



Infrastruktur macht Vorstadtkultur

10:8 Architekten: Bushof Schwerzenbach

Zunächst etwas fremd und schroff wirkt das neue Betondach auf dem Bahnhofplatz von Schwerzenbach mitten im suburbanen Niemandsland der Zürcher Agglomeration angesichts der durchschnittlichen Wohnbauten in der Umgebung. 10:8 Architekten ist es mit dem skulpturalen Bushof mit seiner filigranen Konstruktion, den sensibel ausgearbeiteten Details und der präzisen städtebaulichen Setzung dennoch gelungen, einen charakterstarken öffentlichen Raum aufzuspannen.

Autor: Marcel Hodel
Fotograf: René Dürr

Mitten im Nirgendwo

Die Gestaltung zielt darauf ab, den anonymen vorstädtischen Raum für die Öffentlichkeit zu aktivieren. Zunächst wurde dafür aufgeräumt und verlangsamt: Die Bahnstrasse sollte weniger hektisch werden. Für die Fussgänger wurde dazu die Tunnelanlage der bestehenden Bahnunterführung nach Norden erweitert, sodass sie nun auch den Bushof mit der gegenüberliegenden Strassenseite verbindet. Gebüsch, Zeitparkplätze und Maschendraht – jene Elemente also, welche die Gegend östlich des Bahnhofs während der letzten 30 Jahren dominiert haben – wichen einer spartanischen Asphaltfläche. Diese geht nahtlos in den Strassenraum über. Sie wurde weitgehend von Stadtmobiliar freigehalten, sodass sie von den Bussen gut zum Manövrieren genutzt werden kann und übersichtlich ist. Entlang der Bahnstrasse wurde eine Baumreihe gepflanzt, die optisch als Weichfilter hin zur heterogenen Bebauung dienen soll. Ihre Buchen werden den Bahnhofsvorplatz, die Bahnstrasse und die Bushoffläche zu einem grossen, offenen Platzgefüge zusammenbinden.



Die Überdachung des neuen Bushofs ruht auf sieben Stützen.

Die S-Bahn-Haltestelle in Schwerzenbach ist im Grossraum Zürich einer der wichtigsten Umsteigeorte für Pendler: 15 Fahrminuten von der Innenstadt entfernt kommen hier fünf Buslinien zusammen, welche die Peripherie in regem Takt mit dem Zentrum verbinden. Der bisherige, in den 1970er-Jahren erbaute Bahnhof verfügte über keine ausgewiesene Bushaltestelle. Die Fahrzeuge hielten deshalb an einer provisorisch eingerichteten Haltekante, die dem Wetter ausgesetzt und zu klein für die grosse Zahl der Pendler war. Daher veranstaltete Schwerzenbach zusammen mit den Nachbargemeinden Fällanden, Volketswil und Greifensee 2011 einen offenen Architekturwettbewerb, in dessen Rahmen es galt, eine vor Niederschlag schützende Haltestelle zu entwerfen und ferner die unübersichtliche Verkehrslage ringsum zu klären. Es sollte also ein funktionierendes Konzept zur Neugestaltung der Flächen vor dem Bahnhof entwickelt werden. 10:8 Architekten aus Zürich konnten sich dabei gegen die Konkurrenz durchsetzen. Ihr Bau wurde schliesslich 2018 fertig.

Diese städtebauliche Bühne bespielt das Architekturteam mit dem Herzstück seines Entwurfs, dem Dach der neuen Bushaltestelle – einem schlanken, expressiven Betonbaldachin. «Das Objekt soll Identität stiften und dem Ort ein neues Gesicht geben», erklärte Georg Rinderknecht von 10:8 Architekten bei der Besichtigung vor Ort. Dem Anspruch, eine öffentliche Adresse im suburbanen Kontext zu schaffen, folgte man mit allen entwerferischen Entscheidungen kompromisslos.

Max Vogt versus Pier-Luigi Nervi

Das Dach als raumbildende Architektur hat es in sich: Es liegt auf sieben Stützen, die als Betonscheiben ausgebildet sind. Sie stehen diagonal zueinander versetzt auf dem Mittelperron. Diese Positionierung spannt grosszügige Einsteige- und Warteräume auf, denn jede Scheibenstütze ist so vom vorderen Ende der haltenden Busse abgerückt. Die Chauffeure haben daher im Bereich der Fahrzeugtüren eine gute Übersicht und die Passagiere stauen sich nicht.

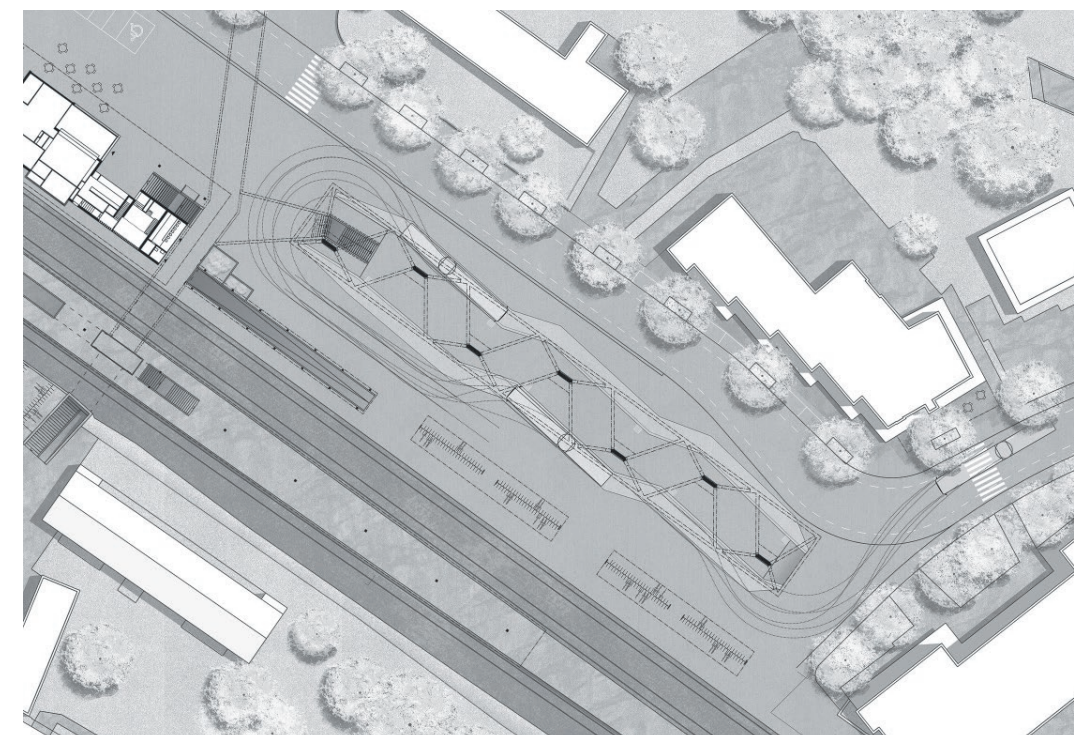
Beim Durchschreiten der Haltestelle kommen unweigerlich die kraftvollen und mitunter filigranen Tragwerke in den Sinn, die Pier-Luigi Nervi in den 1950er-Jahren in Italien entworfen hat. Die Enden der Scheiben werden in kleinere, diagonal zur Scheibenrichtung stehende Betondienste übergeleitet. Dadurch entstehen auf jeder Seite der Stütze schützende Wandnischen, in denen die Busfahrpläne angebracht sind. Die vier um die Scheibe angeordneten Dienste leiten den Blick nach oben, wo sie in eine komplexe Betonrippenstruktur

übergehen. Zwei Konsolen verlaufen dabei von der Stütze diagonal in Richtung des näheren Dachrands. Filigrane Unterzüge spannen sich zwischen je einem Konsolenende und dem Dienst der nächsten Stütze. Dabei entsteht ein bewegtes Formenspiel aus Licht und Schatten. Sieben trapezförmige Oberlichter sind zudem in der Dachlandschaft ausgespart. So wird die skulpturale Wirkung der Stützen zusätzlich durch den zenitalen Lichteinfall dramatisch überhöht.

Auf diesem in sich stabil ausgebildeten Pfeiler-Rippen-Tisch kommt das eigentliche Betondach zu liegen. Dessen ruhiges, orthogonal verlaufendes Schalungsbild kontrastiert das darunterliegende Rippengeflecht. Die Bretterschalung korrespondiert mit jener des benachbarten Bahnhofbaus von Max Vogt, der so einbezogen wird. 10:8 Architekten scheinen ein Stück weit Vogts Vorlieben zu teilen: Gemeinsam ist beiden ein Faible für die skulpturale Formensprache der Spätmoderne in *béton brut*.

Aufgewertet

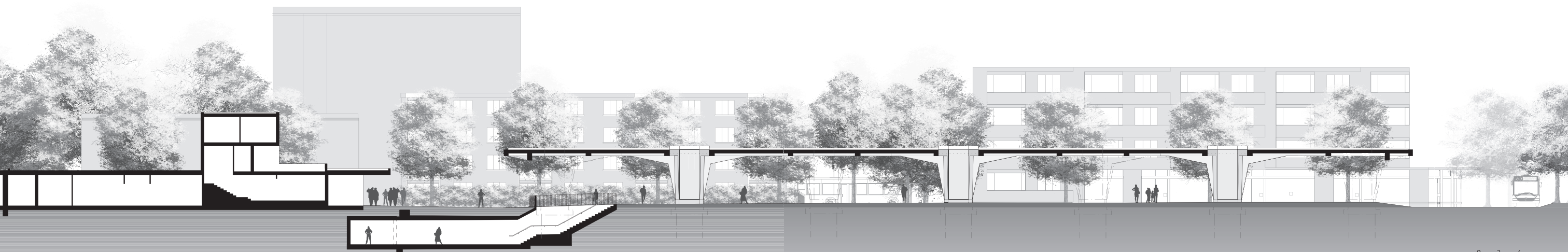
Bei aller Direktheit der verwendeten Materialien und der infrastrukturellen Nutzung verzaubert das Gebäude mit seinem drehsymmetrischen und repetitiven Aufbau, der durch massive Stützen gefassten Mittelachse und der Positionierung auf der Platzmitte. Seine Architektur erzeugt eine grosszügige, fast schon sakrale Atmosphäre. Es ist die interdisziplinäre Symbiose aus Tragwerk, Technik und architektonischem Willen, die dem Bau die nötige Präsenz verleiht, um sich räumlich in der Vorstadt zu behaupten. ■



0 6 12

oben Grundriss

unten Längsschnitt



0 2 4



Die bestehende Unterführung des Bahnhofs wurde nach Norden verlängert, so gelangt man vom Bushof unmittelbar auf die Perrons.

Marcel Hodel hat an der ETH Zürich Architektur studiert und arbeitet bei Masswerk Architekten. Er verfasste Essays für verschiedene Architekturmagazine; schon mehrfach erschienen Artikel von ihm in *archithese*.

Architektur: 10:8 Architekten: Gregor Schlup, Rebekka Marxer, Filipa Costa, Julia Riebel, Georg Rinderknecht, Katrin Schubiger, Jürg Senn; Landschaftsarchitektur: Andreas Geser; Bauingenieur: Ingenieurbureau Heierli, Lüchinger + Meyer; Verkehrsplanung: stadtraumverkehr Birchler + Wicki; Metallbau: Petrig; Betonarbeiten: Strabag; Lichtplanung: Regent Beleuchtungskörper, Bega lichttechnische Spezialfabrik; Möbel: Burri Public Elements; Bauherrschaft: Gemeinde Schwerzenbach; Bauzeit: 2016–2018.

WBG AG

Schiffbauplatz, Zürich
10 700 m² Bürofläche
2100 m² städtischer Platz
5 Dienstleistungsbetriebe
2 Restaurants
1 Gebäude

