

Zwischen Industriebau und Wohnmaschine

Adrian Streich und Loeliger Strub:
Wohn- und Gewerbeüberbauung Letzibach in Zürich

Altstetten gehörte einmal zur Zürcher Peripherie. Die Bebauung entlang der Hohlstrasse zwischen Europa- und Hardbrücke besteht aus rauen Gewerbehallen und monotonen Bürotankern; diffus und eigenschaftslos. Soll das Quartier nicht nur verdichtet, sondern wie von der Stadt Zürich vorgesehen gar zur erweiterten «Innenstadt» werden, so ist kraftvolle, neue Architektur vonnöten. Ein erster Schritt in diese Richtung ist die Letzibach-Überbauung von Adrian Streich und Loeliger Strub Architektur. Mit ihrer prägnanten Gestaltung hat sie das Potenzial, als Katalysator für neue Urbanität zu fungieren, und wird im besten Fall tonangebend sein für die weitere bauliche Entwicklung entlang des Zürcher Gleisfeldes.

Autor: Elias Baumgarten Fotograf: Samuel Müller



Bauplatz und Aufgabe sind nicht einfach: Das Letzibach-Areal – bisher mit einem Dienstgebäude der SBB bebaut und als Park- und Lagerfläche genutzt – grenzt unmittelbar an das Gleisfeld und die stark frequentierte Hohlstrasse. Obwohl keine fünf Gehminuten vom Bahnhof Altstetten entfernt, liegt es in einer peripheren Zone. Doch Altstetten soll in den nächsten Jahren zu einem urbanen Zentrum Zürichs werden [siehe hierzu: Patrick Gmür, «Platz da. Strategien für die Planung von Zürich», in: *archithese* 5.2015, S.14–23]. Bislang ist die Nachbarschaft rau und geprägt von einfachen Zweckbauten – Gewerbehallen, Büros, Lagern und Tankstellen. Der Auftraggeber SBB Immobilien ist zudem ein streng kalkulierender Investor, der zuallererst auf die Rentabilität seiner Projekte achtet. Dennoch ist Adrian Streich und Loeliger Strub eine reiche Architektur gelungen, die das Quartier aufwertet und das Potenzial besitzt, zum Vorbild für die Verdichtung Altstettens zu werden. Bereits die Wettbewerbsjury erkannte im Entwurf die Chance, ein «dichtes, identitätsstiftendes Stück Stadt» hervorzubringen.

Urbanität generieren

Die Architekten haben sich für zwei Gebäudegruppen entschieden, die – abweichend von den meisten Bauten – nicht parallel zur Hohlstrasse ausgerichtet sind, sondern um 90 Grad gedreht. Dadurch wird der öffentliche Strassenraum um die Zwischenzone erweitert und eine Verbindung zur Infrastrukturlandschaft des Gleisfelds hergestellt. Der grosse Vorzug dieser Anordnung ist, dass die Gebäude von allen Seiten «bespielt» werden können und keine klare Vorder- oder Rückseite besitzen. Passanten sind eingeladen, auf dem Platz und dem von Schmid Landschaftsarchitekten gestalteten Geländestreifen entlang der Gleise zu verweilen. Die Architekten haben mit dieser Disposition entscheidende Weichen für mehr Urbanität gestellt.

Beide Gebäudegruppen bestehen aus jeweils zwei Scheiben mit Mietwohnungen und dazwischen aufgespannten Hallen. Zwei der Türme erreichen sechzehn Etagen; die anderen sind jeweils acht beziehungsweise fünf Geschosse hoch. Die unteren beiden Etagen bilden einen öffentlichen Sockelbereich aus. Die beiden Hallen werden von einem Lebensmittelgeschäft und einem Fitnessstudio genutzt; in die kleineren Einheiten haben sich Restaurants, Bekleidungsshops und eine Postfiliale eingemietet. Das Ensemble beherbergt insgesamt 185 Wohnungen. Um 40 verschiedene Wohnungstypen anbieten zu können, hat man unterschiedliche Grundrisse – vom Appartement mit 1,5 Zimmern bis zur Maisonettewohnung mit 6,5 Zimmern – entwickelt und einige davon mit Loggien ausgestattet. Sie wurden in unterschiedlichen Ausbaustandards realisiert: Die Mieter konnten aus vier «Lebensstilen» oder besser gesagt Ausstattungsstandards auswählen: *family, young, creative* und *business*. Für Familienwoh-

nungen kamen robuste Anhydritböden zum Einsatz, für die «Businesswohnungen» repräsentativer Naturstein. Dadurch erzielt man eine soziale Durchmischung; unterschiedliche Lebenskonzepte, Altersgruppen und soziale Schichten werden zusammengeführt. Es entsteht ein Mikrokosmos des Verschiedenen, der für einen funktionierenden Wohnbau unverzichtbar ist und der Anlage urbanes Flair verleiht. Die Mietpreise variieren laut SBB zwischen CHF 1600 bis CHF 4400. So wird – im Rahmen des aus Investorenperspektive Möglichen – die von den Architekten klug vorgezeichnete Durchmischung hergestellt. Vor Ort zeigt sich ausserdem, dass besonders der Anteil der jungen Bewohner und Wohngemeinschaften erfreulich hoch ist. Bleibt noch, auf eine besondere Stärke der Wohnungen hinzuweisen: den faszinierenden Ausblick. Obwohl alle vier Volumen parallel nebeneinanderstehen, gewährleistet die Diagonale stets einen reizvollen Blick in den Stadtraum, sodass in keinem der Zimmer ein Eindruck von Enge aufkommt. Die Tatsache, dass bereits fast alle Wohnungen und Geschäftsflächen vermietet sind, zeigt, dass das Konzept aufgegangen ist.

Transitzonen werden zu Begegnungsorten

Die Flure der beiden 16-stöckigen Türme etablieren Verbindungslinien zwischen Strassenraum und Gleisfeld: Diese links ermuntern die Bewohner, auch den schmalen Geländestreifen auf der «Rückseite» der Gebäude in Beschlag zu nehmen. Die Flure sind auf den Stirnseiten grosszügig verglast. Weitere architektonische Stärke schöpfen sie aus der durchdachten Materialisierung, welche die Architekten mit viel Raffinesse und Liebe zum Detail entwickelt haben: die Böden bestehen aus geschliffenem Asphalt, die Wände erhalten durch rote Keramikplatten eine angenehme Massstäblichkeit und erinnern an die rötlichen Klinkersteine der Fassade. Blaue Metallverkleidungen im Bereich der Windfänge finden in Gittern vor den Veloräumen ein Echo, und schliesslich werden die Räume durch die gleichen, an Stahlseilen abgehängten Leuchten erhellt wie der Platz zwischen den Gebäudeblöcken. Schnell erkennt man, dass die Flure durch diese architektonischen Kniffe zum Aussenraum in Bezug gesetzt und als halb-öffentliche Zonen markiert werden. Ihr Design wird helfen, sie als jene Treff- und Begegnungspunkte durchstarten lassen, die vielen anderen Wohnbauten fehlen. Ihr Wert für das Zusammenleben in Letzibach geht damit weit über den gewöhnlicher Erschliessungsflächen hinaus.





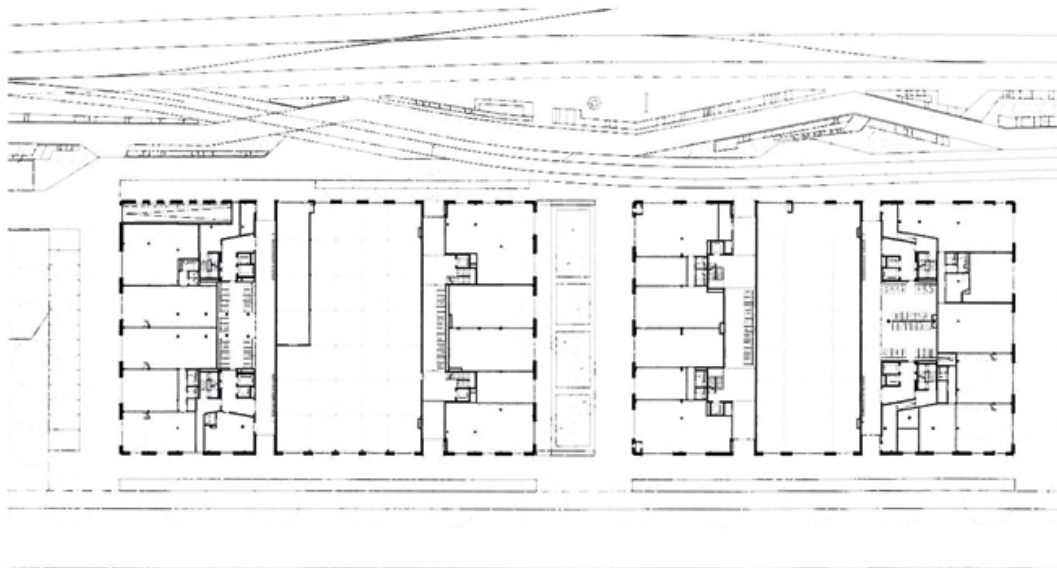
Links von oben Die Architekten haben sich für zwei Gebäudegruppen entschieden. Im Schnitt sind ausserdem die unterschiedlichen Wohnungstypen auszumachen. (Alle Pläne: Adrian Streich und Loeliger Strub)

Die Ansicht zeigt die Komposition des Ensembles.

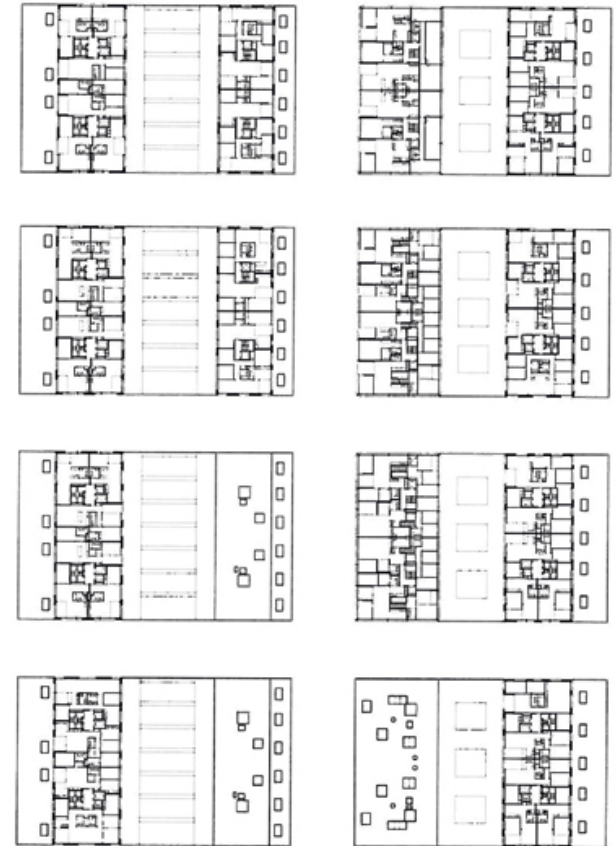
Der Lageplan zeigt die Ausrichtung der Gebäude rechtwinklig zur Hohlstrasse. Der Strassenraum wird um eine Zwischenzone erweitert und durch sie eine Verbindung zur Infrastrukturlandschaft des Gleisfelds hergestellt; die Gebäude können von allen Seiten her «bespielt» werden.



Rechts Die beispielhaften Grundrisse der Wohnebenen zeigen die unterschiedlichen Wohnungsgrössen und -zuschnitte – vom Appartement mit 1,5 Zimmern bis zur Maisonettewohnung mit 6,5 Zimmern.



0 5 10



0 5 10



Ein weiteres architektonisches Highlight und sozialer Interaktionsort sind die zwei Dachterrassen, die allen Bewohnern offenstehen. Von dort hat man einen spektakulären Rundblick auf die Zürcher Stadtlandschaft und die Alpen am Horizont. Die riesige Freifläche des Gleisfelds mit ihrem Wirrwarr aus Schienen, Oberleitungen und Signalanlagen erscheint von oben wie ein dritter Flusslauf, der die Stadt durchzieht. Die Vorstellung, auf einer der beiden Plattformen einen Sommerabend mit Freunden verbringen zu können und dabei den Blick über die Stadt schweifen zu lassen, wird sicher einige der neuen Bewohner überzeugt haben, hier einzuziehen.

Gestaltungswille und Renditedenken im Gleichgewicht

Adrian Streich, Barbara Strub und Marc Loeliger zeigen, dass Gestaltungswille und Investoreninteressen in eine gute Balance gebracht werden können. Mit Ausdauer und Beharrlichkeit konnten hier architektonisch wertvolle Lösungen gefunden werden. Bei all dem Lob bleibt dennoch ein kleiner Wermutstropfen: Der Aussenraum, zu dem die beiden Flure gestalterisch so beeindruckend in Bezug gesetzt sind, spielt sein Potenzial als städtischer Platz derzeit leider noch nicht voll aus und wird stattdessen lediglich als Parkplatz für Autos

und Motorroller genutzt. Im Sommer, wenn die Gastronomen ihre Tische dort aufstellen, wird sich das Bild aber sicherlich ändern. Ein hipbes Café könnte zusammen mit der bereits vorhandenen Pizzeria diese Entwicklung noch beschleunigen. Die Architekten haben mit Sitz- und Brunnenelementen bereits ein solches Szenario vorgezeichnet.

Sieht man die Gebäude zum ersten Mal, springt die Materialität der Fassaden ins Auge: Sie lässt an eine mit Mauerwerk ausgefachte Stahlbetonkonstruktion glauben. Aus der Nähe ist jedoch erkennbar, dass es sich bei den vermeintlichen Mauersteinen um fünf Zentimeter starke Klinker handelt, die in Matrizen im Beton eingelassen wurden. Die Architekten sind mit der Wirkung zufrieden, weil das Fugenbild und das geringe Hervortreten der Klinker Rückschlüsse auf die Herstellung der Fassade erlauben würden. Allerdings wird so das Bild einer Konstruktion erzeugt, die nicht vorhanden ist. Es wäre ehrlicher gewesen, keinen Mauerwerksverband vorzugaukeln – etwa durch Verwendung von Kreuzfugen oder vertikale Ausrichtung der «Steine». Aus der Nähe entsteht durch die breiten Fugen und die geringe Plastizität zudem der Eindruck, sie seien aufgeklebt. Der Attraktivität der Fassadengestaltung tut dieses Manko trotzdem keinen grossen Abbruch; sie vermag mit ihrer kraftvollen Tektonik und den verschiedenen Massstabebenen einen kräftigen architektonischen Akzent zu setzen.

Von Industriebauten und Wohnmaschinen

Die Gestaltung, die Materialisierung und die Komposition der Volumen setzt beim Betrachter Assoziationen in Gang: Die Anlage erinnert an Wohnmaschinen der 1970er-Jahre; ihre Formensprache und besonders ihre Materialität lassen an den grossmassstäblichen (sozialen) Wohnbau denken – an die Architekturen von Alison und Peter Smithson zum Beispiel. Die klaren geometrischen Formen, die Dimensionen, die Baustoffe und die damit einhergehende Direktheit drängen diesen Vergleich förmlich auf. Die Architekten selbst bringen jedoch andere Referenzen ins Spiel: Die Kombination aus Betonscheiben und eingelassenen Klinkersteinen sei gewählt worden, um einen Bezug zu den alten SBB-Betriebsbauten und Industriehallen in der Umgebung herzustellen oder zu Architekturen, wie man sie in Zürich beispielsweise auch am Escher-Wyss-Platz oder beim Zollfreilager vorfindet. Auch bei weiteren Entwürfen von Adrian Streich, etwa der Wohn- und Gewerbeüberbauung Lienihof oder der projektierten Wohn-

Architektur: ARGE Adrian Streich und Loeliger Strub
Architektur; Mitarbeit: Felix Büttner, Franziska Eggenberger, Stefan Forrer (Projektleitung), Nicole Gärtner, Chantal Herrmann, Christian Hofmann, Tobias Lindenmann, Urs Meili, Seraina Merz, Augusta Meyer, Katrin Oechsli, Bryan Pfister, Michael Pluss,

Andreja Radovanovic, Iris Schillaci, Gerhard Stettler, Anna Maria Tosi, Michaela Türtscher, David Winzeler; Auftraggeber: SBB Immobilien Development; Generalunternehmer: Implenia Schweiz; Landschaftsarchitektur: Schmid Landschaftsarchitekten.



siedlung an der Hohl- und Freihofstrasse finden sich ähnliche (doppelte) Referenzen. Mit diesem Interesse sind sie in der Schweizer Architekturszene derzeit nicht alleine. Teile von Marcel Meilis und Markus Peters Umnutzung und Aufstockung der alten Hallen des Zürcher Zollfreilagers zeigen beispielsweise eine ähnliche Faszination für die Materialkombination aus Betontragelementen und Füllmauerwerk. Auch bei Roger Boltshausers Ersatzneubauten an der Ringstrasse in Lenzburg werden Klinkersteine mit tragenden Elementen aus Beton kombiniert – dort allerdings mit dem Verweis auf Vorbilder aus dem genossenschaftlichen Wohnungsbau.

Egal, ob Letzibach nun Typologien, Konstruktionsweisen und Materialkombinationen von Industriebauten oder Wohnmaschinen aufgreift: Es wurden diverse Übersetzungsleistungen

erbracht, um Schwächen der Referenzen auszumerken und zeitgemässe Qualitäten einzufügen. Die Vielzahl unterschiedlicher Wohnungsgrössen und -grundrisse, die vielen Gewerbeflächen und die gute Verkehrsanbindung sollen der Gefahr sozialer Segregation entgegenwirken. Ausserdem wurde darauf geachtet, genügend öffentlichen Raum anzubieten, attraktive Interaktionsflächen für die Bewohner zur Verfügung zu stellen und die Gebäude sorgfältig in den Kontext einzubinden. Der Grund für das Scheitern vieler Wohngebiete der 1960er- und 1970er-Jahre – das könnten Projekte wie die Letzibach-Überbauung in zehn oder zwanzig Jahren zeigen – mag nicht mangelhafte Architektur gewesen sein, sondern vielmehr in der schlechten Verkehrsanbindung und einer zu geringen sozialen Durchmischung zu suchen sein. ■