

Die heimliche Hauptstadt

Autor(en): **Loderer, Benedikt**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **14 (2001)**

Heft 10

PDF erstellt am: **18.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-121694>

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.

Die heimliche Hauptstadt

Während die Schweiz im landesüblichen föderalistischen Verteilungskampf erstarrt, entsteht unbemerkt von der offiziellen Politik eine neue Art der Stadt. Im unteren Glatttal liegt die viertgrösste Stadt der Schweiz, sie wird zum Zentrum der Metropole und keiner merkt. Eine Besichtigung mit der Stadtbahn und drei Ausschnitte aus dem Wachstumsgebiet fordern zum genaueren Hinsehen auf. Die in der Schweiz wenig geübte Kunst des Realitätsbezugs hat hier ihr wichtigstes Übungsfeld.

Text: Benedikt Loderer

Welches ist die viertgrösste Stadt der Schweiz? Nach Zürich, Basel, Genf selbstverständlich Bern mit 128 797 Einwohnern, sagen die Normalschweizer. Falsch, antworten die Tatsachenmenschen, es ist die Glatttallstadt mit 147 104. Die Gemeindegrenzen verengen die Wahrnehmung: Die dynamischste Stadt der Schweiz ist längst unterwegs. Sie kümmert sich nicht um das eidgenössische Strickmuster der Regionalpolitik, sie zählt keine Standesstimmen, politisch existiert sie nicht einmal. Trotzdem ist sie vorhanden, wächst und blüht. Sie ist das Zentrum der entstehenden Metropole Zürich, der Schwerpunkt der wirtschaftlichen Entwicklung. Wenn die Schweizer Wirtschaft überhaupt noch wächst, dann hier.

Fromme Wünsche

Doch während die wirtschaftlichen Gewichte in der Schweiz sich immer schneller verschieben, beschwört die offizielle Politik immer noch das hehre Ziel des eidgenössischen Ausgleichs. In den Grundzügen der Raumplanung des Bundesrates von 1996 steht: «Die Raumordnungspolitik hilft durch



Glatttallstadt

Plan: Verkehrsbetriebe Glatttal (VBG)

Stand September 2001

Die Stadtbahn ist der «fil rouge», der die Glatttallstadt zusammenknüpft. Folgende Gemeinden und Stadtkreise gehören dazu:

	Einwohner	Arbeitsplätze
Bassersdorf	7 135	2 364
Dietlikon	5 953	5 419
Dübendorf	21 520	12 601
Kloten	16 252	30 215
Oerlikon, Kreis 11	17 026	14 123
Opfikon	11 280	16 116
Rümlang	5 277	4 076
Schwamendingen, Kreis 12	27 757	4 624
Seebach, Kreis 11	17 906	14 554
Wangen-Brüttisellen	5 697	2 621
Wallisellen	11 301	10 611
Total	147 104	117 324

Auf einen Einwohner entfallen 0,8 Arbeitsplätze. Höchster Wert Kloten mit 1,8, tiefster Wert Schwamendingen mit 0,17.

Zürich Nord Plan: Planpartner, Zürich Neubauten und Projekte seit 1990, Stand September 2001

Dargestellt ist ein Ausschnitt aus dem Informationsplan Glatttal-stadt, den Urs Meier von Planpartner kontinuierlich nachführt. Man muss sich vor Augen halten, dass nur drei der Entwicklungsbrennpunkte hier erfasst sind: Zentrum Zürich Nord (ZZN) nördlich vom Bahnhof Oerlikon, Leutschenbach östlich davon und das Oberhauserriet, die durchgehend eingefärbte Fläche darüber. Das Hochbord-Areal in Dübendorf und vor allem der Flughafen fehlen hier.

Einige Orientierungshilfen

- 1 Bahnhof Seebach Anschluss S 6
- 2 Bahnhof Oerlikon Anschluss S 2, S 5, S 6, S 7, S 8, S 14 und SBB-Fernzüge
- 3 Hallenstadion wird saniert und erweitert. Bauherrschaft: Stadiongenossenschaft; Architektur: Pfister Schiess Tropeano & Partner
- 4 Messe Zürich Neubau 1998, Bauherrschaft: Messe Zürich; Architektur: ateller ww; 30 000 m² Ausstellungsfläche (HP 3/98)
- 5 Thurgauerstrasse mit Stadtbahnstation. Sie soll in 15 Jahren eine der wichtigsten Strassen auf dem ganzen Kontinent werden, glaubt Jürg Leuenberger, der Stadtpräsident von Opfikon
- 6 Bahndamm der Strecke Oerlikon-Zürcher Oberland (S 8, S 14)
- 7 Verlängerung der Aubrugstrasse zwischen der Thurgauer- und der Überlandstrasse. Damit werden Leutschenbach und Oberhauserriet besser mit Schwammendingen/Dübendorf/Uster verbunden
- 8 Kehrichtverbrennungsanlage Hagenholz. Bis vor kurzem wurden lästige Einrichtungen an den Rand nach Leutschenbach abgeschoben
- 9 Autobahn A 20 eröffnet am 21. Juni 1985. Sie führt durch den Gubristtunnel zum Weininger Kreuz und zur A 1
- 10 Autobahn A 1, nach Westen durch den Milchbuck-tunnel nach Zürich und nach Osten Richtung Winterthur/St. Gallen
- 11 Autobahn A 1b zum Flughafen
- 12 Überlandstrasse

Die erste Bauetappe der Stadtbahn ist hellblau, die zweite dunkelblau dargestellt. Die Pfeile deuten die geplante Erweiterung an, die den Kreis um den Hardwald schliessen wird. Die beiden ersten Äste folgen den bestehenden ökonomischen Kraftlinien. Die Stadtbahn ist in das bestehende S-Bahnnetz eingebunden. Die Kostenschätzungen im Infrastruktur-Konzessionsgesuch vom April 2000 betragen:

Land- und Rechtserwerb	103,1 Mio. CHF
Vorbereitung, Baustelleneinrichtung, Provisorien	36,9 Mio. CHF
Trasseebau	129,9 Mio. CHF
Anpassungs- und Wiederherstellungsarbeiten	103,1 Mio. CHF
Bahn technische Anlagen	99,7 Mio. CHF
Honorare und Übergeordnetes	73,9 Mio. CHF
Total Kostenschätzung	546,6 Mio. CHF

Ohne Rollmaterial, das am Anfang die VBZ stellt, ohne Betriebshof, den die VBZ in Oerlikon schon hat, ohne die Altlastenbeseitigung der 70 Verdachtsflächen. Die Kostenteilerfragen der Standortgemeinden und der andern Beteiligten (Kantonales Tiefbauamt, Kantonspolizei, SBB) werden in der Bauprojektphase entschieden. Die Infrastruktur-konzession des Bundes wurde Ende März 2001 erteilt. Der erste Ast wird zum Fahrplanwechsel Ende 2005 in Betrieb genommen, der zweite 2008. Man rechnet mit einem Kostendeckungsgrad von rund 65 Prozent, was ungefähr 10 Prozent höher ist als der Durchschnitt auf dem Netz des Zürcher Verkehrsverbunds.



geeignete räumliche Strategien mit, die Wohlstandsgefälle und unzweckmässigen Konzentrationserscheinungen zu vermindern. Dadurch trägt sie zur nationalen Kohäsion bei.» Dieses Jahr ist der Bundesrat mit dem Cobra-Tram (HP 8/01) zum Zoo hinaufgefahren. Die nächste Schulreise in den Kanton Zürich findet vermutlich im Jahre 2008 statt. Da wäre es ratsam, die Regierung führe mit der Stadtbahn von Oerlikon zum Flughafen, zum General Aviation Centre. Es wäre eine Lektion in Realitäts- statt Tierkunde.

Die Stadtbahn

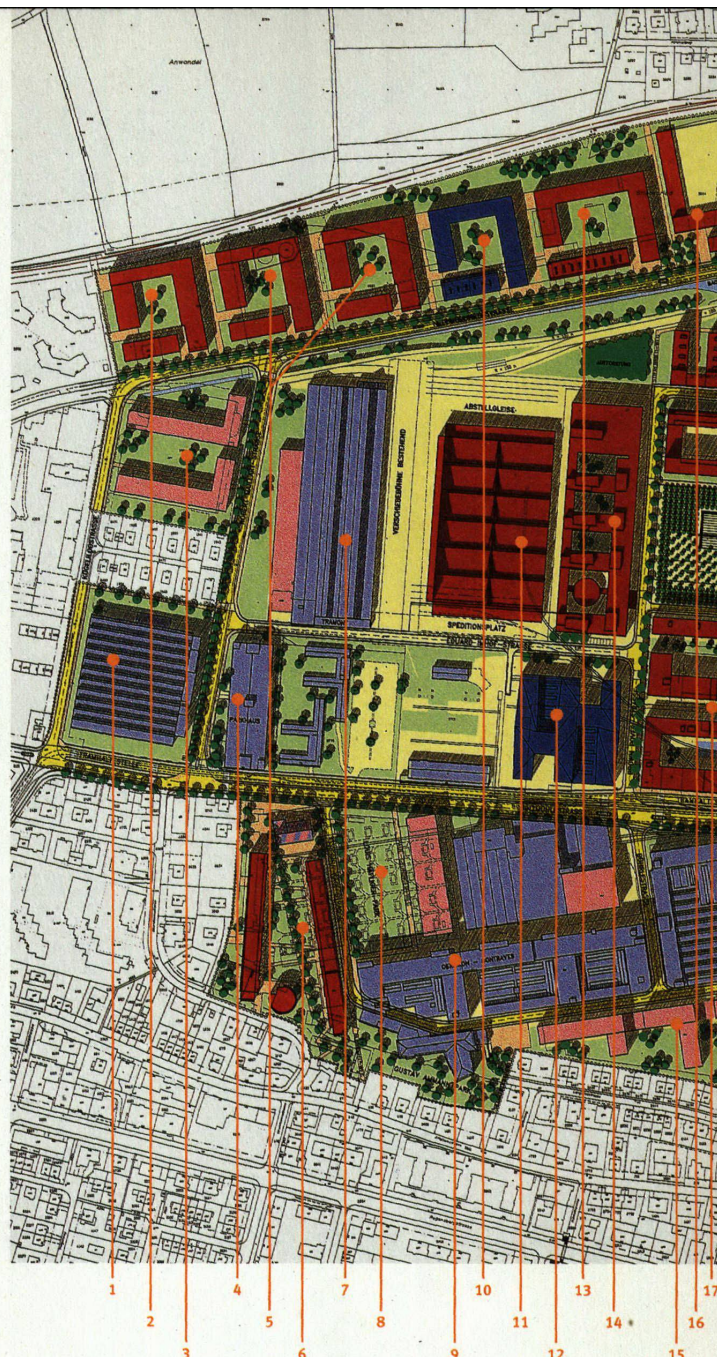
Ende 2005 soll diese erste Etappe der Stadtbahn in Betrieb genommen werden und sie wird das künftige Rückgrat der Glatttalstadt sein. Die Strecke folgt der wirtschaftlichen Kraftlinie von Oerlikon zum Flughafen. Sie wird Ende 2008 mit einer West-Ostverbindung bis nach Stettbach ergänzt. Später ist ein Ausbau bis nach Bassersdorf und eine Schliessung des Rings um den Hardwald über Dietlikon bis Dübendorf/Wallisellen vorgesehen. Die Glatttalstadt ist damit die einzige in der Schweiz, die einen Wald als Mitte hat und eine Stadtbahn als Lebensader.

Mit dem Privatverkehr allein ist die Glatttalstadt nicht zu erschliessen, das ist den Planern und Politikern klar. Die Stadtbahn ist ihre Antwort auf die Verkehrsinfakte. Ihr Bau geschieht im Auftrag des Kantons Zürich und wird aus dem Verkehrsfonds finanziert. Mittelverteiler heisst nicht so weitmaschig wie die S-Bahn, aber auch nicht so engmaschig wie eine Strassenbahn. Die Meterspurweite und die Technik entsprechen dem Netz der Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ), die in den ersten Jahren auch den Betrieb und die Wartung übernehmen werden. Später wird der Betrieb ausgeschrieben. Die Stadtbahn ist ein Teil des Zürcher Verkehrsverbunds (ZVV). Man wird vom Flughafen ohne Umsteigen bis zum Hauptbahnhof fahren können.

Gleichzeitig wie die Stadtbahn plant der Kanton Zürich neue Hochleistungsstrassen. Die Strategie der drei Umfahrungsringe um Zürich, Glatttalstadt und Winterthur hat die Glatttalstadt bereits als Tatsache anerkannt. Die K 10 von Kloten über Bassersdorf zum Brüttiseller Kreuz ist im kantonalen Richtplan vorhanden und wird den Autobahnring schliessen, der um die Glatttalstadt herum führt.

Die heimliche Hauptstadt

Hier wird die Zukunft vorgeführt. Aus dem Fragmentbrei der Agglomeration wächst eine neue Stadtlandschaft hervor. Mario Campi nannte dieses Leopardenfell die «Annähernd perfekte Peripherie», Tom Sieverts «Zwischenstadt». So wie in der Glatttalstadt wohnen und arbeiten heute schon 69 Prozent aller Schweizer, nur behaupten sie, auf dem Land zu wohnen. Die Glatttalstadt ist der erste Versuch, die real existierende Agglomeration mit einem neuen Blick zu betrachten. Das beginnt mit dem Ausziehen der Stadt-Land-Brille und dem Anerkennen des Vorhandenen. Wer unvoreingenommen hinsieht, entdeckt nirgends ein Dorf. Die Glatttalstadt ist eine die Schweiz verändernde Tatsache. Was aber langsam in das Bewusstsein von Herrn und Frau Schweizer eindringen sollte, ist, wie sehr diese Entwicklung den freundeidgenössischen Rahmen sprengt. Die Glatttalstadt hat mit der traditionellen nichts zu tun. Nicht Bürgerschaften haben sie geformt, sondern die wirtschaftliche Gelegenheit. Doch die verachtete Agglomeration muss neu gesehen werden: «Nur die Sensibilität für das



Die wichtigsten Bauten:

- 1 Ehemalige Panzerhalle der Contraves, Umnutzung für das Depot des Opernhauses. Für dieses Areal kursierten bis 1999 diverse Musical- und Serverprojekte
- 2 Wohnsiedlung Neubrunnen, 1. Etappe, 54 Wohnungen. Bauherrschaft: Personalfürsorgestiftung Spida; Architektur: Guagliardi + Ruoss; fertig gestellt
- 3 Wohnungsbau Kügelilostrasse, 114 Wohnungen. Bauherrschaft: Allreal GU; Architektur: Andreas Birrer; in Planung
- 4 Areal Castellino. Option: Produktionsgebäude
- 5 Wohnsiedlung Neubrunnen, 2. Etappe, 108 Wohnungen
- 6 Regina Kaegi-Hof, 120 Wohnungen. Bauherrschaft: Allgemeine Baugenossenschaft Zürich; Architektur: Theo Hotz; fertig gestellt 2001
- 7 Produktionshalle Tramont; bestehend

- 8 Louis Häfliger-Park mit Referenz an die ehemaligen Munitionshäuschen; in Planung

- 9 Bestehende Fabrikgebäude der Oerlikon-Contraves

- 10 Wohnüberbauung Neubrunnenweg, SBB-Areal, 75 Wohnungen

- 11 Produktionshalle Toro 2, 130 x 90 m mit nur zwei Stützen. Eigentümerin: ABB Immobilien; Architektur: Theo Hotz; fertig gestellt 1997

- 12 Industriepark Meccano, Industrie- und Laborgebäude schrittweise mutiert zum Büroprojekt, 21 000 m² Nutzfläche. Promotor: ABB Immobilien; Machbarkeitsstudien

- 13 Wohnüberbauung Neubrunnenweg, 75 Wohnungen, Bauherrschaft: Gemeinnützige Bau- und Unternehmernossenschaft; Architektur: De Blasio und Scherrer; im Bau

- 14 Bürogebäude Toro 1, 1100 Arbeitsplätze, 38 000 m² Geschossfläche. Eigentümer: Winterthur Leben, Pensionskasse des Basler Staatspersonals, Personalstiftung

Legende

- Bauten bestehend
- Projekte, realisiert oder in Ausführung
- Projekte in Vorbereitung

Zentrum Zürich Nord ZZN

Plan: Ueli Roth. Stand: Mai 2001

Abgedruckt ist der Plan 'Projektentwicklungen Mai 2001' aus der Broschüre 'Zentrum Zürich Nord' der ABB Immobilien. Das ehemalige Industriegebiet ist farbig herausgehoben. Sechs private Grundeigentümer sind beteiligt. Die Gesamtfläche beträgt 610 000 m². Davon abgezogen werden die Erschliessung und die Freihalteflächen, womit für die Baufelder 450 000 m² bleiben. Darauf lassen sich 734 000 m² Geschossflächen realisieren. Die Gesamtinvestitionen werden auf 1,1 Milliarden Franken geschätzt.

Die Nutzungsverteilung:

Wohnen	204 000 m ²	28 %
Dienstleistungen	257 000 m ²	35 %
Industrie	235 000 m ²	32 %
Öff. Einrichtungen	39 000 m ²	5 %

Das ergibt Platz für rund 5100 Bewohner, 7300 Dienstleistungs- und 3900 Industriearbeitsplätze. Die durchschnittliche Ausnützung beträgt ohne Erschliessung, Parks und Plätzen 165 Prozent.

Alle Neubauten und Umnutzungen sind nach 1990 entstanden.

UBS; Architektur: Theo Hotz; fertig gestellt 1997

15 Wohnsiedlung an der Gertrud Kurz-Strasse, Option gemäss Entwicklungsplan ZZN

16 Werkhof ZZN, Kosten 8,7 Millionen. Bauherrschaft: Stadt Zürich; Architektur: Stutz und Bolt; im Bau

17 Geschäfts- und Wohnüberbauung Octavo, 61 Wohnungen am Oerliker Park. Promotor: ABB Immobilien; Eigentümerinnen: Pensionskasse der Credit Suisse, ABB Immobilien; Architektur: Bob Gysin; fertig bis 2004

18 Wohnüberbauung Züri50, Baufelder A2, A3. Südlicher Block 'Am Park', 11 900 m² Geschossfläche, 102 Wohnungen. Bauherrschaft: Pensionskasse der Credit Suisse; Architektur: Martin Spühler; fertig gestellt. Nördlicher Block 'Am Föhrenrain', 81 00 m² Geschossfläche, 74 Wohnungen. Bauherrschaft: Credit Suisse Asset Management; Architektur: ADP; fertig gestellt

19 Oerliker Park, 17 500 m², 938 Bäume.

Bauherrschaft: Stadt Zürich; Architektur: Hubacher + Haerle mit Zulauf Seippel Schweingruber; erste Etappe fertig gestellt (HP 8/01)

20 Wohnüberbauung Züri50, Baufelder B2.1, 164 Wohnungen. Architektur: Kuhn Fischer + Partner; in Planung

21 Grand Casino Zürich, 30 Spieltische und 500 Glücksspielautomaten. Promotor: ABB Immobilien; Architektur: atelier ww; in Planung, falls keine Spielbankkonzession erteilt wird, wird hier etwas anderes gebaut

22 Bauoption gemäss Entwicklungsplan ZZN

23 Macic Park, ein Stück Erlebniswelt, statt mit Megakino nun mit einem Hotel (280 Zimmer), 51 000 m² Geschossfläche. Promotor: ABB Immobilien; Architektur: Fischer Architekten; Bezug 2004

24 Erweiterung Bürogebäude Cityport, Option gemäss Entwicklungsplan ZZN. Heute Event-Halle 550, Umbau: Herzog Hubeli Comadini

25 Schulhaus Im Birch, mit 36 Klassen das

grösste der Stadt, Kosten 75 Millionen. Bauherrschaft: Stadt Zürich; Architektur: Peter Märkli, Volksabstimmung am 23.9.01

26 MFO-Park mit bewachsener, grüner Halle, Kosten 8,7 Millionen. Bauherrschaft: Stadt Zürich; Architektur: Raderschall Landschaftsarchitekten; in Planung, fertig gestellt 2006

27 Center Eleven, Einkaufscenter mit rund 100 Wohnungen, 45 000 m² Geschossflächen. Promotor: ABB Immobilien; Eigentümerin: Winterthur Versicherungen; Architektur: atelier ww; Bezug 2001

28 Bauoption gemäss Entwicklungsplan ZZN

29 Wohnbau Ententeich, Umbau eines Bürogebäudes, 60 Wohnungen, 10 200 m² Geschossfläche, Kosten 51 Millionen. Promotor und Eigentümer: ABB Immobilien; Architektur: Kaufmann van der Meer + Partner; Bezug 2004

30 Bürogebäude Cityport, 25 000 m² Geschossfläche. Promotor: ABB Immobilien; Eigentümerin: SPS; Architektur: Burckhardt + Partner; Bezug 2001

31 Bürogebäude Dinocenter, 23 000 m² Geschossflächen, Kosten 84 Millionen. Promotor: ABB Immobilien; Eigentümer: Kanton Zürich; Architektur: Theo Hotz; Bezug 2001

32 Mehrzweckgebäude Binzmühle, ehemalige Kantine der BBC. Eigentümerin: ABB Immobilien; ursprüngliche Architektur: Walter Messerer; Umbau 1998

33 Bürogebäude Gemini, Konzernsitz der ABB

34 Bestehendes Industriegebäude

35 Max Frisch-Platz, der zweite, hintere Oerliker Bahnhofplatz, ein bestehendes Gewerbeschulhaus des Kantons soll ihm Platz machen

36 Besammlungsort Stadtwanderung um 17 Uhr 30 am Dienstag, den 16. Oktober

37 Bahnhof Oerlikon

«pittoresque» erlaubt uns, mit einem frischen Auge auf dieses Territorium zu blicken und dessen Differenziertheit in den Gegensätzen, Mischungen und Abtönungen zu erfassen und zu schätzen. Eine solche Aufmerksamkeit wird uns dazu führen, vielmehr auf die Ränder, Grenzen, Kontraste und Überlagerungen der Unterschiede zu achten als auf die Homogenität. (...) So werden wir einen neuen Stadtraum entdecken, eine gewissermassen neomittelalterliche Welt, welche auf Gegensätzen, Hybridisierungen, Unterschieden und Mischungen aufbaut» (Campi). Zusammengefasst: Patchwork, nicht Stadtbaukunst.

Fil rouge

Und der Städtebau? Der hat sich verflüchtigt, um an ganz unerwarteter Stelle wieder aufzutauchen, er fährt heute mit der Stadtbahn. Die Perlenschnur der Haltestellen wird zum «fil rouge» der Glatttalstadt. Die Stationen sorgen für die notwendige Dichte und induzieren Umgebungsverbesserungen. Wie beim Eisenbahnbau des 19. Jahrhunderts entsteht an den Haltestellen das Neue. Die Agglomeration bleibt, doch sie hat sich von der reinen Fläche verabschiedet und orientiert sich linear. Während vor dem Auto alle Standorte gleich sind, entstehen mit der Stadtbahn Schwerpunkte. Auf die Stadtbahn warten Kreuzungen, die ein Ort werden wollen.

Die Gestaltung der Haltestellen übernahm die Firmengemeinschaft Ernst Basler + Partner, Feddersen & Klostermann und Nicolas Grimshaw & Partners. Doch sind es nicht die Stadtbahnhäuschen, die ins Gewicht fallen, sondern die städtebauliche Induktion.

Der Südrand

Die Glatttalstadt ist selbstverständlich uneinheitlich und verwirrend. Eine Übersicht über das Baugeschehen gibt der «Informationsplan Glatttalstadt» samt Projektverzeichnis, den Urs Meier von Planpartner ständig nachführt. Er hat alle Neubauten seit 1990, die konkreten Projekte und die Baugerüchte zusammengefasst. Entstanden ist ein farbiger Flickenteppich, der die Konzentrationen verdeutlicht. Gebaut wird überall, aber drei Entwicklungsgebiete sind besonders spannend: der Flughafen, Dübendorf-Hochbord und Zürich Nord. Nur Zürich Nord, nur der Südrand der Glatttalstadt wird hier vorgestellt und davon nur drei Areale: Zentrum Zürich Nord (ZZN), Leutschenbach (wo zur Zeit 115 000 m² Nutzfläche im Bau sind) und Oberhauserriet. Sie stehen stellvertretend für alle übrigen Bauvorhaben. Die langen Listen von Bauten und Projekten in den Planlegenden versuchen eine Ahnung von der Geschwindigkeit und der Masse des Geschehens zu vermitteln.

Planungsgeschichten

Begonnen hat die Planung für ZZN 1988 zu den besten Immobilienboomzeiten. Ursula Koch war an der Macht und sie hatte auch die Entwicklung von Altstetten vor Augen, wo der kommerzielle Wildwuchs gedieh. Umnutzen heisst Umzonen, Umzonen gegen den Willen der Stadt ist schwer und geht lang. Man verhandelt also. Die Stadt setzt ihre Wünsche durch. 50 000 m² werden von den Grundstückseigentümern für die Pärke, 50 000 m² für die Feinerschliessung abgetreten, gratis und ohne Altlasten. Man stritt lange über die Höhe des Wohnanteils, da damals die Grundeigentümer der festen Überzeugung waren, jede Wohnung müsste eigentlich ein Büro sein. Man einigte sich auf einen städtebaulichen



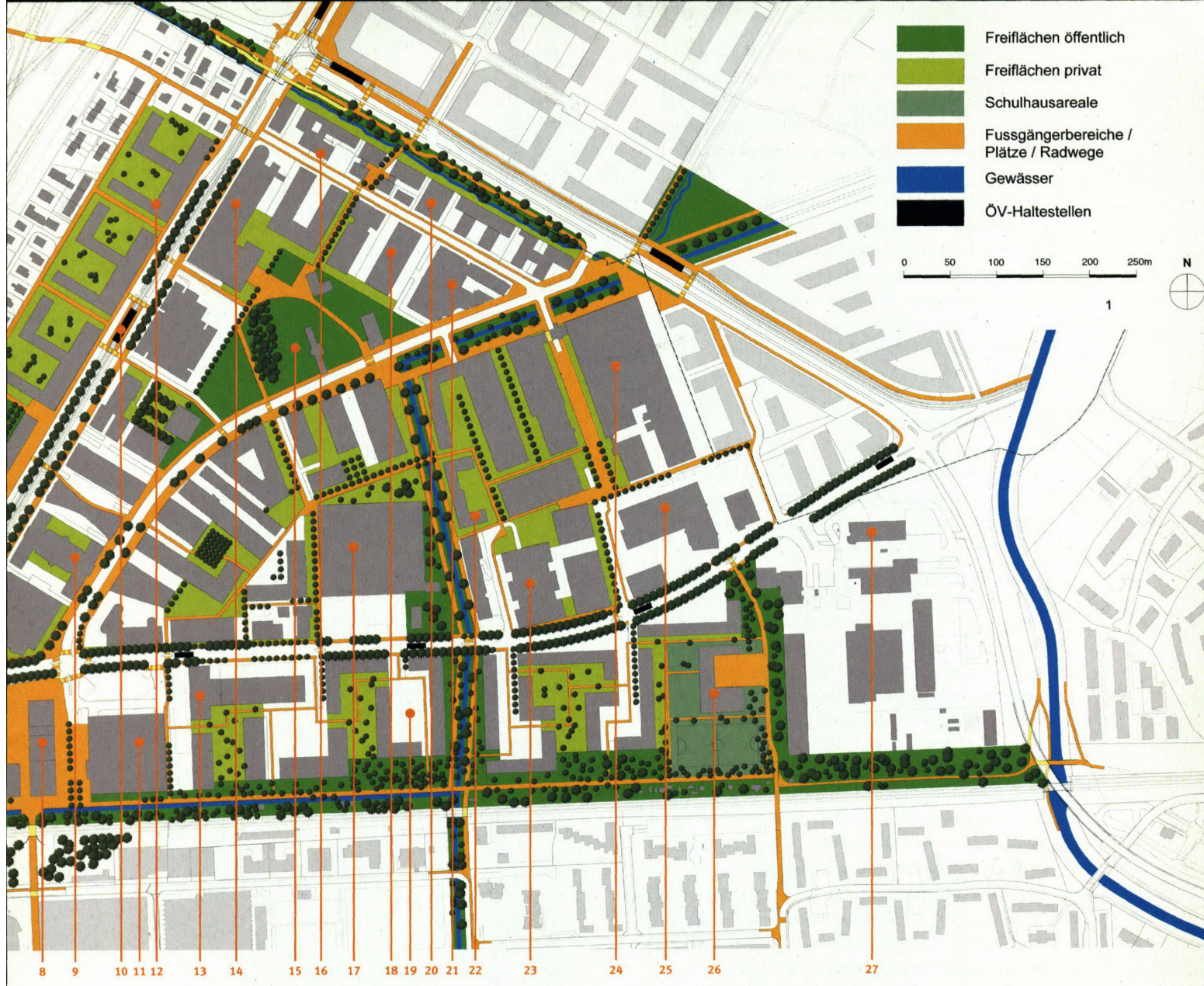
Unterdessen wurde geplant und gebaut. Die Abbildung zeigt das Freiraumkonzept des Leitbildes Leutschenbach auf dem Stand September 2001.

Die wichtigsten Elemente sind:

- 1 Bahnhof Oerlikon
- 2 Geschäftshaus Amstein + Walther (Deggo-Areal), 8000 m² Bürofläche. Bauherrschaft: Amstein + Walther; Investor: Credit Suisse; Architekten: Frei+Frei; im Bau. Dieses Projekt wie auch die Nummern 3 und 4 widersprechen dem Leitbild, waren aber bereits bewilligt und stehen nun der Öffnung zum Bahnhof Oerlikon im Weg
- 3 Geschäftshaus Andreasstrasse, 15 552 m² Nettonutzfläche. Bauherrschaft: Allreal; Architektur: Leal Architekten; im Bau
- 4 Geschäftshaus Batigroup, 6800 m² Bürofläche
- 5 Geschäftshaus Suter + Suter, 25 500 m² BGF Bürofläche. Bauherrschaft und Architektur: Suter + Suter, heute Arthur Anderson; fertig 1991
- 6 AMAG-Areal, ein Projektwettbewerb wird im Herbst 2001 entschieden; Veranstalter: Automobil- und Motoren AG

und Beamtenversicherungskasse des Kantons Zürich unter Mitwirkung des Hochbauamtes des Kantons Zürich

- 7 Quartierpark Nord mit ehemaligem Schützenhaus; in Planung
- 8 Sunrise-Tower (derzeit), DiAx-Tower (früher), 37 400 m² Nutzfläche; 2000 Arbeitsplätze. Bauherrschaft: Beamtenversicherungskasse des Kantons Zürich; Architektur: atelier ww und Max Dudler; im Bau
- 9 Geschäftshaus Imperial, 19 000 m² Bürofläche. Fertig seit 1994, nach dem es nach der Immobilienkrise jahrelang leer stand
- 10 Thurgauerstrasse mit Stadtbahnhaltestelle Oerlikon. Die Thurgauerstrasse wird die Haupterschliessung der Gebiete Leutschenbach und Oberhauserriet übernehmen
- 11 Messeparkhaus, 1500 Plätze, zwei zusätzliche Geschosse möglich
- 12 Areal Eisfeldstrasse, städtebauliche Studie mit Büro, Wohnen, Schulhaus. Architektur: Ernst & Niklaus
- 13 Firmensitz der Firma Karl Steiner, wird in die Planung Steiner-Hunzikerareal integriert



- 14 Geschäftshaus Leonardo, 26 684 m² Nettonutzfläche, 1700 Arbeitsplätze. Eigentümerin: CS-Immobilienfonds; Mieterin: Zürich Versicherung; Architektur: Rolf Läubli; vor Fertigstellung
- 15 Zentraler Freiraum Leutschenbach in seiner neuen Form. In der Mitte das Wäldchen, das den einstigen Scheibenstand, eine Altlast versteckt. Altlasten überleben lange; in Planung
- 16 Geschäftshaus Cubus, 11 000 m² Büronutzfläche. Promotor: Collier Spaltenstein; Architektur: Fickert + Knapkiewicz; bewilligt
- 17 Busgarage der VBZ
- 18 Bürogebäude Nordring, 20 000 m² Nutzfläche; 450 Arbeitsplätze. Eigentümer: CS Immobilienfonds; Architektur dürtig; bestehend
- 19 Steiner-Hunziker-Areal, rund 600 Wohnungen, 88 000 m² Dienstleistungen und eine Schule. Der städtebauliche Studienauftrag wurde im August 2001 entschieden, Sieger: Bob Gysin, siehe Seite 42 dieses Heftes und AWS 4-5/01
- 20 Szenario Building, 6500 m² Büroflächen. Bauherrschaft: Fürst Development,

- Salzburg; Architektur: Bétrix & Consolascio
- 21 World Trade Center, 17 600 m² Büroflächen, Konferenzraum mit 320 Plätzen. Promotor: Spaltenstein; Eigentümer: 2/3 Beamtenversicherungskasse des Kantons Zürich, 1/3 Maag Holding; Architektur: Ernst Gisel; Eröffnung 1993, Aufstockung 1999
- 22 Hotel Ibis/Formule 1, 281 Zimmer und 1600 m² Bürofläche; bezogen 2000
- 23 TV.COM.Center, 24 000 m² Büroflächen mit fernsehnahen Mietern. Bauherrschaft: W. Hagmann; Architektur: Marcel Thoenen und Heinrich Blumer; im Bau
- 24 SRG-Areal, hier wird eigentlich immer gebaut: neuer Eingang, neues Studiogebäude, Umstrukturierung Filmtrakt. Bauherrschaft: SRG-Idee Suisse; Architektur: Di Gallo
- 25 Nutzfahrzeugcenter der Mercedes Benz Automobil; Fertigstellung 1993
- 26 Standort der Schule im Hunziker-Areal
- 27 Sonderabfallsammelstelle Hagenholz, 11 730 m² Geschossfläche. Bauherrschaft: Stadt Zürich; Architektur: Suter + Suter; in Betrieb seit 1996

Leutschenbach

Leitbild Leutschenbach – Freiraum, Amt für Städtebau/Grün Stadt Zürich Jauch + Zumsteg, Stand September 2001

Heute wohnen rund 450 Leute in Leutschenbach, 6750 arbeiten dort. Das Areal hat rund 600 000 m², worauf 720 000 m² Nutzfläche stehen. Das Gebiet war immer ein Hinterhof der Stadt, ohne genügende Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr, mit grobkörnigen Industriebauten und vernachlässigtem Stadtraum. Was von Zürich aus gesehen am Rand liegt, befindet sich in der Glatttalstadt auf der ökonomischen Kraftlinie. Leutschenbach macht Karriere. Man geht davon aus, dass sich die Wohn- und Arbeitsbevölkerung verdoppeln wird. Durch eine kooperativen Entwicklungsplanung, an der die betroffenen Ämter der Stadt und die Grundeigentümer (rund 50 Prozent Stadt Zürich) zusammenarbeiteten, entstand im Mai 1999 die Vision «Stadtquartier Leutschenbach». Ihre Erkenntnisse zusammengefasst: Drei Hochhäuser sind möglich, mehr hingegen fragwürdig. Die Dichte darf zwischen 300 und 340 Prozent liegen. Die Verbindung zum Bahnhof Oerlikon muss stark verbessert werden. Die hohe Dichte erfordert eine hohe Freiraumqualität, was eine Freiraumplanung über das ganze Gebiet unerlässlich macht. Anders herum: Leutschenbach muss schöner, grüner, städtischer werden. Die meisten Grundeigentümer sind bereit, sich an den gebietsaufwertenden Infrastrukturmassnahmen zu beteiligen. Man rechnet mit 88 Millionen Franken, was je nach Lage einen Anteil von 2,50 bis 10 Franken pro Quadratmeter Land bedeutet.

Wettbewerb. Gewonnen haben Silvia Ruoss, Karen Schrader und Cary Siress, die von der bestehenden Struktur ausgingen und statt eines grossen Wurfs, ein Gewebe von Alt und Neu vorschlugen. Die Zeit der Kahlschläge und Masterpläne war vorüber. Niemand wusste 1993, was zwanzig Jahre später in Oerlikon gebraucht werden würde. Man musste das Unplanbare planen, es ging um Prozesssteuerung, nicht um architektonische (Ent)würfe. Nach dem Wettbewerb entwickelten die Sieger ein Entwicklungsleitbild, das schliesslich in Sonderbauvorschriften baujuristisch festgeschrieben wurde. Den 120-seitigen Rahmenvertrag, der die Details regelt, haben 25 Parteien unterschrieben. Das Verfahren entspricht dem Stand der Achtzigerjahre, namentlich der anonymen, offenen Wettbewerb.

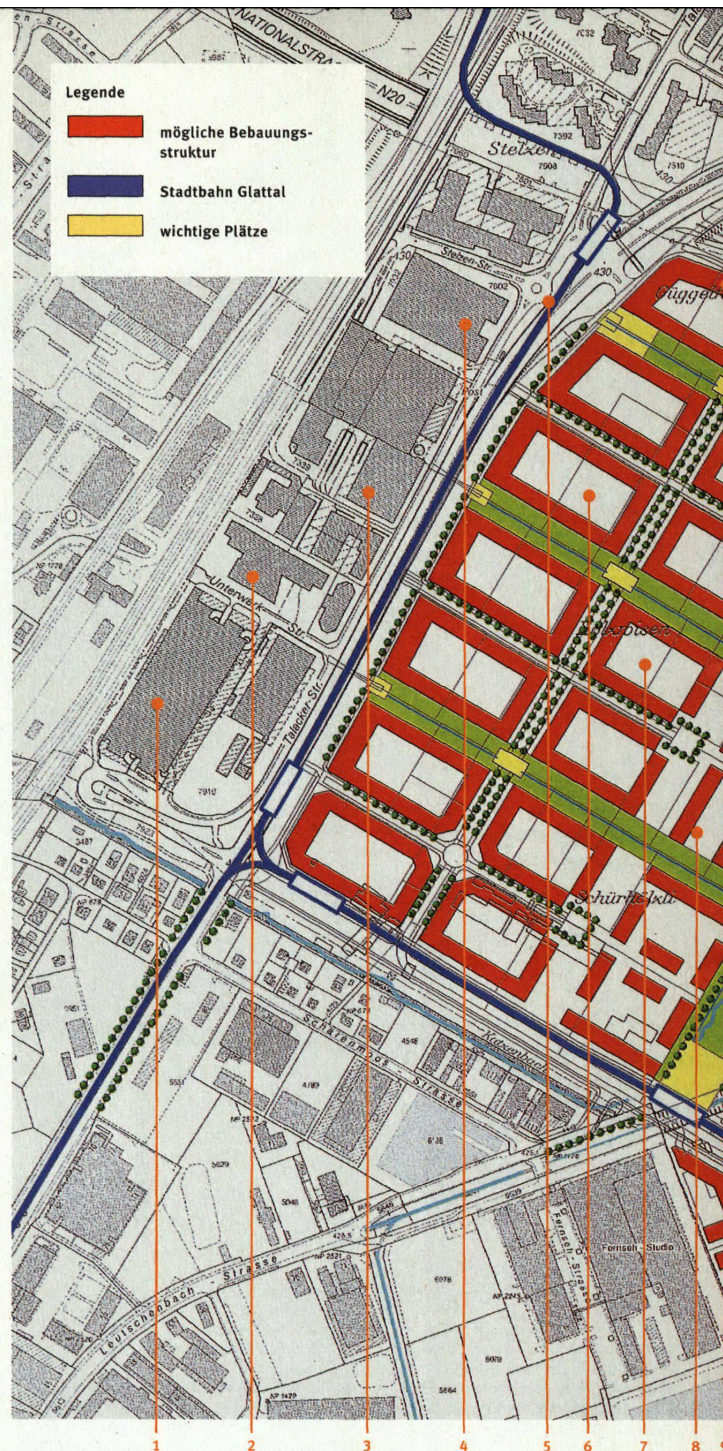
Kooperative Planung

Nach der zehnjährigen Schlacht um die Bau- und Zonenordnung der Stadt Zürich kam eine neue Planungsmethode in Schwung: die Konsens- oder kooperative Planung. In Leutschenbach kam sie zur Anwendung. Es geht darum, möglichst alle Beteiligten möglichst früh und möglichst umfassend in den Planungsprozess einzubinden: die Grundeigentümer, die Experten, die städtischen Ämter. Wo sind die Defizite, welches Quartier wollen wir? Drei Planungsteams entwickelten Lösungsansätze, die in drei Workshops diskutiert wurden. «Im Gegensatz zu einem städtebaulichen Wettbewerb», steht im zusammenfassenden Bericht, «ermöglichte dieses prozessorientierte Arbeiten, das gemeinsam vorhandene Wissen zu nutzen und auftretende Konflikte offen zu diskutieren. Damit konnten die Randbedingungen und die Aufgabenstellung noch während des Verfahrens präzisiert werden.»

Doch die kooperative Planung hat ihre Tücken: der Mangel an demokratischer Legitimation. Die Behörden gehen in den Verhandlungen Verpflichtungen ein, die von den Parlamenten und bei Referenden vom Volk abgesegnet werden müssen. Wer kann es einem eifrigen Parlamentarier verargen, wenn er mehr Wohnanteil oder mehr Parkplätze verlangt? Die Politik setzt sich über die Abmachungen hinweg. Die Behörden bleiben für die Privaten ein unsicherer Verhandlungspartner.

Bitte alle hersehen

Beim Oberhauserriet heisst die Planungsmethode dann Feilschen. Bis alle 24 Eigentümer einverstanden sind, bis jeder zur Landumlegung und zum Wertausgleich ja sagt, hat der Planer graue Haare. Weil es so vertrackt ist, erstens, und weil es so lange geht, zweitens. Einleuchtend ist, dass das grosse Werk des Ausgleichs nicht mehr durch neue Ideen in Frage gestellt werden darf. Jede Änderung gefährdet das Ganze. Die Areale ZZN, Leutschenbach, Oberhauserriet sind zwar gewichtige, aber keineswegs die einzigen Entwicklungsgebiete des Wirtschaftsraums Zürich. Von Zürich West war noch keine Rede, vom Hürlimann-Areal, von Sihl (Z)ity, vom Ersatz für das gescheiterte Eurogate ebenso wenig. Der Flughafen und das Hochbord-Areal in Dübendorf wurden nur mal erwähnt. Baden Nord, Sulzer in Winterthur gehören auch dazu. Zusammenfassend: Reden wir vom Ballungsraum. Während die offizielle Politik ihre alten föderalistischen Glaubenssätze weiterbetet, entsteht hier die schweizbeherrschende Metropole. Bitte alle mal hersehen!

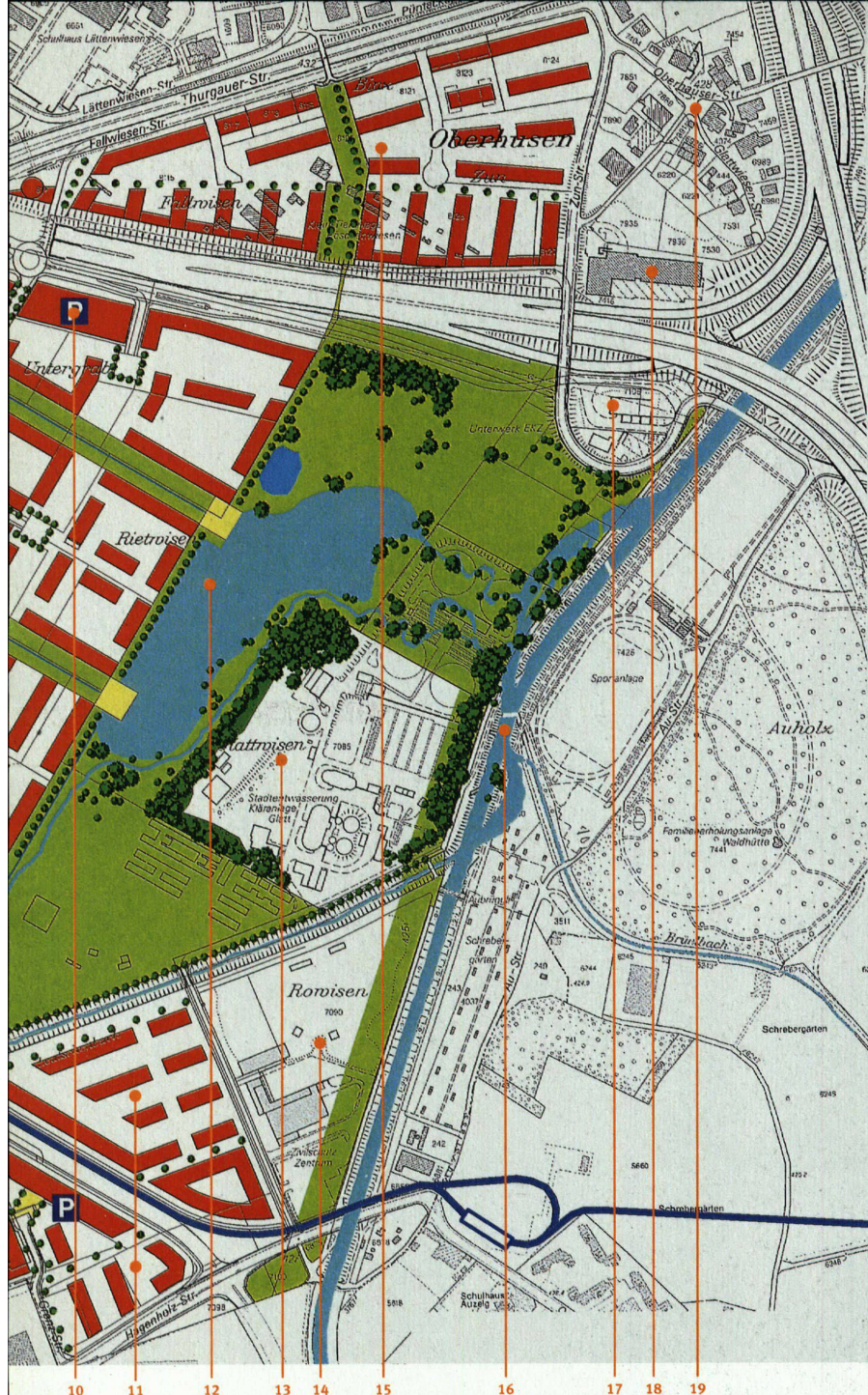


Der abgebildete Plan zeigt das Überbauungskonzept des Quartierplans Oberhauserriet vom Oktober 2000. Die wichtigsten Elemente sind:

- 1 Ambassador House, 45 000 m² Nutzfläche, 600 Arbeitsplätze, Hotel mit 408 Zimmern. Bauherr: Marti; Eigentümer: Zürich Versicherungen; Architektur: Felix Rebmann; Bezug 1991
- 2 DLZ Dienstleistungszentrum Glattbrugg, Sitz Mc Kinsey, 200 Arbeitsplätze; Bezug 1995
- 3 Trend House, Umbau eines Bürogebäudes der Contraves zur Erweiterung des TMC, des Textil und Mode Centers; Bezug 1994
- 4 Galleria, 65 000 m² Nutzfläche, 1500 Arbeitsplätze, Post, Restaurant, Showräume. Promotor: Spaltenstein, Eigentümer: Volksbank bzw. Credit Suisse, Architektur: Gerber & Nauer, Bezug 1993. Durch neue

Möblierung und andere Bürozuschnitte hat die CS die Arbeitsplätze verdoppelt

- 5 Thurgauerstrasse mit der Stadtbahnhaltestelle Stelzen. Die Thurgauerstrasse soll zum Boulevard umgebaut werden
- 6 Dienstleistungsbereich des Quartierplans Oberhauserriet. Die Nutzungen sind in drei hintereinander liegenden Streifen parallel zur Thurgauerstrasse
- 7 Mischbereich des Quartierplans
- 8 Wohnbereich des Quartierplans
- 9 Geschäftshaus am Knoten Stelzen. 11 200 m² Bürofläche, 500 Arbeitsplätze. Bauherr: Allreal; Architektur: Zambini; dies wird das allererste Haus im Oberhauserriet sein
- 10 Parkhaus Nord, der Studienauftrag dafür läuft zur Zeit



Oberhäuserriet Überbauungskonzept des Quartierplans Stadt Opfikon/Planpartner AG

Die teuerste Wiese Europas hatte eine mehr als vierzigjährige Planungsgeschichte hinter sich, als am 3. September 2001 der erste Spatenstich in die Erde fuhr. Das erste Quartierplanverfahren brauchte 26 Jahre. Es galt, 24 verschiedene Landeigentümer (Anteil der Stadt Zürich über 50 Prozent) unter einen Planungshut zu bringen. Das Ergebnis war eine Bürostadt mit 15 000 Arbeitsplätzen. Sie hätte erhebliche Umweltprobleme geschaffen und der tägliche Verkehrsinfarkt wäre garantiert gewesen. Darum bekämpfte eine Auszonungsinitiative das Projekt. Der Stadtrat von Opfikon und die Landeigentümer mussten dem politischen Druck nachgeben und auf die Auszonungsinitiative mit einem Gegenvorschlag antworten. Der wurde am 20. Oktober 1991 mit einer Zweidrittelmehrheit angenommen. Neu daran war, dass die Grundeigentümer zur Ausscheidung von Wohnbauland verpflichtet wurden. Sie mussten den öffentlichen Verkehr mitfinanzieren und einen Park mit einem See bezahlen. Aus der Bürostadt wurde ein Mischquartier, dessen Grundzüge im zweiten Quartierplan am 23. März 1999 vom Stadtrat festgesetzt wurden.

Die Fläche des Quartierplanungsgebiets beträgt 674 000 m², wovon der Park (124 000 m²) und die Strassen und Wege abgezogen werden, womit eine nutzbare Landfläche von 311 000 m² übrig bleibt. Darauf lassen sich 604 000 m² nutzbare Geschossflächen bauen. Rund 4800 Parkplätze sind vorgesehen, 6600 Leute werden im Oberhäuserriet wohnen und 7300 dort arbeiten.

Die Bauarbeiten haben begonnen, 1990 war hier noch eine landwirtschaftlich genutzte Wiese.

11 Quartierplan 3. Etappe mit Parkhaus Süd und Dienstleistungsnutzungen

12 Park mit See. Der Gestaltungswettbewerb wird im März 2002 entschieden. Hier soll die Terra 2006, eine Ausstellung zum Thema Natur im Stadtraum stattfinden. Der Park ist 'über Eck' an das Areal Leutschenbach angebunden

13 Kläranlage Glatt. Seit dem Bau des Verbindungsstollens zum Werdhölzli werden nur noch wenige Teile der Anlage weiter benötigt. Die übrigen sollen in den Park integriert werden

14 Zivilschutzzentrum

15 Areal Bösch-Fallwiesen (BöFa). Die Darstellung des Überbauungskonzepts ist überholt. Auf dem westlichen Teil des Areals wird ein Hotelkomplex mit drei Häusern (Crowne, Holiday Inn, Holiday Inn Express) und 800 Zimmern entstehen, Bausumme

rund 190 Millionen. Investor und Architekt: Serah, Paris, die mit architektonischen Fertigergerichten nach Opfikon kommen. Am 23.9. wird abgestimmt, ob die Stadt Opfikon 26 000 m² Land für 24 Millionen verkaufen darf. Ein Ja verspricht eine Steuerfusssenkung. Im östlichen Teil des BöFa-Areals werden 55 Eigentumswohnungen gebaut. Bauherrschaft: Ernst Lüscher; Architektur: Leimgruber und Sauter (1. Etappe), Pfister und Koller (2. Etappe); im Bau, Bezug 2001

16 Die Glatt, die nach Norden fliesst

17 Halbanschluss an die Autobahn A 20

18 Gewerbehause und Ausbildungsstätte für Schreiner. Bauherrschaft: Genossenschaft Gewerbehallenstrasse; Bezug 1994. Ein Lärmschutzgebäude für ...

20 ... den Weiler Oberhausen, der sich in die Autobahnverweigung schmiegt

Stadtwanderung in Zürich Nord

Am Dienstag, den 16. Oktober findet als Auftakt zur neuen Design-Messe «Neue Räume 01» (Vgl. Funde S. 9) eine Stadtwanderung mit Benedikt Loderer statt. Treffpunkt: 17 Uhr 30, Bahnhof Oerlikon, Hinterausgang (Nr. 36 im Plan aus Seite 17). Es ist keine Anmeldung nötig.