

ÖV-Station Zürich-Seebach

Stationsbauten und Konzept zur Öffnung des Areals zum Quartier

2004



Ära Klöti

Die Strassen des Quartiers Seebach wurden entsprechend dem Ideal der Gartenstadt angelegt. Wo sich Katzenbach und Schaffhauserstrasse treffen, sah die Planung der Ära Klöti eine grosszügige Platzanlage von suburbanem Charakter vor. Die realisierte Tramwendschleife mit Häuschen und Trafostation schlug daran gemessen Jahrzehnte lang negativ zu Buche. Die grosszügigen Freizeitanlagen entlang dem Katzenbach von Stadtbaumeister A. Wasserfallen in Zusammenarbeit mit Landschaftsarchitekt W. Neukom übertrafen dann aber die Vorgabe bei weitem.

Ausgangslage der Planung

Ein Postulat veranlasste die VBZ das in mehrerer Hinsicht defizitäre Stationsareal neu zu gestalten. Der Architekt wurde beauftragt, eine neue und attraktive Haltestelle zu planen. Gleichzeitig signalisierte die VBZ, dass der Bezug zwischen Quartier und ÖV zu verbessern sei. Als Architekten konnten wir mit früher durchgeführten Quartierstudien sowie Erfahrungen mit Verkehrsbauten Kompetenz bezüglich beider Themen vorweisen.

Öffnung zum Quartier

Grüner Wildwuchs isolierte das Schleifenareal vom Quartier und eine Hecke unterbrach die Blickverbindung zur Schaffhauserstrasse. Das Areal wurde erst nachts, dann auch bei Tag zunehmend unsicher. Das Studium der städtebaulichen Vergangenheit ermunterte uns Architekten Stationsbauten unter Einbezug der umliegenden Quartierteile vorschlagen. Unter Leitung des AHB konnten die verschiedensten Partner der Stadtverwaltung auf einen Masterplan verpflichtet werden. Die Entfernung von Wildwuchs und die unterirdische Anordnung der Trafostation macht Umgebung und Areal gegenseitig einsehbar. Den entscheidenden Beitrag jedoch lieferte die Umwandlung des Hinterhofs des Quartierrestaurants „Landhaus“ in eine prominente, mit Sonnenschirmen bestückte Terrasse. Einen sympathischen Akzent setzt die wiedererstandene „Seebacher Rabatte“ im Auge der Zykclone.

Architektur

Das architektonische Vokabular besteht aus zwei Elementen: Die aufragenden Tragscheiben und das horizontal darüber liegende Dach. Die dunkel gehaltenen Tragscheiben erzeugen einen „Stonehenge-Effekt“ und im Kontrast dazu scheinen die durch eingelegte Mattfolien stets hellen Glasdächer zu schweben. Die ovoide Form, nimmt den Schwung der Wendschleife auf. Der Knick in der Längsachse dient der Entwässerung. Dank dem Glas gelangt bei Tag auch in düsteren Stunden Licht in die überdeckten Wartezonen. Bei Nacht werden die beiden Dachflächen, wie beim beliebten Vorbild von Stadtbaumeister Herters Tramstation am Bellevue, von unten angestrahlt. Die ungleich grossen Pavillons erscheinen dann als Markpunkte in der städtebaulich wenig definierten Situation.

