

Bürogebäude Gleisarena, Zürich
Made in

BALANCEAKT AM PERRON

Die Gleisarena am Zürcher Hauptbahnhof ist ein Januskopf. Zur Stadt hin präsentiert sich das neue Bürohaus eher konventionell, doch cool mit einer anthrazitfarbenen Rasterfassade. Vor- und Rücksprünge etablieren einen Dialog mit den benachbarten Bürobauten und Wohnhäusern aus der Gründerzeit. Zur Gleisseite hingegen nimmt die Fassade in Form einer gewaltigen gläsernen Welle atmosphärisch Bezug auf die Bahninfrastruktur.

L'ÉQUILIBRISTE DU QUAI DE LA GARE

Tel Janus, la Gleisarena de la gare centrale de Zurich a deux visages. Avec sa façade tramée de couleur anthracite côté ville, l'immeuble de bureaux apparaît conventionnel et cool à la fois. Le jeu régulier des saillies et retraits répond aux immeubles de bureaux et d'habitations de la belle époque. Côté voie ferrée, en revanche, la façade déploie une immense vague en verre en dialogue avec l'atmosphère du monde ferroviaire.

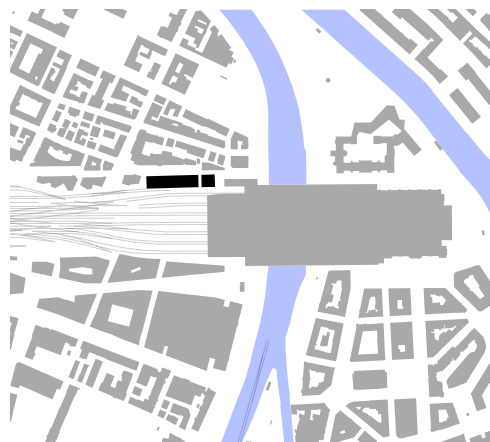


Das Gleisfeld des Zürcher Hauptbahnhofs strömt wie ein breiter Fluss vom Limmatal von Westen ins Zentrum hinein. Weil in den letzten zwei Jahrzehnten immer mehr Nutzungen der Bahn – bezogen auf das Warten des Rollmaterials und den Güterumschlag – sowohl am Zürcher Hauptbahnhof als auch von anderen Bahnhöfen abgezogen wurden, sind mehrere Grundstücke am Rand des Gleisfeldes ins Bewusstsein von Stadtplanenden und Architekt*innen gerückt. Ein erstes deutliches Zeichen für diesen Wandel in Zürich war das blitzförmige SVA-Gebäude von Stürm Wolf Architects an der Bahnlinie unweit der Langstrassenunterführung. Diesem antwortete weiter westlich in Altstetten bald schon ein dunkler, stelenförmiger Monolith von Baumschlager Eberle, der seit 2018 zusammen mit der sich jenseits der Gleise erhebenden Dreiturmanlage von Dominique Perrault für Bahnreisende den westlichen Stadteingang markiert. Derzeit überragt noch der 2011 nach Plänen von Gigon Guyer vollendete Prime Tower mit seinen 126 Metern Höhe den Gleisstrom. Doch nach neuesten Plänen könnten schon bald Türme mit bis zu 250 Metern Höhe diesen überragen.

Die bisher grösste Intervention aber ist die Europaallee, die zwischen 2009 und 2020 mit bis zu 17-geschossigen Bauten südlich des Gleisfelds zwischen Hauptbahnhof und Langstrasse errichtet wurde. Satte eine Milliarde Franken flossen in ihre Realisierung.

ZWISCHEN GLEISFELD UND STRASSE

Der Negrellisteg verbindet seit 2021 die Europaallee mit ihrem kleinen Gegenüber, dem «HB-Nord». Auf einem schmalen, einst von bahnbetrieblichen Infrastrukturen genutzten Streifen entlang der Zollstrasse sind gut proportionierte neue Stadtbauwerke entstanden. Wie an der Europaallee gehört auch hier das Land den Schweizerischen Bundesbahnen. Aufgrund heftiger Kritik an der «eintönigen Investorenarchitektur» der Europaallee entschlossen sich die SBB zu einer neuen Strategie. Ein Grundstück verkauften sie der Baugenossenschaft Kalkbreite, die auf ihm das dreiteilige «Zollhaus» errichtete (siehe dazu Seite 90). Für den im SBB-Besitz verbliebenen Teil des Areals erarbeitete das Büro agps architecture einen Gestaltungsplan,



Tel le lit d'un large fleuve, le faisceau de voies de la gare centrale de Zurich déboule depuis la vallée de la Limmat en direction du centre-ville. Ces deux dernières décennies ont vu de plus en plus d'activités ferroviaires – liées à l'entretien du matériel roulant et au transbordement des marchandises – être retirées des gares et notamment de celle de Zurich, attirant l'attention des urbanistes et des architectes sur les terrains jouxtant les voies. À Zurich, le bâtiment de l'AVS/AI conçu par Stürm Wolf Architects en forme d'éclair le long de la ligne de chemin de fer, non loin du passage sous-voies de la Langstrasse, était le premier signe marquant de ce changement. Plus à l'ouest, à Altstetten, un monolithe sombre en forme de stèle signé Baumschlager Eberle lui faisait peu après écho. Il marque, pour les voyageurs en train, l'entrée ouest de la ville, de concert avec les trois tours érigées de l'autre côté des voies par Dominique Perrault en 2018. Construite en 2011 d'après les plans de Gigon Guyer, la Prime Tower domine aujourd'hui avec ses 126 mètres le flux ferroviaire, mais pour combien de temps encore? Les dernières planifications font état de tours allant jusqu'à 250 mètres de hauteur.

À ce jour, la plus grande intervention reste cependant l'Europaallee, laquelle a vu se construire de 2009 à 2020 des bâtiments allant jusqu'à 17 étages entre la gare centrale et la Langstrasse, pour la coquette somme d'un milliard de francs.

ENTRE FAISCEAU DE VOIES ET RUE

La passerelle Negrelli relie depuis 2021 l'Europaallee et son petit frère «HB-Nord». Le long de la Zollstrasse, de nouvelles pièces urbaines bien proportionnées se

Situation

Text | Texte

Roman Hollenstein

Übersetzung ins Französische |

Traduction en français

François Esquivié

Fotos innen |

Photos intérieures

vic & chris
photography

Fotos aussen |

Photos extérieures

Valentin Oppliger

Architektur |

Architecture

Made in,
Geneva / Zürich

Standort |

Emplacement

Zollstrasse 17,
8005 Zürich

Bauherrschaft |

Maître d'ouvrage

SBB AG, Immobilien

Bauleitung | Direction

des travaux

Caretta+Weidmann

Bauingenieur |

Ingénieur civil

Muttoni & Fernández
Ingénieurs Conseils

Ausführung |

Réalisation

2017–2021

Volumen SIA 416 |

Volume

50 000 m³

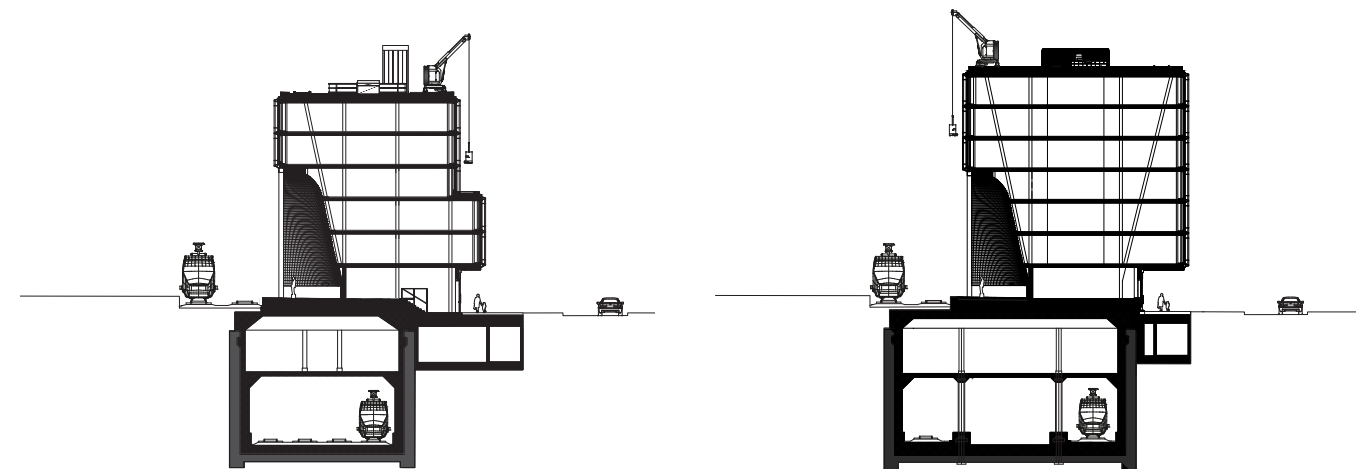
Geschossfläche |

Surface de plancher

14 000 m²

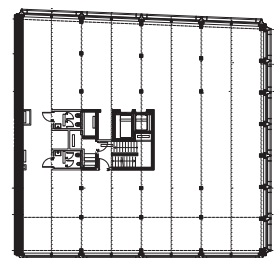
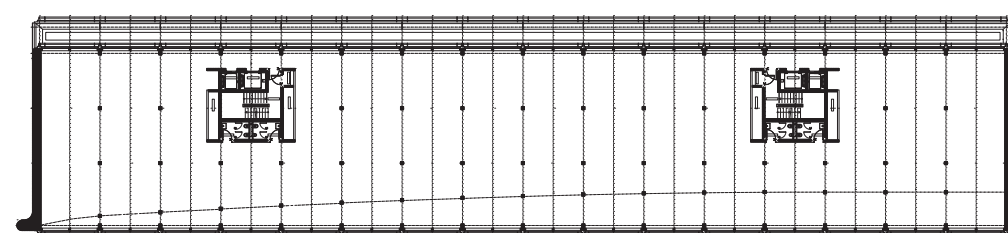
Kosten | Coûts

CHF 67 Mio.

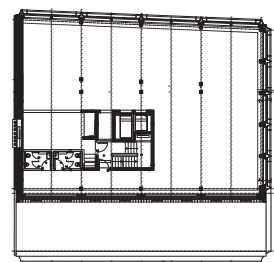
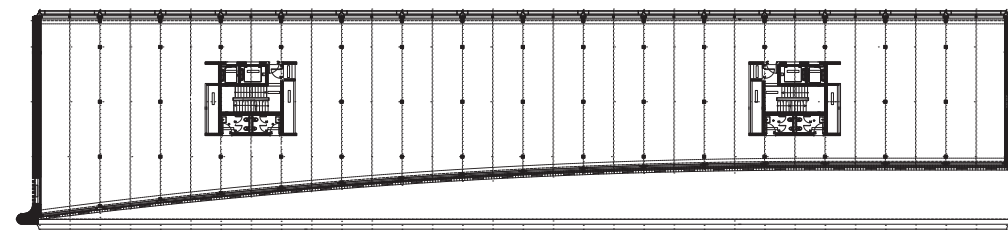


Schnitt A
Coupe A

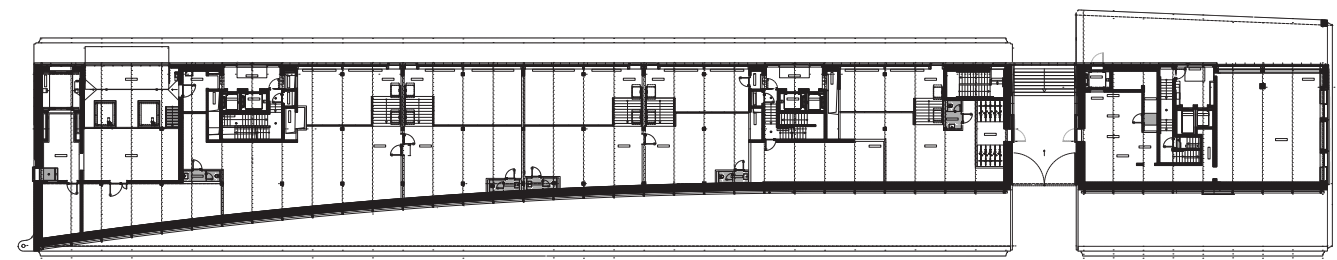
Schnitt B
Coupe B



5. Obergeschoss
5^{ème} étage



1. Obergeschoss
1^{er} étage



Erdgeschoss
Rez-de-chaussée



Die Innenräume sind schlicht mitunter gar banal. Die gebogene Wand aus Glasbausteinen verleiht den gleisseitigen Räumen jedoch eine gewisse Originalität. Die Klassenzimmer werden vom Tageslicht durchflutet.

À l'intérieur, l'espace reste simple et quelque peu banal. Le mur en briques de verre courbé amène cependant une certaine originalité. Les salles de classes sont quant à elles baignées de lumière naturelle.



nach dessen Richtwerten Esch Sintzel 2019 die dreiteilige Wohnanlage «Gleisribüne» und das Büro Made in ab die sogenannte «Gleisarena» verwirklichten.

Die Gleisarena, ein formal ebenso unkonventionelles wie in der Nutzung flexiblen Geschäftshaus, wurde Anfang 2021 auf dem parallel zu den Gleisen liegenden Landstreifen von François Charbonnet und Patrick Heiz realisiert. Die beiden studierten einst bei Hans Kollhoff an der ETH Zürich, arbeiteten danach bei Herzog & de Meuron sowie Rem Koolhaas, gründeten 2003 in Genf das Büro Made in und sind nun als Architekturprofessoren zurück an der ETH. In Fachkreisen sorgten sie mit eigenwilligen, an Raumschiffe oder an suprematistische Supertanker erinnernden Wettbewerbsprojekten, in denen sie sich oft mit kreativer Nonchalance über Machbarkeitskriterien hinwegsetzten, immer wieder für Aufsehen. Doch abgesehen von einer ingenösen Villa in Chardonne, einigen Umbauten und einer bemerkenswerten Dachaufstockung in Genf sowie drei dritten Plätzen bei Ausschreibungen in Lausanne konnten sie lange nicht richtig punkten. Bis sie 2013 mit ihrem den Gestaltungsplan erfinderisch interpretierenden Entwurf der Gleisarena ganz den Vorstellungen der Wettbewerbsjury von architektonischer «Vielfalt in der Einheit» entsprachen. Schon beim ersten Durchgang des zweistufigen Wettbewerbs war die Jury von der «souveränen städtebaulichen Geste» und den einprägsamen Lösungen «am Kopf der Zollstrasse und entlang des Perrons» angetan.

GLÄSERNE WELLE

Auf einem 130 Meter langen Parterre, über dem die Obergeschosse beidseitig weit ausgreifen, scheint das aus zwei janusköpfigen Baukörpern bestehende Geschäftshaus förmlich zu balancieren. Zur Zollstrasse hin resultiert daraus eine stützenlose Arkade, die den dort untergebrachten Ladengeschäften, Gastronomiebetrieben und Büroeingängen einen geschützten, wenn auch etwas dunkel geratenen Aussenbereich bietet. Nur an der Nordostecke stützt ein massiver weisser Pfeiler den nahezu würfelförmigen, gut 21 Meter hohen Kopfbau. Seine strassenseitige Hülle besteht genauso wie diejenige des Langhauses aus einer an Mies van der Rohes Arbeiten erinnernden

dressent sur une étroite bande autrefois occupée par des infrastructures ferroviaires. Comme à l'Europaallee, les Chemins de fer fédéraux sont propriétaires du terrain. En réaction aux vives critiques qui visaient la grande sœur et son «architecture commerciale monotone», les CFF ont ici changé de stratégie. Une parcelle a été vendue à la coopérative d'habitation Kalkbreite qui accueille depuis peu les trois volumes de la «Zollhaus» (objet d'un article dans ce même Magazine). La partie du périmètre restée aux mains des CFF faisait l'objet d'un plan d'aménagement signé agps architecture, dont les directives sont aujourd'hui incarnées au travers du complexe résidentiel tripartite «Gleisribüne» de Esch Sintzel (2019), et de la «Gleisarena» du bureau Made in.

Située sur la partie étroite du site le long des voies ferrées, la Gleisarena a été livrée fin 2021. Conçu par François Charbonnet et Patrick Heiz, le bâtiment commercial est aussi peu conventionnel dans sa forme que flexible dans son utilisation. Les deux architectes ont suivi l'enseignement de Hans Kollhoff à l'ETH Zurich, puis travaillé pour Herzog & de Meuron ainsi que Rem Koolhaas, avant de créer le bureau Made in à Genève, et de revenir à l'ETH avec la charge d'une chaire d'architecture. Dans le milieu, leurs projets de concours originaux aux allures de vaisseaux spatiaux ou de supertankers suprématistes ont toujours fait sensation. Mais au-delà d'une villa ingénieuse à Chardonne, de quelques transformations et d'une remarquable surélévation à Genève, ainsi que trois fois le troisième rang dans des appels d'offres à Lausanne, le premier grand projet leur a longtemps échappé. Jusqu'à ce qu'en 2013 l'interprétation originale du plan d'aménagement qu'ils proposaient pour la Gleisarena corresponde tout à fait à l'idée que le jury du concours se faisait de la «diversité dans l'unité» architecturale. Dès le premier des deux tours du concours, le jury montrait son enthousiaste pour ce «geste urbain souverain» – mais aussi pour cette solution marquante «en tête de la Zollstrasse et le long du perron».

VAGUE DE VERRE

Sur un parterre long de 130 mètres au-dessus duquel les étages dépassent largement de chaque côté, les deux volumes du bâtiment commercial à deux visages semble

Rasterfassade aus Glas und anthrazitfarbenen Stahlprofilen. Dadurch erhält das Gebäude, das die städtebauliche Leerstelle am Ende der stark befahrenen Zollbrücke perfekt ausfüllt, eine starke optische Präsenz. Mit einem etwas weiter vorn am Sihlquai gelegenen Gründerzeitbau wirkt die Gleisarena nun als markantes Tor von Aussersihl.

Während die verkehrsberuhigte Zollstrasse eher leise ist, dringt von den Gleisen viel Lärm auf das Gebäude ein. Das erwies sich als zusätzliche Herausforderung bei der ohnehin schon gewagten Realisierung der bahnseitigen Fassade in Form einer sich über das Perron wölbenden, viergeschossigen hohen Wand aus Glasbausteinen, auf der die obersten Stockwerke auskragen. Denn Glasbausteine sind zwar ästhetisch, jedoch hinsichtlich Schallschutz und Wärmeisolation ein problematisches Material.

Nur mit viel Experimentierfreude konnte die einzigartige, sowohl horizontal wie vertikal gekrümmte, aus 44 000 thermisch getrennten Gussglaselementen bestehende Südfassade Wirklichkeit werden. Sie beweist, dass die technischen Probleme der in den 1880er-Jahren vom Waadtländer Gustave Falconnier erfundenen Glasbausteine, die erstmals 1932 bei Pierre Chareaus Maison de verre in Paris ihr Potenzial zeigten, gelöst werden können. Vom Lärm der Gleise dringt fast nichts nach innen. Die Gleisarena übertrifft die neuesten Glasbausteinbauten – von Renzo Pianos Hermès-Flagship-Store in Tokio bis zum städtischen Empfangszentrum von Aura Architects in Taichung – aber nicht nur bautechnisch, sondern auch baukünstlerisch.

HYBRID AUS INFRASTRUKTUR UND ARCHITEKTUR

Wie so oft im Schaffen von Made in handelt es sich bei diesem zwischen Infrastruktur und Architektur oszillierenden «Perrondach» um die Weiterentwicklung einer älteren Idee, nämlich einer 2011 im Rahmen des Wettbewerbs für das neue Musée cantonal des Beaux-Arts in Lausanne vorgeschlagenen, zu den Gleisen hin

littéralement en équilibre. Côté Zollstrasse, une arcade sans piliers aménage un parvis quelque peu sombre mais protégé aux magasins, restaurants et autres entrées de bureaux dispatchés sur cette face. À l'angle nord-est, un unique pilier blanc massif soutient les 21 mètres du bâtiment de tête aux proportions presque cubiques. Côté rue, son enveloppe et celle de son long voisin sont constituées d'une façade quadrillée en verre et en profilés d'acier anthracite, qui rappelle les réalisations de Mies van der Rohe. La forte présence visuelle ainsi allouée au bâtiment lui permet de remplir parfaitement le vide urbain à l'extrémité du très emprunté Zollbrücke. Avec un bâtiment de la Belle Époque situé un peu plus en avant sur le Sihlquai, la Gleisarena s'affirme désormais comme la porte du quartier Aussersihl.

Alors que la Zollstrasse, où le trafic est limité, est plutôt calme, les voies ferrées exposent le bâtiment à beaucoup de nuisances sonores. Un défi supplémentaire qui s'imposait à la réalisation déjà audacieuse de la façade tournée vers les voies ferrées: un mur de briques de verre de quatre étages en porte-à-faux s'étirant progressivement par-dessus le quai. Les briques de verre ont beau être esthétiques, elles restent un matériau problématique en termes de protection sonore et d'isolation thermique.

La façade sud, unique en son genre avec une incurvation aussi bien horizontale que verticale et ses 44 000 éléments en verre coulé, thermiquement isolés les uns des autres, doit sa réalisation à un goût prononcé pour l'expérimentation. Elle démontre qu'il est possible de résoudre les problèmes techniques liés aux briques de verre, un élément constructif inventé dans les années 1880 par le Vaudois Gustave Falconnier, et qui a montré son potentiel pour la première fois en 1932 dans la Maison de verre de Pierre Chareau à Paris. La Gleisarena surclasse les constructions les plus récentes en briques de verre – du Flagship Store Hermès de Renzo Piano à Tokyo au Reception Center d'Aura Architects à Taichung – en termes constructif comme en termes architectonique.

Lust auf weitere aktuelle Bauten aus dem Bereich Unterricht und Bildung? Dann folgen Sie dem Link auf baudokumentation.ch

Envie de découvrir d'autres constructions actuelles dans le domaine de l'enseignement et de la formation? Alors rendez-vous sur batidoc.ch





viertelkreisförmig auskragenden Eisenkonstruktion. Auch bei der dunklen Rasterfassade handelt es sich um eine schöpferische Rückbesinnung, kam sie doch in kleinerem Massstab bereits bei der Villa über den Weinbergen von Chardonne zur Anwendung. Die durch das grosse Raster ermöglichten raumhohen Fenster verleihen den frei unterteilbaren Innenräumen der Gleisarena zusammen mit den nach Südwesten orientierten Glasbausteinwänden eine einzigartige Atmosphäre. Die Fernfachhochschule Schweiz FFHS hat zusammen mit Made in einen Mieterausbau vorgenommen, der den besonderen Bedürfnissen der Schule gerecht wird. Weil der Unterricht als Mix aus anwesenden und digital zugeschalteten Personen stattfindet,

HYBRIDE D'INFRASTRUCTURE ET D'ARCHITECTURE

Comme souvent dans le travail de Made in, cette «toiture de quai» oscillant entre infrastructure et architecture est le développement d'une idée plus ancienne. Une structure d'acier en porte-à-faux, arquée en quart de cercle vers les voies, avait été proposée en 2011 dans le cadre du concours pour le nouveau Musée Cantonal des Beaux-Arts de Lausanne. La trame sombre de la façade est également une réminiscence créative, puisqu'elle a déjà été utilisée à plus petite échelle pour la villa au-dessus des vignobles, à Chardonne. Nouvellement installée dans la Gleisarena, la Fernfachhochschule Schweiz (FFHS) profite de plateaux intérieurs librement aménageables.

Die strassenseitige Fassade hat ein völlig anderes Aussehen als die «gläserne Welle» im Süden. Damit reagiert das Bauwerk auf den andersartigen Kontext aus Wohn- und Bürohäusern.

La façade côté rue a un aspect bien différent du mur courbé au sud. Répondant ainsi à une thématique plus urbaine.

wurden die Sitzungs- und Unterrichtsräume entsprechend technisch und gestalterisch ausgestattet.

Aufgrund ihrer aussergewöhnlichen Bauweise, funktionalen Logik, sorgfältigen städtebaulichen Einbindung und ihrer grossstädtischen Mischung aus Retroschick und Zukunftsvision ist die Gleisarena zweifellos das raffinierteste Gebäude, das in den letzten Jahren rund um das bahnhofnahe Gleisfeld errichtet wurde. Es darf sich mit Max Vogts kraftvollem, das ganze Areal überblickendem Zentralstellwerk von 1963 messen. Wie dieses besitzt die Gleisarena bahnseitig eine kraftvolle Auskragung, die sich ebenfalls aus der Funktion, aber auch aus dem Dialog mit den Perrondächern des Hauptbahnhofs und mit dem Tunnel des unterirdischen S-Bahnhofs herleitet. So konnte an einer wichtigen urbanistischen Schnittstelle ein zwischen Quartier und Gleisfeld vermittelndes Merkzeichen entstehen.

L'atmosphère y est unique, à la faveur des fenêtres toute hauteur et de l'orientation sud-ouest du mur en briques de verre.

Avec son mode constructif exceptionnel, sa logique fonctionnelle, son intégration urbaine soignée et son côté métropolitain rétro-chic mêlé de vision d'avenir, la Gleisarena est sans aucun doute le bâtiment le plus raffiné qui ait été construit ces dernières années autour du faisceau de voies ferrées à proximité de la gare. De quoi se mesurer au marquant poste d'aiguillage construit en 1963 par Max Vogt et qui domine toute la zone. Comme ce dernier, la Gleisarena est marquée par un porte-à-faux côté voie ferrée, qui découle de sa fonction, mais aussi du dialogue avec les toitures des quais de la gare centrale et avec le tunnel de la gare souterraine des S-Bahn. C'est ainsi qu'un repère faisant le lien entre le quartier et les voies ferrées occupe désormais une interface urbaine importante.

Züge, die in den Bahnhof Zürich ein- und ausfahren, werden von der neuen Glaswand von Made in «begleitet».

L'arrivée des trains en gare de Zürich est accompagnée par le nouveau mur en verre de Made in.

