"Ein so grosser Quartierplan erfordert immer Kompromisse" : Interview

Autor(en): **Hornung, René / Huber, Werner**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **29 (2016)**

Heft [4]: **Glattpark**

PDF erstellt am: **25.04.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-632889

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

«Ein so grosser Quartierplan erfordert immer Kompromisse»

Opfikons Stadtrat Bruno Maurer und Roland Stadler, der Leiter Bau und Infrastruktur, ziehen Bilanz nach 15 Jahren Planung und Bau im neuen Stadtteil Glattpark.

Interview:
René Hornung
Werner Huber

Ist der Glattpark das geworden, was Sie sich vor 15 Jahren vorgestellt hatten?

Roland Stadler: Die Vorstellungskraft hatte ich nicht. Ich bin zwar von Anfang an dabei gewesen und habe damals die vielen Unterlagen für den Quartierplan noch selbst bei der kantonalen Baudirektion abgegeben. Aber das waren bloss Pläne oder städtebauliche ‹Klötzli› auf dem Modell. Die Dimensionen, die Architektur und vor allem die rasante Entwicklung konnte ich mir nicht vorstellen.

Bruno Maurer: Das Areal wurde vorgängig extrem lange beplant. Wir waren damals froh, hatten wir endlich eine breit akzeptierte Grundlage. Park und See waren im Opfiker Gemeinderat nicht unbestritten. Der Wasserbauingenieur musste in der Planungsphase des Sees lange Red und Antwort stehen. Wir wollten von Anfang an eine städtisch wirkende Blockrandbebauung. Aber auch ich konnte mir nicht vorstellen, dass es so schnell gehen würde.

Welches waren die ursprünglichen Nutzungsideen?

Bruno Maurer: In der Planung ging man noch von viel mehr Dienstleistungs- und Gewerbenutzungen aus. Man sprach noch von einem Mindestwohnanteil. Inzwischen hat sich der Markt völlig verändert, und statt um einen minimalen geht es um einen maximalen Wohnanteil. Wir mussten zum Beispiel lange diskutieren, bis wir entlang des Boulevards Lilienthal die überhohen Erdgeschosse mit öffentlichen Nutzungen durchsetzen konnten. Wir erwarten, dass Eigentümer eine Mischrechnung machen. Da konnten wir beim Marschhalt vor dem Start der zweiten Bauetappe doch noch einiges optimieren. Auch die Unterscheidung zwischen öffentlichen, halböffentlichen und privaten Aussenräumen haben wir noch einmal genauer angeschaut und dazu strengere Vorgaben gemacht.

Jetzt steht der grösste Teil der Überbauung. Wie bewerten Sie das, was nun steht?

Roland Stadler: Ein so umfangreicher und komplexer Quartierplan erfordert immer Kompromisse. Die Grundeigentümer wollen eine maximale Ausnützung und möglichst wenig planerische Vorgaben. Sie verfolgen in der Regel einen anderen Ansatz als die öffentliche Hand. Klar, ein Projektentwickler will eine möglichst hohe Rendite erzielen. Aber jene Eigentümer, die ein Objekt auf eigenen Grundstücken realisieren und dieses in ihrem Portfolio halten, haben ein Interesse an einer ganzheitlichen Entwicklung. Ein Mehrwertausgleich muss auf beiden Seiten erfolgen, die Grundbesitzer und die öffentliche Hand haben dies auszuhandeln. Im Glattpark ist dies unter anderem mit dem Bau des Parks und des Sees gelungen. Die Grundeigentümer haben sich massgeblich an den Investitionskosten beteiligt. In Zukunft wird aber in solchen Fragen vermehrt die Frage nach dem Mehrwert gestellt: Warum muss eigentlich die Gemeinde das Schulhaus finanzieren? Warum zahlen das nicht die Investoren, die auf einer früheren Landwirtschaftsfläche nun eine Ausnützung von 260 Prozent bekommen haben? In diesen Punkten müssten wir heute mehr fordern.

Bruno Maurer: Aus meiner Sicht ist der Glattpark gut gelungen. Ob aber das, was wir jetzt gebaut haben, auch in zwanzig oder dreissig Jahren noch zweckmässig ist, wis-

sen wir natürlich nicht. Vielleicht brauchen wir dann gar keine Parkplätze mehr, vielleicht fahren dann alle mit ihrem Segway oder Onewheel durch die Gegend. In der Rückschau stelle ich fest, dass wir vielleicht da und dort noch etwas mehr hätten ‹schrauben› müssen. Wir haben nun einen sehr hohen Wohnanteil.

Ganz anders als ursprünglich geplant ist die Parkierung gelöst. Warum sind die beiden zentralen Parkhäuser nicht gebaut worden?

Roland Stadler: Die Idee der dezentralen Parkierung mussten wir aufgeben, das war ein hoher Preis, denn die avisierte Lösung wäre eine Pioniertat gewesen. Die Investoren wollten die Parkplätze auf den jeweils eigenen Parzellen. Da hatten wir es mit grossem wirtschaftlichen Druck zu tun. Der Konsens war, dass die Investoren mehrere Millionen Franken für die flankierenden baulichen Massnahmen beisteuerten.

Bruno Maurer: Die zwei dezentralen Parkhäuser waren für Dienstleistungs- und Gewerbebetriebe vorgesehen. Nun haben wir aber viel mehr Wohnnutzung als ursprünglich geplant, und für die Vermarktung der Wohnungen ist eine Parkierung direkt im Haus besser. Weil Migros und Coop in ihren Einkaufszentren Garagen gebaut haben, die öffentlich zugänglich sind, ist das Problem eigentlich vom Tisch. Es gab lange Diskussionen um die Parkierung, aber nun ist es ruhig geworden. In der Praxis ist die aktuelle Lösung nicht problematisch.

Wie reagiert die angestammte Bevölkerung in Opfikon und Glattbrugg auf das neue Quartier, in dem im Endausbau ja rund ein Drittel der Bevölkerung der Gemeinde leben wird?

Bruno Maurer: Es gibt einen gewissen Neideffekt. Alle reden immer nur vom Glattpark, fast alle Einweihungen finden hier statt, das Quartier ist in den Medien sehr präsent. Dem Stadtrat ist klar, dass wir die anderen Stadtteile und Quartiere nicht aus den Augen verlieren dürfen. Es gibt auch noch einige weitere grosse Projekte, auf die wir den Fokus richten müssen: Balsberg, Rohr / Platten und Glattbrugg West brauchen unsere Aufmerksamkeit.

Braucht es besondere Anstrengungen, um den Glattpark als Quartier ins Stadtleben von Opfikon zu integrieren?

Bruno Maurer: Einen Zusammenhalt zwischen den alten Quartieren und dem Glattpark herzustellen, ist tatsächlich eine Herausforderung. Opfikon ist nämlich so etwas wie ein grosses Hotel. Es gibt wenige ‹Ureinwohner›, zu denen gehören auch diejenigen, die in den 1950er-Jahren zugezogen sind. Sie arbeiten in den Vereinen mit. Aber bei einem grossen Anteil der neu zuziehenden Bevölkerung stellen wir ein reges Kommen und Gehen fest. So nah am Flughafen bietet sich Opfikon etwa für Expats geradezu an, hier einen ersten Wohnsitz zu nehmen. Viele ziehen dann bald weiter. Dass sich diese Menschen kaum in der Quartierarbeit engagieren, ist klar. Trotzdem ist der Quartierverein Glattpark sehr aktiv. Er macht am Markt im alten Dorfkern mit, er organisiert ‹Jazz am See› für die ganze Stadt, und die Jugendarbeit hat auf dem Areal der ARA neben dem Park ideale Räume bekommen. Aber es gibt auch Eingesessene, die von «Plattenbauten dort draussen» reden. Dass im Zentrum von Glattbrugg seit den 1950er-Jahren nicht mehr viel investiert wurde, liegt aber nicht an der Bautätigkeit im Glattpark, sondern an der Fluglärmregelung. Für uns ist nicht der Lärm das Problem, sondern das Verbot, innerhalb der Lärmkurve mehr Wohnraum zu bauen. Das hat die Investitionen gestoppt. Wir suchen nun zusammen mit dem Kanton eine Lösung, denn es wird weiter nach Wohnraum gefragt.

Mit dem neuen Quartier ist Opfikon stark gewachsen. Braucht das Anpassungen in der Verwaltung?

Bruno Maurer: Opfikon ist sehr heterogen. Innerhalb von eineinhalb Kilometern gelangt man aus einem Einfamilienhausquartier zu Überbauungen aus den 1950er-Jahren und neuen, grossen Bürobauten bis in den Glattpark. Daran sieht man auch, dass die Stadt in den 1950er-Jahren zuletzt einen ähnlichen Boom erlebte wie jetzt mit dem Glattpark. Die Stadtverwaltung wollen wir trotz Wachstum aber schlank halten. Wir werden von Bauwilligen oft gelobt, dass hier alles unkomplizierter sei als in anderen Städten. Wenn es um eine Besprechung eines Bauprojekts geht, dann sind bei uns die Versorgungs- und Entsorgungsbetriebe samt Feuerwehr alle gleich mit am Tisch – da kann man an einer Sitzung gleich alle Fragen besprechen. Diesen Vorteil wollen wir behalten.

«Grundbesitzer und öffentliche Hand haben den Mehrwertausgleich auszuhandeln.»

Roland Stadler ist Abteilungsleiter Bau und Infrastruktur der Stadt Opfikon. Er begleitet die Entwicklung des Glattparks seit über 15 Jahren.

Vom urbanen Charakter her gehört das neue Quartier eher zu Leutschenbach oder zu Oerlikon. Gibt es da eine Zusammenarbeit?

Roland Stadler: Auf der Verwaltungsebene, insbesondere in der Planung, bestehen sehr gute Kontakte. An der Testplanung Leutschenbach beteiligte sich auch die Stadt Opfikon und umgekehrt: In der Gebietskoordination Glattpark war immer jemand vom Stadtzürcher Amt für Städtebau und von der Liegenschaftsverwaltung dabei.

Bruno Maurer: Auch auf der Ebene Stadtrat gibt es gute Kontakte. Wir haben ja sehr viele Schnittstellen. Kommt dazu, dass die Stadt Zürich nach wie vor ein wichtiger Grundeigentümer im Areal des Glattparks ist. Auch mit dem Kanton gibt es immer wieder Kontakte, und das nicht nur bei der Planung der Velowege.

Leutschenbach und Oerlikon sind also keine Konkurrenz zum Glattpark?

Roland Stadler: Zürich hat mit der Stadtteilwerkstatt ausdrücklich auch die peripheren Gebiete in den Blick gerückt. Auch hier waren wir aus Opfikon immer mit dabei. Da wurde viel darüber diskutiert, wie sich Synergien über die Stadtgrenzen hinaus erzielen lassen, wo man sich →

→ ergänzen will und wo nicht. Die Resultate sind zwar nicht sehr berauschend und spektakulär – entstanden ist vor allem eine Freizeitkarte, die unter anderem zeigt, wo Spielplätze und Feuerstellen sind. Wichtiger ist, dass die Quartiervereine enger zusammenarbeiten und dass man über die Scharnierstellen diskutiert hat. Die Haltestelle ‹Fernsehstudio› der Glattalbahn ist übrigens eine solche Scharnierstelle. Dort gibt es den grosszügig angelegten Sirius-Platz und nicht eine Wiese bis zum Trottoirrand – das ist Absicht. Damit entstehen städtebauliche Räume, die einer solchen urbanen Landschaft entsprechen.

In der nun abgeschlossenen zweiten Glattpark-Etappe sollte ja auch ein Schulhaus gebaut werden. In der Abstimmung wurde es abgelehnt. Wie geht es weiter?

«Die aktuelle Lösung für die Parkierung ist nicht problematisch.»

Bruno Maurer ist Stadtrat in Opfikon (SVP). Er leitet das Departement Bau und Versorgung und ist einer von zwei Vizestadtpräsidenten.

Bruno Maurer: Es gibt bereits ein neues Projekt am bisherigen Standort. Wir haben uns inzwischen am Boulevard mit zwei Doppelkindergärten eingemietet. Die Schüler haben ins Schulhaus Lättenwiesen nicht weit, und wir haben ein Schulprovisorium erstellt, das wir sowieso brauchten. Der Glattpark soll aber ein eigenes Schulhaus bekommen, das nicht zuletzt einen öffentlichen Ankerpunkt schafft. Inzwischen gibt es das ‹Gate 26›, das die Stadt zusammen mit den Kirchen betreibt: einen nichtkommerziellen Quartierraum, den man mieten kann.

Auch noch nicht gebaut ist die Fussgänger- und Velobrücke über die Autobahn, die das neue Quartier mit dem alten Ortskern besser verbinden würde. Wie geht es dort weiter?

Roland Stadler: Die Brücke ist zwar in allen Plänen eingezeichnet und in allen Modellen zu finden, sie war aber nie ein Teil der Quartierplananlagen. Das Opfiker Parlament hat diese Investition leider nicht bewilligt. Wenn aber auf der Nordseite der Autobahn ein Bauprojekt spruchreif wird, wird der Bau der Brücke sicher wieder aktuell. Der Bund hat aus dem Agglomerationsprogramm eine Mitfinanzierung von dreissig Prozent in Aussicht gestellt.

Attraktion des neuen Quartiers ist der Park mit dem See. Wie gross ist der Nutzungsdruck?

Bruno Maurer: Zu Beginn kamen viele. Sie wollten sehen, was hier entstanden ist, und in den letzten Jahren ist die Nutzung immer intensiver geworden. Unglaublich, wie viele Sportarten dort anzutreffen sind. Von den cricketspielenden Indern über den Fliegenfischenkurs bis zum Streckenschwimmer im See. Dazu Familien, die grillieren, Jugendliche, die Partys feiern. Bis jetzt funktionieren Park und See gut. Schwierig wird es höchstens, wenn im Sommer eine Partymeile entsteht und die ganze Nacht Bässe wummern. Das wollen wir verhindern. Wir setzen Parklotsen ein, die niederschwellig für Ordnung sorgen. Auch die Polizei patrouilliert. Und wir bewilligen auch keine Gesuche für länger dauernde Events. Wenn vor allem die Anwohner den Park nutzen, funktioniert auch die soziale Kontrolle. Die Parknutzung darf aber nicht in die Wohngebiete ‹hineindrücken›. An der Promenade entlang des Sees ist eine – wenn auch offene – Grenze. Ein Reglement allein genügt aber nicht.

Roland Stadler: Eine gewisse Toleranz braucht es allerdings auch auf Seiten der Anwohner. Bedauerlich wäre, wenn die Bewohner und Bewohnerinnen aufgrund des Konflikts wegziehen würden. Dies versuchen wir mit Hilfe der Parkordnung zu vermeiden.

Die Stadt Opfikon hat rund 80 Millionen Franken in den Park, den See und die Erschliessung gesteckt. Kommt das Geld zurück? Haben sich potente Steuerzahler im neuen Quartier niedergelassen?

Bruno Maurer: Es sind einige Firmen neu bei uns, aber wie gute Steuerzahler das sind, das müssen Sie den Finanzvorstand fragen. Im Moment harzt es mit dem Zuzug neuer Firmen, das hat allerdings nichts mit dem Glattpark zu tun. Wir haben nach wie vor eine Toplage zwischen dem Flughafen und dem Stadtzentrum von Zürich.

Roland Stadler: Von der Bewohnerschaft des Glattparks wissen wir nur so viel, dass es sich um eine durchschnittliche Struktur handelt. Die ganz grosse ‹Milchkuh› weidet noch nicht im Glattpark. Zwar kosten Park und See pro Jahr mehrere hunderttausend Franken Unterhalt, aber das Quartier ist auch keine Hypothek für die Stadt. Die Parklotsen arbeiten übrigens im Rahmen eines sozialen Arbeitsintegrationsprojekts.

Wagen Sie noch einen Ausblick auf die dritte Etappe. Wie wird sich der Glattpark weiterentwickeln? Wie lange geht es, bis die südlichsten Parzellen, die eigentlichen Eingangstore, bebaut sind?

Roland Stadler: Am Südrand des Glattparks wird Schutz und Rettung Zürich das bestehende Ausbildungszentrum noch vergrössern. Die Rede war auch schon von Projekten für ein Bus- oder Tramdepot. Das sind aber an dieser Toplage wohl nicht die richtigen Nutzungen. Hier sind wir ausserhalb der Fluglärmkurve und ganz nahe beim Freizeitpark, da drängt sich eine Wohnnutzung geradezu auf.

Bruno Maurer: Das Glattparkgrundstück mit der Torsituation an der Ambassadorkreuzung gehört der Stadt Zürich. Sie will die Parzelle aber für einen Tausch mit Grundstücken in der Innenstadt offenhalten.

Roland Stadler: Wir appellieren an die Stadt, dass sie dieses Grundstück nicht verwahrlosen lässt und eine Zwischennutzung ermöglicht. Da sind wir in gutem Kontakt. Da wird sich etwas bewegen. Es gibt für dieses Eckgrundstück an der Haltestelle besondere Vorschriften, unter anderem bezüglich Anordnung des Baukörpers. Hier soll ein ‹Eingangstor› entstehen.

Bruno Maurer: Es muss ja nicht alles in einem Zug überbaut werden. Die zweite Etappe wurde ja sehr rasch realisiert. Ein Zwischenhalt kann nicht schaden. Wenn dann aber dort – (lachend) mal ein Torbogen auf vier Säulen steht, dann sind wir endgültig am Ziel. ●

Die Rampe am Nordrand des Parks ist auch Aussichtsplattform: Sie besteht aus dem Aushub des Sees und schützt gleichzeitig vor dem Autobahnlärm.