Bauten für neun Milliarden

Autor(en): **Huber, Werner**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design**

Band (Jahr): **19 (2006)**

Heft [13]: **Die Bahn erobert die Glattstadt**

PDF erstellt am: **16.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-123027

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Bauten für neun Milliarden

Text: Werner Huber
Plan: Planpartner

Die Glattalbahn fährt nicht nur auf den bestehenden Verkehrsachsen, sondern dort, wo das Entwicklungspotenzial am grössten ist. Das haben die Planer vor 15 Jahren vorgeschlagen – und recht behalten. Neun Milliarden Franken werden zwischen 2001 und 2015 im Einzugsgebiet der neuen Bahn verbaut, schätzt Planpartner.

: Neue Tram- oder Stadtbahnlinien folgen in der Regel bestehenden Verkehrsachsen. So war es beim Tram nach Schwamendingen und bei den Tramlinien in Strassburg, und so wird es auch beim Tram Bern West sein. Dies macht in den Kernstädten Sinn. Die Glattalbahn verfolgt einen anderen Weg; sie verlässt die historischen Hauptachsen und bahnt sich ihren Weg dort, wo die bauliche Entwicklung überdurchschnittlich sein wird. Die Planung, die vor 15 Jahren das Trassee der Bahn festlegte, ging damit ein Risiko ein – sie wusste nicht, ob sich die Siedlungsentwicklung an diese Absicht halten würde. Heute zeigt der Blick auf die Karte mit den realisierten und geplanten Investitionen: Die Planer hatten recht.

Das Planungsbüro Planpartner hat die Hochbauinvestitionen entlang der Glattalbahn für den Zeitraum 2001 bis 2015 geschätzt. Darin eingerechnet sind Bauten und Projekte, die innerhalb des 400-Meter-Einzugsgebiets der Stationen liegen. Die erste Etappe (Hallenstadion-Auzelg) umfasst 6 Haltestellen, die zweite Etappe (Ambassador-Flughafen) und die dritte Etappe (Auzelg-Stettbach) zählen je 8 Stationen. Ebenfalls eingerechnet ist der Abzweiger von Leutschenbach nach Bahnhof Oerlikon Ost mit einer Station. Das Ergebnis ist erstaunlich: Summa summarum rechnet Planpartner mit Hochbauinvestitionen (Anlagekosten inkl. Landwert) von neun Milliarden Franken: drei Milliarden fürs Wohnen, dreieinhalb fürs Arbeiten und fast zweieinhalb Milliarden für Spezialbauten wie Eventanlagen, Verkaufsflächen, Hotels, Flughafenbauten. Dass diese Investitionen getätigt werden, steht für Urs Meier von Planpartner ausser Zweifel. Allenfalls müsse man den Zeithorizont über 2015 hinaus ausdehnen, denn insbesondere der Bürobau reagiere sehr stark auf den Markt.

Zukunft für Heidi Abel

Als Erstes profitiert Leutschenbach, das Stadtquartier zwischen der Thurgauerstrasse und der Wallisellen-Linie der SBB, von der neuen Bahn. Ab den Sechzigerjahren war das die Abstellkammer der Stadt, wo man die Busgarage, Werkhöfe, das Zivilschutzzentrum und Gewerbegebäude ansiedelte und wo die Stadt dem Schweizer Fernsehen ein Grundstück am Rand zur Verfügung stellte, damit die Television nicht nach Basel zog. Zwar bilden schon seit den Siebzigerjahren Büro- und Gewerbegebäude eine Kulisse entlang der Thurgauerstrasse, doch im Zug der Glattalbahn wird das Gebiet gründlich nachgerüstet.

Ende der Neunzigerjahre legte die kooperative Entwicklungsplanung die Leitplanken: Wohnen an den Rändern, Arbeiten und Wohnen in der Mitte und Hochhäuser als Auftakt beim Bahnhof Oerlikon. Hier war auch der Ort, um den beiden Fernsehpionierinnen Heidi Abel und Cordelia Guggenheim mit einer eigenen Strasse Anerkennung zu zollen. Die zwei Sackgassen – entsprechend den Karrierechancen im damaligen Männerbetrieb – werden dereinst städtebaulich integriert. Das Herz des Quartiers wird der Leutschenpark werden, den Dipol Landschaftsarchitekten und Christopher T. Hunziker planen und der bis 2008 fertiggestellt sein soll. Die Accor-Gruppe hat das Potenzial des Quartiers in Flughafen-, Stadt- und Fernsehnähe frühzeitig erkannt und vor vier Jahren zwei Häuser für ihre Hotels erstellt. Am Bahndamm im Süden sind vor Kurzem die Mieterinnen und Mieter in die Überbauungen Andreaspark 1 von Bob Gysin + Partner und Andreaspark 2 von Fischer + Visini Architekten eingezogen. Östlich davon ist das Schulhaus von Christian Kerez im Bau. →

Investitionen entlang der Glattalbahn

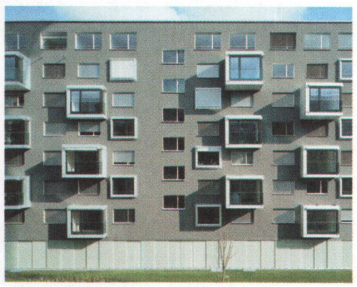
- Neubauten, realisiert seit 1993
- konkrete Projekte
- weitere Projekte und Gerüchte
- Umbauten und Umstrukturierungen, realisiert seit 1993
- konkret projektierte Umbauten
- weitere Umbauprojekte und Gerüchte
- konkrete Baufelder Gebietsplanung
- weitere Baufelder und Gerüchte Gebietsplanung
- Projektperimeter konkret
- Projektperimeter Gerüchte
- Planungsperimeter
- Perimeter konkrete Planungen
- Perimeter Planungsgerüchte
- öffentliche Plätze
- Projekte für öffentliche Plätze
- weitere Projekte, Gerüchte für Plätze
- Grünräume
- geplante Grünräume
- weitere Projekte für Grünräume
- Wasserflächen
- Gemeinde- und Stadtkreisgrenzen
- Glattalbahn, 1. bis 3. Etappe
- Einzugsgebiet der Stationen (400 m)

1 Wohnen im Andreaspark
2 Leutschenpark
3 Geschäftshaus ‹Lightcube›
4 Wohnen am See
5 Opfikerpark
6 Radisson SAS Airport Hotel
7 Überbauung ‹Mittim›
8 Integra-Square

→ Einer der Brennpunkte der Entwicklung ist das einstige Oberhauserried, die legendäre ‹teuerste Wiese Europas›. Geplant wird schon lange, und inzwischen ist sie aus dem Dornröschenschlaf erwacht. Ein Strassenraster legte sich über die Felder, die sukzessive überbaut werden. Pionierin ist die Allreal mit 95 Wohnungen und dem Bürohaus ‹Lightcube›. Über 850 weitere Wohnungen werden grösstenteils bis gegen das Ende des Jahrzehnts realisiert. Für seine Zukunft als Stadtteil hat das Ried einen neuen Namen bekommen: ‹Glattpark (Opfikon)› begrüssen Ortsschilder die Automobilisten. Einen Park gibts im neuen Stadtteil auch: den Opfikerpark der Landschaftsarchitekten des Berliner Büros Kiefer. Urs Meier vergleicht die Situation im Glattpark mit Neu Oerlikon: Beides sei ‹Städtebau der grossen Kisten›, der durch grosse Parks abgefedert werde. Gemeinsam sei den Gebieten der Verlauf der Zeitachse: «Zunächst ging die Planung zu lang, jetzt geht der Bau zu schnell.» Für die Bahn sei die grosse Nachfrage «ein Hit». Der Planer ist überzeugt, dass die Quartiere – trotz heftiger Kritik in Neu Oerlikon – dereinst funktionieren werden; man muss sich einfach gedulden.

Abheben in Kloten

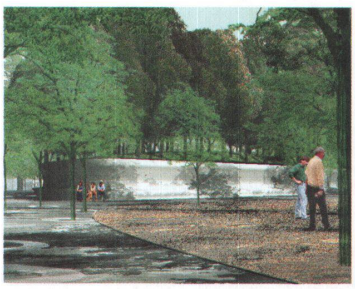
Weitere Schwerpunkte der baulichen Entwicklung entlang der zweiten Etappe der Glattalbahn sind das Glattbrugger Bahnhofquartier und der benachbarte Bäuler auf Rümlanger Boden. Beim Bahnhof Glattbrugg, der zurzeit neu gebaut wird, entstanden in den vergangenen Jahren die Geschäftshäuser Airportal und Hotelplan. Bei der Station Bäuler, die auch das postmoderne UBS Bank Center an die Schiene binden wird, ist der Airport Business Park geplant – wobei ‹Park› diesmal für eine Gebäudegruppe steht –, und es gibt Ideen für das Holderbankareal. Grosses Potenzial steckt auch im Flughafen, wo die Glattalbahn dereinst ihre Endstation haben wird. Zwar fiel die Fertigstellung der fünften Bauetappe mit der grossen Krise der Luftfahrt und dem Ende der Swissair zusammen, doch die Statistiken zeigen, dass sich das Wellental in den Frequenzen wieder auffüllt. Zurzeit ist nach Plänen des Ateliers WW neben dem Parkhaus A das Flughafenhotel von Radisson SAS im Bau, das im Mai 2008 die ersten Gäste empfangen wird; und es ist wohl nur eine Frage der Zeit, bis auch die Planungen für die ‹Unique Airport City› am Fuss des Holbergs wieder aus den Schubladen entsteigen.
Der Flughafen Kloten wird weiterhin ein Wachstumsmotor bleiben, der Arbeitsplätze und damit Einwohner in die Region bringt. Urs Meier hat eine einfache Formel: «Die Chefs wollen fliegen, die Angestellten wollen Auto fahren – aber in der Realität muss mehr als die Hälfte mit dem öffentlichen Verkehr unterwegs sein.» Der Lärm unter den An- und Abflugrouten ist zumindest für die Investoren kein Problem: Wenn die Wohnungen preiswert genug sind, akzeptieren die Leute auch den Fluglärm. Zwar werden sich hier nicht die Vermögenden ansiedeln, dafür Familien mit Kindern – die der Glattalbahn entsprechend höhere Passagierfrequenzen bringen.



Wohnen im Andreaspark 1

Das Steiner-Hunziker-Areal bietet Platz für 800 Wohnungen. Im Rahmen des von ihnen erarbeiteten Leitbildes bauten die Architekten Bob Gysin + Partner BGP in der ersten Etappe 160 Wohnungen. Zwei L-förmige Gebäude umschliessen einen Wohnhof, öffentliche Erdgeschossnutzungen sollen für ein lebendiges Quartier sorgen. Alle Wohnungen sind zweiseitig orientiert; die Erker blicken wie herausgezogene Schubladen aus dem Gebäude und geben der Fassade ihr Gesicht. **Foto: David Willen**

--> Adresse: Hagenholzstrasse, Zürich
--> Fertigstellung: 2005
--> Bauherrschaft: Credit Suisse Asset Management, Real Estate Asset Management, Zürich
--> Architektur / Generalplaner: Bob Gysin + Partner BGP, Zürich
--> Landschaftsarchitektur: Schweingruber Zulauf, Zürich
--> Gebäudevolumen: 128 600 m³



Leutschenpark 2

Der Park ist das Herz Leutschenbachs. Er wertet das einstige Industriegebiet auf und gibt dem Wohnquartier ein Gesicht. Einzelne Elemente erzeugen einen fliessenden Raum. Auf dem chaussierten Platz kann man Boule spielen und Quartierfeste feiern; in der Spiellandschaft gibt es eine Senke, einen Hügel und Spielgeräte. Im Osten liegt die Spiel- und Liegewiese mit Wasserbecken. Den mit Altlasten belasteten ehemaligen Kugelfang darf man nicht betreten. Eine Sitzwand verhindert den Zugang zum Hügel und bildet einen Baumtopf. **3D-Bild: Christopher T. Hunziker**

--> Adresse: Leutschenbachstrasse
--> Fertigstellung: 2008
--> Bauherrschaft: Grün Stadt Zürich
--> Planergemeinschaft: Dipol Landschaftsarchitekten, Basel; Christopher T. Hunziker, bildender Künstler/Architekt, Zürich
--> Parkfläche: 15 236 m²

Geschäftshaus ‹Lightcube› 3

Das ‹Lightcube› ist ein Pionier: Es ist das erste bewilligte Bauprojekt im Glattpark, dem ehemaligen Oberhauserried. Das achtgeschossige Geschäftshaus ist in eine Aluminium-Glas-Fassade gehüllt. Der Haupteingang des ‹Lightcube› liegt unmittelbar bei der Haltestelle ‹Stelze› der zweiten Bauetappe der Glattalbahn. Das Herz des Gebäudes ist der über alle Geschosse reichende Innenhof; zwei hängende Gärten im 1. und 3. Obergeschoss sorgen – fluglärmgeschützt – für Licht und Luft. Die Gebäudestruktur ermöglicht die Realisierung unterschiedlicher Raumkonzepte. **Foto: Allreal**

--> Adresse: Glattpark, Opfikon
--> Fertigstellung: 2007
--> Bauherrschaft: Allreal Office, Zürich
--> Totalunternehmung: Allreal Generalunternehmung, Zürich
--> Architektur: Leuner & Zampieri Architekten, Aarau
--> Gebäudevolumen: 72 280 m³

Wohnen am See 4

2002 führten fünf Grundeigentümer einen Studienauftrag für 160 Wohnungen im Glattpark durch, den von Ballmoos Krucker Architekten gewannen. Teil dieser insgesamt zwölf Häuser sind die beiden Wohnhäuser an der Farmanstrasse 52 und 54. Dies sind die ersten Wohnungen, die im Glattpark auf den Markt kommen. Die 34 Wohnungen umfassen 2 ½ bis 5 ½ Zimmer mit Wintergarten und Balkonen. Ausser Geschosswohnungen gibt es Split-Level- und Attikawohnungen mit grossen Dachterrassen. **Visualisierung: Gebietsmarketing Glattpark**

--> Adresse: Farmanstrasse 52 / 54, Glattpark (Opfikon)
--> Fertigstellung: 2006
--> Bauherrschaft: Turintra, Zürich
--> Totalunternehmung: Allreal, Zürich
--> Architektur: von Ballmoos Krucker Architekten, Zürich
--> Landschaftsarchitektur: Kuhn Truninger Landschaftsarchitekten, Zürich

Dank der zweiten Bauetappe der Bahn von Oerlikon zum Flughafen wächst zusammen, was schon jetzt zusammengehört. Die dritte Etappe von Auzelg nach Wallisellen hingegen lässt zusammenwachsen, was bisher scheinbar nichts miteinander zu tun hatte. Heute ist das Gebiet zwischen der Kehrichtverbrennungsanlage, dem Fernheizwerk und dem Glattzentrum primär von der Autobahn geprägt, obwohl unzählige Gewerbe- und Bürohäuser in die urbane Leere gestellt wurden.

Katzensprung nach Wallisellen

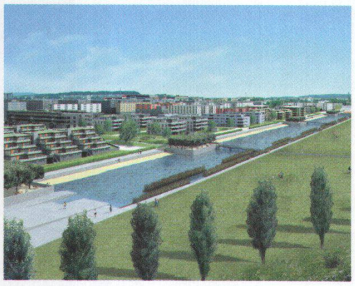
Mit der Bahn wird sich das ändern. Sie verbindet mit einem Katzensprung über die Autobahn Leutschenbach mit Wallisellen, wo sie sich an die SBB-Linie anschmiegt (Seite 16) und zum Bahnhof führt. Hier wird ‹Mittim› entstehen, ein Umsteigezentrum für SBB, Glattalbahn und Bus, ergänzt mit Läden und Wohnungen. Läuft es nach Plan, werden die Bauten von CH Architekten 2009 fertig sein, und Wallisellen wird den ersten Bahnhof der Glattalbahn haben, der das Umsteigepotenzial voll ausschöpft.

Jenseits der SBB-Linie streift die Glattalbahn das Richti-Areal. Auch hier wird die neue Bahn als Katalysator wirken, ist Urs Meier überzeugt: «Die Investoren merken, dass Wallisellen kommt.» Auf dem benachbarten Integra-Areal konnte AGPS Architecture bereits einen Büroneubau realisieren; Wohnbauten stehen in Aussicht. Meier hat in Wallisellen drei Entwicklungsschritte erkannt: Das Wallisellen der ersten Generation war die Gartenstadt an der Eisenbahn, es folgte die zweite Generation mit der Autobahn und dem Glattzentrum und nun die dritte Generation mit der S-Bahn und der Stadtbahn.

Von Wallisellen geht es weiter durch bisheriges ‹No Man's Land› via Glattzentrum nach Dübendorf. Hier werden die Arealentwicklungen Zwicky, Empa und Givaudan an die Bahn angeschlossen. In einer letzten Kurve umschliesst die Glattalbahn das Gebiet Hochbord mit seinen hauptsächlich in den Siebziger- und Achtzigerjahren hingestellten Gewerbegebäuden und Fachmärkten. Ein Quartierplan soll für eine geordnete Überbauung der verbleibenden Areale sorgen. Ihre Wendeschleife wird die Glattalbahn beim Bahnhof Stettbach haben. Hier wird die neue Bahn auf das Siebner-Tram der VBZ treffen, gegen das sich die Schwamendinger einst so heftig gewehrt hatten und das sie heute nicht mehr missen möchten. •

Hochbauinvestitionen entlang der Glattalbahn (2001-2015) in Milliarden CHF

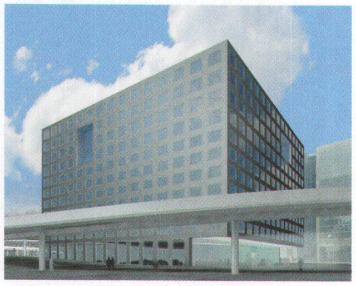
	Wohnen	Arbeiten	Spezialbauten	Total
1. Etappe	1,12	1,12	0,31	2,54
2. Etappe	0,68	0,99	1,92	3,60
3. Etappe	1,14	1,24	0,13	2,51
Oerlikon Ost	0,22	0,18	0,02	0,42
Total CHF	3,16	3,53	2,38	9,07



Opfikerpark 5

Allein die Dimension des Opfikerparks ist eindrücklich: 800 Meter lang ist er. Sein Kernstück ist der 550 Meter lange, künstliche See. Das Berliner Landschaftsarchitekturbüro Kiefer hatte den Wettbewerb 2002 mit einem einfachen Konzept mit drei Elementen gewonnen: der Stadtkante, einer Wasserfläche mit Promenade, dem Technik-Wald-Archipel im Bereich des Klärwerks und den Brückenschlägen, die von den Kanzeln als Stege über das Wasser führen. Aus dem Aushub des Sees wurde ein Lärmschutzwall gegen die nahe Autobahn. Visualisierung: Gebietsmarketing Glattpark

--> Adresse: Glattpark (Opfikon)
--> Fertigstellung: 2007
--> Bauherrschaft: Stadt Opfikon, weitere Grundeigentümer
--> Landschaftsarchitektur: Büro Kiefer, Gabriele G. Kiefer, Berlin
--> Parkfläche: 12,8 Hektar (zirka 18 Fussballfelder)



Radisson SAS Airport Hotel 6

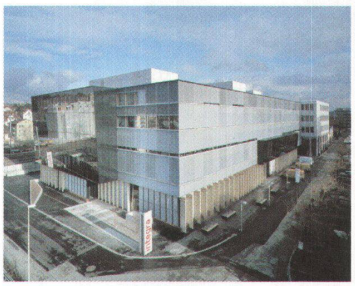
Das Hotel kommt neben das Parkhaus 1 zu stehen und bildet den baulichen Auftakt des Flughafens an der Hauptschlagader des landseitigen Verkehrs. Sowohl im Erd- als auch im 2./3. Obergeschoss umgeben Strassen den dunklen, im Grundriss quadratischen Block. Auf der Höhe der Vorfahrt liegt die Réception, die sich mit den Restaurants und Bars um den Innenhof gruppiert. Panoramalifte erschliessen die 329 Hotelzimmer im 1. bis 6. Obergeschoss. Im 7. Stock liegen Konferenzräume. Die drei obersten Geschosse sind Büros und Dienstleistungen vorbehalten, im Untergeschoss gibt es ein Entertainmentbereich. Visualisierung: Atelier WW

--> Adresse: Zürich-Flughafen
--> Fertigstellung: 2008
--> Bauherrschaft: Zurich Airport Investment, Zürich-Flughafen
--> Architektur: Atelier WW, Zürich
--> Gebäudevolumen: 163 000 m³

Überbauung ‹Mittim› 7

Zwei Baukörper definieren die Überbauung Mittim: Zentrumsbau und Bahnhofbau. Im zweigeschossigen Sockel des Zentrumsbaus sind auf der Höhe des Bahnhofplatzes und auf der Höhe der Neugutstrasse Läden eingerichtet. Darüber liegen viergeschossige, kammartig angeordnete Büro- und Wohnungsbauten. Das Bahnhofgebäude birgt alle öffentlichen und verkehrsbedingten Nutzungen. Im Obergeschoss sind Büro- und Dienstleistungsflächen und Loftwohnungen. Visualisierung: CH Architekten

--> Adresse: Bahnhof Wallisellen
--> Fertigstellung: 2009
--> Auftraggeber: HAE Immokonzept, Glattbrugg
--> Partner: Gemeinde Wallisellen, SBB, VBG, Die Post, UBS
--> Architektur: CH Architekten, Volketswil
--> Gebäudevolumen: 93 000 m³ (Zentrumsbau), 63 000 m³ (Bahnhofbau)



Integra-Square 8

Das Geschäftshaus Hammerweg 1 ist der erste Baustein der Entwicklung des traditionsreichen Industrieareals hinter dem Bahnhof Wallisellen. Der Bau folgt dem Masterplan, den agps Architekten nach dem Gewinn des Studienauftrags entworfen hatte. Der Neubau schliesst an ein bestehendes Haus an und bildet den Kopf des Gebäudezugs zwischen Fabrikstrasse und Bahnlinie. Drei Höfe und drei Sichtbetonkerne mit den Nebenräumen gliedern die Obergeschosse. Die Höfe versorgen die tiefen Grundrisse mit Tageslicht. Auskragende Fassadenteile spiegeln als Screens die Umgebung.

Foto: Reinhard Zimmermann

--> Adresse: Hammerweg 1, Wallisellen
--> Fertigstellung: 2005
--> Bauherrschaft: Integra Immobilien, Wallisellen
--> Architektur: agps Architekten, Zürich
--> Kunst: Blanca Blarer, Zürich