

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 26 (2013)
Heft: [6]: Das Glattal : mit der Verdichtung in und um Zürich ist ein neues Verkehrsmittel geboren, das erstaunliche Zusammenschlüsse und heftige Bautätigkeiten auslöste

Artikel: Bahnbauschub
Autor: Hornung, René
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-392394>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 25.02.2026

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

Bahnbauschub

Bis 2020 werden im Einzugsbereich der Glattalbahn weit über 13 Milliarden Franken investiert. Durch die neue Bahn verdichten sich die Quartiere in Zürichs Norden.

Text:
René Hornung

Bis ins Jahr 2015 werde die Glattalbahn im 400-Meter-Einzugsbereich neun Milliarden Franken an Bauinvestitionen ausgelöst haben. Dies prognostizierte Urs Meier vom Zürcher Raumplanungsbüros Planpartner 2006. «Die Zahl ist trotz schwieriger Schätzung sehr genau», zieht er heute Bilanz. Und er hat im Auftrag der VBG Verkehrsbetriebe Glattal AG die Planzahlen inzwischen aktualisiert. Für den Zeitraum 2001 bis 2020 rechnet er inzwischen mit Investitionen von 13,7 Milliarden Franken – allerdings mit einem gewissen Vorbehalt: «Ob sich diese ausserordentlich dynamische Entwicklung bis 2020 ungebrochen fortsetzen wird, ist aus wirtschaftlicher Optik unsicher. Die im Bau befindlichen beziehungsweise unmittelbar vor Baubeginn stehenden Projekte lassen aber auf jeden Fall eine erhebliche Dynamik erwarten», liest man im Bericht über die Hochbauinvestitionen 2001 bis 2020, den die VBG in Auftrag gegeben hat.

Die bisherige Entwicklung hat selbst die Planungsfachleute überrascht. Die neuen, dichten Quartiere entstehen in einem unerwartet hohen Tempo. Das führte allerdings auch zu Kritik an der städtebaulichen und architektonischen Qualität. Bei Planpartner weiss man aber aus Befragungen, dass die Leute – zum Beispiel in den Glattpark-Neubauten – gerne hier wohnen. Die Erschliessung, der See und die weiten Grünflächen werden geschätzt – mehr als die durchorganisierten, gestalteten Stadtplätze in Neu-Oerlikon. Die Grundstruktur der Glattpark-Überbauung sei tragfähig. Allerdings brauche es hier – wie in Neu-Oerlikon – einige Jahre, bis das Quartier lebendiger wirken und etwas Patina ansetzen werde.

Überrascht vom Entwicklungstempo sind nicht nur die Planungsfachleute. Auch die angestammte Bevölkerung in den Glattalgemeinden reibt sich oft staunend die Augen. Bisher waren hier W2- und W3-Zonen typisch. In den locker bebauten Einfamilienhausquartieren konnte man sich die städtisch anmutenden Neubaugebiete zuerst gar nicht vorstellen. Und auch die Stadtzürcher sind verblüfft, was in der Peripherie entsteht.

Weil die Glattalgemeinden heute kaum mehr über Reserven in den W2- und W3-Zonen verfügen, sind auf den noch überbaubaren Parzellen diese dichten neuen Quartiere entstanden. Die ansässige Bevölkerung wehrt sich

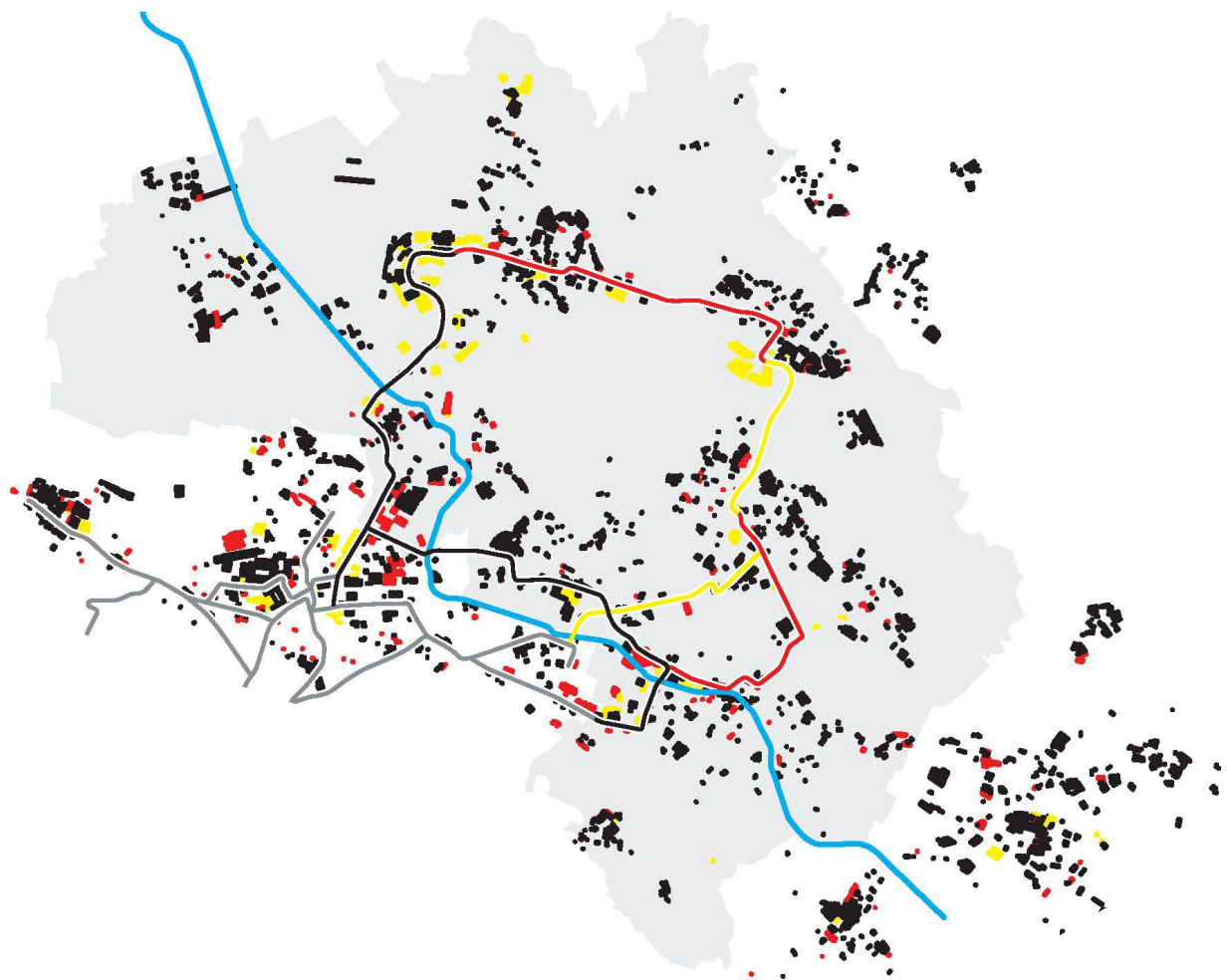
zwar hartnäckig gegen Nachverdichtungen im eigenen Quartier, aber in den Neubaugebieten werden sie akzeptiert und genehmigt. Jedenfalls gingen an den Gemeindeversammlungen bisher die meisten Umzonungen im Einzugsgebiet der Glattalbahn durch: Sie zerstören wenig alte Bausubstanz und kommen den Bewohnern der privilegierten Hanglagen nicht zu nahe.

Genug Dienstleistungsflächen

Der Bedarf an Dienstleistungsparzellen scheint aus heutiger Sicht im Norden von Zürich auf die nächsten Jahre hinaus gedeckt zu sein. Das Angebot baureifer Areale ist wesentlich grösser als die Nachfrage. Vor allem im Raum Glattbrugg/Balsberg werde so schnell kein Vollausbau erreicht, erwartet Urs Meier. Dass das Projekt «The Circle» auf dem Flughafenareal aber realisiert werde, steht für die Planer ausser Frage. «The Circle» will rund 200 000 Quadratmeter Büro- und Gewerbefläche bereitstellen – gegen das bewilligte Bauprojekt gab es keine einzige Einsprache. Noch fehlt es aber an Investoren. Auf ein gesättigtes Angebot verweisen auch die bisherigen Feststellungen von Planpartner, dass seit 1990 nur jedes dritte Geschäftshausprojekt auch wirklich gebaut wird. Doch wenn gebaut wird, dann in grossen Dimensionen, mit 500 bis 1000 Arbeitsplätzen pro Gebäudeportal.

Ein Fragezeichen setzen die Fachleute zu den vielen Hotels, die im Norden von Zürich projektiert oder teilweise sogar schon in Bau sind. Das Angebot könnte dort zu gross werden, jedenfalls wird sich die Renaissance-Gruppe – nach der Eröffnung des neuen Betriebs im Mobimotower – aus Zürich Nord zurückziehen. Heute steht fest: Angesichts der grossen Reserven im Gewerbebau benötigten die Investoren einen langen finanziellen Schnauf, wenn sie ihre Projekte unverändert realisieren wollen. Einige haben denn auch ihre Vorhaben inzwischen in Wohnbauten umprojektieren lassen.

Der Wohnungsbau im Glattal ist allerdings durch die Fluglärmkurven eingeschränkt. Inzwischen zeichnet sich ab, dass – wo immer möglich – unmittelbar ausserhalb der Kurve Wohnbauten erstellt werden, etwa im Glattpark, wo die jetzt im Bau befindliche zweite Etappe frühzeitig ausgelöst wurde. Diese Wohnlage ist vor allem bei Neuzuzügern beliebt. Oft handelt es sich um junge Leute, die näher am Stadtzentrum keine Wohnung finden oder sich eine solche nicht leisten können. Expats leben übrigens trotz der Nähe zum Flughafen nur wenige im Glattpark. Bisher



bevorzugen sie Hanglagen. Der Bevölkerungsmix in den Neubauquartieren dürfte sich aber weiter verändern. Zum einen entstehen weitere internationale Schulen im Norden von Zürich, zum anderen baut mit der ABZ jetzt auch eine Genossenschaft eine grosse Siedlung im Glattpark.

Wallisellen wird umgebaut

Neben der Grossbaustelle Glattpark stechen die Neubauten auf dem Richti-Areal zwischen Bahnhof Wallisellen und dem Glattzentrum ins Auge. Dieses städtebaulich durchkonzipierte und öffentlich zugängliche Areal mit Arkadenbauten und mit 3000 Arbeitsplätzen wird die Situation rund um den Bahnhof Wallisellen markant verändern. Der Bahnhof selbst wurde bereits zu einer Umsteigestation ausgebaut – «betrieblich ein Vorbild für andere Bahnhöfe im Umkreis der Stadt», lobt Urs Meier. Zwei Grossunternehmen im Richti-Areal werden neue Pendlerströme zu diesem Umsteigepunkt bringen: Die Versicherungsgesellschaft Allianz zieht ins Hochhaus, Cablecom wird das andere markante Geschäftshaus belegen. Gleichzeitig entstehen hier fünfhundert Wohnungen. Betrachtet man die Lage der beiden aktuellen Entwicklungsschwerpunkte – Glattpark und Richti-Areal –, so zeigt sich deren Nähe zu den Ikonen des Glattals: Flughafen und Glattzentrum.

Die Glattalbahn hat noch zahlreiche weitere Bauprojekte beflügelt, etwa die Bauten auf dem Zwicky-Areal in Wallisellen/Dübendorf. Dieses Gebiet werde sich ebenfalls rasch weiterentwickeln, prognostiziert das Büro

Planpartner und erwartet wegen des Projekts von «Kraftwerk» auch einen etwas anderen Bevölkerungsmix. Im benachbarten Gebiet Hochbord sind auch zwei Wohnhochhaus-Projekte in Planung. Bei der Haltestelle «Giessen» wird nach einem kürzlich gescheiterten Hochhausprojekt die Entwicklung sicher wieder an die Hand genommen. Die Lage der Glattalbahn-Haltestelle auf der Brücke wird spätestens dann logisch erscheinen, wenn dort Neubauten entstehen und einen Platz bilden. Auch bei der Haltestelle «Bäuler» in Rümlang sollen noch grössere Bauprojekte folgen. Coop will dort zum Beispiel ein Einkaufszentrum errichten. Noch sind sich aber Regionalplanung und Kanton darüber nicht einig.

Werden solche Pläne umgesetzt, gibt es kaum noch Parzellen im 400-Meter-Einzugsbereich der Glattalbahn, für die noch keine Entwicklungs- oder Aufwertungsprojekte vorliegen. Noch unklar ist die Situation östlich des Fernsehstudios. Doch auch diese Südecke des Glattparks wird früher oder später neu genutzt werden.

Wenn Urs Meier alle realisierten Bauten und Projekte überblickt, ist für ihn das Fazit klar: «Die Glattalbahn ist bezüglich der Stadtentwicklung, raumplanerisch und städtebaulich ein Erfolg.» Er bezeichnet die Bahn gar als eigentliche «Städtebauerin». Dabei sei die Frage müssig, ob die Bahn nötig geworden sei, weil die Flughafenregion in Zürichs Norden so boomt, oder ob es hier boomt, weil die Glattalbahn fährt. Beides seien untrennbar ineinander verschränkte Elemente. ●

Die Dynamik in der Glattalstadt

In ihrer Raumbearbeitung verfolgen Planpartner minutiös das Planungs- und Baugeschehen im Gebiet der Glattalstadt. Die vereinfachte Darstellung vermittelt einen Überblick über Neubauten und Planungen entlang der Bahn.

- Neubauten seit 1997
- Konkrete Projekte
- Weitere Projekte
- Glattalstadt (8 «Glow»-Gemeinden)
- Flusslauf der Glatt
- Glattalbahn bestehend
- Ausbau geplant
- Ausbau angedacht
- Tramnetz Zürich