–80). Die Dolderbahn wurde zur Zahnradbahn umgebaut und verlängert.



1960
Tafel 11

1975–1990

Tafel 12 und 13

Auch die Universität baute ihren zweiten Standort aus. 1983 konnte die erste, 1987 die zweite Etappe der Uni Irchel auf dem Gelände der ehemaligen Landwirtschaftsschule Strickhof eröffnet werden. Die Achzigerjahre gehören der S-Bahn. Die Neubaustrecke vom Hauptbahnhof bis nach Dietlikon ermöglichte endlich den Zürcher Durchgangsbahnhof und damit Durchmesserlinien. Dafür waren der Bau des Hirschengraben-, des Zürichbergtunnels und der Bahnhöfe Stadelhofen, Stettbach und Museumsstrasse nötig. Die Uetliberg und die Sihltalbahn wurden vom Bahnhof Selnau bis zum Hauptbahnhof verlängert. Auch die Autobahnen machten Fortschritte. Die Nordumfahrung und der Milchbuckunnel wurden fertiggestellt, ohne dass das unterdessen abgemagerte Ypsilon gebaut wurde. Eine neue Parole tauchte auf: Die Stadt ist gebaut. Wenn wir die Karten betrachten, so sagt das nichts weiteres als, dass auf dem heutigen Gemeindegebiet keine ins Gewicht fallenden unbebauten Flächen mehr vorhanden sind. Jeder Neubau bedingt einen Abbruch, was nichts anderes bedeutet als, dass wir von der Stadterweiterung in die Periode des Stadtumbaus eingetreten sind.



1975
Tafel 12

1812

Kleines Haufendorf in der Ebene an der heutigen Schwamendingenstrasse. Einzelhöfe an der dem Hang folgenden Schaffhauser Landstrasse und im Landwirtschaftsgebiet westlich der Kernsiedlung.

*Überlagerter Situationsplan, 1812
Buch: Hundert Jahre Gross-Zürich
von Lendenmann Fritz*



1890

Verdichtung der Kernsiedlung, zahlreiche Neubauten an der in der ersten Jahrhunderthälfte fortwährend ausgebauten Schaffhauser Landstrasse (heute Schaffhauserstrasse). Dem vom Dorf abgesetzten Bahnanschluss (Oerlikon–Winterthur 1855, Oerlikon–Zürich 1856, Oerlikon–Bülach 1865) folgte die industrielle Entwicklung (erste Vorläuferfirma der Maschinenfabrik Oerlikon 1863). Entstehung eines Industriequartiers bei der Bahnstation.

*Überlagerter Situationsplan, 1890
Buch: Hundert Jahre Gross-Zürich
von Lendenmann Fritz*

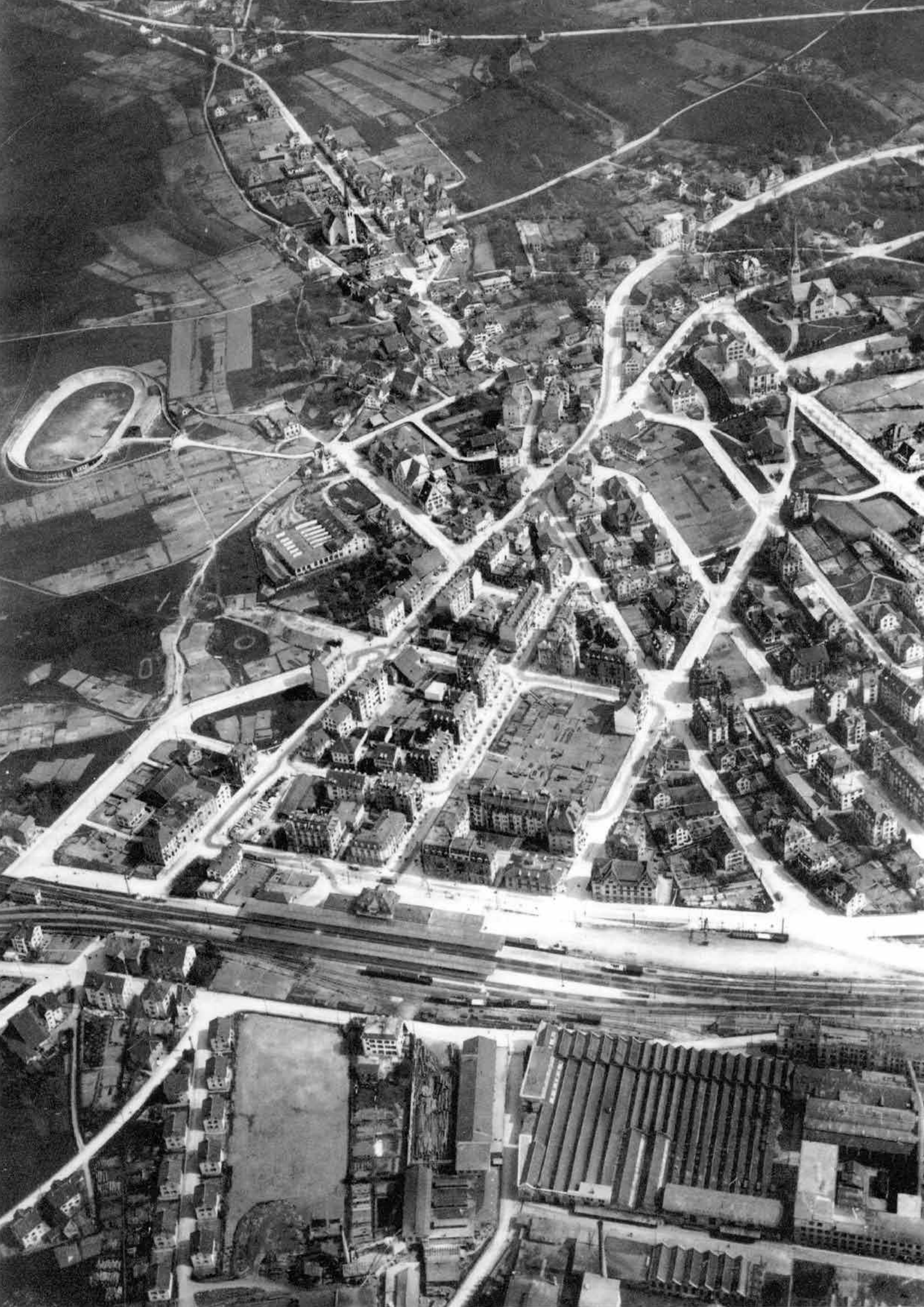


1932

Fortschreitende Industrialisierung durch Ansiedlung weiterer Betriebe in den 1890er Jahren und im frühen 20. Jahrhundert. Starkes bauliches Wachstum. Mietskasernen in Hofrandbebauung südlich des Bahnhofs. Überbauung weiter bisher unbebauter Gebiete mit einzeln stehenden Ein- und Mehrfamilienhäusern. Neues, zum Teil rechtwinklig angelegtes Strassennetz.

*Überlagerter Situationsplan, 1932
Buch: Hundert Jahre Gross-Zürich
von Lendenmann Fritz*





BAUKULTUR IN ZÜRICH SCHUTZWÜRDIGE ARCHITEKTUR UND GUTE BAUTEN DER LETZEN JAHRE

**Hochbaudepartement Zürich, 2002
S. 39 ff.**

Noch um 1850 wies nichts auf die zukünftige Entwicklung Oerlikons hin. Der im Gebiet der heutigen «Dorflinde» gelegene Weiler, 942 erstmals erwähnt, zählte kaum 20 Häuser und war Teil der bäuerlichen Gemeinde Schwamendingen, wo die Oerliker die Kirche und Schule besuchten. Die Häusergruppe lag abseits des Verkehrs am nördlichen Abhang des Milchbuchs, knapp über den Riedflächen des Glatttals, umgeben von Acker- und Wiesland mit wenigen Einzelhöfen. Der «Gubel» genannte Hügel trennte sie vom Hochplateau des Allenmoos. Grosse Teile der Oerlikoner Flur lagen in den sumpfigen Niederungen des Rieds und wurden als Streuwiesen extensiv genutzt. Die Begradi-gung der Glatt (1888) setzte den häufigen Überschwemmungen ein Ende. Doch erst in den 1920er-Jahren liess der Kanton die Ebenen der Glatt mit Kanälen trockenlegen, in grosse Parzellen teilen und durch Strassen erschliessen. Die geraden Pappelalleen der Thurgauer- und Wallisellenstrasse verweisen bis heute auf den wasserreichen Untergrund dieses Stadtteils.

Die moderne Geschichte Oerlikons begann 1855 mit dem Bau der Eisenbahnlinie der Nordostbahn, die Zürich mit dem Bodensee und Süddeutschland verband. Der Nachbarort Schwamendingen hatte sich gegen die Führung dieser Linie auf dem eigenen Gemeindegebiet gewehrt, weil er eine Konkurrenz für das blühende Fuhr- und Spediti-ongsgewerbe der Landstrasse vermutete. Oerlikon war zu klein, um sich zu wehren und eröffnete sich damit unbe-wusst eine bedeutende Zukunft. 1872 löste sich Oerlikon politisch von Schwamendingen und bildete bis 1934 eine eigene Gemeinde.

Ein unbedeutendes Landgeschäft eröffnete die städtisch-industrielle Entwicklung: Im Jahr 1863 kaufte Ingenieur Peter Emil Huber-Werdmüller eine Wiese hinter dem Bahnhof Oerlikon, weil sie ihm für den Bau einer Fabrik geeignet schien. Seine nach ersten Misserfolgen 1876 neu gegründete Maschinenfabrik Oerlikon (MFO) versuchte sich auf verschiedenen Gebieten, war erfolgreich im Bau von Walzen-Mahlstühlen, ohne aber grössere Bedeutung zu errin-

Übersichtsplan Oerlikon, 1901
Bild: Baugeschichtliches
Archiv Zürich



Links: Luftfoto 1927 mit
altem Marktplatz
Bild: Baugeschichtliches
Archiv Zürich

gen. Dies änderte sich fast schlagartig mit dem 1884 gefassten Entscheid, auf eine Wachstumstechnologie zu setzen, die eben erst ihre industrielle Anwendbarkeit erreicht hatte: die Elektrotechnik. Unter dem aus England stammenden Chefingenieur Charles Brown und seinem Sohn Charles Lancelot Brown, dem späteren Gründer der Badener BBC, erreichte die MFO in diesem Bereich bald eine führende Stellung. Die von der MFO gebaute erste Hochspannungsleitung über 100 Kilometer an der Elektrizitätsausstellung in Frankfurt 1891 machte den Namen «Oerlikon» europaweit bekannt. In der Folge wurden im Zürcher Vorort Generatoren, Elektromotoren und Lokomotiven für die ganze Welt gebaut. Ein schnell wachsender Markt sicherte der Unternehmung hohe Zuwachsraten und liess den Vorort Oerlikon zu einem städtischen Zentrum ausserhalb Zürichs anwachsen.

Die MFO blieb jahrzehntelang der grösste Arbeitgeber nicht nur in Oerlikon, sondern im Raum Zürich überhaupt. An die Areale der MFO lagerten sich verwandte Unternehmungen wie die Akkumulatorenfabrik an, die Fahrzeugbatterien herstellte. Die Werkzeugmaschinenfabrik Oerlikon, 1906 vom Stammhaus MFO abgetrennt, entwickelte sich in den 1930er-Jahren unter Emil Georg Bührle zur grössten Waffenfabrik der Schweiz.

Im Zweiten Weltkrieg wurden hier Luftabwehrkanonen unter anderem für Deutschland produziert; in späteren Jahrzehnten sorgte der Export von Oerlikon-Waffensystemen immer wieder für öffentliche Diskussionen. Bis heute erinnern im Zentrum von Oerlikon Namen wie Edison-, Franklin- oder Ohmstrasse an die Bedeutung der Elektrotechnik für die Entwicklung des Ortes. 1967 verlor die MFO ihre wirtschaftliche Selbständigkeit und wurde Teil des BBC-Konzerns, der 1988 zur globalen ABB fusionierte.

Die Industrie bildete nördlich des Bahnhofs Oerlikon bis zum Ende des 20. Jahrhunderts eine eigene Landschaft, geprägt von grossflächigen, in sich geschlossenen Arealen. Charakteristisch war die Skyline der MFO-Oberlichthalen, die über die Jahrzehnte zu einem grossflächigen Teppich anwuchsen. Den Kern dieses einfachen Hallentyps bildet eine rahmenartige Tragstruktur aus Stahl, die eine Kranbahn trägt. Eine dünne Gebäudehülle aus Backstein und Glas umhüllt die Werkhalle. In das Flachdach aus Holz sind Oberlichter eingelassen. Mehrgeschossige Gebäude für den Apparatebau und für die Konzernverwaltung ergänzten ab 1910 in grösserer Zahl die Hallen des MFO Areals. Die Fabrikationshallen ragten mit einer eigentümlich gezackten Backsteinfassade in die Birchstrasse hinein, deren Flucht der Hochkamin wie ein Obelisk abschloss. Geschossweise gegliederte Hochbauten charakterisierten das Areal der ehemaligen Oerlikon-Bührle (heute Unaxis). Besondere typologische Vielfalt herrschte auf dem Areal der Akkumulatorenfabrik (Binzmühlestrasse 86-94) mit Jugendstil-Backsteinbauten, Rastertypen aus den 1940er-Jahren und dem charakteristischen, schlanken Turmhaus für den Hochofen.



*Luftbild der Maschinenfabrik
Oerlikon, 1930
Bild: Baugeschichtliches
Archiv Zürich*

Die industrielle Entwicklung bildete den Motor der Verstädterung Oerlikons, das von allen Zürcher Gemeinden das schnellste Wachstum aufwies. Seine Bevölkerung verfünffachte sich zwischen 1880 und 1910 von 1211 auf 5835 Einwohner. Die 3319 Beschäftigten von 1910 wohnten nur etwa zur Hälfte in Oerlikon selbst; ein grosser Teil pendelte aus den Nachbarorten Affoltern, Seebach und Schwamendingen nach Oerlikon zur Arbeit. Ein städtisch verdichteter Kern bildete sich seit den 1890er-Jahren im Dreieck zwischen Bahnlinie, Schaffhauser- und Franklinstrasse, in dessen Mitte 1927 der Marktplatz angelegt wurde. Hier herrscht geschlossene Blockrandbebauung mit Läden und Einkaufszentren vor. Neben der Eisenbahn verband seit 1897 eine private Strassenbahn Oerlikon mit Zürich, auf Initiative der MFO gegründet. Es kamen Zweiglinien nach Seebach und Schwamendingen dazu.

Oerlikon, das dank seiner Industrie zu den finanzstarken Gemeinden zählte, besass schon seit der Wende zum 20. Jahrhundert eine professionelle Verwaltung und ein modernes Bauwesen. Der Bebauungsplan von Gemeindeingenieur Johann Matthäus Scheifele sorgte seit 1898 für eine geordnete Stadtstruktur: Parallele Strassen (Regensberg-, Gubel-, Baumacker-, Franklinstrasse) folgen den Höhenlinien und Ackergrenzen des Gubelhangs und treffen im spitzen Winkel auf die Bahnlinie einerseits und die Schaffhauserstrasse andererseits. Damit entstanden die für Oerlikon typischen Strassendreiecke im Zentrumsgebiet.

Der sanft ansteigende Gubelhang wurde seit der Jahrhundertwende mit grosszügigen Villen überbaut, während sich der Gubel selber zum Standort von Schulhusern und der reformierten Kirche entwickelte. Diese kleine, in viel Grün getauchte Akropolis Oerlikons entlang der Regensbergstrasse vereinigt die wichtigsten Architekturwerke der Industriegemeinde. Sie verbildlichen den Reprasentationsbedarf der aufstrebenden Kleinstadt; viele Projekte wurden durch Wettbewerbe bestimmt: die reformierte Kirche (Oerlikonerstr. 99) und das Gemeindehaus (Gubelstr. 1), das Schulhaus Liguster (Ligusterstr. 20), die Turnhalle (Venusstr. 20) sowie das Schulhaus Gubel B (Regensbergstr. 153).



*Produktionshalle der Maschinenfabrik Oerlikon um 1930
Bild: Baugeschichtliches
Archiv Zürich*

Robert Ruggli und Karl Scheer sind die wichtigsten Oerlikoner Architekten der Zwischenkriegszeit. Ihr sachlicher Heimatstil ist auf Schritt und Tritt anzutreffen. Als charakteristisches Architekturelement Oerlikons fallen die in zahlreichen Varianten anzutreffenden Erkertürmchen des Späthistorismus und des Heimatstils auf. In ihnen scheinen sich die lokalen Architekten gegenseitig Reverenz zu erweisen. Neben den wenigen einheimischen Architekten trugen Baumeisterfamilien wie die Rathgeb, die Scheifele, Scotoni und Spaltenstein wesentlich zur baulichen Entwicklung der Gemeinde bei. Diese Familien erwarben grosse Landreserven und waren bzw. sind auch im Handel und in der Verwaltung von Liegenschaften tätig. Der «Scotoni-Park», eine Wohnüberbauung an der Allenmoosstrasse, ist ein Hinweis auf den grossen Immobilienbesitz einer dieser Familien.

Unter dem Eindruck des städtebaulichen Ideenwettbewerbs Grass-Zürich (1915-1918) entschloss sich die Stadt Oerlikon 1924 zu einer neuen Raumordnung mittels zweier Bebauungsplan-Wettbewerbe. Im Zentrum liess die Stadt den «Wasenacker» zum Marktplatz mit einseitiger Randbebauung ausgestalten. Im Gebiet des Gabelhangs lockerte sie das starre Strassensystem von 1898 auf und legte eine Grünverbindung durch das Allenmoosquartier nach Zürich (Bucheggplatz) an.

Der 1925 beschlossene und 1927 in Kraft gesetzte neue Bebauungsplan enthielt bereits Pläne für die Besiedlung des «Meliorationsgebiets» im Ried. Dieses flache Gebiet, das den nordöstlichen Teil des Quartiers prägt, war bis ins frühe 20. Jahrhundert Sumpfland. Die Meliorationsunternehmung von 1919 (Kühried-Saatlen) legte das Friedland trocken und umfasste umfangreiche Landumlegungen. Das rechtwinklige Wegenetz und die arrondierten Parzellen waren zwar für die Landwirtschaft gedacht, erleichterten aber nach der Eingemeindung (1934) die schnelle Überbauung der Riedgebiete.

Der Bebauungsplan von 1925 sah die Erschliessung des Riedgebiets durch die Wallisellen- und Tramstrasse vor. Er enthielt auch schon eine erste Umfahrungsstrasse für den Transitverkehr: Die in den frühen 30er-Jahren realisierte Dörflistrasse umfährt das Geschäftszentrum in weitem Bogen und durchschneidet dabei den ursprünglichen bäuerlichen Weiler; zahlreiche Bauern Häuser mussten ihr weichen. Letzte Reste des Dorfkerns blieben bis 1969 erhalten, um dann dem städtischen «Zentrum Dorflinde» Platz zu machen. Versteckt im Hof der Grossüberbauung blieben ein barockes Landgut (Dorflindenstrasse 6) und die 200 Jahre alte Dorflinde stehen.

Mit der Industrie kamen die Gewerkschaften nach Oerlikon. Bereits 1877 gründeten Metallarbeiter den Arbeiterverein Oerlikon als Selbsthilfeorganisation. Um die Jahrhundertwende politisierte sich der stark gewachsene Verein immer mehr und löste auf bürgerlicher Seite 1906 die Gründung einer freisinnigen Partei Oerlikon aus. Seither



Flugblätter vor der Abstimmung zur ersten Eingemeindung, 1929
Buch: Oerlikon, Geschichte einer Zürcher Gemeinde von Adrian Bollinger

prägte der Gegensatz von linken und bürgerlichen Machtansprüchen die Gemeindepolitik. Gestritten wurde nicht nur um Behördensitze, sondern auch um Anliegen wie den Bau des Volkshauses (1930) und schon seit 1906 um den Bau von Arbeiterwohnungen. Erst nach dem Ersten Weltkrieg beteiligte sich die Gemeinde am Bau kleiner Arbeiterwohnkolonien an der Bernina- und Hörnlistrasse. Die Industriellen opponierten gegen diese Projekte mit dem Argument, dass damit nur mittellose Zuwanderer angelockt würden. Stattdessen förderte die Oerlikoner Industrie halb bäuerliche Arbeiterheimatli im Riedgebiet (Tramstrasse 73, 85) mit grossen, zur Selbstversorgung geeigneten Gartenflächen. Statt Politik zu treiben oder im Wirtshaus zu sitzen, sollten die Arbeiterfamilien hier ihre (durch die 48-Stunden-Woche seit 1918 stark vermehrte) Freizeit still und nützlich verbringen.

Der Anschluss Oerlikons (zusammen mit acht weiteren Vororten) an die benachbarte Stadt Zürich war im Vorfeld äusserst umstritten und gelang erst im zweiten Anlauf 1934. Die Verarmung der finanzschwachen Arbeitergemeinden Affoltern, Seebach und Schwamendingen gab den hauptsächlichen Anstoss zu diesem Schritt. Stadtplanerische Argumente wurden zusätzlich ins Feld geführt. Oerlikon, das selber eine finanzstarke und selbstbewusste Gemeinde war, stimmte dem Anschluss widerstrebend zu, die Oerliker Vision, ein Zusammenschluss der Zürich-Nord-Gemeinden zu einem Gross-Oerlikon, hätte die Kleinstadt finanziell zu sehr belastet.

Besondere Bedeutung hatte Oerlikon als ein Zentrum des Sports und der Arbeiter-Freizeitkultur. Das ehemalige Kino Colosseum, 1911 in einem Hinterhof an der Welchogasse 6 erbaut, ist das wohl älteste als Kino erstellte Gebäude der Region Zürich. Eine frühe Kathedrale des Publikumssports stellt die offene Rennbahn dar, 1912 als Eisenbeton-Konstruktion am Siedlungsrand gegen die Glattwiesen erbaut, als Ersatz für das ältere «Velodrom» in der Hardau (Dörflistrasse 90). Ihre 333-Meter-Bahn ist eine der ältesten bestehenden Sportanlagen der Schweiz und trotz Altersbeschwerden noch immer ein beliebter Austragungsort von Radrennen. Seit 1939 dominiert das nahe, an der Wallisellenstrasse 45 gelegene Hallenstadion, ein imposanter Eisenbetonbau, das sportliche und kulturelle Geschehen Oerlikons. Neben Radsport werden hier auch Eishockeyspiele, Pferdesport und Konzerte ausgetragen. Für die Fundamente der Halle wurden Caissons in den wasserhaltigen Riedboden abgesenkt; die grossen Spannweiten der stützenfreien Halle stellen eine ingenieurtechnische Meisterleistung dar.

Zur Arbeiteröffentlichkeit Oerlikons gehörte nicht allein der Sport - auch geistigen Bedürfnissen wurde Rechnung getragen. Diesem Ziel diente das Volkshaus an der Baumackerstrasse mit sozial-religiöser Trägerschaft und alkoholfreiem Restaurant - ein langjähriges Postulat der Arbeiterbewegung. Zur kulturellen Hebung wollte auch der Naturheilverein Oerlikon beitragen, der seit der Zwischenkriegszeit an der Ringstrasse ein «Luft- und Sonnenbad» betrieb, das Kneippkuren und hüllenloses Sonnenbaden ermöglichte.



Zürich Oerlikon,
Offene Rennbahn, 1962
Bild: Comet Photo AG,
ETH Bildarchiv

Im Gegensatz zu den anderen 1934 eingemeindeten Quartieren herrschte in Oerlikon nach 1940 wenig bauliche Dynamik - Oerlikon war gebaut. Für neue Wohnsiedlungen war nur in den Grenzzonen zu Affoltern (Birchquartier) und Schwamendingen (Kühried-Saatlen) Platz. Dagegen entstanden im Geschäftszentrum neue Wahrzeichen wie das Warenhaus Jelmoli mit seinem fünfgeschossigen Turm (Ohmstrasse 11). Die «Züspa», in der frühen Nachkriegszeit von lokalen Gewerbetreibern gegründet, weitete sich in den 60er-Jahren zu einem Konglomerat von provisorischen Hallenbauten im Umfeld des Hallenstadions aus. Seit 1997 fasst der Neubau der Messe Zürich die Ausstellungsflächen in einem einzigen Volumen zusammen (Wallisellenstrasse bei 45).

Seit den 1960er-Jahren zeichnete sich die Entwicklung Oerlikons zum Nebenzentrum mit City-Funktionen ab; im Zentrum schritt die bauliche Verdichtung voran. Hochhäuser und Grossbauten setzten neue Akzente. Die Hochhausgruppe «Bauhof» von 1967 (Gubelstrasse 28-36) war das erste Gebäude in Oerlikon, das die Auszeichnung für gute Bauten in der Stadt Zürich erhielt. Ihm folgten als weitere Hochhäuser 1972 das dominante Hotel «International» (Schulstrasse 44) und 1981 das Einkaufszentrum «Neumarkt» zwischen Marktplatz und Bahnhof. 1980 zählte man im Quartier erstmals mehr Arbeitsplätze als Einwohner und Einwohnerinnen. Der Bau der SBB- Flughafenlinie (1980) und die S-Bahn (seit 1990) machten Oerlikon zum wichtigsten Verkehrsknoten der Region. Veränderungen in der industriellen Struktur und die erhöhte Bedeutung des Standorts Oerlikon läuteten in den frühen 1980er-Jahren die Umwandlung des Oerlikoner Industriegebiets in ein neues Stadtquartier ein. (Dem allmählichen Ersatz der Fabriken durch Bürokomplexe stand ihre Lage in der Industriezone entgegen, was die Eigentümer (neben ABB und SBB vor allem der damalige Oerlikon-Bührle-Konzern) dazu bewog, sich zur Arbeitsgemeinschaft «Chance Oerlikon 2011» zusammenzuschliessen und mit den städtischen Behörden ein Gesamtkonzept für das 72 Hektar grosse Gebiet zu entwickeln. Ein zweistufiger Wettbewerb (1992) führte zum Planungsleitbild von 1995 und schliesslich 1998 zu Sonderbauvorschriften. Ziel war ein durchmischtes Stadtquartier, das neben Dienstleistungsbauten und Wohnkolonien auch Schulen, Kultureinrichtungen und weiterhin Industrie beherbergen sollte. Die einzelnen Baufelder weisen relativ hohe Dichten (über 200% Ausnützung) auf; den Ausgleich bilden drei grosszügige städtische Parkanlagen.

Der Bauboom der letzten Jahre bewirkte, dass die langfristig gedachte Planung in hohem Tempo realisiert wird. Anfang 2002 sind weite Teile der einstigen Industrielandschaft abgebrochen und von einheitlich wirkenden, gläsernen Bürobauten und blockartig gesetzten Wohnüberbauungen abgelöst. Den gestalterischen Höhepunkt des neuen Quartiers bildet der 2001 eingeweihte Oerliker Park beidseits der Birchstrasse (Armin Bolliger-Weg). Von den Bauten der industriellen Vergangenheit wird mittelfristig nichts erhalten bleiben.)



Zürich Oerlikon,
Schaffhauserstrasse,
Sternen Oerlikon, 1964
Bild: Comet Photo AG,
ETH Bibliothek Bildarchiv

Oerlikon ist heute nicht nur ein Teil der Stadt Zürich, sondern gleichzeitig ein Zentrum der so genannten «Glattalstadt», die sich im Gürtel zwischen Dübendorf und Knoten entwickelt. Diese Region weist heute die grössten Wachstumsraten des Kantons Zürich auf. Sie ist geprägt von dezentral heranwachsenden Handels- und Dienstleistungsarealen und Wohngebieten in Flughafennähe. Die «Stadtbahn Glattba», eine von Oerlikon ausgehende neue Tramverbindung, soll mittelfristig die Glattalstadt vom Individualverkehr entlasten und mit der Stadt Zürich verbinden.



*Blick über die Gleise,
Neumarkt und Swissôtel
Bild: Fischer Architekten*

OERLIKON INDUSTRIESTADT, VERKEHRSKNOTENPUNKT, UNTERHALTUNGSMETROPOLE, WOHNQUARTIER

Rotary Club Zürich, 2010 S. 106 ff.

Bis Mitte der 1990er Jahre bestand Oerlikon eigentlich aus zwei «Quartieren» einem älteren Wohnquartier südöstlich des Bahnhofs und dem neueren Industriegebiet nordwestlich davon. In riesigen Industriehallen wurden dort über Jahrzehnte Maschinen, Lokomotiven, Generatoren, Akkumulatoren, Waffen, Chemikalien, Fette und Textilien hergestellt, abends kehrten die Ingenieure und höheren Angestellten in die stattlichen Häuser im Liguster- und Allmoosquartier zurück, die Arbeiter in die entsprechenden Siedlungen entlang der Binzmühle-, Hofwiesen-, Wehntaler oder Tramstrasse, aber auch nach Schwamendingen, (Neu-)Affoltern und vor allem Seebach. Die meisten Fabriken und damit der grösste Teil des Industriegebietes waren umzäunt, und wer nicht in einem der Betriebe arbeitete, kannte nur die Strassenzüge durchs Industriegebiet. So waren diese 61 Hektar - immerhin fast ein Viertel der Quartierfläche - bis 1988 ausschliesslich der industriellen Nutzung gewidmet. Das hat sich mit deren Auszug ins produktionstechnisch billigere Ausland gründlich geändert. Die Industrie beziehungsweise die daraus hervorgegangenen Immobilienunternehmen drängten darauf, die leerstehenden Hallen für Gewinn versprechende Dienstleistungen zu nutzen. Im Gegensatz dazu kämpfte die Stadt mit Wohnungsmangel und Bevölkerungsrückgang und musste gleichzeitig verhindern, durch unkontrolliertes Bauen neue Probleme zu schaffen, wie man sie aus anderen anonymen Satellitenstädten kennt. Das war der Startschuss der Planungsarbeiten für das «Zentrum Zürich Nord». Vor allem Stadträtin Ursula Koch (SP), Hochbauvorsteherin von 1986 bis 1998, wehrte sich gegen Bauspekulation und machte sich für Wohnraum stark. Dafür wollte sie auf bereits erschlossenen Arealen verdichtet bauen, vor allem in den damals ungenutzten Industriegebieten - ein Grundsatz, der bis heute gilt. Heraus kam 1989 für Oerlikon ein Kompromiss, den man aus heutiger Sicht als «Public-Private Partnership» bezeichnen kann. Ziel war, die Interessen der Industriebetriebe, von denen einige noch immer eine Zürcher Adresse und damit Steuerpflichten hatten, mit denjenigen der Stadt unter einen Hut zu bringen. Und der Deal war folgender: Die Grundeigentümer erhalten Mitsprache an noch auszuhandelnden Sonderbauvorschriften, welche die sonst gültigen Baugesetze ersetzen. Im Gegenzug treten sie der Stadt Land ab, welches diese für die Infrastruktur des neuen Stadtteils benutzen kann, und bieten Hand für einen Anteil Wohnungsbau.



Maschinenfabrik Oerlikon, 1967
Bild: Comet Photo AG,
ETH Bibliothek Bildarchiv

Identitätsstiftende Bauten zum Abbruch freigegeben

Zwei Umstände begünstigten das Zustandekommen der Vereinbarungen: Einerseits lechzte die Ende der 1980er Jahre florierende Dienstleistungsbranche nach zusätzlichen, nicht überteuerten und trotzdem zentral gelegenen Flächen. Und zweitens war um die neue städtische Bau- und Zonenordnung (BZO) ein zähes Ringen im Gang: Weder SP-Stadträtin Kochs Entwurf, der 1988 zwingend referendumsfähige Gestaltungspläne und eine Erneuerung des Bestehenden vorsah, noch derjenige von ihrem FDP-Kollegen Thomas Wagner, der alle Industrie- in Dienstleistungszonen umwandeln wollte, setzten sich durch. Nach einem juristischen und politischen Hickhack um die künftige BZO sprach SVP-Baudirektor Hans Hofmann für den Kanton schliesslich ein Machtwort und setzte per 1996 überraschend eine eigene «BZO Hofmann» in Kraft. Von deren äusserst liberalen Bestimmungen ahnte man beim Auszug der Industrie aber noch nichts - zum Glück für das neue Quartier, ist man heute versucht zu sagen, das ansonsten wohl eine reine Ansammlung von Büros geworden wäre. Die Grundbesitzer willigten ein, für das «Zentrum Zürich Nord» Sonderbauvorschriften auszuhandeln, welche eine wie auch immer geartete BZO ersetzen würden. 1990 lag ein bereinigtes Strukturkonzept vor, 1992 wurde ein städtebaulicher Ideenwettbewerb durchgeführt. Die zweite Wettbewerbsstufe wurde gewonnen von Silva Ruoss, Cary Siress und Karen Schrader. 1994 folgte ein erster Entwurf für die Sonderbauvorschriften und 1996 eine endgültige Version, an der die Grundeigentümer (Oerlikon-Bührle, ABB, Akku, Marti AG, Lamprecht AG, Xamax AG und die später ausgetretenen SBB), Stadt und Kanton beteiligt waren. Eine Beteiligung der Bevölkerung hatte der Stadtrat 1992 mit dem Hinweis auf «zu heikle Verhandlungen abgelehnt, worauf interessierte Anwohner um den späteren SP Stadtrat Martin Waser den Verein «zurifüfzg!» gründeten und 1994 sogar ein eigenes Leitbild einreichten. Der Verein kümmert sich bis heute um die Belange des Quartiers, indem er «Stadtwerkstätten», Führungen, Vetorundfahrten und Kulturelles veranstaltet sowie Berichte zur Quartierentwicklung publiziert.

Die Idee, welche Ruoss, Siress und Schrader im Rahmen der «Vision ZZN» eingereicht hatten, war nicht ein Totalabriss, sondern eine Kombination von Alt und Neubauten, die auch zeitlich gestaffelt erstellt werden konnten. Ein «Tabula rasa»-Konzept war einige Jahre zuvor im Winterthurer Sulzer-Areal gescheitert, als die Leute feststellten, wie viel Charme in den alten Bauten steckte. Genau davon wollte Ruoss' Konzept möglichst lange profitieren. Im Laufe der Überarbeitung seien aber drei Viertel der Vorschläge auf der Strecke geblieben, sagte Ruoss rückblickend 2005 dem Architekturmagazin «Hochparterre». Von den ursprünglichen Plänen umgesetzt wurden lediglich die oft langgezogenen Dimensionen der Gebäude, welche die grossen Flächen umranden. Die flachen Fassaden ohne vorspringende Elemente, die Flachdächer und die maximale Gebäudehöhe von 464 Meter über Meer sind nicht der Einfallsarmut der Architekten, sondern der Idee zu verdanken, den Charakter eines Industriequartiers zu be-



Entwicklung vom Siegerprojekt
zum Ideenwettbewerb
"Chance Oerlikon 2011"
von Ruoss/Schrader/Siress
Heft: Hochparterre 2005, 06/07

wahren. Dazu hätte allerdings auch gehört, gewisse Zeitzegen und nicht nur deren Baufelder beizubehalten. Doch im Renditedenken der Eigentümer sind Altbauten lediglich unwirtschaftliche Kostenstellen, die eliminiert gehören. Stadtrat Martin Waser sagte dazu 2005 im Interview mit «Hochparterre»: «Man hatte sich bei der Planung einzig die Frage gestellt, ob es im Gebiet Industriedenkmäler gibt, die erhalten bleiben müssen. Diese Frage war zu simpel, weil man damit viele identitätsstiftende Bauten zum Abbruch freigab.» Hochbauvorsteherin Kathrin Martelli im selben Beitrag: «Wenn man sich an einer älteren Struktur orientiert, muss ein Teil der ursprünglichen Bausubstanz sichtbar bleiben.» Andernfalls gehe, wie in Neu-Oerlikon, auch die Idee der Transformation verloren. Tatsächlich soll ein Besucher aus Deutschland beim Anblick der an Plattenbauten erinnernden Gebäude gesagt haben: «Mein Gott, hier bauen sie DDR Architektur nach!» Bei der Drucklegung dieses Buches sind Verhandlungen im Gang, um einen Rest der ursprünglichen industriellen Bausubstanz zu retten: die ehemalige Montagehalle der MFO (heute «Event 550») sowie das ehemalige Verwaltungsgebäude der MFO (heute Affolternstrasse 52), das den neuen Gleisen 7 und 8 am Bahnhof Oerlikon weichen muss. Die Stadt hat in einer Studie nachgewiesen, dass man das Haus 60 Meter Richtung Südwesten verschieben könnte. Knackpunkt des ambitionierten Vorhabens ist nicht die technische Machbarkeit, sondern die Finanzierung, die nach heutigem Kenntnisstand die neue Hausbesitzerin Swiss Prime Site leisten müsste. Die ehemalige Werkhalle 875 und das Bürogebäude 87F scheinen verschont zu werden: Schon relativ früh war darauf verzichtet worden, den MFO-Park in seiner ursprünglich geplanten Dimension zu bauen, was den Abbruch der beiden Klinkerbauten bedingt hätte. Das Bautempo in Neu-Oerlikon war enorm: Symptomatisch dafür ist der aus heutiger Sicht überstürzte Abbruch des gläsernen Turmes der Accumulatoren-Fabrik Oerlikon am heutigen Max-Bill-Platz. «Ich erhielt morgens einen Anruf, dass der Turm abgebrochen werde», erzählt Dölf Widmer, erster Präsident des 2003 gegründeten Ortsgeschichtlichen Vereins Oerlikon. Es habe gerade noch gereicht, einen kleinen Lieferwagen zu organisieren und ein paar Einzelstücke aus der Fabrik zu retten, der Rest wurde äusserst rasch abgerissen beziehungsweise verschrottet. Und in diesem hohen Tempo ging es weiter. Rechnete man zu Beginn der Planung Ende der 1980er Jahre noch mit drei Jahrzehnten bis zur Fertigstellung, ging man um die Jahrtausendwende nur noch von der Hälfte dieser Zeit aus; und Ende 2007 waren bereits 80 Prozent des für 2025 vorgesehenen Bebauungszustandes erreicht.

Fünf Parks für Unbekannt

Der Stadt war es ein wichtiges Anliegen, das neue Quartier lebenswert zu machen. Dazu liess sie fünf Parks errichten: Der Oerliker Park, erstellt 2001 und mit 1,75 Hektar der grösste der fünf, wartet mit einigen Besonderheiten auf, die teils missverstanden, teils tatsächlich ungeeignet sind: Der hohe rote Pavillon taugt nur bei windstillem Re-



*MFO Park Oerlikon,
Bild: Keystone, Manuel Lopez*

gen als Unterstand. Der Holzbelag der «Interventionszone» ist bei Nässe rutschig und wohl nicht sehr dauerhaft. Doch ist die grundsätzliche Idee der offenen Lichtung gut: Als der Gestaltungswettbewerb stattfand, waren noch keine Bewohner da, auf deren Bedürfnisse man die Anlage hätte zuschneiden können. Inzwischen haben sich verschiedene Gruppierungen der Belebung des Parks angenommen.

Der MFO-Park (2002) darf trotz seines ungewöhnlichen Konzepts als der «erfolgreichste» der neuen Parks angesehen werden. Hier wurde ein Ort geschaffen, an dem sich Städter im Grünen und Besucher vom Land befreit von der Enge fühlen können: unten eine riesige, je länger, je mehr bewachsene Halle aus filigranen Stahlträgern und -drähten und darüber mehrere Ebenen mit Sitzgelegenheiten, von denen man sogar über die umliegenden Häuser blicken kann.

Dass der Louis-Häfliger-Park (2003) ausgerechnet den Namen desjenigen Zürcher Rotkreuz-Mitarbeiters trägt, der die Alliierten 1945 ins Nazi-Konzentrationslager Mauthausen führte und so mindestens 40 000 Menschenleben rettete, ist schon erstaunlich; denn die viereckigen Graspyramiden erinnern an das unterirdische Munitionslabor, welches die Rüstungsfirma Oerlikon Contraves dort einst betrieb. Ein «Spielband» und ein Sportfeld mit Gummibelag sowie ein Kiesplatz mit Büschen und Bänken ergänzen den mit 0,5 Hektar kleinsten Park Neu-Oerlikons. Die quadratischen Pfützen, die sich bei Regen vorübergehend unter den Bäumen bilden, sollen die Grenzen zwischen Wohnen, Park und Industrie aufheben.

Der Wahlen-Park, 2005 eingeweiht und benannt nach Friedrich Traugott Wahlen, ETH-Professor, Begründer der «Anbauschlacht» im Zweiten Weltkrieg und später Bundesrat, wird vor allem als Spielwiese des benachbarten Schulhauses Im Birch aufgefasst, obwohl er auch der Öffentlichkeit zur Verfügung steht. Die Idee, die «Fernseher-Farben» Rot (Blutbuchen), Grün (Rasenfläche) und Blau (blaue Promenade) zu thematisieren, ist originell.

Zu Unrecht am wenigsten bekannt - obwohl er schon seit 1942 besteht - ist der Gustav-Ammann-Park. Er war von Gartenarchitekt Gustav Ammann ursprünglich als Wohlfahrtsgarten für die Angestellten von Oerlikon-Bührle angelegt worden. Die Stadt hat ihn 2005 sanft renoviert und der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

Neues Leben zieht ein

Weniger Einfluss hatte die Stadt auf das «Innenleben» der neuen Gebäude. Anstelle der vorgesehenen Läden zogen in Neu-Oerlikon zuerst Büros ohne Publikumsverkehr ein, was dem Quartierleben gewisse Startschwierigkeiten bereitete. Auch das bereits 2001 eröffnete Center-Eleven mit Coop und weiteren Läden war keine grosse Hilfe: Es ist baulich komplett auf den Bahnhof Oerlikon ausgerichtet und zeigt dem Max-Bill-Platz, der 2006 fertig gestellt wurde, die kalte, rückwärtige Fassade. Mit dem raschen Einzug der Mieter, darunter viele Familien, hat sich das Zentrum Neu-Oerlikons stark belebt: Dort finden sich neben der ersten Zürcher Aldi-Filiale mehrere Restaurants und Geschäfte, ein Vier-Sterne-Hotel mit 152 Zimmern und eine Seniorenresidenz mit 120 Zimmern. Von hier aus pflanzte sich das Gewerbe in die umliegenden Strassen fort. Abseits der Hauptverkehrsachse Binzmühlestrasse sind aber zu Beginn des Jahres 2010 noch immer Laden- und Gewerbeflächen zu vermieten. Der Bau moderner Wohnungen hingegen ging flott vonstatten: Von 2000 bis 2007 entstanden in Neu-Oerlikon 1729 Mietwohnungen. 35 Prozent der Wohnungen gehören Aktiengesellschaften, 31 Prozent Pensionskassen. Dennoch liegt der Anteil genossenschaftlicher Wohnungen mit 21 Prozent über demjenigen in der übrigen Stadt (18 Prozent). Zudem haben auch viele berufstätige Doppelverdiener inzwischen Familien gegründet. Gemäss Daten von Statistik Zürich gibt es 2007 bereits 193 echte, also im Quartier geborene Neu-Oerlikerinnen und Neu-Oerliker. Von den 3576 Personen im neuen Quartier lebten 1949 (oder 55 Prozent) im Familienverbund. 64 Prozent sind zwischen 20 und 39 Jahre alt. Die Zusammensetzung der Bevölkerung unterscheidet sich leicht vom alten Teil Oerlikons: Der Ausländeranteil - zu mehr als einem Drittel deutsche Staatsangehörige - liegt mit 29,9 Prozent etwas unter demjenigen von Oerlikon und dem Kreis 11 (beide 34 Prozent) und der übrigen Stadt (30 Prozent, Stand 2006).

Quartierwerkstatt und Quartierentwicklungsfonds

Mit Unterstützung der Stadt in Form eines Quartierentwicklungsfonds und personeller Begleitung durch das Quartiersekretariat Neu-Oerlikon entstanden neben den baulichen auch soziale Strukturen, organisiert in lockeren Arbeitsgruppen oder auch - typisch schweizerisch - in Vereinen. Der Verein Nordpol veranstaltet Konzerte im Oerliker Park, die Kulturbar Oase 50 solche in den Ende 2009 abgebrochenen ehemaligen Arbeiterbaracken neben dem Parkhaus Binzmühle. Der Verein Parkcafé 50 hat bis 2007 im Oerliker Park ein saisonales Café betrieben und da-

durch den Weg für kommerzielle Gastronomen geebnet. Seit 2008 gibt es den Neu-Oerliker Gesangsverein «Coro vivo», und erwähnenswert ist auch der Verein Industriegeschichte(n), der auf das industrielle Erbe dieses Quartiers aufmerksam macht. «Neu-Oerlikonkret » betreibt eine äusserst informative Internet-Seite über das Quartier, an vierteljährlichen Bewohnertreffen werden Ideen ausgetauscht. Der Quartierverein Oerlikon steckt seine Fühler vermehrt über die Bahngelände aus. Auch die Unternehmen im neuen Stadtteil engagieren sich für die Quartierentwicklung: So lädt zum Beispiel PricewaterhouseCoopers die Nachbarschaft zum geselligen Apéro ein, und die Interessengemeinschaft Max-Bill-Platz veranstaltet Weihnachtsmärkte. Für neun Projekte, die das Zusammenleben fördern, stellte der «Quartierentwicklungsfonds » in seinem ersten Vereinsjahr (2006) 51'000 Franken zur Verfügung. Er wird geüffnet von der Stadt, institutionellen privaten Investoren, Genossenschaften, kommerziellen Nutzern, Mitglieder- und Gönnerbeiträgen sowie Spenden. Nach neun Jahren Begleitung zieht Esther Diethelm von der städtischen Quartierkoordination, bei der sämtliche Fäden zusammenlaufen, eine positive Bilanz: «Ideen wie der nachrüstbare Oerliker Park oder die Kulturbar Oase 50 haben mitgeholfen, das Quartier zu beleben, denn der Einbezug der Bewohnerinnen und Bewohner hat eine Art Heimatgefühl bewirkt.» Mit Anlässen wie dem Nordfest habe man möglicherweise eine Tradition begründet. Diethelms Mandat als Quartiersekretärin mit 40 Stellenprozenten - ein Pilotprojekt, das seit 2000 immer wieder verlängert wurde - endete 2009. Es seien noch einige übergeordnete Probleme zu lösen, wozu es aber auch politische Entscheide brauche. « Der Austausch ist weiterhin nötig », findet Diethelm mit Verweis auf die initiierten oder bereits umgesetzten Aufwertungsmassnahmen. Für künftige Wettbewerbsausschreibungen würde sie frühzeitige Vernehmlassungen im Quartier begrüssen und diese Ideen in den Wettbewerb einfließen lassen. «Denn es gibt nichts Pfannenfertiges.»

Neuer Verkehr in Neu-Oerlikon

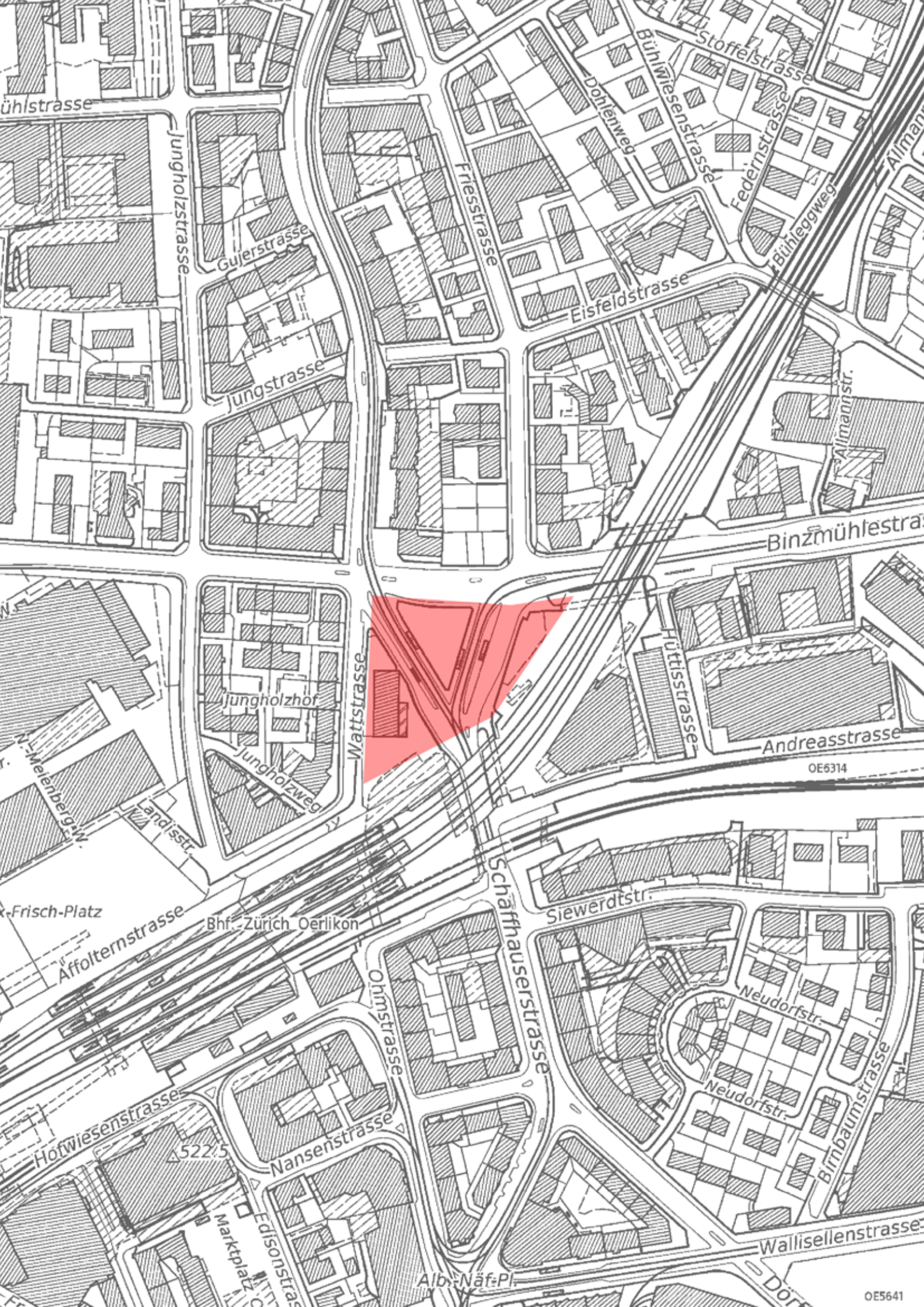
Mit den Bewohnern hielt natürlich auch die Sorge um den Verkehr in Neu-Oerlikon Einzug. Das Gesamtverkehrskonzept wurde 1998 erstellt - noch bevor sämtliche Gebäudenutzungen bekannt waren. Grundsätzlich dienen die Binzmühle- und die Birchstrasse, die Ruedi-Walter-, die Neunbrunnen- und die Robert-Maillard-Strasse der Erschliessung. Doch gerade die Zufahrten zu den Parkhäusern (Center-Eleven und Max-Bill- Platz beziehungsweise Aldi) befinden sich allesamt auf der Rückseite der Gebäude - ein Fehler, den man in Oerlikon schon einmal begangen hat. Die Zufahrt zum Discounter führt zudem nicht über die breitere Birchstrasse, sondern den schmalen Armin-Bollinger-Weg dem Oerliker Park entlang; ein Regime, das niemand wirklich nachvollziehen kann und auch nicht zum Bild des möglichst verkehrsfarmen urbanen Quartiers passt, das nicht einmal oberirdische Parkplätze zulässt und für kurze Arbeitswege steht: Jeder zweite Bewohner arbeitet weniger als 8 Kilometer entfernt, jeder zweite Beschäftigte wohnt in einem Radius von 18 Kilometern. überdurchschnittlich viele Neu-Oerliker betreiben Car-Sharing. Sehr geschätzt wird deshalb der öffentliche Verkehr in Neu-Oerlikon. Die geplante Verknüpfung von Buslinien, die heute am nahen Bahnhof wenden, dürfte der richtige Schritt sein, denn dadurch entstehen Direktverbindungen zwischen Oerlikon und Neu-Oerlikon. Der Platz für ein Tram durch die Binzmühlestrasse ist zwar ausgespart, doch ist eine neue Linie hier für die VBZ mittelfristig kein Thema. Auch zusätzliche Buslinien scheitern an der Kostenfrage. Verwirklicht wurde hingegen eine neue Signalisation für Fussgänger, wie sie die Stadt Thun schon kennt: An ausgewählten Orten stehen von innen beleuchtete Stelen mit dem Quartierplan. Auch die Situation der Velofahrer ist dank grosszügigeren Strassenräumen besser als in der Innenstadt. Zu Beginn oft als planerischer Fehlschlag bezeichnet, kommt das Quartier Neu-Oerlikon langsam in Schwung und befruchtet damit auch die angrenzenden Gebiete.

Das Zentrum Oerlikons und seine Verbindungen

Das Zentrum Oerlikons rund um den Marktplatz - der alte Dorfkern befand sich bei der Überbauung Dorflinde - hat in jüngster Vergangenheit nur wenige Veränderungen baulicher Art erfahren. Wohl gab es einige Besitzerwechsel, doch im Grossen und Ganzen blieb die Bausubstanz erhalten. Als dann der Oerliker Bauherr Hans Nef die Grundstücke im Geviert Edison-, Quer- und Franklinstrasse beisammenhatte und unter anderem an der Stelle des heruntergekommenen Restaurants «Kathrin» etwas Neues hinstellen wollte, ging ein kleiner Aufschrei durchs Quartier. Nefs Gestaltungsplan setzte sich erst 2009 an der Urne durch - ein Signal der Hoffnung, dass sich neue Impulse auch diesseits des Bahnhofs durchsetzen. Rund um den Bahnhof ist denn auch einiges in Planung, wozu - auch auf Druck von Oerliker Parlamentariern - ein Entwicklungsrichtplan erstellt wurde. Darin enthalten sind fünf Schlüsselprojekte: der Bahnhofplatz im Süden (geplante Fertigstellung 2011), der neu gestaltet und die Funktion eines

«Eingangstors» nach Oerlikon übernehmen soll, in das auch die Haltestellen der Tramlinien 10 und 11 integriert sind. Sein Pendant im Norden heisst Max-Frisch Platz (Verwechslungen mit dem Max-Bill- Platz scheinen unvermeidlich). Seine neue Gestaltung soll 2013 fertig sein. Zur gleichen Zeit will die Stadt ein kleines Umsteigezentrum Ost im Dreieck Bahndamm-, Schaffhauser- und Binzmühlestrasse fertig stellen. Neben Bahn-, Bus- und Tramanschlüssen soll es einen ebenerdigen Zugang zur ausgebauten nördlichen Perronunterführung haben. Das ursprünglich geplante grosse Umsteigezentrum für sämtliche Trams, Busse und die Bahn an der Schaffhauserstrasse wurde fallen gelassen. Ebenfalls gegraben wird am westlichen Perronende.

Hier wollen Stadt und Stimmbürger in Koordination mit der Bahnhofserweiterung um zwei Gleise eine grosszügige Quartierverbindung von Oerlikon nach Neu-Oerlikon erstellen. Auch die SBB sind gefordert, denn ohne eine ausgebaute Unterführung in der Mitte wird der gewaltige Fussgängerverkehr zu den Perrons nicht richtig fließen können. Dieses Nadelöhr soll bis 2014 beseitigt sein. Ab diesem Zeitpunkt werden von Oerlikon sechs Gleise in drei verschiedenen Tunnels zum Hauptbahnhof führen. Das mag auf den ersten Blick übertrieben erscheinen, doch ist Oerlikon heute schon mit täglich 70 000 Passagieren der siebtgrösste Bahnhof der Schweiz, Tendenz steigend. Zum Vergleich: Luzern bewältigt täglich ebenfalls 70 000 Passagiere, Bern 175 000 und der Zürcher Hauptbahnhof 364 000. Für diejenigen, die nicht ab- oder anreisen, sondern in Oerlikon bleiben wollen, dürfte der erneuerte Marktplatz von Interesse sein. 2007 wurden die schweren Sitzbänke, die begrünten Wannen und die romantisch anmutende, aber ineffiziente Beleuchtung und damit viel Beton entfernt und der Platz sanft renoviert. Zusammen mit der Weihnachtsbeleuchtung der Vereinigung «z'Örlike gits alles» wird er auch im kalten Advent zum angenehmen Ort zum Flanieren. Und seit 2006 findet hier jeden zweiten Freitag der Monate Mai bis Oktober der «Weltmarkt» statt: hervorgegangen aus dem Stadtteilentwicklungsprozess von 2003 und bestückt mit Dutzenden bunter Stände mit Kunsthandwerk und Speisen aus aller Welt. Der Stadtteilentwicklungsprozess war einer der Anstösse, die der Stadtrat mit dem Legislatorschwerpunkt 2002-2006 «Impulse für Zürich Nord» geben wollte - wohl im Wissen darum, dass er die Stadt nördlich des Milchbuckls lange vernachlässigt hatte. In Arbeitsgruppen machten sich Fachleute und Bevölkerung Gedanken zum Marktplatz, zum Standortmarketing, zur Aussenraumgestaltung, zu den Parkhäusern, zur Bahnhofsplanung und zur Belebung der «Nordstadt». Erreicht wurden eine attraktivere Signalisation des Wegs zur Messe, eine neue Möblierung auf dem Marktplatz und die Verbindung nach Neu-Oerlikon unter den Bahnhofsgleisen hindurch. Bei der Arbeitsgruppe Parkhaus ist es bei einer Machbarkeitsstudie mit positivem Resultat geblieben, da es die privaten Eigentümer nicht als ihre Aufgabe betrachten, 15 Millionen für neue Zufahrten und die unterirdische Verbindung ihrer benachbarten Parkhäuser zu investieren. Die Bevölkerungsbefragung 2009 zeigte, dass sich die Trends von 2007 fortsetzen: Oerlikon wird - wie auch die übrige Stadt - als Wohnort immer beliebter, die Verkehrsanbindung (unter anderem dank der Glattalbahn) immer umfassender. Parallel dazu vergrössern sich die Probleme, eine bezahlbare Wohnung zu finden. Vom Verkehrslärm fühlen sich lediglich 15 Prozent gestört. Und die Oerliker sind zusammen mit den Altstettern die grössten Fans des öffentlichen Verkehrs. Die lange vermissten Bemühungen der Stadt ums Quartier - seien sie nun baulicher oder sozialer Art - zeigen durchaus Wirkung: Die Oerliker sind zufriedener mit sich und ihrer Umgebung als früher.



OE6314

OE5641

PERIMETER UND AUFGABENSTELLUNG

Perimeter

Der Perimeter umfasst das Dreieck Wattstrasse, Binzmühlestrasse und Gleise.

Aufgabenstellung

Für den Perimeter soll ein Neubauprojekt mit einer gemischten Nutzungsstruktur entwickelt werden.

Die entwerferische Herausforderung dieser Aufgabe besteht in der Umsetzung einer langfristig hochwertigen Baustruktur, welche angemessen auf den Kontext reagiert. Es gilt aufzuzeigen, in welcher Form das Quartier Seebach stadträumlich an den Bahnhof überführt werden kann. Das Sockelgeschoss soll über publikumsintensive Nutzungen (Gewerbe) verfügen. In den oberen Geschossen sind Nutzungen vorzusehen, welche der Zentrumslage und der ÖV-Erschliessung entsprechen (Praxen, Kursräume, Dienstleistungen und Wohnen).

Ziel der Aufgabe ist es, einen Neubau zu schaffen, der sowohl den ökonomischen und ökologischen Ansprüchen gerecht wird, als auch eine Antwort auf die komplexen Anforderungen dieses Ortes zu geben vermag.



*Rennbahn Oerlikon, 1957
Bild: Comet Photo AG,
Baugeschichtliches Archiv*

Nutzfläche

Auf dem Perimeter ist eine möglichst hohe Dichte anzustreben.
Der Neubau soll dabei mindestens eine Nutzfläche von 15 000 m² aufweisen.

Nutzungsstruktur

Die Nutzfläche soll in folgende Bereiche gegliedert werden:

- 20 % Gewerbe
- 30 % Büro
- 50 % Wohnen

Nebenräume

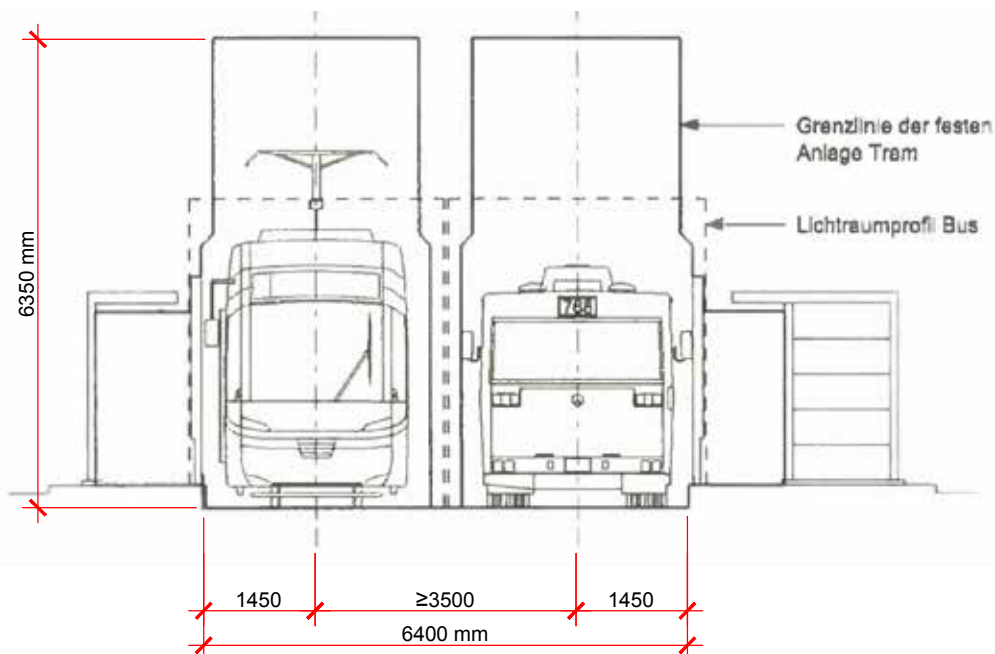
Die notwendigen Nebenräume für Keller, Technik und Lager sind im Untergeschoss nachzuweisen.

Parking und Anlieferung

Für die geforderte Anzahl Autoparkplätze gilt die Züricher Parkplatzverordnung.
Für Fahrräder sind genügend gedeckte und einfach zugängliche Abstellplätze in der Nähe der Hauseingänge vorzusehen.
Eine Anlieferung ebenerdig zugänglich ist einzuplanen.

ÖV-Haltestelle / VR Tram

Im Sockel des Gebäudes sind ÖV-Haltestellen (Tram und evtl. Bus) vorzusehen.
Die Verkehrsführung des Entwicklungsrichtplans 2009/2012 ist zu berücksichtigen.
Die lichte Durchfahrts Höhe muss mindestens 6.35m betragen.
Die Trassebreite im Haltestellenbereich muss mindestens 6.4m betragen.
Im Bereich des Gebäudes befindet sich die Haltestelle Bahnhof Oerlikon Ost der Tramlinie 14 und der Buslinien 75 und 768. Bezüglich der Dimensionierung der beidseitigen Perrons ist die VR-Tram sicherlich nicht massgebend; diese berücksichtigt lediglich die erforderlichen Sicherheitsräume, Manovrierflächen für Rollstuhlfahrer etc.
Die Abmessung dieser Bereiche sollte sich an den spezifischen Anforderungen (Wartebereich, Durchgang, angrenzende Nutzungen) orientieren.
Um eine ungehinderte Zirkulation der Ein-/Aussteigenden und der Fussgänger in Längsrichtung zu ermöglichen, ist eine Mindestbreite von je 3m einzuhalten; nicht nur im Falle einer Öffnung des Erdgeschosses wäre aber eine grosszügigere Bemessung wünschenswert.



Auszug aus den Vorschriften und Richtlinien Tram der VBZ

Figurplan 1 : 5 000

Quartierplan 1 : 1 000

als Dachaufsicht

Situationsplan 1 : 500

mit den projektierten Bauten im übergeordneten Kontext mit den Nachbarbebauungen.

Projektpläne 1 : 200

alle zum Verständnis des Projekts benötigten Grundrisse, Schnitte und Ansichten.

Grundriss, Schnitt und Aussenansicht 1 : 50 / 1 : 20

Darstellung der Tragkonstruktion, Konstruktion und detaillierte Angaben zur Materialisierung

Perspektiven

Aussen- und/oder Innenperspektiven des Neubaus

Erläuterungsbericht

In die Pläne integriert.

Situationsmodell 1:500

Volumetrische Darstellung des Projekts in abgegebenem Gipsmodell.

Skizzenbuch

Unterlagen Begleitfächer

Gemäss Absprache mit den jeweiligen begleitenden Professuren / Dozenturen.

Urheberzeugnis

Bitte die Vorlage des Departements benutzen.

Den Diplomierenden stehen vier Stellwände (Breite 120 cm × Höhe 180 cm) zur Verfügung.



*Bilanzpressekonferenz der
Swissair im Hotel International
Oerlikon, 1985 Bild: Swissair,
ETH Bibliothek Bildarchiv*

TERMINE

Ausgabe

Montag, 18.09.2017, HIL E4, 9.00 Uhr

Abgabe

Donnerstag, 07.12.2017, HG Foyers, 18.30 Uhr

Alle weiteren Termine sind in der Weisung des Departementes aufgeführt.

ARBEITSUNTERLAGEN

Entwicklungsrichtplan

Format pdf

Vorschriften und Richtlinien Tram der VBZ

Format pdf

Katasterplan

Format dxf

Gipsmodell

Mst.: 1 : 500

Rossiplan

Format dxf

Ausschnitt 3D-Daten Zürich

Format dxf

Alle digitalen Daten dürfen ausschliesslich zum Zwecke der Masterarbeit verwendet werden!

Die Planunterlagen können auf der Webseite der Professur heruntergeladen werden:

<http://www.eberle.arch.ethz.ch/cms/index.php?page=master>

Die Begleitfächer sollen integraler Bestandteil der eigentlichen Projektarbeit werden.

Architekturtheorie

Prof. Dr. Laurent Stalder
HIL F 64.1
Kontakt: Tobias Erb
tobias.erb@gta.arch.ethz.ch
044 633 75 46

Bautechnologie und Konstruktion

Dozenten Mettler/Studer
HIL E 45.3
buk-all@arch.ethz.ch
044 633 28 75

Landschaftarchitektur

Prof. Günther Vogt
ONA J25
Kontakt: Ilkay Tanrisever
tanrisever@arch.ethz.ch
044 633 29 65

Prof. Christoph Giroto
HIL H 55.3
Kontakt: Ben Gitai
gitai@arch.ethz.ch
044 633 37 94

Soziologie

Prof. Dr. Christian Schmid
HIL E 61.2
Kontakt: Caroline Ting
ting@arch.ethz.ch
044 633 67 03

In seiner englischen Etymologie ist das Fenster ein «wind-eye» – ein Abschluss gegen den Wind und eine Öffnung für den Blick. Über diese metaphorische Bezeichnung hinaus ist das Fenster aber auch ein konkreter Mechanismus bestehend aus Rahmen, Glas, Verschlüssen, Läden, etc. Diese regulieren die Beziehungen zwischen innen und aussen, zwischen kontrollierter Atmosphäre und natürlicher Umgebung. Das Fenster stellt aus dieser Perspektive betrachtet weniger eine Begrenzung dar, als vielmehr eine Schwelle, die über eine Reihe von Apparaturen, den Blick lenkt, die Belichtung kontrolliert, das Innenklima reguliert, die Privatheit garantiert, etc.

Das Diplom-Begleitfach in Architekturtheorie fokussiert auf die verschiedenen Mechanismen, die das Fenster als ästhetische, funktionale oder soziale Schwelle artikulieren. Im Zentrum steht dabei die Frage nach der Wechselwirkung zwischen Apparatur und architektonischem Raum. Die Aufgabe ist es, einen Aspekt des Fensters (Blick, Privatheit, Klima, etc.) in seiner historischen Tiefe zu untersuchen. Das Ziel ist dabei weniger eine umfassende Aufarbeitung, als vielmehr aus einem historischen Verständnis heraus Erkenntnisse für das Entwurfsprojekt zu gewinnen. Es wird erwartet, dass sich die Arbeit nicht auf eine Zusammenfassung von bestehenden Studien beschränkt, sondern mit dem angeeigneten Wissen eine These für die Entwurfsaufgabe formuliert.

Die Arbeit ist in der Form einer wissenschaftlichen Schrift im Umfang von rund 10'000 Zeichen zu verfassen. Eine Rohfassung soll am Freitag, 27. Oktober 2017 in elektronischer Form abgegeben werden und wird in der darauf folgenden Woche in einer Einzelkritik diskutiert. Zusätzliche Besprechungen vorher oder nachher können individuell vereinbart werden. Die fertige Arbeit ist am Freitag, 24. November 2017 in zwei gedruckten Exemplaren einzureichen. Für Fragen zur Aufgabenstellung steht die Sprechstunde der Professur am Mittwoch, 20. September 2017 zur Verfügung.

Einführende Literatur

Laurent Stalder, Elke Beyer, Kim Förster, Anke Hagemann (Hrsg.): Schwellenatlas [Sondernummer Archplus], Archplus 191/192, 2009.

Reyner Banham: The Architecture of the Well-Tempered Environment, London: Architectural Press, 1969.

Beatriz Colomina: «Window», in: Dies.: Privacy and Publicity in Modern Architecture and Mass Media, Cambridge: MIT Press, 1994, S. 282–335.

Anne Friedberg: The Virtual Window: From Alberti to Microsoft, Cambridge: MIT Press, 2009.

Bruno Reichlin: «Für und wider das Langfenster. Die Kontroverse Perret – Le Corbusier», in: Daidalos 13, 1984, S. 65–78.

Yoshiharu Tsukamoto: Window Scape: Window Behaviorology, Singapore: Page One, 2011.

Gérard Wajcman: Fenêtre: Chroniques Du Regard Et De L'intime, Philia. Lagrasse: Verdier, 2004.

Zielvorstellung des Begleitfaches Konstruktion ist es, auf die Komplexität der Baurealität – soweit in der Schule möglich und in für das Projekt wichtigen Teilbereichen – bewusst und nachvollziehbar einzugehen, z.B. durch die Anwendung des im Studium und im Praktikum erarbeiteten Grundlagenwissens (wie Konstruktion, Materialkenntnisse, Tragstruktur, Bauphysik, Haustechnik, Ökologie, Ökonomie usw.)

Im Arbeitsprozess zu berücksichtigen sind z.B.:

- eine bewusste Analyse
- das Denken in Varianten
- ein Umgang mit erhöhter Komplexität
- das konstruktive Entwickeln als Teil des Entwurfes
- das Gestalten mit realen Materialien,
- ein bewusster, auch gestalterischer Umgang mit dem konstruktiven Ort *: Sockel, Wand, Öffnung, Dach
- das Einbeziehen heutiger Auflagen wie Dämmvorschriften, Schallschutz, Raumakustik, Feuerpolizei

Die konstruktive Bearbeitung soll nachvollziehbar sein, z.B.:

- Projektpläne, Perspektiven, Modelle, etc.
- Konstruktions-Pläne, -Modelle, -Skizzen, etc. (die auch die Gestaltung präzisieren)
- Ein Bericht, der den Arbeitsprozess dokumentiert

Die konkreten Anforderungen werden im Laufe der Projektbearbeitung, anlässlich einer Konstruktions-Zwischenkritik mit /BUK und/oder nach der 2. Entwurfs-Zwischenkritik festgelegt.

* Der konstruktive Ort ist sowohl ein Lehrkonzept als auch ein Forschungsschwerpunkt. Mit diesem neuen Verfahren in der Konstruktionslehre am D-ARCH steht /BUK in einer Tradition von Konstruktionslehrern der ETHZ, welche das architektonische Denken um die Dimension der technisch konstruktiven Grundlagen bereicherten.

Aufgabenstellung

An der gemeinsamen Informationsveranstaltung der Professuren Christophe Giroto und Günther Vogt wird die Aufgabenstellung erläutert und das Thema aus landschaftsarchitektonischer Sicht eingeführt.

Leistungen

Alle Leistungen sind in die Präsentation des Architekturentwurfes zu integrieren. Es erfolgt keine gesonderte Darstellung. In Modell, Lageplan, Schnitten, Grundrissen und Perspektiven sind die raumbildenden Elemente der Landschaftsarchitektur darzustellen. Es werden Aussagen zur Topografie (Geländehöhen), Vegetation (Art der Bepflanzung; Benennung einzelner Arten wird nicht verlangt), Einbauten, Verkehrsführung und Materialisierung erwartet. Daraus ergeben sich folgende Anforderungen:

- Situationsplan (im Massstab der architektonischen Aufgabenstellung): Darstellung der Erschliessung, markante Aussenraumabfolgen und -hierarchien, Raumbildung und Vegetationskonzept
- Grundrisspläne: Darstellung der Einbauten, Materialisierung und Vegetation
- Schnitte und Ansichten
- Perspektivische Darstellung entsprechend der architektonischen Visualisierung
- Text: kurze und präzise Absichtserklärung des konzeptionellen Ansatzes in Bezug auf den Aussenraum, Beschrieb der wichtigsten Eingriffe und Massnahmen
- Volumenmodell mit raumwirksamer Vegetation
- ggf. Detailmodelle, Bepflanzungsstudien etc.

Den Plänen müssen alle projektrelevanten Informationen entnommen werden können. Sie vermitteln einen räumlichen Eindruck und sind eindeutig beschriftet (mit Höhenkoten, Materialisierung etc., in Grundrissen und Schnitten).

Voraussetzungen / Anmeldung

Empfohlen sind entsprechende Grundkenntnisse: ein Testat im Wahlfach Landschaftsarchitektur oder die Teilnahme an einem landschaftsarchitektonischen Entwurf. Neben der regulären Anmeldung beim Studiensekretariat müssen sich die Diplomierenden per E-Mail bei der Professur Vogt anmelden (Anmeldemodus siehe unten).

Termine

Mittwoch	20.09.2017	09:00 Uhr	Einführung Begleitfach Landschaftsarchitektur HIL H 40.4 (Plaza)
----------	------------	-----------	---

Freitag	22.09.2017	17:00 Uhr	Anmeldeschluss
---------	------------	-----------	----------------

Anmeldung per E-Mail an tanrisever@arch.ethz.ch
mit folgenden Informationen:

- Name, Vorname
- Besuchte Kurse im Fach Landschaftsarchitektur (inkl. Angabe der Professur und Semester)
- Präferenz der Professur für die Diplombegleitung

Die Zuteilung wird im Anschluss an die Anmeldung per E-Mail bekannt gegeben.

Zwischenbesprechungen im Verlauf der Diplomarbeit erfolgen nach Absprache mit der jeweiligen Professur.

Abgabe

Die Dokumentation der gesamten Arbeit ist am Tag der Diplomabgabe auf den Server der jeweiligen Professur zu laden (PDF-Dateien aller Pläne und Visualisierungen, zuzüglich Fotodokumentation der Modelle).

Professur Christophe Girot

Assistenz: Ben Gitai
E-Mail: gitai@arch.ethz.ch
Website: www.girot.arch.ethz.ch
Büro: HIL H55.3 (Mi / Do, 09:00 Uhr – 18:00 Uhr, nur mit Termin)

Professur Günther Vogt

Assistenz: Ilkay Tanrisever
E-Mail: tanrisever@arch.ethz.ch
Webseite: www.vogt.arch.ethz.ch
Büro: ONA J25 (Mo–Mi, 09:00 –18:00 Uhr)

Thema und Fragestellung

Angetrieben durch den Wohnungsmangel in Zürich befindet sich das ehemalige Industrieareal in Neu-Oerlikon im Norden des Bahnhofs Oerlikon durch die Umsetzung eines Umnutzungsprozesses seit rund 15 Jahren im Umbruch. Mit der Fertigstellung des Ausbaus des Bahnhofs Oerlikon zum Jahresende 2016 wurde ein langjähriges Projekt abgeschlossen, das positive Auswirkungen auf verkehrstechnischer, sozialräumlicher und nicht zuletzt architektonischer Ebenen anstrebt. Besonderes Augenmerk liegt dabei auf einer besseren Verbindung des historischen Zentrums von Oerlikon im Süden mit den auf der Nordseite des Bahnhofs gelegenen Quartieren. Die Masteraufgabe widmet sich nun einem Perimeter, der unmittelbar am Bahnhof Oerlikon im Dreieck zwischen Gleisen, Wattstrasse und Binzmühlestrasse liegt. Die vorhandenen Verkehrsstrukturen sind hier allgegenwärtig; der Planungssperimeter ist nicht nur direkt an den Eisenbahngleisen gelegen, sondern die Tramgeleise ziehen sogar quer über das Areal. Verlangt wird ein Neubau mit Mischnutzung und möglichst hoher Dichte, der auf die besonderen infrastrukturellen Vorgaben reagiert.

Aus soziologischer Sicht stellt sich für den Entwurf u.a. die Frage, welche Zielgruppen angesprochen werden sollen, um den in der Aufgabenstellung dargelegten Anforderungen gerecht zu werden. Mit welcher Programmierung und Nutzungsstruktur können die urbanen Qualitäten des Bahnhofsgebiets verstärkt werden? Auf welche Weise kann das Quartier durch den Neubau in einen städtebaulichen Zusammenhang mit den umliegenden Quartieren und im weiteren Kontext auch mit Zürich Nord gesetzt werden? Zur Beantwortung dieser Fragen werden wir Sie mit dem neuen Analyse-Instrument des urbanen Profils vertraut machen, das im Rahmen des Forschungsprogramms „Neue urbane Qualität“ (NFP 65) entwickelt worden ist.

Aufgaben

1) Städtischer Kontext

In einem ersten Schritt geht es darum, das Gebiet in seinem städtebaulichen und sozialräumlichen Kontext zu situieren. Beachten Sie dabei insbesondere auch die Bezüge zu den angrenzenden Quartieren und die Einbettung des Gebiets in den gesamtstädtischen Zusammenhang. Wählen Sie für diese Untersuchung verschiedene geeignete Perimeter und erstellen Sie eine oder mehrere Karten und eine schriftliche Interpretation.

2) Quartieranalyse: Erstellen eines urbanen Profils

In einem zweiten Schritt erstellen Sie, basierend auf neuesten Ergebnissen des Forschungsprojektes „Neue urbane Qualität“, ein urbanes Profil des Projektperimeters sowie eines Vergleichsperimeters. Erarbeiten Sie mittels Beobachtungen, Interviewtechnik und Fotografien Erkenntnisse zu den zentralen Aspekten urbaner Qualität: Zentralität, Diversität, Interaktion, Zugänglichkeit, Adaptierbarkeit, Aneignung. In die Methoden der teilnehmenden Beobachtung und der Interviews sowie in die Grundlagen zum Erstellen eines urbanen Profils wird in der ersten Besprechung eingeführt.

Fassen Sie die Ergebnisse Ihrer Quartieranalysen in einem Bericht zusammen und präsentieren Sie diesen in einem kurzen Vortrag (5–10 Minuten) an einer Plenumsbesprechung. Überarbeiten Sie anschliessend Ihren Bericht aufgrund der Diskussionen im Plenum.

3) Zielvorstellungen: Urbane Strategie

Formulieren Sie Bezug nehmend auf die sechs Aspekte urbaner Qualität Ihre Zielvorstellungen und entwickeln Sie dafür eine urbane Strategie. Welche Aspekte des urbanen Profils möchten Sie verändern? In welche Richtung möchten Sie die urbanen Qualitäten des Gebietes entwickeln? Begründen Sie Ihre Ziele und versuchen Sie, unbeabsichtigte Nebenfolgen Ihrer Strategie abzuschätzen.

4) Schlussbericht

Überarbeiten Sie die einzelnen Aufgaben und erstellen Sie aus dem gesamten Material einen zusammenhängenden Schlussbericht. Ein Exemplar ist in der Masterausstellung aufzulegen, ein zweites Exemplar ist auf der Dozentur Soziologie abzugeben.

Termine

Mittwoch, 20. September 2017, 15:00 Uhr, HIL E 72

Obligatorische Einführung mit Erläuterung der Aufgabenstellung und der Forschungsmethodik.

Freitag, 22. September 2017, 12:00 Uhr

Anmeldeschluss zum Begleitfach Soziologie.

Anmeldung mit Angabe von Name, Thema und Entwurfslehrstuhl per E-Mail an Caroline Ting, ting@arch.ethz.ch.

Montag, 2. Oktober 2017, 12:00 Uhr

Abgabe Vorversion: Städtischer Kontext und Quartieranalyse

Donnerstag, 5. Oktober 2017, 9:00 Uhr

1. Besprechung im Plenum: Diskussion Ihrer Ergebnisse

2. Besprechung nach Vereinbarung

Donnerstag, 7. Dezember 2017, 18:30 Uhr, HIL E 61.2

Abgabe des Schlussberichts

Die Schlussfassung des Berichts ist in doppelter Ausführung abzugeben. Ein erstes Exemplar ist in der Masterausstellung aufzulegen. Ein zweites Exemplar sowie eine elektronische Fassung (pdf, auf Diplom-Server der Dozentur) geht an die Dozentur Soziologie (vorbeizubringen oder Versand an untenstehende Adresse).

Kontakt

Caroline Ting

ting@arch.ethz.ch

ETH Zürich

Departement Architektur

Dozentur Soziologie

HIL E 61.2

Stefano-Francini-Platz 5

8093 Zürich

