

**Zeitschrift:** Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design  
**Band:** 14 (2001)  
**Heft:** [8]: European 6 : Suisse = Schweiz = Svizzera : Zwischenorte -  
Architektur im Prozess zur urbanen Erneuerung = Entre villes -  
dynamiques architecturales et urbanités nouvelles

**Artikel:** Bahnhof Ost Illnau-Effretikon  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-121713>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 08.11.2024

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

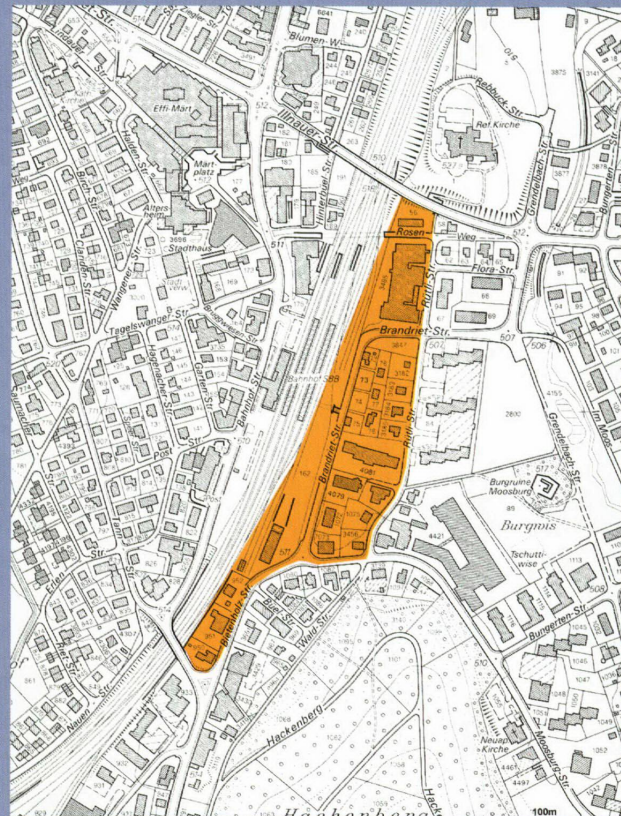
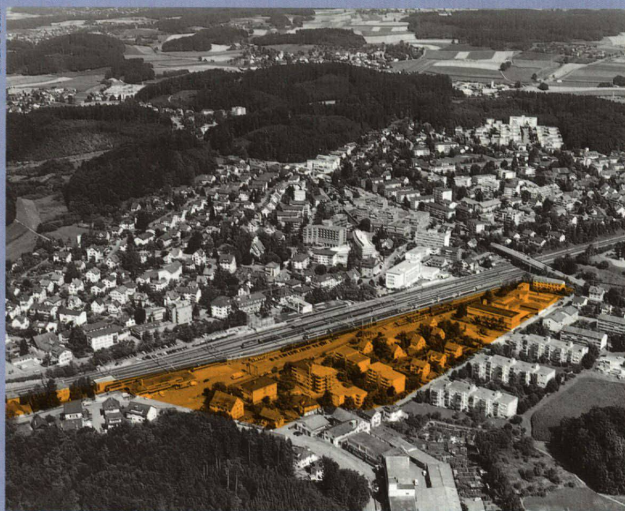
# BAHNHOF OST ILLNAU-EFFRETIKON

SURFACE / FLÄCHE: 3,4 HA  
 PROGRAMME: MISE EN VALEUR DU QUARTIER EST DE LA GARE, IMPLANTATION DE LOGEMENTS ET DE BUREAUX  
 PROGRAMM: ERNEUERUNG DES GEBIETES «BAHNHOF OST» MIT GEWERBE UND WOHNEN  
 PARTENAIRES / PARTNER: STADT ILLNAU-EFFRETIKON

Les rails traversent Effretikon en diagonale, séparant la ville en deux.  
 Vue aérienne du site par le sud

Die Diagonale der Eisenbahn teilt Effretikon in zwei Teile.  
 Luftaufnahme von Südosten und Planungsgebiet

Bild: Desair



À l'origine petit village rural, Effretikon est devenue, avec la construction du chemin de fer et, plus tard, de l'autoroute, un nœud de communication très important au sein de l'agglomération zurichoise. Effretikon se trouve coupée en deux par les voies ferroviaires. Toutes les fonctionnalités se trouvent du même côté, à savoir devant la gare, l'autre côté, qui abrite le site du concours, étant quelque peu délaissé. La ville est donc à la recherche d'une démarche très pragmatique pour le développement futur de ce quartier, d'un projet qui traite le no man's land entre les voies ferrées et le reste du quartier, qui puisse gérer les nuisances sonores occasionnées par les 500 trains qui passent chaque jour; bref, d'un projet utilisant une échelle adaptée à la commune et à ses 12 000 habitants, sans créer de nouveau centre commercial, et qui relie bien les deux côtés des voies.

Effretikon ne souhaite plus connaître d'augmentation massive de sa population telle qu'elle en a connu dans les années soixante et veut se fixer des objectifs plus modestes et réalisables. Les autorités ne croient pas et n'ont pas les moyens d'un geste à grande échelle.

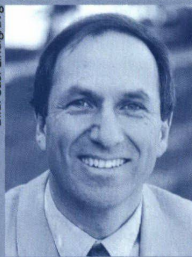
Le programme limite les possibilités urbanistiques tant ses contraintes sont précises. On désire offrir à l'ensemble de la région zurichoise 20 000 m<sup>2</sup> de surface de bureaux, mais on ne mesure toutefois pas pleinement la dynamique que cela peut induire. Ainsi s'explique que la plupart des projets proposent une typologie traditionnelle du bureau. Il faut au contraire créer un véritable milieu urbain à l'est, offrant un minimum de possibilités en matière de restaurants et de lieux de détente, et pas seulement un «peigne» où les bureaux jouent le rôle de parois anti-bruit pour quelques logements. Le jury estime qu'il faudrait repenser le cahier des charges. Il propose donc à la municipalité d'organiser un workshop sur le futur de la ville à moyen terme, afin de mieux établir ensuite les interventions concrètes envisageables à court terme.

Effretikon, einst ein Bauerndorf, wurde mit dem Bau der Eisenbahn und später mit der Autobahn zu einem wichtigen Verkehrsknoten der Agglomeration Zürich. Die Eisenbahnlinie trennt Effretikon in zwei Teile, wobei das Gebiet Bahnhof Ost ein enormes Entwicklungspotenzial hat. Die Dienstleistungen liegen auf der Seite des heutigen Zentrums, während die andere Seite, jene des Wettbewerbsgebiets, ziemlich benachteiligt ist. Die Stadt sucht nach einer pragmatischen Lösung für die weitere Entwicklung dieses Quartiers: ein Projekt, welches das Niemandsland zwischen den Gleisen und dem übrigen Quartier bearbeitet, das dem Lärm der täglich 500 vorbeifahrenden Züge gewachsen ist, dem Massstab einer Gemeinde von 12 000 Einwohnern entspricht, kein neues Einkaufszentrum vorschlägt und das die beiden Stadtteile miteinander verbindet.

Effretikon wünscht keine bedeutende Entwicklung der Bevölkerung mehr, wie sie die Stadt in den Sechzigerjahren erlebt hat, sondern eher eine kleine, umsetzbare Vision. Die Behörden glauben nicht an den grossen Wurf und könnten keine Mittel dafür aufbringen.

Das Programm ist mit seinen eindeutigen Forderungen städtebaulich zu einschränkend. Es will in der Region Zürich 20 000 m<sup>2</sup> Bürofläche zur Verfügung stellen, übersieht aber, welche Dynamik das auslösen kann. Das erklärt auch, weshalb die meisten Projekte traditionelle Bürohäuser vorschlagen. Man muss aber ein wirklich städtisches Ambiente schaffen, das ein Minimum an Auswahl von Restaurants und Erholung bietet. Falsch wäre es, die Büros lediglich als Anti-Lärmriegel für einige Wohnungen zu benutzen. Die Jury ist überzeugt, dass das Programm neu überdacht werden muss. Sie schlägt Effretikon einen Workshop vor, der die mittelfristige Entwicklung der Stadt zum Ziel hat. Damit könnten die Möglichkeiten der kurzfristigen Interventionen besser erkannt werden. Kein Projekt hat das Potenzial des Standortes voll ausgeschöpft. Die Jury hat deshalb lediglich zwei Erwähnungen verliehen.

Bild: Suter Lindig/zyg



Martin Anthony Graf, né 1954, est citoyen suisse et australien. Il a fait des études d'agronomie à Zurich, passant son diplôme d'ing. agronome EPF en 1981. Depuis 1998, maire/syndic de la ville d'Illnau-Effretikon. Il est membre du parti écologiste et, en plus de son activité politique, est chargé de mission à la centrale de conseil agronomique de Lindau ZH.

Martin Anthony Graf, geboren 1954, ist schweizerischer und australischer Staatsbürger, studierte Agronomie in Zürich, diplomierte 1981 als Ing. Agr. ETH und ist seit 1998 nebenamtlicher Stadtpräsident von Illnau-Effretikon. Er ist in der Grünen Partei und arbeitet zusätzlich als Sachbearbeiter in der Landwirtschaftlichen Beratungszentrale in Lindau ZH.

### Comment la ville d'Effretikon s'est-elle laissée tenter par l'expérience EUROPAN ?

Dans le cadre de la révision de l'aménagement local, nous avons fixé l'obligation d'établir un plan d'aménagement détaillé pour le quartier se situant derrière la gare. Depuis longtemps, nous pensions y implanter un quartier mêlant logements et secteur tertiaire. Pour définir le cadre exact de ce plan d'aménagement, nous cherchions des idées.

### Comment s'est déroulée la coopération avec EUROPAN ?

Sans problèmes. Comme nous étions bien préparés et avions des idées bien définies, nous avons donc rapidement pu nous lancer dans l'aventure. Le soutien d'EUROPAN Suisse nous a permis de préparer les documents de concours très vite.

### Le jury n'a pas été très généreux avec la ville d'Effretikon. Etes-vous satisfait des résultats ?

Il m'est difficile d'en juger, puisque je n'ai pas participé au jury moi-même. Personnellement, je trouve les résultats un peu maigres. Néanmoins, on y trouve des projets prometteurs.

### La ville ne possède pas toutes les parcelles...

...C'est vrai, nous n'en possédons qu'une partie.

### Que pense-t-elle entreprendre maintenant ?

Dans un premier temps, nous établirons le plan d'aménagement en y intégrant les connaissances acquises grâce au concours. En parallèle, nous rendrons public les résultats et approcherons les utilisateurs potentiels.

### La planification sera-t-elle poursuivie par le service des constructions, pensez-vous faire appel à des experts extérieurs ou envisagez-vous d'impliquer les candidats primés EUROPAN ?

Le plan d'aménagement sera établi en collaboration avec « notre » bureau de planification, Suter von Känel AG, qui a de l'expérience dans ce domaine. Pour la recherche des investisseurs, nous intégrerons des gens de l'extérieur et, selon toute vraisemblance, l'un des primés.

### Nous nous en souviendrons...

Le fait d'intégrer les candidats primés, donc les vainqueurs, nous paraît tout indiqué pour la suite du processus.

### L'objectif d'EUROPAN, à savoir promouvoir de jeunes architectes, peut-il être considéré comme atteint ?

Même en dehors d'EUROPAN, nous souhaitons encourager les jeunes architectes et entrepreneurs. Et c'est toujours possible lorsque la ville joue aussi le rôle de maître d'ouvrage.

### Beaucoup de choses sont encore en suspens. Qu'en pensez-vous ?

En ce moment, je suis encore très ouvert. Début novembre, après la remise des prix à Granges, nous présenterons les résultats et espérons qu'un membre du jury viendra justifier les choix effectués. Cela nous donnera la température de la population. Ici, nous cherchons des structures pour le long terme, pour un habitat ou un lieu de travail à haute valeur ajoutée. La plupart des bâtiments construits en 1920 ou auparavant ont été réalisés de manière remarquable. Depuis la guerre, on construit des bâtiments qui ne durent qu'une, voire deux générations, tout en générant des coûts de démolition astronomiques. Notre société ne doit, et ne peut plus se permettre de continuer sur cette lancée.

Interview: LR

### Warum hat sich die Stadt Illnau-Effretikon überhaupt auf das Experiment EUROPAN eingelassen ?

Wir haben im Rahmen der Ortsplanrevision hinter dem Bahnhof Gestaltungsplanpflicht festgelegt. Wir hatten immer schon die Idee, dort ein Dienstleistungszentrum mit gemischter Wohn- und Gewerbenutzung anzusiedeln und das Gebiet aufzuwerten. Wir waren also interessiert, den Gestaltungsrahmen auszuloten und suchten Ideen dafür.

### Wie war denn die Zusammenarbeit mit den Vertretern von EUROPAN ?

Problemlös. Aufgrund der guten Vorarbeiten und klaren Vorstellungen konnten wir rasch einsteigen. Die Unterstützung von EUROPAN Schweiz ermöglichte eine rasche Bereitstellung der Wettbewerbsunterlagen.

### Die Jury hat Effretikon eher ungnädig behandelt. Sind Sie mit den Ergebnissen zufrieden ?

Es fällt mir schwer, hier ein Urteil abzugeben, da ich bei der Jurierung leider nicht dabei war. Persönlich finde ich die Ergebnisse zwar etwas mager, doch befinden sich anerkanntswerte Projekte darunter.

### Die Stadt verfügt nicht über alle Grundstücke ...

... ja, wir verfügen nur über einen Teil davon.

### Was wird die Stadt nun unternehmen ?

In einem ersten Schritt werden wir den Gestaltungsplan erarbeiten und die Erkenntnisse aus dem Wettbewerb integrieren. Parallel dazu werden wir die Öffentlichkeit orientieren und an interessierte Nutzer herantreten.

### Wird dies vom städtischen Bauamt bearbeitet, beauftragen Sie Experten oder lassen Sie die Gewinner des EUROPAN-Wettbewerbs zum Zuge kommen ?

Der Gestaltungsplan wird in Zusammenarbeit mit unserem erprobten Planungsbüro Suter von Känel erarbeitet. Für die Investorensuche allerdings werden wir auch Leute von aussen beiziehen, mit grosser Sicherheit auch einen der Preisträger.

### Wir werden uns daran erinnern.

Der Einbezug der Preisträger, also der Sieger, ist sicher zweckmässig, um einen Schritt weiterzukommen.

### Wird damit das Ziel von EUROPAN, die Förderung junger Architekten, erreicht ?

Auch unabhängig von EUROPAN möchten wir junge Architekten und Unternehmer fördern. Das können wir immer dann tun, wenn die Stadt auch Bauherrin ist.

### Vieles ist noch in der Schwebe. Wie ist denn Ihr Gefühl heute ?

Im Moment bin ich noch sehr offen. Wir werden Anfang November, nach der Preisverleihung in Grenchen, die Ergebnisse präsentieren, EUROPAN vorstellen und hoffen, dass ein Jurymitglied die Entscheidungen begründet. So können wir die Meinung der Bevölkerung abtasten. Wir suchen zukunftsbeständige Strukturen und einen hochwertigen Wohn- und Arbeitsort. Viele Altbauten mit achtzig und mehr Jahren sind den neuen bezüglich Material und handwerklicher Qualität überlegen. Seit dem Krieg werden Bauwerke erstellt, die leider nur noch ein bis zwei Generationen überdauern und erst noch hohe Rückbaukosten verursachen. Dies kann und darf sich unsere Gesellschaft nicht mehr leisten.

Interview: LR