

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 27 (2014)
Heft: [8]: Stadtregionen planen = Stadsregio's plannen

Artikel: Die Chefsache
Autor: Marti, Rahel
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-583473>

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: 13.01.2026

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



Lageplan | Plattegrond

- 1 Parkway
 - 2 Bahnhofplatz
 - 3 Wehntalerstrasse
 - 4 Stichstrassen
 - 5 Althardstrasse
- Die bunten Figuren zeigen mögliche Bebauungen, die jeweils pflichtgemäß die Ecken der Baufelder berühren. | De bonte figuren geven mogelijke bebouwingen aan die verplicht de hoeken van de bouwterreinen raken.

Die Chefsache

Regensdorf will sein Industrieareal für Wohnungen und Büros öffnen. Ein wichtiger Beitrag zum Umbau der Agglomeration. So wichtig, dass sich der Kanton einschaltete.

Text:
Rahel Marti
Pläne und Bilder:
Dürig Architekten

20 Hektar: Das Industriegebiet beim Bahnhof Regensdorf ist mehr als doppelt so gross wie Zürichs neuer Stadtteil Europaallee siehe Seite 36. Die industrielle Produktion auf dem Areal sinkt, die Bevölkerung im Grossraum Zürich wächst. Vor diesem Hintergrund will Regensdorf das Areal in ein durchmisches, städtisches Quartier umnutzen. Ein grosser Beitrag dazu soll sein, die Agglomerationen an den richtigen Lagen zu verdichten und zu urbanisieren.

Regensdorf grenzt im Osten an die Stadt Zürich und bildet das Tor zum Furttal, der kleinen Schwester der stark wachsenden Agglomerationen im Limmattal und im Glattal. Landschaft und Dörfer sind noch prägend, und das räumliche Leitbild will diese Strukturen wahren, auch als Naherholungsgebiet von Zürich. Regensdorf als grösste Gemeinde ist erschlossen von S-Bahn, Bussen und Wehntalerstrasse, einer massgebenden Kantonsstrasse. Die gute Anbindung und die Grösse von 20 Hektar machen das Industrieareal zum bedeutenden, zweitgrössten Entwicklungsgebiet im Kanton Zürich. Es soll Raum für 3000 neue Bewohnerinnen und Bewohner sowie 3000 Arbeitsplätze entstehen.

Der Kanton schaltete sich ein

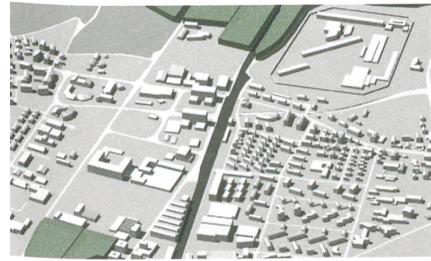
Dabei war diese Entwicklung erst kein Thema. 2009 suchte die Gemeinde Lösungen, um den alten Dorfkern städtebaulich besser mit dem Bahnhof zu verknüpfen. In einer Testplanung sollten vier Teams ein Gestaltungskonzept für die zentrale Watterstrasse sowie ein städtebauliches Konzept für das Bahnhofsgebiet ausarbeiten. Im Lauf der Testplanung bezogen alle vier Teams das Industriegebiet nördlich des Bahnhofs ein. Weil sich seine Umnutzung abzeichnete, rief dieses Gebiet nach einer neuen städtebaulichen Identität, die es von Industriezonen abheben würde. Am überzeugendsten geriet der

Vorschlag des Teams um das Zürcher Architekturbüro Dürig. Er entflocht die Verkehrsströme und sah eine zentrale Freiraumachse vor, den «Parkway». Damit stand die Umnutzung erst am Anfang. Regensdorf vermochte die zwölf Grundeigentümer von einer kooperativen Planung zu überzeugen. Sie schlossen sich zusammen und ernannten einen gemeinsamen Vertreter. Das Büro Dürig wurde mit einer städtebaulichen Entwicklungsstudie beauftragt, um Verkehrsführung, Freiräume, Baufelder und Baulinien auszuformulieren, aufbauend auf den Vorschlag aus der Testplanung. Diese Studie bildete die Basis für einen gemeinsamen privaten Gestaltungsplan.

Noch während dieser Arbeiten reichten zwei Grundeigentümer für ihre Baufelder Gestaltungspläne beim Kanton ein. Sie wollten vorwärtsmachen und bauen. Doch der Kanton stoppte das Verfahren: Zuerst müsse geregelt sein, wer den Ausbau der Infrastruktur bezahle, argumentierte er. Mit gutem Grund. Grosse Verdichtungen, wo neben Industrie und Gewerbe auch Wohnen angesiedelt wird, erfordern den Ausbau der Infrastruktur und des öffentlichen Raums. Die Gemeinden sind gezwungen, den Ausbau vorzufinanzieren, was sie überfordern kann. Ob diese Investitionen langfristig höhere Steuererträge bringen, bleibt offen. Ohne frühe Beteiligung der Grundeigentümer wird sich die öffentliche Hand diesen Ausbau bald nicht mehr leisten können. Angesichts der Bedeutung des Areals begann der Kanton, die Planung aktiv zu unterstützen. In einer gemeinsamen Arbeitsgruppe koordinieren seither die Gemeinde, die kantonalen Ämter für Raumdevelopment und Verkehr sowie Vertreter der Grundeigentümer das Projekt. Die Gruppe spurt auch das Ausarbeiten von Verträgen vor, die die Grundeigentümer verpflichten werden, die Kosten des Ausbaus mitzubezahlen.

Verdichtung durch Anbaupflicht

Im Unterschied zu Glattal und Limmattal strebt das Furttal ein «leises Wachstum» an und vermarktet sich als «andere Qualität». Auch städtebaulich sucht man dieses



Das langgezogene Industriegebiet liegt an der Bahnhlinie und ist von Wohn- und Gewerbequartieren umgeben. | Het lange-rechte industriegebied ligt aan de spoorlijn en is omgeven door woon- en commerciële wijken.



Schnittperspektive zum Parkway. Auch eine mögliche Bebauung ist angedeutet. | Doorsnede perspectief naar de parkway. Ook een mogelijke bebouwing is aangeduid.



Gestaltungsplan Bahnhof Regensdorf Nord

Projektgebiet: 20 ha, 19 Baufelder
Grundbesitzer und Entwickler: Industrie- und Immobilienunternehmen, Gemeinde und Kanton in einer gemeinsamen Arbeitsgruppe

Auslöser der Planung: Strukturwandel in der Industrie und Siedlungsdruck im Grossraum Zürich
Planungsinstrumente:

- Regionaler Richtplan
- Raumentwicklungsleitbild RZU (2006)
- Testplanung Watterstrasse / Bahnhofsgebiet (2009)

- Studienauftrag städtebauliche Entwicklungsplanung (2011)

- Privater Gestaltungsplan «Parkway»

- Studienauftrag Strassenprojekt Wehntalerstrasse / Ostring

- Privatrechtliche Verträge über die Beteiligung der Grundeigentümer an den Kosten der Infrastruktur und des öffentlichen Raums

- Architekturwettbewerbe für Neubauten und grosse Umbauten (folgen)

Städtebauliches Konzept: Architekturbüro Dürig, Zürich

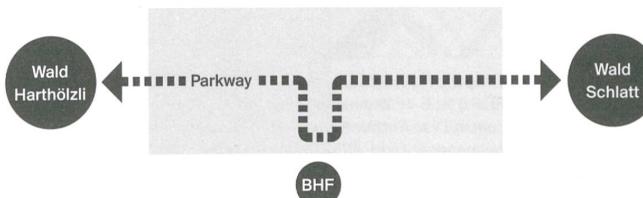
Freiraumgestaltung: Topotek 1, Berlin

Verkehrsplanung: IBV Hüsl, Zürich

Gestaltungsplan: Suter von Känel Wild, Zürich

Kennzahlen: Wohnanteil 30–90%; Geschossfläche 400 000 m²;

Ausnutzung 1,5 bis 2,3; Investitionssumme ca. Fr. 1 Mrd. Bauten und Fr. 100 Mio. Infrastruktur



Schema zum städtebaulichen Konzept. | Schema bij het stedenbouwkundig concept.

andere: Das riesige Industrieareal soll nicht Stadt werden, höchstens «städtisch». Wohl über 25 Jahre wird sich der Wandel ziehen. Vermutlich wird zuerst am Bahnhof gebaut, während Betriebe am Rand weiterproduzieren. Doch die Etappierung lässt sich nicht regeln. Dies will der Gestaltungsplan mit klugen städtebaulichen Bestimmungen auffangen. Er schreibt «Punkte mit Anbaupflicht» an jeder Ecke der 19 Baufelder vor. Wer ein Viertel der möglichen Baumasse erstellt, muss einen der vier Punkte «anbauen». Wer die Hälfte erstellt, muss zwei Punkte berühren, bei 75 Prozent sind es drei und bei voller Ausnützung alle vier Punkte. Damit will man erreichen, dass sich die Bebauung auch bei normalem Wachstum stetig verdichtet. Heute beträgt die bauliche Dichte rund 0,7, künftig kann sie je nach Lage auf 1,5 oder gar 2,3 wachsen.

Herz des Quartiers ist der baumbestandene Parkway. Er bleibt Anlieferern, dem Bus- und dem Langsamverkehr vorbehalten. Jedes Baufeld erhält eine andere «Freiraumidentität» durch eine eigene Baumart. Entlang der Nordkante wird die Wehntalerstrasse zu einem sechsspurigen Boulevard ausgebaut. Die stark befahrene Ostring-Strasse, die unter dem Areal hindurchtaucht, wird beim Bahnhof überdeckt, sodass ein neuer zentraler Platz mit Busbahnhof entsteht.

Starke Lenkung

Noch 2014 sollen der private Gestaltungsplan eingereicht und die Verträge zur Kostenbeteiligung unterschrieben werden. Zurzeit werden die Kosten ermittelt und Fragen geklärt: Wie hoch muss diese Beteiligung sein? Wer bezahlt Investitionen, die die gesetzlichen Pflichtanteile übersteigen? Wie viel Gewerberaum müssen die Investoren bauen – neben dem renditeträchtigen Wohnen? Erst wenn diese Abmachungen stehen, genehmigt der Kanton den Gestaltungsplan. Diese klare Haltung des Kantons Zürich ist ein Novum in der Planung. Sie steht für stärkeren Lenkungswillen: der Kanton nicht bloss als Prüfer, sondern als Mitdenker und Mitlenker.

Das Vorgehen in Regensdorf hat darum Pioniercharakter und hätte das Potenzial, zu einer Grundlage für die Planung in anderen Gemeinden zu werden.

Een zaak voor de hoogste instantie

20 hectare: het industriegebied «Bahnhof Regensdorf Nord» is meer dan twee keer zo groot als de nieuwe wijk Europaallee in Zürich zie pagina 36. Het moet in de komende 15 jaar in een stedelijke wijk veranderen. De basis hiervoor vormt het vormgevingsplan met 17 bouwterreinen. Het wil via de verplichting om stap voor stap de hoeken van de terreinen te bebouwen, een constante verdichting van het gebied bereiken. Het vrije-ruimteconcept is weids en het midden van de wijk behoort toe aan de met bomen begroeide parkway voor bussen en langzaam verkeer.

Regensdorf overtuigde de 12 grondeigenaren van een coöperatieve planning met gemeente en kanton. Het kanton ondersteunde de gemeente, door te eisen dat vóór de bouw geregeld moest zijn, wie de noodzakelijke uitbreiding van de infrastructuur en van de openbare ruimte zou betalen. Grote verdichtingen vereisen deze uitbreiding. Er komt echter pas belastinggeld binnen, als de woningen zijn gebouwd. De gemeenten kunnen de uitbreiding nauwelijks alleen voorfinancieren. Daarom werd men het erover eens dat de grondeigenaren contractueel aan de kosten deelnamen. Momenteel wordt over de details onderhandeld. Nog in 2014 zullen vormgevingsplan en contracten worden ondertekend. Pas wanneer deze afspraken staan, aanvaardt het kanton het vormgevingsplan. Deze duidelijke houding van het kanton Zürich is nieuw in de planning en staat voor een nieuwe governance: het kanton niet slechts als controleur, maar als instantie die meedenkt en meestuurt. De handelwijze in Regensdorf heeft daarom een baanbrekend karakter en zou voor andere gemeenten als fundament kunnen dienen. ●