

**Zeitschrift:** Werk, Bauen + Wohnen  
**Herausgeber:** Bund Schweizer Architekten  
**Band:** 101 (2014)  
**Heft:** 9: Wohnen in der Agglo = Habiter l'agglo = Living in the agglomeration

**Artikel:** Teile und baue : das Richti-Areal in Wallisellen von Vittorio Magnago Lampugnani  
**Autor:** Züger, Roland / Joanelly, Tibor  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-515200>

### **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:** 30.03.2025

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

# Teile und baue

## Das Richti-Areal in Wallisellen von Vittorio Magnago Lampugnani

**37 Jahre dauerte es, bis aus einer Industriebranche ein Stück gestaltete Agglomeration werden konnte. Die Planungsgeschichte widerspiegelt ein gutes Stück Schweizer Politik und Wirtschaften.**

Roland Züger, Tibor Joanelly  
Caspar Schärer (Bilder)

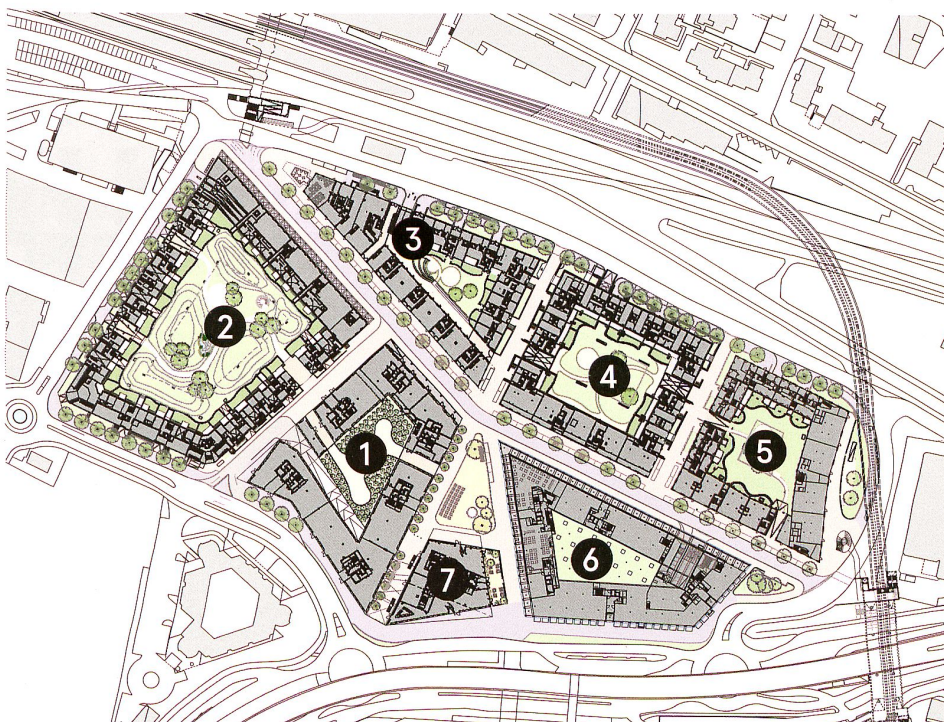
Wallisellen liegt im geografisch und funktional zusammenhängenden Raum des Zürcher Glatttals. Dieses erstreckt sich im Nordosten von Zürich in weitem Bogen von Uster über den Flughafen in Kloten bis Glattfelden im Zürcher Unterland. Das verkehrstechnisch bestens erschlossene Richti-Areal besitzt in dieser Agglomeration eines der höchsten Beziehungspotenziale in der Schweiz, und entsprechend attraktiv ist seine Lage. Seit 2010 ist es an die dritte Etappe der Glattalbahn angeschlossen – eine Tramlinie, die das stadtnahe Gebiet des Glatttals mit dem Flughafen und der Stadt Zürich verbindet. Neben deren Haltestelle im Osten und dem Bahnhof der SBB im Norden wird das 7,5 Hektaren grosse Areal im Süden durch das 1975 erbaute Glattzentrum begrenzt (vgl. *wbw* 7/8 – 2000), eines der ersten und heute umsatzstärksten Einkaufszentren der Schweiz.

Das nach seiner vorindustriellen Nutzung mit «rihte» oder «richte» für «Gehege für Vieh» bezeichnete Areal fand seine heutigen Grenzen mit der 1914 hier beginnenden Produktion von Zementfertigteilen durch die Firma Favre, die wiederum 1987 infolge steigenden Bodenwerts Wallisellen verliess. Bis zum Beginn der nun abgeschlossenen Bebauung wurde das Areal temporär genutzt – dies ein Ausdruck einer regen und wechselvollen Planungstätigkeit. Bereits 1987 begannen die drei Grundeigentümer Zürcher Ziegeleien als Eigner der Favre Baustoffe, Schweizerische Kreditanstalt (heute Credit Suisse) und Bank

Vontobel zusammen mit der Planung eines Verwaltungskomplexes für die Finanzindustrie. Sie mündete 1989 in einen Wettbewerb, den ein Jahr darauf die Architekten Meili, Peter und Béatrix & Consolascio mit einem vielbeachteten Entwurf gewannen. Er scheiterte an einer Kontroverse um zulässige Parkplatzzahlen. Die sich mit dieser Auseinandersetzung abzeichnenden Verkehrsprobleme bei einer alleinigen Büronutzung und die Anfang der 1990er Jahre schwierige Vermarktung von Büros führten dazu, dass zwischen den verschiedenen, mehrmals wechselnden Eigentümern nie ein tragfähiges Projekt zu Stande kommen konnte. 2007 lancierte Allreal, nachdem sie die Option für den Kauf des ganzen Grundstücks von der zwischenzeitlichen Besitzerin Implenia übernommen hatte, eine Testplanung mit Mischnutzungen, welche die Grundlage der nun abgeschlossenen Arealentwicklung bildet.

Eingeladen wurden das Mailänder Studio di Architettura von Vittorio Magnago Lampugnani, Wiel Arets Architects aus Maastricht, Amsterdam und Zürich, E2A Architekten aus Zürich sowie CH Architekten aus Wallisellen. Die Blockrandbebauung ist das Resultat einer Zusammenarbeit zwischen dem Büro von Lampugnani und dem mit der lokalen Planungsrealität vertrauten Büro Planpartner.

Die wirtschaftliche und rechtliche Realisierbarkeit des Konzepts und der einzelnen Baufelder wurde 2008 mit Testentwürfen verschiedener Büros überprüft und in ein klar definiertes Set von Regeln und Gestaltungsvorschriften überführt. Mit Ausnahme von Baufeld 5, das von Joos & Mathys aus Zürich realisiert worden ist, wurden alle Baufelder durch die mit den Testprojekten betrauten Architekten entworfen (Studio di Architettura Baufeld 2, SAM Architekten aus Zürich Baufeld 3, Diener & Diener aus Basel Baufelder 4, Max Dudler aus Zürich und Berlin Baufeld 6 sowie Wiel Arets Baufelder 1 und 7). — *cs*



Ein neues Stadtquartier mit S-Bahnanschluss: Auftakt der Überbauung Richti-Areal, gesehen vom Bahnhof Wallisellen aus. Rechts das Baufeld 2, entworfen von Vittorio Magnago Lampugnani und links Baufeld 3 von SAM Architekten.

- 1 Wiel Arets
- 2 V. M. Lampugnani
- 3 SAM Architekten
- 4 Diener & Diener
- 5 Joos & Mathys
- 6 Max Dudler
- 7 Wiel Arets



Die Gestaltungsrichtlinien führten zu einer sehr einheitlichen Gesamtwirkung. Die Hauptgasse wird durch Alleebäume ausgezeichnet. Die Höfe sind öffentlich zugänglich, haben aber im Gegensatz zu den Strassen eine privater Atmosphäre. Im Bild unten der Wohnhof von Baufeld 2 von Vittorio Magnago Lampugnani.





Blick von Süden in Richtung Hauptplatz. Links die Fassade des Hochhauses von Wiel Arets auf Baufeld 7, dahinter dessen Block auf Baufeld 1. Rechts das Büro-Geviert von Max Dudler auf Baufeld 6 (Bild links).

Blick vom Platz auf den Block von Diener & Diener auf Baufeld 4; rechts baute Max Dudler (Bild oben).



Der Eingang zum Richti-Areal vom Einkaufszentrum Glatt, links das Hochhaus von Wiel Arets und rechts der Bürobau von Max Dudler. Läden und Atmosphäre profitieren von der günstigen Passantenlage zwischen Bahnhof und Mall.