

Zeitschrift: Wohnen

Herausgeber: Wohnbaugenossenschaften Schweiz; Verband der gemeinnützigen Wohnbauträger

Band: 72 (1997)

Heft: 10

Artikel: Neues Land für die Schweiz

Autor: Brack, Karin

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-106531>

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>

NEUES LAND FÜR DIE SCHWEIZ

Sie liegen in Stadtzentren, sind gut erschlossen und oft mehrere Fussballfelder gross: stillgelegte

Industriequartiere. Aus diesen sogenannten Brachen sollen neue Stadtteile entstehen.

ZENTRUM ZÜRICH NORD Die Umnutzung des Industriegebietes Oerlikon in Zürich Nord ist das grösste derartige Stadterneuerungsvorhaben in der Schweiz. Das Gebiet liegt in der Nähe des Flughafens Kloten, grenzt südlich unmittelbar an den Bahnhof Oerlikon an und liegt im Osten unweit vom S-Bahnhof Seebach. Die hier ansässigen traditionellen Betriebe befinden sich im industriellen Umbruch und müssen sich auf ihrem Land neu organisieren. In den kommenden Jahrzehnten soll auf dem 63 Hektaren grossen Areal Arbeits-, Wohn- und Lebensraum für die Bevölkerung geschaffen werden. Die Grundeigentümer/innen – Asea Immobilien AG, Oerlikon-Bührle Holding AG, Xamax AG, Lamprecht AG, Marti AG, SBB, Kanton Zürich, um die wichtigsten zu nennen – und die Stadt Zürich haben während neun Jahren ein Entwicklungsleitbild und zugehörig Sonderbauvorschriften erarbeitet, welche die nächsten rund 30 Jahre Bauzeit im Zentrum Zürich Nord ZZN Gültigkeit haben sollen.

NUTZUNG Es sieht vor, dass für rund 5000 Einwohner/innen neuer Wohnraum entstehen und die Zahl der Arbeitsplätze auf 12 000 anwachsen soll. Die gesamte maximal realisierbare Geschossfläche beträgt 820 000 m². Generell

wird eine gemischte Nutzung angestrebt, woraus Stadträume mit verschiedenen Bebauungsdichten und Freiraumqualitäten resultieren. Im bahnhofnahen Teilgebiet wird die Ausnutzung relativ hoch und dienstleistungsbetonnt sein, nach Norden und Westen weniger dicht und auf Wohnnutzung ausgerichtet. Der Wohnanteil soll – außer in den wenigen reinen Industriearälen – rund einen Dritt der Nutzfläche umfassen. Öffentliche Nutzungen sollen gezielt an gut gelegenen Standorten angeordnet werden, so etwa Parks sowie eine Volksschule angrenzend an den Volkspark. Für dezentrale öffentliche Nutzungen wird Raum gesichert: Kinderkrippen, Spitäler u. ä. Bestehende Bauten dürfen bis zu ihrer Ablösung noch provisorisch genutzt werden. Für das Musical-Theater, dem bisher Ausnahmebewilligungen erteilt oder eben auch nicht erteilt wurden, bedeutet dies, dass es ab Inkrafttreten der Sonderbauvorschriften legal funktionieren darf: Kulturnutzung wird grundsätzlich überall dort möglich sein, wo Dienstleistung erlaubt ist.

ENTWICKLUNGSSTAND Dieses Entwicklungsleitbild wurde 1994 als gemeinsame städtebauliche Vision von den Grundeigentümer/innen und Behörden der Öffentlichkeit vorgestellt. Daraufhin wurde es als Grundlage für die

Das junge Architektenteam von Silva Ruoss, Cary Siress und Karen Schrader, Zürich, gewann den 1992 ausgeschriebenen Ideenwettbewerb mit internationaler Beteiligung und Jurierung. Seine Vorstellungen hat es seither in Zusammenarbeit mit den Behörden und dem Büro von Ueli Roth, Zürich, zum städtebaulichen Leitbild entwickelt.

Rechts unten: Bahnhof Oerlikon. Links neben dem geplanten Oerliker Park (in Bildmitte) befinden sich die soeben fertiggestellten Toro I und II der ABB.





Oerlikon aus der Vogelperspektive: Auf 63 ha wird während 20 bis 30 Jahren Bauzeit in Zürichs Norden eine Stadt in der Stadt entstehen. Noch sind jedoch keine Rahmenverträge zwischen Grundeigentümern und Öffentlichkeit unterschrieben.

Sonderbauvorschriften ZZN dem öffentlichen Mitwirkungsverfahren unterzogen und ist jetzt von der «Spezialkommission Perspektiven» der Stadtentwicklung bereinigt. Gleichzeitig mit den Sonderbauvorschriften wurden Rahmenverträge zwischen Grundeigentümern und Öffentlichkeit beschlossen: Darin sollen die neuen Eigentumsverhältnisse sowie die Teilung der Infrastrukturkosten von rund 100 Millionen festgehalten werden. Diese Verträge sind fast alle unterschrieben – Probleme verursacht aber noch die Altlastensituation. Erst nach den vollständigen Unterzeichnungen können die Sonderbauvorschriften in Kraft treten. Die ABB als Eigentümerin von rund der Hälfte des Areals kann aber dennoch an ihrem Zeitplan festhalten: Toro I und II konnten fertiggestellt werden, weil es sich dabei um reine Industrienutzung handelt und die noch nicht in Kraft gesetzten Sonderbauvorschriften dabei bereits berücksichtigt wurden. Bei den Neubauten handelt es sich um ein Bürohaus sowie ein Fabrikationsgebäude; die Einweihung fand Ende August statt. 1260 Arbeitsplätze der ABB Hochspannungstechnik und der ABB Daimler Benz-Transportation AG, Schweiz, sind dort untergebracht.

Allein im Kanton Zürich beträgt die Menge an brachliegendem Industrieland 6 Mio. m² Geschossfläche, gesamtschweizerisch liegt leider keine taugliche Zahl vor. «Hochparterre» geht von 260 Industriebrachen in der Schweiz aus. Als Brache gelten Gelände von mindestens hundert mal hundert Metern, auf denen vorher etwas produziert wurde und die nun zur Umnutzung frei sind oder werden.

Andere Projekte, die fast fertig geplant sind, müssen die Inkraftsetzung der Sonderbauvorschriften abwarten. Parallel zu diesen wurde für das geplante Einkaufszentrum Coop samt 88 Wohnungen (Winterthur Versicherungen als Investor) wird dafür der ABB

das Gelände abkaufen) ein eigener Gestaltungsplan beantragt, in dem keine Rücksicht auf andere Grundeigentümer genommen werden muss – die Baubewilligung wird seitens der privaten Investoren per Ende 1997 erwartet. Weitere Dienstleistungs- sowie Wohnbauprojekte sind in Vorbereitung, denn der beschriebene Nutzungsmix wird von Anfang an angestrebt.

Die Oerlikon-Bührle Holding AG ist neben der ABB die andere Grossgrundbesitzerin (etwa ½ der Fläche): Auch sie will ihre betrieblichen Aktivitäten im nordwestlichen Teilgebiet des Areals konzentrieren.

FREIRAUM, VERSORGUNG, VERKEHR Das Entwicklungsleitbild sieht Parkanlagen auf rund fünf Hektaren vor. Dies soll ein Beitrag zur Verbesserung der ökologischen Verhältnisse leisten und dafür sorgen, dass sich die Verdichtung des Gebietes nicht negativ auswirkt.

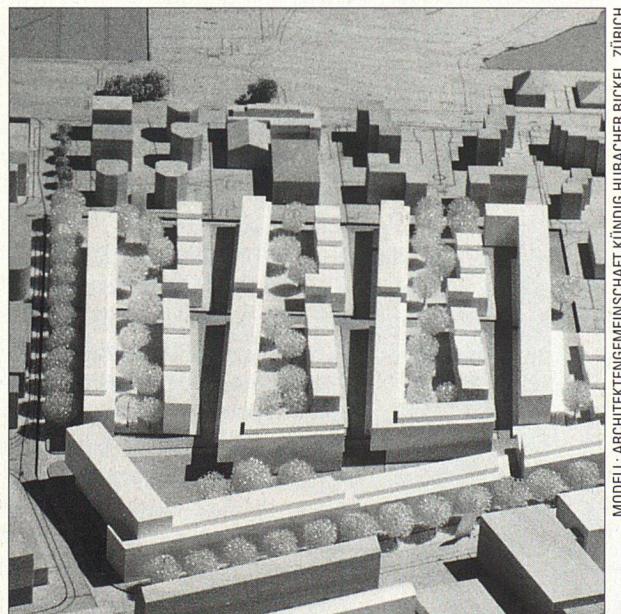
Die diversen Bauvorhaben werden einen Bedarf nach breit-abgestützten Transportangeboten zur Folge haben. Die zusätzliche Verkehrsnachfrage im grossen Planungsgebiet muss so bewältigt werden, dass ihre Auswirkung auf die Umwelt möglichst gering ist. So sind Verbesserungen der Wegnetze für Mobile zu Fuss oder per Velo vorgesehen. Ebenfalls wird eine Leistungssteigerung der Buslinien 29 und 75 notwendig, dies ab der Jahrtausendwende. Die Zahl der Parkplätze soll möglichst beschränkt bleiben.

KARIN BRACK

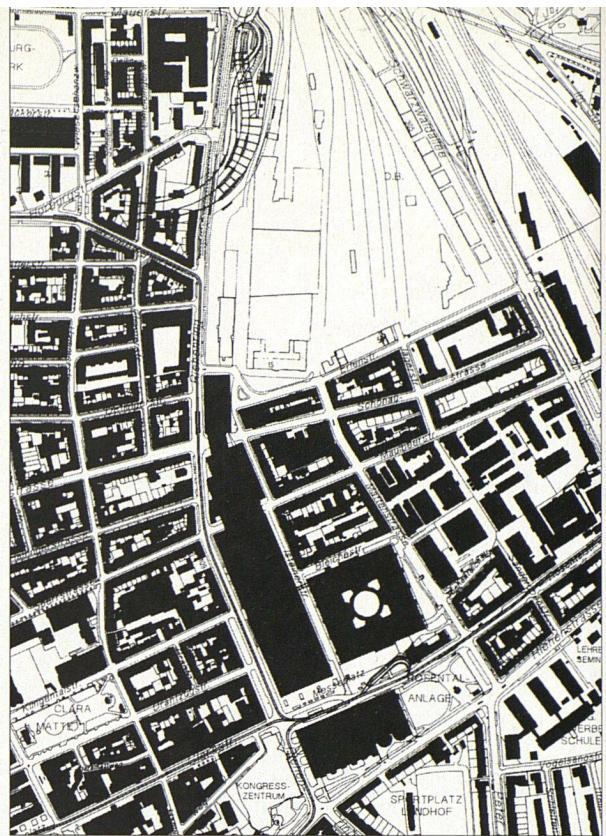
Auf S. 40 finden Sie zwei weitere Beispiele von neu entstehenden Stadtteilen mitten in Basel bzw. Luzern: die Umgestaltung des Güterbahnhofareals der Deutschen Bahn und das «Wohnen im Tribschen» WIT.

Luzern: Wohnen und Arbeiten im Tribschen

10 Gehminuten zum Bahnhof, 5 Minuten zum See, 1 Minute zum Bus – das Tribschenquartier in Luzern südöstlich vom Bahnhof ist einmalig zentral gelegen. Im unternutzten Wohn- und Gewerbequartier (Besitzer: 73 Prozent Stadt Luzern, Rest verschiedene private Eigentümer) soll eine zukunftsweisende Überbauung entstehen, die den Trend zur Abwanderung bricht: Das Konzept WIT «Wohnen im Tribschen» sieht hervorragende städtebauliche und architektonische Qualität vor, optimale Einbindung ins Quartier, hohen Wohnwert, gute Arbeitsplätze. Aus einem Ideenwettbewerb 1990 ging das Konzept der Zürcher Architektin Sabine Hubacher (von Kündig Hubacher Bickel) als Siegerprojekt hervor und wurde den Vorarbeiten zum Bebauungsplan B 132 Tribschen/Bahnhof 1994 angepasst. 1996 wurde entschieden, dass der mitten im 72070 m² grossen Areal plazierte Werkhof verlegt wird. Die Stadt will nicht selber bauen, sondern gibt die Grundstücke im Baurecht ab: Der Stadtrat präsentierte das Konzept potentiellen Investoren, die ihre Vorstellungen einbringen können: Daraus werden u.a. verschiedene Wohnformen resultieren, der Wohnanteil soll $\frac{1}{4}$ der Fläche betragen. Nach dem Abschluss eines zweiten Architekturwettbewerbs soll die Veranstaltergruppe in eine Genossenschaft zur Lösung der gemeinsamen Infrastrukturaufgaben umgewandelt werden. Mittels dieses Projektwettbewerbs (für 30 000 m² als 1. Etappe) wird das Konzept weiterentwickelt werden und alle gemeinsam formulierten Bedingungen erfüllen. Das dannzumalige Siegerprojekt wird die Details festlegen. Es wird mit einem Bauvolumen von bis zu 400 Millionen Franken gerechnet. Die Überbauung soll eine junge, aktive Bevölkerung ansprechen, im von Überalterung bedrohten Luzern zu bleiben oder sich neu anzusiedeln. Baubeginn: ab 2000.



Das Konzept von Sabine Hubacher ist flexibel: Die kleineren Häuser zwischen den vier langgestreckten Gebäudezeilen könnten auch quergestellt werden.



Güterbahnhofareal der DB in Basel: Noch besteht keine definitive Planung.

Basel: Neuer Stadtteil am Riehenring

Offene Planung: Nach diesem Stichwort soll das neue Quartier auf dem 18 Hektaren umfassenden Areal des Güterbahnhofes der Deutschen Bahn DB neuen Nutzungen zugeführt werden. Nach einem ersten städtebaulichen Ideenwettbewerb können Einwohner/innen ihre Anregungen einbringen. Durch Vermietung oder Abgabe im Baurecht von einzelnen Bereichen des Areals ist die DB zeitlich in der Freisetzung gebunden. Der Wettbewerb soll aufzeigen, welches Entwicklungspotential im Areal steckt und wie dieses in sinnvollen Etappen realisiert werden kann. Stadtplaner Heinz Theus: «Es existiert erst eine ganz grobe Planung. Es ist durchaus möglich, dass die Stadt diese wieder über den Haufen wirft. Denn jetzt fragen wir die Bevölkerung, was sie von der Sache hält – Führungen und Workshops werden organisiert. Bis Ende Dezember sollen die diesbezüglichen Anregungen ausgewertet sein.» In einem Jahr wird eine zweite Wettbewerbsstufe stattfinden mit den Preisträgern der ersten Phase. Damit sollen die Randbedingungen für den Nutzungsplan festgelegt werden, welcher vom Grossen Rat bewilligt werden muss. Zur endgültigen Realisierung des neuen Stadtteils wird ein dritter Wettbewerb in wichtigen Baubereichen notwendig sein. Im ersten Ideenwettbewerb waren folgende Punkte zu berücksichtigen:

- $\frac{1}{2}$ des Areals muss für Grünflächen reserviert sein
- Die restliche Fläche muss zu gleichen Teilen für Arbeiten, Infrastruktur (u.a. ein Parkhaus mit Lastwagenterminal für die nahe Messe Basel) und Wohnen (für 1500 Einwohner/innen) dienen
- Lärmbelastung: Baukörper mit entsprechender Nutzungsanordnung müssen dahinterliegende Wohnbereiche schützen
- Durchlüftung des Quartiers: Abriegelung gegen Luftströme vom nördlichen Wiesenraum her
- Nutzungen mit hohem Verkehrsaufkommen müssen gut an Strasse und öffentlichen Verkehr angebunden sein
- Anbindung der umliegenden Quartiere an die Naherholungsgebiete