

**Zeitschrift:** Schweizer Ingenieur und Architekt  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 114 (1996)  
**Heft:** 35

**Artikel:** Neue Stadtquartiere in der "Glattal-Stadt"  
**Autor:** Meier, Urs / Gottschall, Walter  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-79023>

#### **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:** 05.02.2026

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

Urs Meier, Walter Gottschall, Zürich

# Neue Stadtquartiere in der «Glattal-Stadt»

**Zwischen der Zürcher City und dem Flughafen entsteht eine moderne Dörferstadt mit zunehmend stabilen Wohngebieten sowie einer Vielzahl von dynamischen Entwicklungsbereichen in den ehemaligen Industriezonen. Der Flughafen als wichtigster Wachstumsmotor und die vorzügliche Strassenerschliessung haben bedeutende Arbeitsplatzgebiete entstehen lassen. Trotz knappen öffentlichen Mitteln gilt es die dynamischen Gebiete mit öffentlichem Verkehr und Städtebau nachzurüsten. Dies soll am Beispiel der beiden kantonalen Zentrumsgebiete Zürich-Leutschenbach und Opfikon-Glattbrugg aufgezeigt werden.**

Das Projekt Eurogate (vormals HB-Südwest) ist weniger als zusätzliches Flächenangebot von Bedeutung denn als Prüfstein, ob im Wirtschaftsraum Zürich auch grosse Projekte an zentralen Standorten genügend schnell und flexibel gebaut werden können. Eine vergleichbare Herausforderung stellt der Ausbau des Flughafens für infrastrukturelle Aufgaben dar. Neben diesen beiden Schlüsselprojekten mit Portalwirkung über die Region hinaus stehen weitere Aufgaben der Entwicklungsplanung im Vordergrund:

- Wird der Bestand gepflegt und kann er sich konkurrenzfähig weiterentwickeln?
- Stimmen die Rahmenbedingungen auch für kleinere und mittlere Projekte?

## Standortkonkurrenz erfordert Vorsorgeplanung

Es ist ein Erfolg der Raumplanung, dass allmählich auch an guten Lagen ein nachhaltiges Überangebot an Bauland entsteht. Im Sinne einer Vorsorgeplanung gilt es in der Raumplanung und Stadtentwicklungs-politik, wie in der Hotellerie die Betten zu machen und einen freundlichen Empfang für den Fall vorzubereiten, dass Gäste kommen. Die Standortkonkurrenz mit anderen Regionen erfordert die gezielte Festlegung von Schwerpunkten, weil die öffentlichen und privaten Gelder nicht ausreichen, um nach dem Giesskannenprin-

zip alle Gebiete entwicklungsplanerisch mit gleicher Priorität zu fördern. Folgerichtig scheidet der kantonale Richtplan Zentrumsgebiete aus, welche es zukunfts-gerecht mit dichter urbaner Mischnutzung und Schwerpunkt beim Arbeitsplatzangebot zu strukturieren gilt.

Die Zürcher City und die beiden Entwicklungsachsen ZH-West und ZH-Nord nehmen dabei eine besondere Stellung ein. Als notwendige Gegengewichte gilt es stabile Gebiete (Kern- und Wohngebiete, Erholung, Landschaft) schonungsvoll weiterzuentwickeln. Jedes Wachstum löst zusätzlichen Verkehr aus, der mit Vorteil vom öffentlichen Verkehr bewältigt wird. Falls das nicht gelingt, so ist mit längeren Stauzeiten des Individualverkehrs zu rechnen, wie wir es aus den meisten Metropolen kennen.

Es ist Aufgabe der Vorsorgeplanung, an den besten Standorten Hemmnisse abzubauen und preiswerte, zweckmässig strukturierte Areale bereitzustellen mit:

- wirklicher Baureife und kooperativen Genehmigungspartnern
- vorzüglicher Erschliessung mit öffentlichem und privatem Verkehr
- mit maximaler Flexibilität bezüglich Etappierung und Nutzweise
- höchstens dreijähriger Zeidauer zwischen Investitionsentscheid und Bezug



In der «Glattal-Stadt» wohnen 145 000 Einwohner und arbeiten 90 000 Beschäftigte

Zudem müssen sich langfristige Planungsvisionen vorerst als «Bruchstück-Kunst» bewähren. Damit erhöht sich die Bedeutung guter Adressen bzw. lebenswerter Quartiere. Es ist auch kein Zufall, dass sich beim Computerspiel «Sim City» öffentliche Einrichtungen wie zum Beispiel Parkanlagen auszahlen.

## Dynamische Gebiete in der Glattal-Stadt

Die fünf Agglomerationsgemeinden Dübendorf, Kloten, Opfikon, Rümlang und Wallisellen sowie die Zürcher Stadtkreise 11 und 12 bilden eine «Glattal-Stadt» mit rund 145 000 Einwohnern und 90 000 Beschäftigten. Weil sich die alten industriellen Randgebiete zu Stadtquartieren über Gemeindegrenzen hinweg entwickeln und die Gemeinden dadurch zusammenwachsen, haben sich diese zu einer Interessengemeinschaft Zukunft Glattal (IG ZUG) zusammengeschlossen. Diese Aktionsgemeinschaft (ad hoc-Kommission) zur Koordination gemeinsamer Anliegen erlaubt ein rasches Reagieren auf Veränderungen. Von der Idee eines tangentialen öffentlichen Verkehrsmittels bis zum Eintrag als «Mittelverteiler Glattal» im kantonalen Richtplan brauchte es weniger als fünf Jahre. Die Fertigstellung dieses gegen 600 Mio. Fr. teuren Verkehrsmittels soll bis 2005 erfolgen. Das Kernstück dieser Stadtbahn führt durch den fünf Kilometer langen Stadtstreifen zwischen Oerlikon und Flughafen. Allein hier sind ungefähr ein Dutzend grösserer Gebietsplanungen in Bearbeitung. Zudem befinden sich mit der Messe Zürich (Messegelände und Parkhaus) und dem Glattstollen (Abwassertunnel) zwei Grossbauten im Bau. Trotz Rezession in den vergangenen Jahren werden immer noch grössere Büro- und Wohngebäude erstellt und in der Regel innerhalb von zwei Jahren vermietet.

## Das Stadtquartier Leutschenbach

In Zürich-Leutschenbach und Opfikon-Süd leben knapp 2000 Einwohner und arbeiten beachtliche 10 000 Vollzeitbeschäftigte. Das hier angesiedelte Fernsehstudio und nicht wenige bedeutende Firmensitze erfreuen sich allgemeiner Bekanntheit. Weil die rechtskräftigen Zonenkapazitäten erst zu etwa einem Drittel genutzt sind, ist bei Bedarf eine weitere Bauenentwicklung möglich (Bild 4). Die städtebauliche Ausprägung ist unterentwickelt und wird von den Betroffenen als ungenügend beurteilt. Dieses Defizit erklärt sich einerseits durch die Randlage zu den historischen Zentren

in Zürich und Opfikon und dem weitgehenden Fehlen einer Quartierbevölkerung. Anderseits kümmerten sich weder die öffentliche Hand noch die Investoren der Hochkonjunkturzeit um den Außenraum, weil eine gute Autoerschliessung für die Vermietung oder den Verkauf von Büro- und Gewerbehäusern bereits ausreichte.

Eine von privater Seite erarbeitete Skizze «Das Stadtquartier Leutschenbach» zeigt Möglichkeiten für eine schrittweise Aufwertung des Quartiers:

- Ähnlich wie z.B. im Seefeldquartier vor ungefähr 100 Jahren bietet sich in Zürich-Leutschenbach und Opfikon-Süd die Chance, das Häusermeer mit attraktiven Stadträumen und Quartiersversorgung schrittweise so nachzurüsten, dass ein vielfältiges Quartier entstehen kann. Die vorhandenen Hauptstrassenzüge, das städtebauli-

che Konzept für den noch unüberbauten Teilbereich Oberhäuserriet sowie das Potential für einen grossen Stadtpark schaffen dazu gute Voraussetzungen (Bilder 4 bis 6).

- Die überall grossen Arbeitsplatzreserven erlauben auch in Leutschenbach die Ansiedlung eines massgebenden Wohnanteils als notwendiges Gegen gewicht.
- Wie in jeder dichten Stadt gilt es den öffentlichen Verkehr zu fördern, weil die Strassenkapazitäten nicht ausreichend vergrössert werden können.
- Weil ungefähr die Hälfte der unüberbauten Flächen im Besitz der öffentlichen Hand sind, könnte eine aktive Landpolitik auch Möglichkeiten für die Finanzierung öffentlicher Aufgaben schaffen.
- Es wird angeregt, dass die Stadt Zürich als hoheitliche Planungsträgerin in



2  
Die Entwicklungsgebiete Leutschenbach und Glatbrugg liegen zwischen der City und dem Flughafen. Reproduziert mit Bewilligung des Bundesamtes für Landestopographie vom 18.7.96

3  
Linienführung der neuen Stadtbahn Kloten/Zürich Flughafen-Oerlikon-Stettbach (Quelle: ZVV 1996)

4

Die Collage zeigt den Bestand (violett dargestellt) und das zusätzliche Potential (rot) des Entwicklungsgebiets Zürich-Leutschenbach / Optikon-Süd anhand bekannter Beispiele, welche alle im gleichen Maßstab dargestellt sind. Angesichts der überall grossen Flächenreserven ist in absehbarer Zeit mit einem bruchstückhaften Ausbau und nicht mit einem Vollausbau zu rechnen.

Zusammenarbeit mit dem Quartier Leutschenbach eine zukunftstaugliche Strukturierung mit «exekutiven Gebietsrahmenplänen» erarbeitet (Zieldefinition, Handlungsbedarf, Motivation) und anschliessend mit dem jeweils sanftesten Planungsmittel umsetzt.

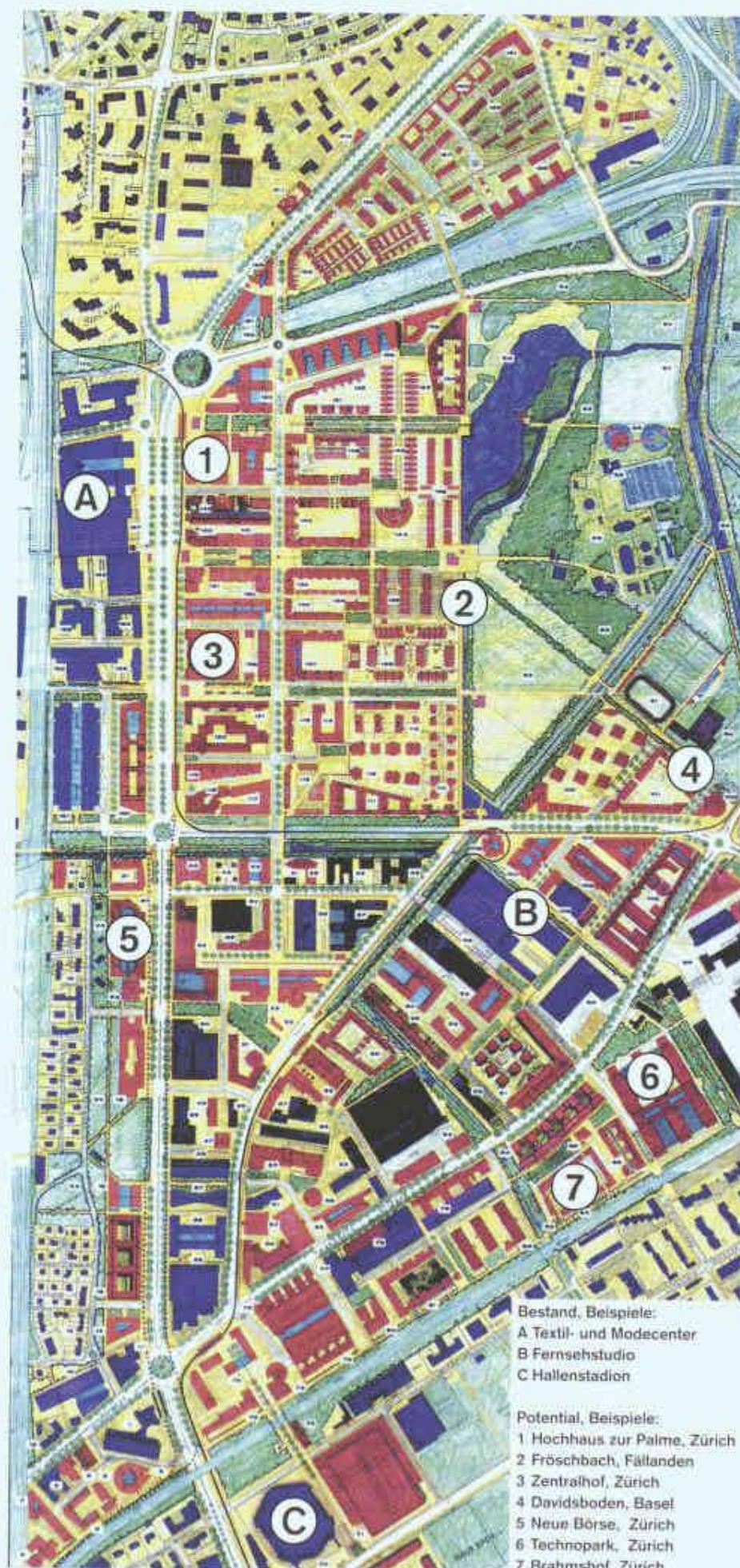
#### Testplanung Glattbrugg-West

Das Gebiet Glattbrugg West ist in vielem mit Leutschenbach vergleichbar:

- Überdurchschnittliches Arbeitsplatzwachstum in den letzten Jahren
- erhebliche Zonenplankapazitätsreserven (ca. 50% unüberbaut)
- unwirtlicher Außenraum
- nicht erkennbare Grenze zur Nachbargemeinde Rümlang
- gesättigtes Hauptstrassennetz mit wachsenden Stauknoten
- ungenügende Feinverteilung ab den S-Bahnstationen Glattbrugg, Opfikon und Balsberg bzw. Intercity-Bahnhof Flughafen

In Glattbrugg hat vor ungefähr zwei Jahren der Einzug des Bankvereins die städteplanerische Diskussion ins Rollen gebracht. Trotz dem neuen Strassennamen (Umbenennung der Kanal- in Europastrasse) werden die Stauspinnen mit jedem Neubau länger. Auch der von der Bank mitfinanzierte Regionalbus bleibt im Umfeld der englischsprachigen Haltestelle «Bank Center» immer wieder im Stau stecken, was den Ruf nach der eigentrasierten Stadtbahn verstärkt. Zudem verlieren die Annehmlichkeiten der modernen Bürogebäude bei den über 1500 Beschäftigten einiges an Glanz, weil das Umfeld mitnichten mit dem früheren Umfeld am Paradeplatz verglichen werden kann. Die bankinternen Pendelbusse über Mittag ins relativ weit entfernte Glattzentrum, die neuen Trampelpfade zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und neue Sandwichtheken und Kebab-Buden sind weitere Zeugen der erwünschten städtebaulichen Nachfristung.

Unter der Federführung der Stadt Opfikon wird in der Zeit vom Juni bis De-





5

**Vision Leutschenbachstrasse:** Heute liegen das WTC und das Fernsehstudio an einem öden Strassenraum. Die Fotovisualisierung zeigt, wie mittels Ergänzungsbauten, Alleeäbäumen, Skulpturenfundus und Sitzstufen am Bach sowie der Stadtbahn allmählich ein Boulevard entstehen könnte.



6

**Vision Thurgauerstrasse:** Das abgebildete Strassenstück mit den prächtigen Alleeäbäumen ist heute noch nicht überbaut. Die Fotovisualisierung zeigt eine mögliche Strassenraumgestaltung mit der neuen Stadtbahn und strassenorientierten Bauten.

zember 1996 eine Testplanung über das gesamte Gebiet durchgeführt. Mit einer Präqualifikation konnten aus über zwanzig sorgfältigen Bewerbungen drei interdisziplinäre Fachteams für die Bearbeitung dreier Lösungsvorschläge mit unterschiedlichen Schwerpunkten ausgewählt werden. Das kooperative Verfahren der Testplanung erlaubt das direkte Gespräch zwischen den Bearbeitern und den betroffenen Gemeinden (Opfikon, Rümlang), den Verkehrsträgern (SBB, ZVV, VBG, Tiefbauamt, Flughafen) sowie den Eigentümern und Firmen. Die Möglichkeiten der direkten Einflussnahme scheinen motivierend auf die Beteiligten zu wirken.

Ziele der Testplanung Glatthbrugg West sind:

- Es werden städtebauliche Vorschläge angestrebt, die realisierbar und finanziell durch die öffentliche Hand und durch Private schrittweise umgesetzt werden können.
- Die Integration der geplanten Stadtbahn ins heutige und künftige Quartier ist aufzuzeigen.
- Die Ergebnisse fließen als Grundlagen in die Revision der Nutzungsplanung ein und dienen auch den Privaten als Grundlage für die Aufwertung ihrer Liegenschaften.

#### Zukunftstaugliche Planungsmittel für Experimentiergebiete

Eine innovative Gesellschaft braucht Experimentiergebiete mit grossen Spielräumen.

8

**In Glatthbrugg West hat sich eine vielfältige Arbeitswelt angesiedelt.** Die Baustuktur ist heterogen und der Stadtraum unwirtlich. Alleine in den beiden neuen Gebäuden des Bankvereins (Bildmitte) arbeiten über 1500 Beschäftigte (DesAir-Foto, 1995).

len. Die Kraft des Fiktiven lenkt deshalb auch die Wirtschaft hin zum besseren Standort, und dieser liegt zunehmend bei der Bahnhofstation.

Es wird vermutet, dass es für die Konkurrenzfähigkeit der einzelnen Städte wichtig ist, dass sowohl dynamische Neubaugebiete wie auch dynamische Verdichtungsgebiete zur Verfügung stehen:

Neubaugebiete (z.B. Oberhäuserriet) oder grosse Brachen (z.B. Zentrum Zürich-Nord) haben in der Regel Nachteile wegen langjähriger Baustellen und erheblicher Infrastrukturkosten, aber den Vorteil einer schillernden Zukunft, falls sich die Visionen verwirklichen lassen. Zu Beginn sind diese Gebiete vor allem für Grossprojekte interessant.

Verdichtungsgebiete wie Zürich-Leutschenbach oder Glatthbrugg-West weisen oftmals erhebliche städtebauliche Defizite auf. Dafür erlauben sie ein schrittweises Weiterweben der Gebietsstruktur, was kleinere und mittlere Unternehmen in der Regel vorziehen.

Die in den letzten Jahren vor allem in den Kernstädten bevorzugt angewendete Strategie einer Umnutzung der Industrie- und Gewerbezonen mittels Gestaltungsplänen zeigt zum Teil Ermüdungserscheinungen. Nicht wenige Gestaltungspläne erweisen sich nach langwierigen Verfahren als nicht flexibel genug für die inzwischen stark veränderte Marktlage, weil nach erfolgtem Dialog übereifrig Massanzüge resultierten. Andererseits zeigen Gestaltungspläne, dass eine Qualitätssicherung der Außenräume dazu beitragen kann,



dass sich auch in wirtschaftlich schwierigen Zeiten Interessenten melden.

Soweit zweckmässig, sollte wieder vermehrt nach der BZO gebaut werden können, damit sich die Realisierungszeiten verkürzen, die Risiken abnehmen und nicht zuletzt auch provisorische Nutzungen (z.B. Wohnateliers) von freistehenden Räumen erleichtert werden. Das Zürcher Planungs- und Baugesetz erlaubt durchaus schlankere Alternativen zum Gestaltungsplan. So könnten z.B. Zentrumszonen mit moderaten Grunddichten in Kombination mit attraktiven Vorschriften für Arealüberbauungen ausgeschieden werden. Wer dicht bauen will, müsste damit erhöhte Anforderungen an die Einordnung erfüllen.

Die kürzlich in Kraft getretene BZO-Hofmann (regierungsräthliche Ersatzvornahme für die Stadt Zürich) schiesst zumindest mit der teilweisen Nutzungsaus-

weitung in den dynamischen Gebieten nicht über das in diesem Artikel postulierte Ziel für grosszügige Experimentierergebnisse hinaus. Zur Beeinflussung der Quartierqualität könnte die Stadt Zürich die wichtigsten siedlungsplanerischen Ziele in den betroffenen Zentrumsgebieten mit Gebietsrahmenplänen als Koordinations- und Steuerungsinstrumente der Exekutive festlegen und damit positiv und konstruktiv auf die neue Situation reagieren.

### Konstellation 2005

In der Glattal-Stadt wird in den kommenden Jahren weiterhin ein überdurchschnittliches Baugeschehen erwartet. Neben dem Ausbau des Flughafens sowie der Fertigstellung des Glattstollens, der Messe und der Stadtbahn scheinen bis 2005

auch erste Etappen der laufenden Gebietsplanungen möglich. In der Glattal-Stadt stellt sich die Frage, ob aus dem sowieso erwarteten Baugeschehen ein Ereignis gemacht werden kann und soll. Als Krönung dieser «Konstellation 2005» steht die Idee einer Ausstellung «Grün 2005» zur Diskussion. Die Voraussetzungen für einen Glattpark (Bild 4) als hochwertige Naherholungsfläche zwischen Zürich-Leutschtenbach und Opfikon-Süd mit einer revitalisierten Glatt als Rückgrat scheinen günstig und die Zeit für einen Stadtpark von überkommunaler Bedeutung reif.

Adresse der Verfasser:

Ueli Meier, dipl. Arch. ETH/SIA, Walter Gottschall, dipl. Arch. ETH/SIA, Planpartner AG, Klausstr. 26, 8034 Zürich

## Zuschriften

### Drei kleine Geschichten zu einem Thema, in einer Woche erlebt

Nicht dass das Thema so kurzlebig wäre, denn die Frage, wie sich Bauen und Mode zueinander verhalten oder - anders ausgedrückt - wie der Architekt den Zeitgeist prägt oder ihm nacheifert, ist eine immerwährende Aufgabe, die seine Arbeit bestimmt.

Die erste Geschichte: Ein grosser Kurort in der Schweiz veranstaltet einen Wettbewerb für eine Eishalle und zugehörige Nebenanlagen. Eine städtebaulich schwierige Aufgabe. Die hochklassig besetzte, über alle Zweifel erhabene Jury kürt als 1., 2. und 3. Preis jeweils einen rechteckigen Kubus, kantig und in Holz, 90x60x10 m, aussen bündig. Der 4. Preis, auch kantig, aber halt mit Glasbaustenen. Versuche weiterer Teilnehmer, dem öffentlichen Bau durch eine eigenständige Formensprache mehr Präsenz zu geben, finden allesamt keine Gnade.

Die zweite Geschichte: Die Stadt Sondrio hat einen Wettbewerb für Architekten der Lombardei ausgeschrieben: öffentliche Bereiche zu einer grossen Schule. Die Jury hat festgestellt, dass nicht ein Projekt dem andern ähnlich war. Eine unbändige Experimentierfreude schimmerte durch die Arbeiten. Oft fehlgeleitete Phantasie-

produkte ohne Bezüge zur Umgebung, oft echte Auseinandersetzung mit der Aufgabe. Jede Arbeit aber sich selbst, ohne Seitenblicke, was die «alta moda» der Architektur propagiert.

Die dritte Geschichte: Sie ist in der «Bauwelt», Heft 25, zu lesen. Chefredaktor Peter Rumpf beleuchtet in seinem Kommentar den Wettbewerb für das Auswärtige Amt in Berlin. Rumpf erwähnt, dass hier einmal Staatsgäste aus aller Welt empfangen werden, dass sich hier das Gesicht der zukünftigen Mitte Berlins entscheide. Und später: «Langeweile machte sich statt dessen breit. Lag es an den vorgestellten Entwürfen und an deren Unterschiedlosigkeit? Und ist es nicht egal, ob Max Dudler seine zwei Kisten baut oder Müller Reimann ihre eine Kiste mit zwei Höfen? In den Augen der Laien sehen sie sich ziemlich ähnlich, und die drei andern Preise bieten auch keine Abwechslung.»

Warum beschäftigen mich die drei Geschichten? Im Grenzbereich zwischen Nord und Süd lebend und arbeitend, fällt mir auf, wie sich die Tendenzen in der Architektur unterschiedlich entwickeln. In Berlin wird heute das Strengste, Variationsloseste und damit Konsequenterste gewählt. Angesichts der Computerzeichnung kann man es auch anders nennen. In Italien lässt die lateinische Lebensfreude, Phantasie und Toleranz immer Neues, Überraschendes entstehen.

Und bei uns in der Schweiz? Kollegen und Architekturkritiker weden da anderer Meinung sein. Mir will scheinen, dass in der letzten Zeit der «vorauszielende Gehorsam» grasiert. Juroren sehen angestrengt in die Runde, wie und was denn momentan so im Trend ist. Teilnehmer studieren die Juryzusammensetzung, deren Vorlieben für grafisch Feines und inhaltlich Unverbindliches. Sie richten ihre Arbeit danach aus, wohl wissend, dass in unserem Land wenig Mut zum Experiment, zu echt Neuem besteht. Der Satz, «die Architektur ist das Spiegelbild der Gesellschaft», hat eben überall seine Richtigkeit.

Nach all den Irrwegen der Postmoderne hat man auf Normalität und Selbstbesinnung gehofft. Die neue Einfachheit ist die Antwort. Mit «karg, spröde, stringent» und was der Worte mehr sind, wird sie dogmatisch zelebriert und prämiert. Ist es wohl Zufall, dass diese Strömung am Rheinknie entstanden ist und gegen Süden ausstrahlt?

Ich wünschte mir für unser Land, dass wir Architekten mit Risikofreude und Selbstbewusstsein unseren Beitrag zur baulichen Entwicklung leisten. Es sind nicht die Zeiten, in denen wir sind, die solches verhindern, denn die Zeit wird von den Menschen bestimmt. Ist es nicht eigenartig, der Individualismus nimmt überhand - die Arbeiten der Individualisten ähneln sich aber wie ein Ei dem an-