

10:8 Architekten

Bushof Schwerzenbach

Skulpturale Bereicherung Das Züricher Büro 10:8 Architekten realisierte in Schwerzenbach eine neue Insel für den Busverkehr. Dabei wertete es den eher gesichtslosen Ort auf und suchte einen spannenden Dialog mit dem benachbarten Bau der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB). Entstanden sind ein attraktiver Platz und eine dezente, doch zugleich bildhauerisch anmutende Architektur.

Photos René Dürr Text Cyrill Schmidiger

720 Elmbrön, Bahnhof	C	11'
725 Oeketswil, Dorf	C	14'
704 Zülich, Kleinplatz	B	15'
721 Oeketswil, Kirchstrasse	C	25'
705 Beelen - 703 Zülich, Kleinpl.	D	26'
725 Oeketswil, Dorf	B	26'
Trennung Linie 725		
Freitag, 23. April 2018, 16:1		



Geduld bringt Rosen Leicht und schlicht zeigt sich die neue Businsel beim Bahnhof Schwerzenbach. Doch der Bauprozess gestaltete sich alles andere als einfach: Der eigentlichen Realisierung ging eine lange Planungsphase voran. 2011 schrieb die Gemeinde einen Wettbewerb aus, den 10:8 Architekten gegen rund 40 Teams für sich entscheiden konnten. Das Büro setzte schon einige Infrastrukturbauten um, darunter auch die Neustrukturierung des Bahnhofs Oerlikon. Von diesen wertvollen Erfahrungen profitierte es auch beim Projekt in Schwerzenbach. Ursprünglich war der Spatenstich auf 2012 angesetzt, doch wegen offenen finanziellen Fragen erfolgte er erst Ende August 2016. Im September 2017 wurde der Bushof mit seiner reorganisierten Umgebung dann endlich fertiggestellt und einen Monat später eingeweiht. Diese Ausdauer hat sich gelohnt: Mit ihrem durchdachten Entwurf ordneten die Zürcher eine rege Gegend neu und insbesondere der prägnante Bushof sorgt für frischen Wind.

Platz und Drehscheibe 10:8 Architekten intervenierten an einem 24-Stundenort. Pendler durchqueren den Bushof vor allem morgens und abends, und den ganzen Tag steigen hier Leute um, kaufen nebenan ein oder treffen sich beim Kiosk zum Kaffee und Bier trinken. Nachts kommen dann die letzten Passanten vom Ausgang nach Hause, ehe vor Sonnenaufgang schon wieder die ersten Menschen unterwegs sind. Dieser mobile Kristallisationspunkt erforderte einen feinfühligem Eingriff. Um dem dynamischen Verkehrsknoten ein attrakti-

ves Gesicht zu verleihen, entschied sich das Zürcher Büro für ein integrales Gestaltungskonzept. Gemeinsam mit Andreas Geser Landschaftsarchitekten setzte es mehrere Baumreihen, die den Platz gegen die Wohnbauten im Norden abschließen. Ebenso generiert der Entwurf viel Freiraum und gibt dem neu strukturierten Areal einen ortsbezogenen Charakter mit erhöhter Aufenthaltsqualität. Nun sind auch die Schlepptur keine Problem mehr, kreisen doch die modernen Gelenkbusse mühelos um die Mittelinsel.

Ruhepol aus Sichtbeton Der Bushof erhebt sich dort auf einer zickzack geschnittenen Fläche. Sie ist asphaltiert und wird von einem Bordstein aus Granit eingefasst. Sieben rippenartige Pfeiler tragen ein langgezogenes, rechteckiges Dach. Bei jeder Stütze wird es von einer trapezförmigen und verglasten Öffnung durchbrochen. So wirkt das Dach eher leicht, zudem akzentuiert das die rhythmische Komposition der Träger. Sie stehen diagonal zueinander und damit peripher auf dem Platz. Alle 13 Meter ragt ein Pfeiler empor, an denen dann auch die Signaletik angebracht ist. Die meisten Flächen sind aber leer, ebenfalls wurden die technischen Strukturen kaschiert. Beide Längsseiten stellen je drei Haltekanten bereit. Hier fahren sechs Busse frei an und ab – ein flexibles Agieren, das die vor- und zurückspringende Linie des Bordsteins ermöglicht. Diese wird durch einen betonierten Bodenbelag fortgesetzt und in ein flächiges Muster transformiert. So bildet sich eine Art Busspur, die den Ort noch-

mals strukturiert. Schließlich ist es aber vor allem die dezent, doch kraftvolle Form des offenen Bushofs, die sich hier entfaltet: Der Bau von 10:8 Architekten tritt stoisch in Erscheinung und ist mit seiner Umgebung verflochten.

Charakter schnitzen Entstanden ist ein drehgespiegeltes Arrangement, das konsequent dem funktionalen Raumprogramm folgt und die steigenden Frequenzen im Verkehr intelligent reguliert. Dazu trägt auch eine unterirdische Durchgangspassage bei, die den Bushof mit den Gleisen und dem nah gelegenen Einkaufszentrum verbindet. Sie ist über eine Betontreppe mit Handlauf aus Eschenholz erreichbar. Das schwarze Staketengeländer, das auf dem Platz den gedeckten Abgang sichert, neigt sich leicht und tritt so in einen Dialog mit den rippenartigen Pfeilern. Dabei offenbart sich auch ein Spiel der Schrägen. 10:8 Architekten sprechen hier von einer organisch-expressiven Ästhetik und stellen den Entwurfsprozess in Analogie mit einer bildhauerischen Arbeit: Sie modellierten die Formen peu à peu und mussten die geeignete Konstruktion erst erproben.

Den Ort weiterentwickeln Das Zürcher Büro formulierte damit einen Kontrapunkt zum benachbarten Gebäude der SBB, einem Werk von Max Vogt aus den späten 1970er-Jahren. Dennoch setzte es zuerst pragmatisch bei diesem an: Der Bushof orientiert sich ebenfalls an dessen horizontalen Geste als auch am rohen Beton. Die Architektur, die den zeitgenös-

schen Diskurs in Vogts Studium bestimmte, wurde vor allem von Le Corbusier und Ludwig Mies van der Rohe dominiert. So liest sich der SBB-Bau als eine Komposition von einfachen geometrischen und ineinander geschobenen Volumen. Parallelen zum Brutalismus existieren, doch wurde auf die Transparenz des Tragwerks verzichtet. Anders agierten 10:8 Architekten: Sie inszenieren die Konstruktion mit den Pfeilern in scharfkantigem Beton geradezu. Die einzelnen Stützen sind bis auf die beiden autarken Außenträger voneinander abhängig. Daher offenbart das Dach in der Unteransicht ein polygonales, aus den vielen Rippen resultierendes Muster. Hier zeigt der Bushof zudem eine Bretterschalung und korrespondiert mit Vogts Bau. Die lineare Skulptur, die 10:8 Architekten auch als eine Art «Geometrie des Gleisfelds» interpretieren, ist also kein autonomes Werk, sondern reagiert auf den unmittelbaren Kontext. Dieses stärken sie durch identitätsstiftende Merkmale, zugleich setzte das Projektteam selbst neue Akzente. Entstanden ist ein gelungenes Pendant zum SBB-Gebäude. Gemeinsam definieren die ausdrucksstarken Figuren den Bahnhofsplatz neu – spezifisch, kontextuell und einladend.

Leicht und schlicht: mit ihrem durchdachten Entwurf ordneten 10:8 Architekten eine rege Gegend neu. Insbesondere der neue Bushof sorgt für frischen Wind. Light and simple: with their well-conceived design 10:8 Architekten have given order to a bustling urban space, and the striking bus canopy in particular adds a breath of fresh air.



Schwerzenbach bus station

Sculptural enrichment The Zurich-based firm 10:8 Architekten has completed a new traffic island for public buses in the Swiss town of Schwerzenbach. With it, they have upgraded a rather featureless public space and established an exciting dialogue with the neighbouring Swiss Federal Railways (SBB) building. The result is an appealing place with architecture that is subtle yet sculptural.

Patience brings rewards The new bus island at the Schwerzenbach railway station is light and simple. The process leading to it, however, was anything but easy: the actual construction work was preceded by a prolonged planning phase. In 2011, the municipality held a design competition that attracted about 40 architectural teams – and 10:8 Architekten emerged as the winner. The firm has already completed several infrastructure projects, including the restructuring of Zurich's Oerlikon railway station. This valuable experience proved beneficial for the Schwerzenbach project. The groundbreaking ceremony was originally scheduled for 2012, but was delayed until the end of August 2016 due to unresolved financial issues. The bus terminal and its revamped surroundings were finally completed in September 2017 and inaugurated one month later. The persistence paid off: with their well-conceived design, the Zurich natives have given order to a bustling urban space, and the striking bus canopy in particular adds a breath of fresh air.

Plaza and hub 10:8 Architekten intervened in a space that's active 24 hours a day. Commuters criss-cross the bus station primarily in the mornings and evenings, while others populate the site all day long: to transfer, shop, or meet for a cup of coffee or a beer. Late at night the last travellers head home and then, before sunrise, the comings and goings get started all over again. This focal point of mobility required a sensitive intervention. To give the dynamic transportation hub an attractive face, the architects opted for an integral design concept. Working with Andreas Geser Landschaftsarchitekten, they planted several rows of trees that separate the plaza from the residential buildings to the north. The

1

Bei jeder Stütze wird das Dach von einer trapezförmigen und verglasten Öffnung durchbrochen. So wirkt es eher leicht, zudem akzentuiert es die rhythmische Komposition der Träger
The roof is punctured at each column by a glazed trapezoidal opening. This makes it appear rather light and accentuates the rhythmic composition of the supports

2

Sieben rippenartige Pfeiler tragen ein langgezogenes, rechteckiges Dach
Seven rib-like pillars support an elongated rectangular roof



2

design provides for a great deal of open space and gives the restructured area local character that exudes a welcoming atmosphere. Turning curves are no longer a problem with the new facility, which allows modern articulated buses to navigate effortlessly around the central island.

Tranquil oasis of exposed concrete The bus canopy rises up atop a raised surface with zigzag edges that is paved in asphalt and bordered by a granite curb. Seven rib-like pillars support an elongated rectangular roof that is punctuated at each column by a glazed trapezoidal opening. This makes the roof appear rather light and accentuates the rhythmic composition of the supports, which are arranged diagonally to one another, and thus kept to the periphery of the platform. A pier rises up every 13 metres, holding the wayfinding signage. Most of the surfaces have been kept bare, however, and the technical apparatus has likewise been concealed. Each of the two long sides accommodates three bus bays, from which a total of six buses easily pull in and out – in a supple motion that explains why the curb line jumps back and forth. This



1

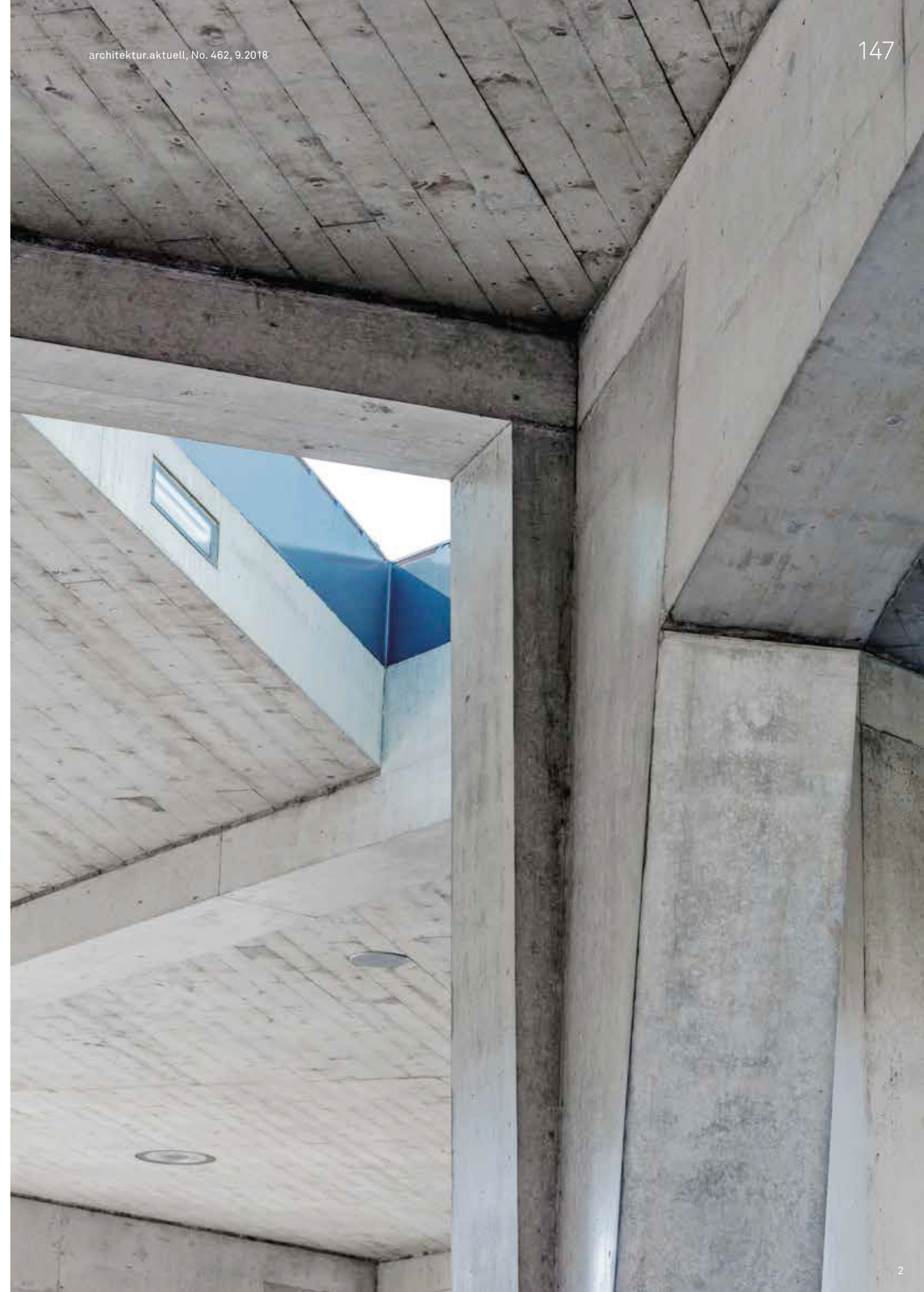
zigzag form is transformed into a flat pattern and echoed on the concrete paving, thus defining a sort of bus lane that further structures the space. Ultimately, however, it is above all the understated yet powerful form of the open bus shelter that unfolds here: the structure designed by 10:8 Architekten has a stoic appearance and is well integrated into its surroundings.

Carving character The mirrored and rotated layout logically follows the functional programme while intelligently regulating the rising frequencies in bus traffic. A new underground passageway helps in this regard by connecting the bus station to the railway station and the nearby shopping centre. It is reached via a concrete stair with a handrail made of ash wood, and the stair opening in the bus plaza is surrounded by a black picketed guardrail that is slightly tilted. This creates a resonance with the rib-like pillars, revealing a playful game of slanted forms. Here, 10:8 Architekten convey an organically expressive aesthetic and draw an analogy between the design process and sculpture: they shaped the forms bit by bit, and had to first experiment with the most suitable design.

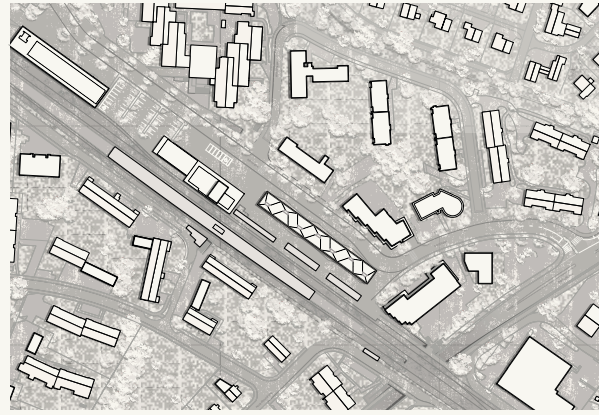
Reinventing the place With their bus station, 10:8 Architekten have formulated a counterpoint to the neighbouring SBB railway station building, a work from the late 1970s by Max Vogt. Nevertheless, they pragmatically started by taking a close look at the railway station, and the bus canopy shares its horizontal lines and its exposed-concrete finish. The architecture that influenced the contemporary discourse during Vogt's studies was dominated by Le Corbusier and Ludwig Mies van der Rohe. The SBB building reads as a composition of simple geometric volumes that intersect one another. Though it has parallels to brutalism, the transparency of the supporting structure has been dispensed with. 10:8 Architekten take a different tack: They show off their structure, having made the pillars of sharp-edged concrete. Except for two self-supporting outer pylons, the individual supports are interdependent. This explains why the exposed underside of the canopy has a polygonal pattern of many intersecting ribs. Moreover, the bus station was constructed using boarded formwork, which corresponds with Vogt's building. This linear sculptural work, which 10:8 Architekten also interpret as a kind of "geometry of the track field", is therefore not an autonomous piece, but instead reacts to its immediate context. This is strengthened with identity-building features, but the project team has also added its own new accents. The result is a successful companion piece to the SBB building. Together, the two expressive structures redefine the station plaza – uniquely, contextually, and invitingly.

1
10:8 Architekten inszenieren die Konstruktion mit den Pfeilern in scharfkantigem Beton geradezu 10:8 Architekten show off their structure, having made the pillars of sharp-edged concrete

2
Das Dach offenbart in der Unteransicht ein polygonales, aus den vielen Rippen resultierendes Muster The exposed underside of the canopy has a polygonal pattern of many intersecting ribs

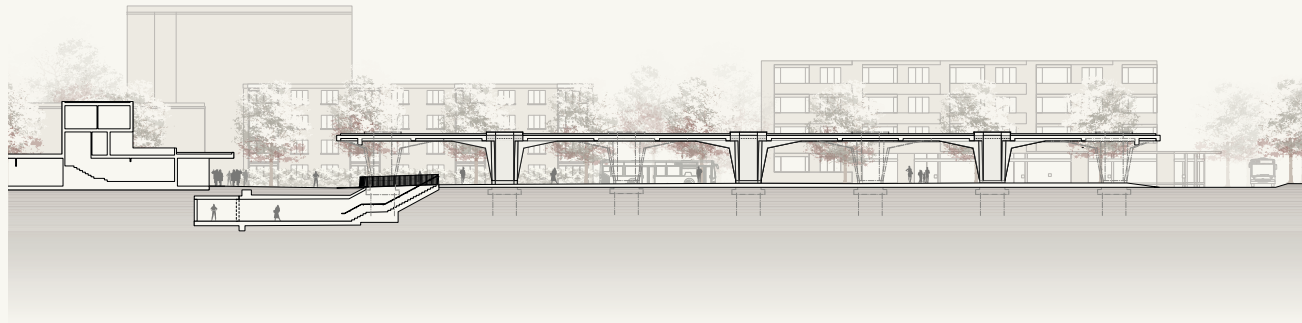


2

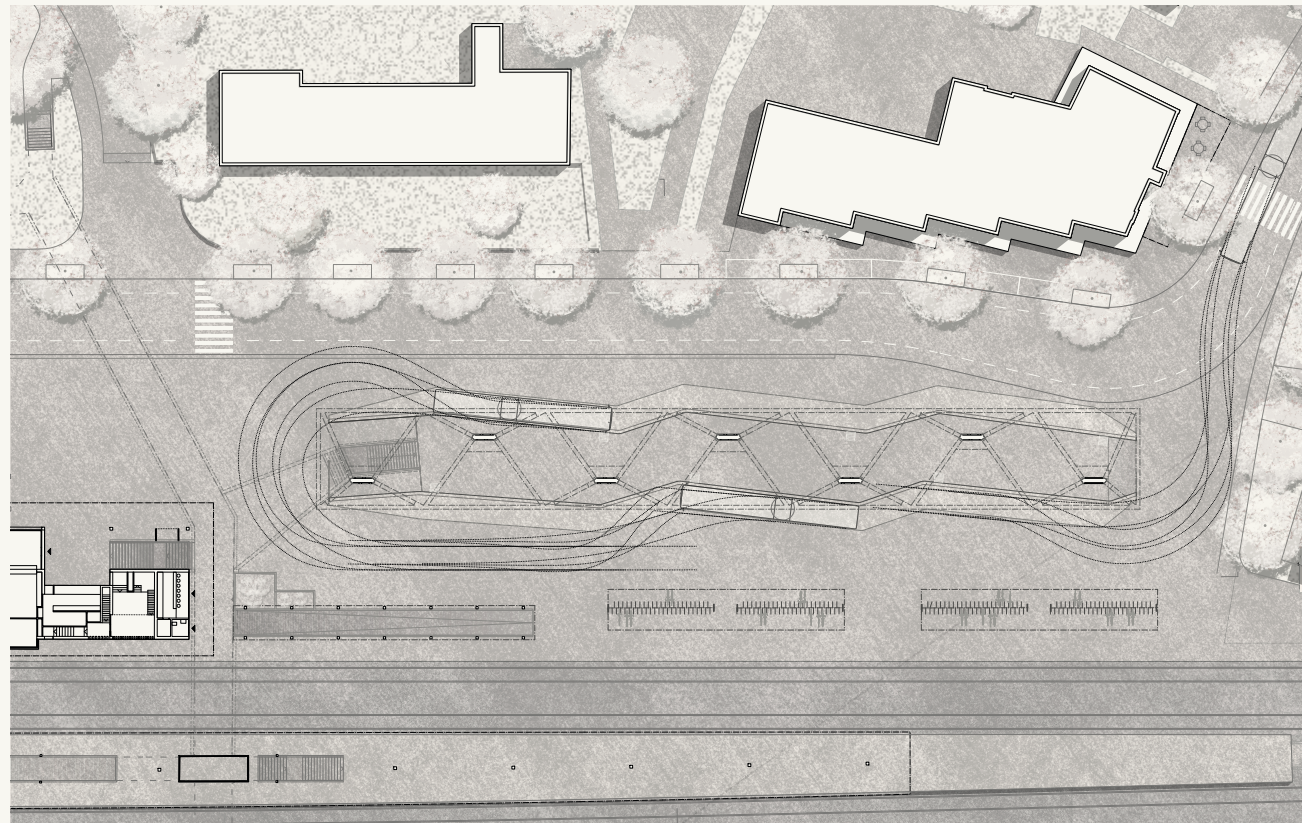


- 1 Lageplan Site plan
- 2 Schnitt Section
- 3 Grundriss EG Ground floor plan
- 4 Werksplan Schnitt Section

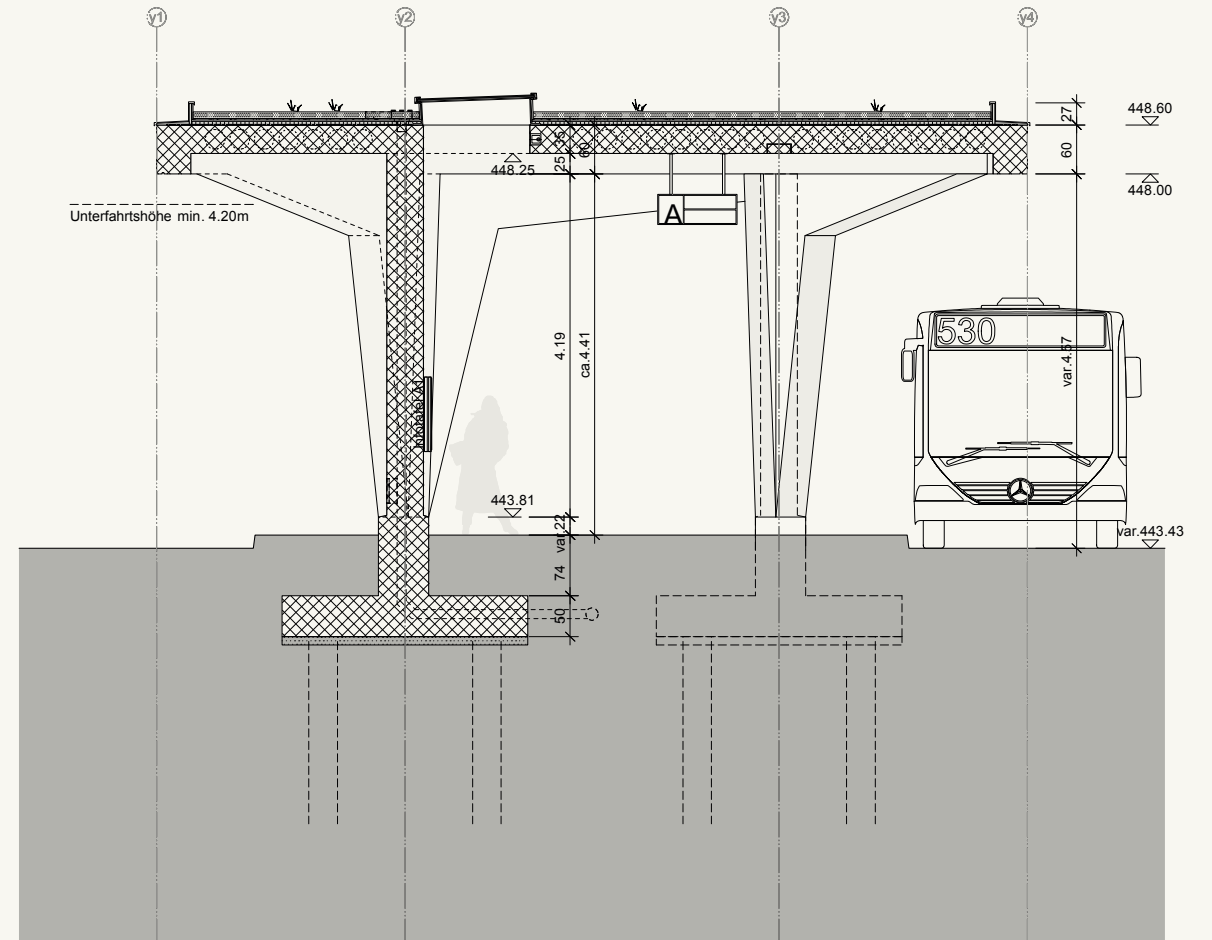
1



2



3



4

Bushof Schwerzenbach Bahnstraße, Schwerzenbach

Grundstücksfläche Site area: 5.000 m²

Nutzfläche Floor area: 5.000 m²

Bebaute Fläche Built-up area:
Dach / PU: 993 m²
Velo: 189 m²

Umbauter Raum Cubage:
Dach / PU: 5.918 m³
Velo: 567 m³

Planungsbeginn Start of planning: 2012

Baubeginn Start of construction: Winter 2016

Fertigstellung Completion: Frühling 2018

Baukosten Building costs: 5,8 Mio. CHF (ca. 5 Mio. EUR)

Bauherr Client: Gemeinden Schwerzenbach, Volketswil, Fällanden, Greifensee c/o Gemeindeverwaltung Schwerzenbach, Bahnhofstrasse 16, 8603 Schwerzenbach; Baudirektion Kanton Zürich

Planung Planning: 10:8 Architekten GmbH, Zürich

Projektleitung Project management: 10:8 Architekten GmbH; Gregor Schlup; Ingenieurbureau Heierli AG, Zürich; Alex Temperli

Mitarbeiter Assistance: Georg Rinderknecht, Katrin Schubiger, Gregor Schlup, Rebekka Marxer, Filipa Costa

Statik Structural consultant: Hochbau/Building construction: Dr. Lüchinger+Meyer Bauingenieure AG, Zürich Tiefbau/Civil engineering: Ingenieurbureau Heierli AG, Zürich

Landschaftsarchitekt Landscape architect: Andreas Geser Landschaftsarchitekten AG, Zürich

Verkehrsplanung Traffic planning: stadt raum verkehr, Birchler + Wicki, Zürich

Elektroplanung Electric planning: Pöry Schweiz AG

Fassaden, Metallbau Facades, metal works: Petrig AG; Metallbau Sanitär, Volketswil

Dach Roof: Burlet AG, Fällanden

Mauerwerk, Betonarbeiten Masonry, concrete works: Strabag AG; Bereich Ingenieur- und Tiefbau, Schlieren

Elektroinstallationen Electrical services planning: EKZ Eltop, Schwerzenbach

Lichtplanung/-ausstattung Lighting planning/fittings: Regent Beleuchtungskörper AG, Basel; Bega lichttechnische Spezialfabrik, Menden

Böden Flooring: Strabag AG; Bereich Ingenieur- und Tiefbau, Schlieren

Möbel Furniture: Burri Public Elements AG, Glattbrugg