Eine letzte Chance mit neuen Ideen : die letzte Chance für das Oberhauserriet bei Zürich

Autor(en): **Stöckling, Peter**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **2 (1989)**

Heft 3

PDF erstellt am: **01.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-118980

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

FOTOS: MICHAEL RITTER

Privilegierte Industriezone oder letzte grüne Insel: Das Oberhauserriet.

Eine letzte Chance mit neuen Ideen

50 Hektaren Industrieland an bester Lage zwischen Flughafen und Paradeplatz sozusagen und deshalb immer wieder als «teuerste Wiese Europas» apostrophiert: das Oberhauserriet an der Zürcher Stadtgrenze, politisch jedoch Opfikon zugehörig. Eine überarbeitete Planung mit neuen Ideen und Lösungen will der umstrittenen Überbauung nochmals eine Chance geben. Es dürfte die letzte sein.

Hier können wir noch einmal neu anfangen, neue Erkenntnisse einbringen, ohne dass wir an alte Planungen gebunden sind», schwärmt Planer Martin Steiger (Planpartner AG, M. Steiger, L. Huber). Er hat vom Stadtrat Opfikon den Auftrag gefasst, einen Ausweg aus der Zwickmühle zu suchen: Die teilweise Auszonung, wie sie die Volksinitiative will, ist in den Augen der Behörden nicht erwünscht, die Überbauung nach bisherigen Plänen jedoch nicht möglich.

Die Gegenoffensive

«Wir wollen einen Vorschlag machen, der den wesentlichen Anliegen der Gegner solcher Grossüberbauungen ein Stück weit entgegenkommt», charakterisiert Stadtpräsident Bruno Begni, im Hauptberuf Leiter einer Grossbankfiliale in Wallisellen, die Ergebnisse der «Überprüfung Gesamtplanung Oberhauserriet», mit der seine Behörde die Gegenoffensive antritt. Über Vorgeschichte und Ausgangslage orientiert der Beitrag «Lange geplant…» (auf Seite 22).

Der Weg der letzten Chance führt über die Entschärfung der zentralen Konfliktpunkte Verkehrserschliessung/Umweltbelastung und Redimensionierung der Arbeitsplatzballung. Das rechtliche Mittel ist eine Revision der Bau- und Zonenordnung, ergänzt durch Sonderbauvorschriften. Diese enthalten einschneidende Verpflichtungen für die Grundeigentümer, bieten im Gegenzug aber einen massiven Ausnützungsbonus: das Prinzip von Zuckerbrot und Peitsche in der Raumplanung. Tiefgreifende Differenzen zwischen der Mehrheit der lokalen Opposition und der regional tätigen «Arbeitsgruppe Zürich-Nord» einerseits und der Opfiker Exekutive anderseits (das Stadtparlament kommt später zum Zug) bleiben allerdings bestehen.

Die Aufteilung des Areals in profitable Industrie-/Dienstleistungszone (ID) und kaum verwertbare reine Industriezone (I) hat die Überbauung blockiert. Dem trägt die Revision Rechnung: Im ganzen Oberhauserriet sollen, wie früher einmal vorgesehen, Dienstleistungsbetriebe erlaubt werden. Weil das nach bisherigem Recht zu gigantischen Arbeitsplatzzahlen (bis zu 30000!) und unkontrollierbaren Nebenwirkungen führen würde, wird die erlaubte Ausnützungsziffer drastisch reduziert: Statt 200 nur noch 90% (was einer

Baumassenziffer von 4 statt 10 entspricht). So könnte, glauben Behörden und Planer, die Überbauung gerade noch erschlossen werden.

So weit die Peitsche. Das Zükkerchen: Unter bestimmten Bedingungen wird die Ausnützung wieder auf den heutigen Stand verdoppelt. Voraussetzung dazu ist die Einhaltung folgender Sonderbauvorschriften:

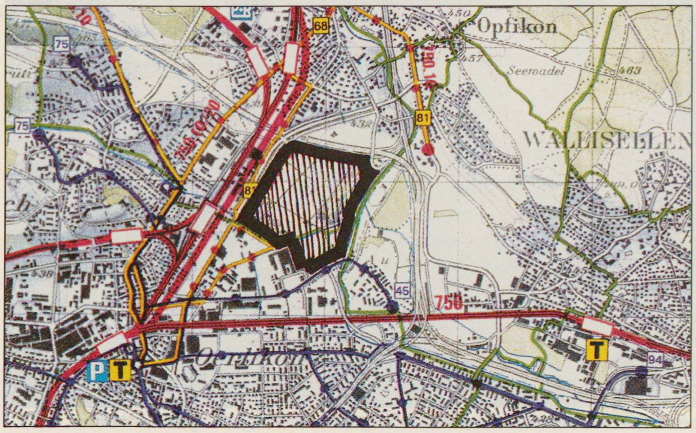
- Die Eigentümer verpflichten sich, gemeinsam ein quartierinternes öffentliches Verkehrsmittel einzurichten und zu finanzieren.
- Bauten, Verkehrswege und Grünräume müssen bindend nach einem städtebaulichen Konzept angelegt werden. Die Finanzierung der Freiflächen hat ebenfalls privat zu erfolgen.
- Neben Büros soll auch ein Anteil für Wohnungen und ertragsschwächere Gewerbebetriebe gesichert werden.
- Umweltgerechte Bauweise und architektonische Qualität sollen ebenfalls verpflichtend vorgeschrieben werden. In den Sonderbauvorschriften ist ein «städtebaulicher Leitplan» vorgesehen. Wie die «erhöhten Anforderungen an die architektonische Qualität» beurteilt und gesichert werden können, ist aus dem Planungsbericht allerdings nicht ersichtlich.
- Die umweltgerechte Etappierung wird von der Sicherstellung des Nahverkehrsnetzes abhängig gemacht.
- Vor- und Nachteile einzelner Grundeigentümer sollen ausgeglichen werden, um auch wenig lukrative Nutzungen (Wohnen, Kleingewerbe) zu ermöglichen.

Pestalozzis Erben?

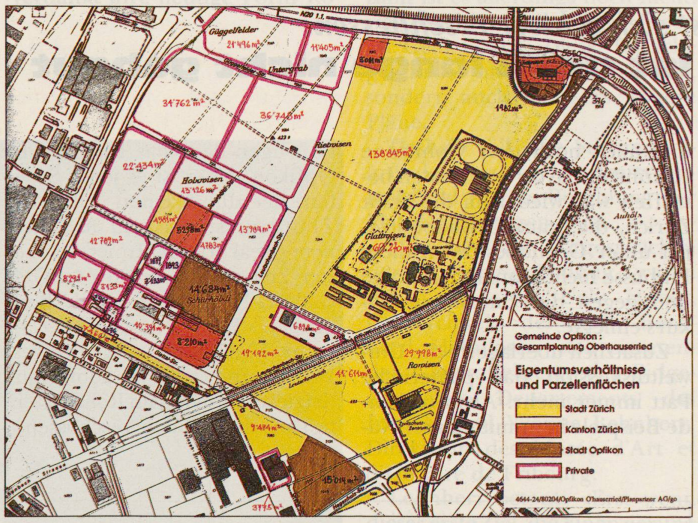
Die Grundeigentümer, die freiwillig solche Auflagen auf sich nehmen, sind wohl jene Erben Pestalozzis, die der Volksmund schon längst für verschollen erklärt hat. Und doch: Das Konzept ist, wie seine Promotoren versichern, nach anfänglichem Zögern auf ein gutes Echo gestossen. Für die Landbesitzer geht es hier um soviel, dass einiges an Konzessionen drinliegt.

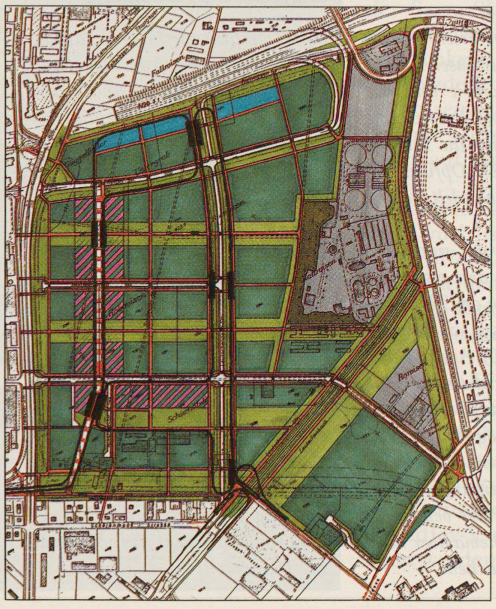
Der Stadtrat von Opfikon will allerdings mehr als bloss aus der Not eine Tugend machen. Die Unmöglichkeit der herkömmlichen Verkehrserschliessung auf der Strasse führt zwangsläufig zum öffentlichen Verkehr, der einen Anteil von über 50 Prozent übernehmen müsste. Dafür genügt die neue S-Bahn-Haltestelle Katzenbach (zwischen den bestehenden Bahnhöfen Oerlikon und Opfikon) nicht. Sie dient lediglich als Ausgangspunkt für das «unkonventionelle quartierinterne Nahverkehrsmittel», womit im Klartext der Monorail gemeint ist. Der Individualverkehr in seiner motorisierten Form soll daneben buchstäblich an den Rand gedrängt werden: Direkt am ebenfalls neu zu bauenden N20-Halbanschluss würden die Autos in einem Parkhaus abgefangen.

Das neue Verkehrsmittel an sich – ob Monorail, Trolleybus oder eben doch das gute alte Tram – ist nicht einmal entscheidend. Den ideellen Durchbruch brächte die Finanzierung des öffentlichen Quartierverkehrs durch Private. Durch das Zusammenspiel der überwiegend öffentlichen Verkehrserschliessung und der städtebaulich-architektonischen Qualität der Arbeitsplätze an dieser erstklassigen Lage erhofft sich Martin Steiger eine neue Art von Konkurrenz unter Dienstleistungsstandorten, eine von wirklicher Arbeitsplatzqualität geprägte Konkurrenz. Das Oberhauserriet, für die Verwirklichung solcher Utopien allein doch ein etwas eingeschränkter Raum, würde ausstrahlen in die umliegenden Bürowüsten, zum Standard werden für den Standort Zürich. *PETER STÖCKLING*



Zwischen Oerlikon, Wallisellen und Opfikon-Glattbrugg die letzte grüne Insel: Das Oberhauserriet. Die S-Bahn-Station Katzenbach neben dem schraffierten Gebiet existiert erst als Projekt.





Die grössten privaten Grundeigentümer sind Irene Kresse, Herrliberg, und Landwirt Albert Schwarz, Opfikon. Weitere grosse Parzellen gehören der Bührle Immobilien AG, Margaretha Butti und Hans Hochuli, der Amag, der Turintra AG und der Bauunternehmen Marti AG und Bonomo's Erben. Das weisse Areal mitten im Land der Stadt Zürich ist das Kieswerk Butti.

Das neue Verkehrs- und Nutzungsschema (kein Zonenplan): Industriezone mit Dienstleistungsbetrieben (dunkelgrün), Zone mit Wohnen, Büros und Kleingewerbe (dunkelgrün-violett), öffentliche Freiräume (hellgrün), P an der N20 (blau), lokales öffentliches Verkehrsmittel (schwarz), Fuss- und Radwegnetz (orange).

Bauen oder freihalten?

Argumente *für* und gegen eine Überbauung des Oberhauserriets in Kurzfassung:

Wasserkopf

Pro: Der Zug nach Zürich lässt sich durch eine Verhinderung des Oberhauserriets nicht aufhalten. Wenn die Arbeitsplätze nicht hier entstehen, werden sie an den Rand der Agglomeration gedrängt.

Kontra: Jeder neue Industriestandort erhöht die Attraktivität von Zürich.

Freihaltung

Das Oberhauserriet ist als Grünzone nicht geeignet. Es ist jedoch so gross, dass bei einer guten Bebauung ökologische Ausgleichsflächen möglich sind.

Das Oberhauserriet ist der letzte Rest jenes Grüngürtels, der einst Stadt und Agglomeration trennte. Zürich-Nord hat ein Defizit an Grünflächen. Hier liesse sich ein ideales Naherholungsgebiet, kombiniert mit landwirtschaftlicher Nutzung, verwirklichen.

Luftverschmutzung

Die Freihaltung ist kein Beitrag gegen die Luftverschmutzung. Wenn die Arbeitsplätze noch weiter verdrängt werden, belasten die durchfahrenden Autos die stadtnahen Gebiete noch mehr. Der Verzicht auf Parkplätze und ein attraktives öffentliches Verkehrsmittel sind ein Beitrag zur Verbesserung der Verhältnisse.

Die ganze Region ist ein derartiges ökologisches Notstandsgebiet, dass die weitere Entwicklung unbedingt gebremst werden muss. Weitere Arbeitsplatzballungen machen die Einhaltung der Luftreinhalteverordnung unmöglich.

FOTO: MICHAEL RICHTER

Blick auf das umstrittene Oberhauserriet: Die «eingeborenen» Grundeigentümer werden ihre Maisfelder noch einige Zeit umpflügen können.

Das Oberhauserriet lässt sich schwer erschliessen:
Lange geplant ist noch lange nicht gebaut

Seit es Zonenpläne und Bauzonen gibt, ist das Oberhauserriet als Bauland, ja sogar als «Industriegebiet von regionaler Bedeutung» ausgeschieden und zu einem Teil auch bereits grob erschlossen. Von Bauen jedoch ist noch nicht die Rede.

Umgeben von Neubauten: 50 Hektaren als Schauplatz der Auseinandersetzungen um Wachstum und Wasserkopf, um Privat- und Pendlerverkehr, um Arbeitsplatz- und Schadstoffkonzentrationen.

Ursprünglich war es die Zerstückelung des Grundbesitzes, die einer Verwirklichung der Industriezone Oberhauserriet entgegenstand: Die Stadt Zürich als grösster Landbesitzer (rund ⅓) hatte ihre Parzellen über das ganze Gebiet verteilt. Aus ersten Bauplänen wurde nichts: Die Zürcher lehnten 1972 die U-Bahn und damit den U-Bahn-Werkhof im Riet ab. Später sicherte eine Landumlegung zwar überbaubare Grundstücke. Nur war inzwischen die Baulandnachfrage aus dem Dienstleistungssektor derart virulent geworden, dass ein unkontrolliertes Wuchern befürchtet werden musste. Dem trug die Gemeinde Opfikon Rechnung, indem sie für den grossen Teil des Areals Büronutzungen verbot und auch noch eine Wohnzone einführte. Davon am meisten betroffen war wiederum die Stadt Zürich, die, ganz Grundbesitzerin unter Grundbesitzern, diese Einbusse nicht hinnehmen wollte und gegen die Umzonung Rekurs einlegte.

Zusätzlich überlagerte die Umweltdiskussion das planerische Patt immer mehr. Abschreckende Beispiele in unmittelbarer Nähe trugen dazu das Ihre bei. In Opfikon selber ist es jener Streifen, der durch einen Zufall die Thurgauerstrasse vom umstrittenen Areal trennt. Innert kürzester Zeit sind dort Novotel/GM, Galleria-New Space (noch Baugrube), Textil- und Modecentrum TMC 1 bis 3, Contraves, Wang und Ambassador-Haus (letzteres ist schon im Rohbau fertig) aus dem Boden geschossen.

Initiative

«Die noch nicht grob erschlossenen Grundstücke im Oberhauserriet sind von den Industriezonen und der Zentrumszone in eine Reservezone umzuteilen.» So lautet die Initiative, die demnächst vom Opfiker Gemeindeparlament behandelt werden muss.

Betroffen davon sind alle Grundstücke ausser den ersten ein bis zwei Bautiefen an der Thurgauerstrasse. Dort liessen sich immer noch gegen 10000 Arbeitsplätze realisieren. Die Erschliessung wäre durch das verlängerte Tram auf der Thurgauerstrasse möglich.

Die Initianten sind überzeugt, dass keine Entschädigungen fällig würden. Die Behörden bezweifeln das, wollen dieses Thema aber nicht zum Hauptthema machen.

Gegenvorschlag

Die «Überprüfung Gesamtplanung Oberhauserriet» wurde vom Stadtrat Opfikon veranlasst und kommt als Gegenvorschlag ebenfalls vor Parlament und Volk.

Die neue Planung will die Gesamtüberbauung sichern. Diese soll jedoch etappiert werden und die Zahl der Arbeitsplätze auf weniger als 20000 beschränken.

Falls die Sonderbauvorschriften nicht eingehalten würden, wären nur gut 8000 Arbeitsplätze möglich.

Die Erschliessung muss durch den öffentlichen Verkehr erfolgen. Neben einem städtebaulichen Leitplan wird hier erstmals die private Finanzierung des öffentlichen Verkehrs im Quartier vorgesehen. Als Verkehrsmittel steht ein Monorail zur Diskussion.

Faktischer Baustopp

Ohne städtebauliches Konzept, schlecht erschlossen und entsprechend verkehrsträchtig massiert dieser Komplex mehr als 5000 Arbeitsplätze (geschätzt), etwa gleich viele, wie 1980 die ganze Gemeinde Opfikon-Glattbrugg aufwies. In der Nachbargemeinde Wallisellen geht es neben der Verkehrsmaschine Glatt weiter, und in Dübendorf-Stettbach wirkt der Sog der S-Bahn. «Schon nach der Vollüberbauung eines verhältnismässig kleinen Teils der Grundstücke zeichnen sich erhebliche Probleme mit dem Verkehr und der Umwelt ab», stellen die Regionalplaner fest, so dass für den beträchtlichen Rest der Industriezone von einem faktischen Baustopp die Rede ist. Fürs Oberhauserriet selber kommt eine Studie zum Schluss, dass es auf dem herkömmlichen Weg schlicht und einfach nicht erschlossen werden kann.

Prognosen überrannt

Die Arbeitsplatz- und Verkehrsprognosen aus den Jahren der sogenannten «Planungseuphorie» sind vom Baufieber der letzten Jahre überrannt worden: Die so begehrten Dienstleistungsbetriebe bringen eben nicht nur die Steuergelder, dank denen der «Dienstleistungsgürtel» rund um die Stadt Zürich den Gemeinden an der Goldküste den Rang als Steuerparadies abläuft, sondern auch Negatives: In Opfikon zum Beispiel hat die Luftverschmutzung seit der Eröffnung der N20 um 50 Prozent zugenommen, ohne Oberhauserriet, ohne den Vollausbau des Komplexes an der Thurgauerstrasse und ohne die 1000 Grossbankarbeitsplätze (SBV), die am anderen Ende des Gemeindebanns entstehen.

So also nicht mehr, sagte sich der Opfiker Stadtrat und beauftragte Steigers Planpartner AG mit einer Überprüfung der Planung für das noch unverbaute Gebiet – um wenigstens zu retten, was noch zu retten ist.

So nicht mehr, sagte sich aber auch die inzwischen als «Neue Idee Opfikon» erwachte Opposition. Ihre eingereichte Volksinitiative verlangt die Auszonung der noch nicht grob erschlossenen Grundstücke aus der Bau- und die Einteilung in die Reservezone.

Die Neuplanung geriet zum Gegenvorschlag des Stadtrats zur Initiative: «Wir werden 1989 so oder so eine Volksabstimmung über die Zukunft des Oberhauserriets durchführen», bestätigt Stadtpräsident Bruno Begni. *PS*