

Die heimliche Hauptstadt

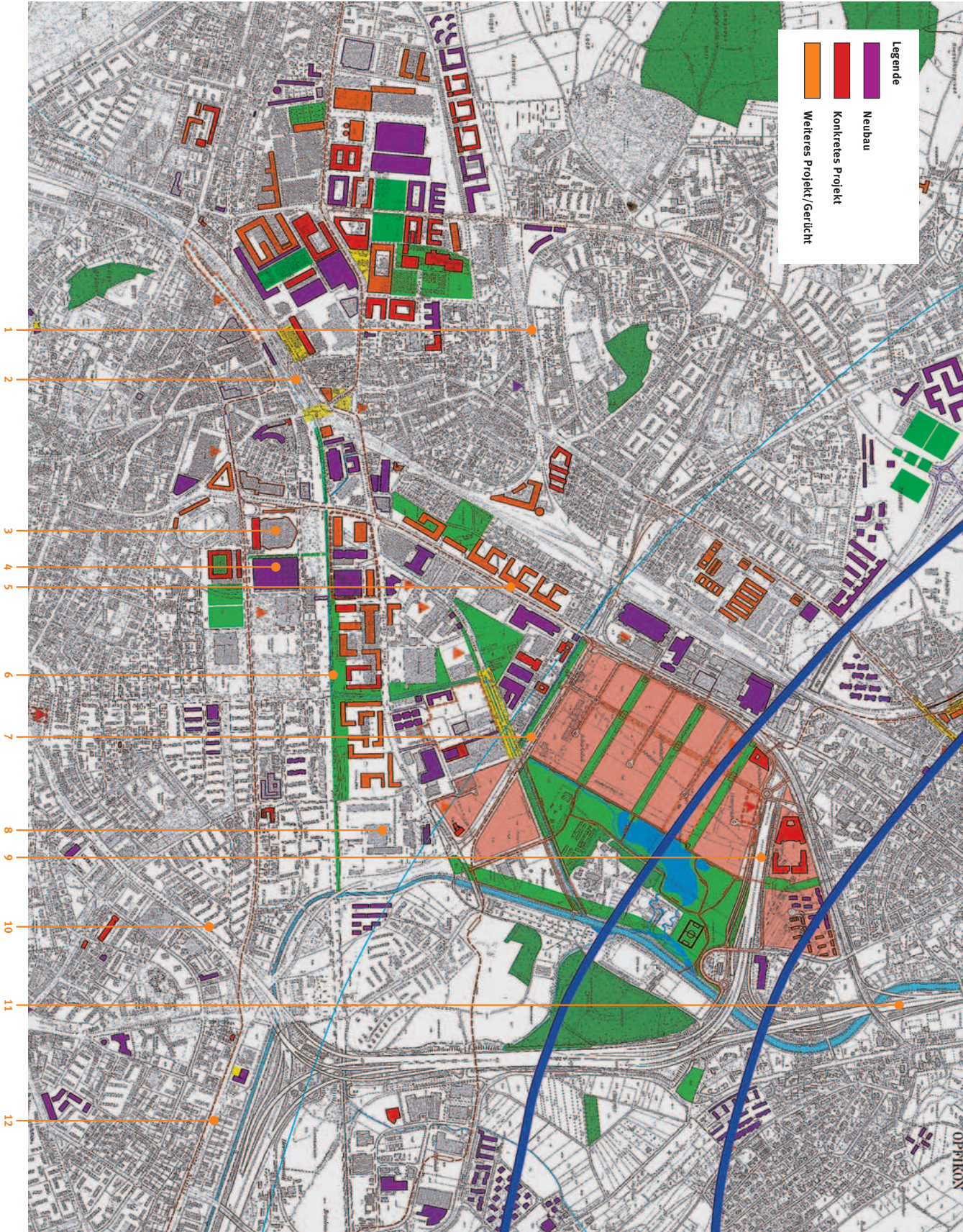
Während die Schweiz im landesüblichen föderalistischen Verteilungskampf erstartet, entsteht unbemerkt von der offiziellen Politik eine neue Art der Stadt. Im unteren Glattal liegt die viertgrösste Stadt der Schweiz, sie wird zum Zentrum der Metropole und keiner merkt. Eine Besichtigung mit der Stadtbahn 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 wertgrösste Stadt der Schweiz? Nach Zürich, Basel, Genf selbstverständlich Bern mit 128 797 Einwohnern, sagen die Normal Schweizer. Falsch, antworten die Tatsachennischen, es ist die Glattalstadt mit 147 104. Die Gemeindegrenzen verengen die Wahrnehmung: Die dynamischste Stadt der Schweiz ist längst unterwegs. Sie klettert sich nicht um das eidgenössische Strickmuster der Regionalpolitik, sie zählt keine Ständesstimmen, 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



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

Dargestellt ist ein Ausschnitt aus dem Informationsplan Glattalstadt, den Urs Meier von Planpartner kontinuierlich nachführt. Man muss sich vor Augen halten, dass nur drei der Entwicklungspunkte hier erfasst sind: Zentrum Zürich Nord (ZZN) nördlich vom Bahnhof Oerlikon, Leutschenbach östlich davon und das Oberhausriet, die durchgehend angefärbte 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. Bauernschratt: Stadiongrossschacht; Architektur: Pfister Schlies Tropiano & Partner
- 4 Messe Zürich Neubau 1998, Bauherrschafft: Messe Zürich; Architektur: atelier ww; 30 000 m² Ausstellungsfläche (HP 3/98)
- 5 Thurgaerstrasse 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 Auburgstrasse zwischen der Thurgaer- und der Überlandstrasse. Damit werden Leutschenbach und Oberhäuserriet besser mit Schwamendingen/Dübendorf/Üster 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 Gübristunnel zum Weininger Kreuz und zur A 1
- 10 Autobahn A 4, nach Westen durch den Milchbuck-Tunnel nach Zürich und nach Osten Richtung Winterthur/St. Gallen
- 11 Autobahn A 1b zum Flughafen
- 12 Überlandstrasse

Glattalstadt
Plan: Verkehrsbetriebe Glattal (VBG)
Stand September 2001

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

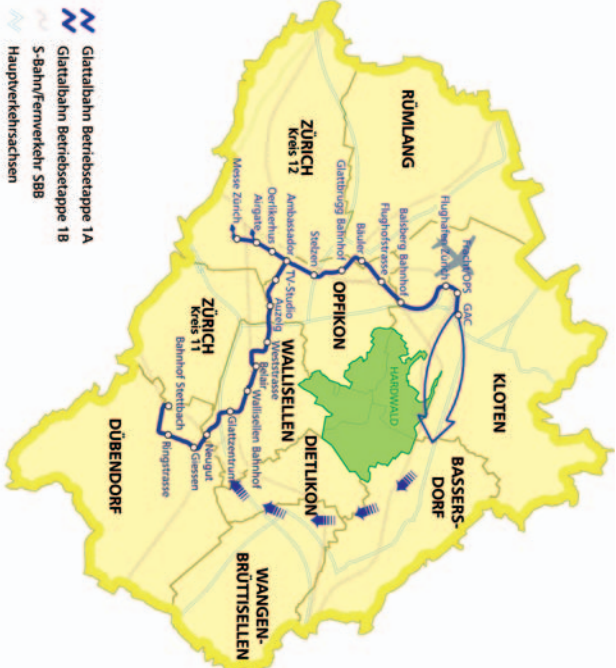
	Einwohner	Arbeitsplätze
Bassersdorf	7 135	2 364
Dietlikon	5 953	5 419
Dübendorf	21 520	12 601
Kloten	16 252	30 215
Oerlikon, Kreis 11	17 026	14 123
Opfikon	11 280	16 116
Rumlang	5 277	4 076
Schwamdingen, Kreis 12	27 757	4 624
Seebach, Kreis 11	17 906	14 554
Wangen-Brüttellen	5 697	2 621
Wallisellen	11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

Auf einen Einwohner entfallen 0,8 Arbeitsplätze. Höchster Wert Kloten mit 1,8, tiefter Wert Schwamdingen mit 0,17.

Die erste Baupetappe der Stadtbahn ist hellblau 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-Konzessionsgesetz 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 Altlastenbereinigung der 70 Verdachtsflächen. Die Kostenteilefragen der Standortgemeinden und der andern Beteiligten (Kantonales Tiefbauamt, Kantonspolizei, SBB) werden in der Bauphase entschieden. Die Infrastrukturkonzession 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 unzureichenden Konzentrationsercheinungen 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 GAC, 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 Glattalstadt 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 Glattalstadt ist damit die einzige in der Schweiz, die einen Wald als Mitte hat und eine Stadtbahn als Lebensader.

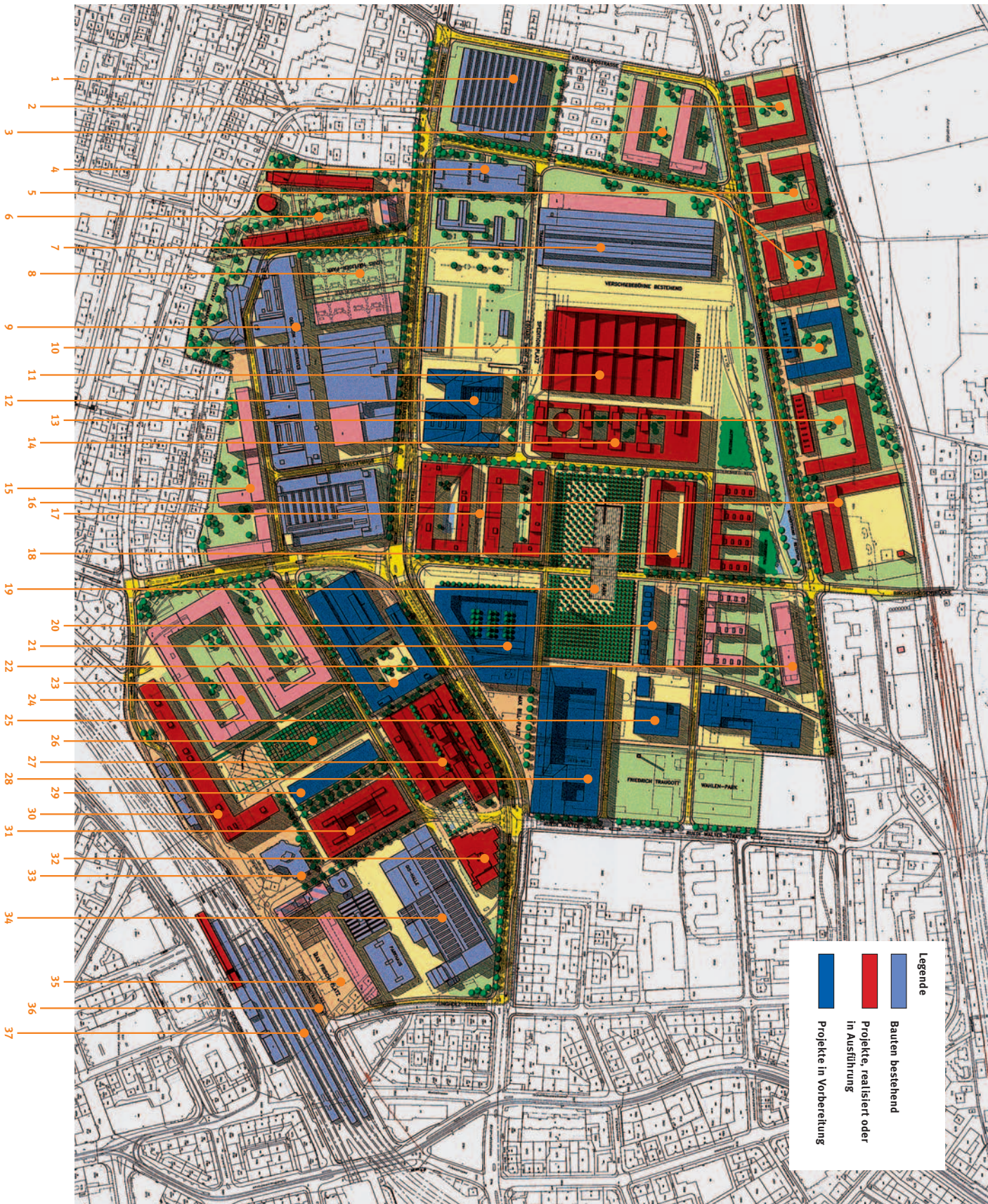
Mit dem Privatverkehr allein ist die Glattalstadt nicht zu erschliessen, das ist den Planern und Politikern klar. Die Stadtbahn ist ihre Antwort auf die Verkehrsinfrakte. Ihr Bau geschieht im Auftrag des Kantons Zürich und wird aus dem Verkehrsfonds finanziert. Mittelverteiler heisst nicht so weitmaschig 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, Glattalstadt und Winterthur hat die Glattalstadt bereits als Tatsache anerkannt. Die K10 von Kloten über Bassersdorf zum Brüttiseller Kreuz ist im kantonalen Richtplan vorhanden und wird den Autobahnring schliessen, der um die Glattalstadt herum führt.

Die heimliche Hauptstadt

Hier wird die Zukunft vorgeführt. Aus dem Fragment bei der Agglomeration wächst eine neue Stadtlandschaft hervor. Mario Campi nannte dieses Leopardenfell die «annähernd perfekte Peripherie», Tom Sieverts «Zwischenstadt». So wie in der Glattalstadt wohnen und arbeiten heute schon 69 Prozent aller Schweizer, nur behaupten sie, auf dem Land zu wohnen. Die Glattalstadt 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 Glattalstadt 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 freudeldgenössischen Rahmen sprengt.

Die Glattalstadt 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 kurstierten bis 1999 diverse Musical- und Serverprojekte
 2. Wohnsiedlung Neuburgen, 1. Etappe, 54 Wohnungen. Bauherrschaft: Personalfürsorgestiftung Spida; Architektur: Güngli + Ruoss; fertig gestellt
 3. Wohnungsbau Kugelblostrasse, 114 Wohnungen. Bauherrschaft: Allreal GU; Architektur: Andreas Birrer; in Planung
 4. Areal Castellino. Option: Produktionsgebäude
 5. Wohnsiedlung Neuburgen, 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 Neuburgenweg, 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 initiiert zum Büroprojekt, 21.000 m² Nutzfläche. Promotor: ABB Immobilien; Machbarkeitsstudien
 13. Wohnüberbauung Neuburgenweg, 75 Wohnungen. Bauherrschaft: Gemeinnützige Bau- und Unternehmergenossenschaft. Architektur: De Biasio und Scherrer; im Bau
 14. Bürohochhaus Toro 1, 1100 Arbeitsplätze, 38.000 m² Geschossfläche. Eigentümer: Winterthur Leben, Pensionskasse des Basler Staatspersonals, Personalfürsorge
 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 Oerlikon Park. Promotor: ABB Immobilien; Eigentümerinnen: Pensionskasse der Credit Suisse, ABB Immobilien; Architektur: Bob Gysin; fertig bis 2004
 18. Wohnüberbauung Zürich, 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, 81.000 m² Geschossfläche, 74 Wohnungen. Bauherrschaft: Credit Suisse Asset Management; Architektur: ADP; fertig gestellt
 19. Oerlikon Park, 17.500 m², 938 Bäume.
 20. Wohnüberbauung Zürich, Baufelder B2.1, 164 Wohnungen. Architektur: Kühn Fischer + Partner; in Planung
 21. Grand Casino Zürich, 30 Spielfische und 500 Glücksspielautomaten. Promotor: ABB Immobilien; Architektur: atelier ww; in Planung, falls keine Spielbankkonzession erteilt wird, wird hier etwas anderes gebaut
 22. Bauplan gemäss Entwicklungsplan ZZN
 23. Maco Park, ein Stück Erlebniswelt, statt mit Megahotel nur mit einem Hotel (280 Zimmer), 51.000 m² Geschossfläche. Promotor: ABB Immobilien; Architektur: Fischer Architekten; Bezug 2004
 24. Erweiterung Bürohochhaus Cityport, Option gemäss Entwicklungsplan ZZN. Heute Event-Halle 550, Umbau: Herzog Hubel Comadini
 25. Schulhaus im Birch, mit 36 Klassen das

- UBS: Architektur: Theo Hotz; fertig gestellt 1997**
- Bauherrschaft: Stadt Zürich; Architektur: Hubacher + Haefliger mit Zuluat Seipol Schweighuber, erste Etappe fertig gestellt (HP 8/01)**
- 20. Wohnüberbauung Zürich, Baufelder B2.1, 164 Wohnungen. Architektur: Kühn Fischer + Partner; in Planung**
- 21. Grand Casino Zürich, 30 Spielfische und 500 Glücksspielautomaten. Promotor: ABB Immobilien; Architektur: atelier ww; in Planung, falls keine Spielbankkonzession erteilt wird, wird hier etwas anderes gebaut**
- 22. Bauplan gemäss Entwicklungsplan ZZN**
- 23. Maco Park, ein Stück Erlebniswelt, statt mit Megahotel nur mit einem Hotel (280 Zimmer), 51.000 m² Geschossfläche. Promotor: ABB Immobilien; Architektur: Fischer Architekten; Bezug 2004**
- 24. Erweiterung Bürohochhaus Cityport, Option gemäss Entwicklungsplan ZZN. Heute Event-Halle 550, Umbau: Herzog Hubel 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, Einkaufszentrum mit rund 200 Wohnungen, 45.000 m² Geschossfläche. Promotor: ABB Immobilien; Eigentümerin: Winterthur Versicherungen; Architektur: atelier ww; Bezug 2001**
- 28. Bauplan gemäss Entwicklungsplan ZZN**
- 29. Wohnbau Ententeich, Umbau eines Bürohochhauses 60 Wohnungen, 10.200 m² Geschossfläche, Kosten 51 Millionen. Promotor und Eigentümer: ABB Immobilien; Architektur: Kaufmann van der Meer + Partner; Bezug 2004**
- 30. Bürohochhaus Cityport, 25.000 m² Geschossfläche. Promotor: ABB Immobilien; Eigentümerin: SPZ; Architektur: Burchardt + Partner; Bezug 2001**
- 31. Bürohochhaus Dinceneter, 23.000 m² Geschossfläche, Kosten 84 Millionen. Promotor: ABB Immobilien; Eigentümer: Kanton Zürich; Architektur: Theo Hotz; Bezug 2001**
- 32. Mehrzweckgebäude Birzmühle, ehemalige Kantine der BIC, Eigentümerin: ABB Immobilien; ursprüngliche Architektur: Walter Messerer; Umbau 1998**
- 33. Bürohochhaus Gemini, Konzernsitz der ABB**
- 34. Bestehendes Industriegebäude**
- 35. Max Frisch-Platz, der zweite, hintere Oerlikon Bahnhofplatz, ein bestehendes Gewerbeschulhaus des Kantons soll ihm Platz machen**
- 36. Begegnungsort Stadtwanderung um 17 Uhr 30 am Dienstag, den 16. Oktober**
- 37. Bahnhof Oerlikon**

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 farblich herausgehoben. Sechs private Grundeigentümer sind beteiligt. Die Gesamtfläche beträgt 610.000 m². Davon abgezogen werden die Erschliessung und die Freizeitanlagen, 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 m² 28 %
Dienstleistungen	257.000 m² 35 %
Industrie	235.000 m² 32 %
Öff. Einrichtungen	39.000 m² 5 %

Das ergibt Platz für rund 5100 Bewohner, 7300 Dienstleistungs- und 3900 Industriearealsplätze. Die durchschnittliche Ausnutzung beträgt ohne Erschliessung, Parken und Plätzen 165 Prozent.

Alle Neubauten und Umnutzungen sind nach 1990 entstanden.

«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 Stadtram entdecken, eine gewisse Massen 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 Perlschnur der Haltestellen wird zum «fil rouge» der Glattalstadt. 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 Stadtbahnhaltungen 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 Glattalstadt ist selbstverständlich uneinheitlich und verwirrend. Eine Übersicht über das Baugeschehen gibt der Informationsplan Glattalstadt samt Projektverzeichnis, den Urs Meier von Planpartner ständig nachführt. Er hat alle Neubauten seit 1990, die konkreten Projekte und die Baugruichte zusammengefasst. Entstanden ist ein farbiges Flickenteppich, der die Konzentrationen verdeutlicht. Gebaut wird überall, aber die Entwicklungsgebiete sind besonders spannend: der Flughafen, Dübendorf-Hochbühl und Zürich Nord. Nur Zürich Nord, nur der Südrand der Glattalstadt wird hier vorgestellt und davon nur drei Areale: Zentrum Zürich Nord (ZZN), Leutschenbach (wo zur Zeit 115 000 m² Nutzfläche im Bau sind) und Oberhausenriet. 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 Altsetten 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 Parks, 50 000 m² für die Feinerschliessung abgetreten, gratis und ohne Atlanten. Man strift 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



Unter diesen 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 (Doggo-Areal), 8000 m² Bürofläche, Bauherrschafft: 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 Nettoutfläche, Bauherrschafft: Alreht; Architektur: Leal Architekten; im Bau
- 4 Geschäftshaus Batigroup, 6800 m² Bürofläche
- 5 Geschäftshaus Suter + Suter, 25 500 m² BGF Bürofläche, Bauherrschafft 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 Schulzentrum; in Planung
- 8 Sunrise-Tower (derzeit), DiAx-Tower (früher), 37 400 m² Nutzfläche; 2000 Arbeitsplätze, Bauherrschafft: 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 Oerlikonhus. Die Thurgauerstrasse wird die Haupterschliessung der Gebiete Leutschenbach und Oberhausenriet übernehmen
- 11 Messeparkhaus, 1500 Plätze, zwei zusätzliche Geschosse möglich
- 12 Areal Eisfeldstrasse, städtebauliche Studie mit Büro, Wohnen, Schulaus, Architektur: Ernst & Miklaus
- 13 Firmensitz der Firma Karl Steiner, wird in die Planung Steiner-Hunzikerareal integriert

14 Geschäftshaus Leonardo, 26 684 m² Nettoutfläche, 1700 Arbeitsplätze, Eigentümer: CS-Immobilienfonds; Mieterin: Zürich Versicherung; Architektur: Rolf Läubli; vor Fertigstellung

- 15 Zentraler Freiraum Leutschenbach in seiner neuen Form. In der Mitte des Waldes, das den einstigen Scheibenstand, eine Altstadt versteckt, Atlanten überleben lange; in Planung
- 16 Geschäftshaus Cubus, 11 000 m² Bürofläche, Promotor: Collier Spaltenstein; Architektur: Fickert + Knappewitz; 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 AMS 4-5/01
- 20 Szenario Building, 6500 m² Büroflächen, Bauherrschafft: 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/Formula 1, 281 Zimmer und 1600 m² Bürofläche, bezogen 2000
- 23 TVCOM Center, 24 000 m² Büroflächen mit fernesehen Mieterin, Bauherrschafft: W. Hagemann; Architektur: Marcel Thoenen und Heinrich Blumer; im Bau
- 24 SRG-Areal, hier wird eigentlich immer gebaut; neuer Eingang, neues Strindberggebäude, Umstrukturierung Filmtrakt, Bauherrschafft: 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, Bauherrschafft: 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 Glattalstadt auf der ökonomischen Kalkülkante. 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) zusammenarbeiten, 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 sauber, 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 Stress, 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 vorbei. Niemand wusste 1993, was zwanzig Jahre später in Oerlikon gebraucht werden würde. Man musste das Unplanbare planen, es ging um Prozesssteuerung, nicht um architektonische (En)würfe. Nach dem Wettbewerb entwickelten die Sieger ein Entwicklungselektbild, 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 Oberhausseriet heisst die Planungsmethode dann Teil-schen. 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, Oberhausseriet sind zwar gewichtige, aber keineswegs die einzigen Entwicklungsgebiete des Wirtschaftsraums Zürich. Von Zürich West war noch keine Rede, vom Hürli-Mann-Areal, von Sihl (Z)lv, vom Ersatz für das geschleifte 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 Oberhausseriet vom Oktober 2000. Die wichtigsten Elemente sind:

1. Ambassador House, 45 000 m² Nutzfläche, 600 Arbeitsplätze, Hotel mit 408 Zimmern, Bauherrenschaft: Marti; Eigentümer: Zürich Versicherungen; Architektur: Felix Robmann; Bezug 1991

2. DIZ Dienstleistungszentrum Glatbrugg, 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 Steilen. Die Thurgauerstrasse soll zum Boulevard umgebaut werden

6. Dienstleistungsbereich des Quartierplans Oberhausseriet. Die Nutzungen sind in drei hintereinander liegenden Streifen parallel zur Thurgauerstrasse

7. Mischbereich des Quartierplans Sitz Mc Kinsey, 200 Arbeitsplätze; Bezug 1995

8. Wohnbereich des Quartierplans

9. Geschäftshaus am Knoten Steilen, 11 200 m² Bürofläche, 500 Arbeitsplätze. Bauherrenschaft: Allee; Architektur: Zamboni; dies wird das allererste Haus im Oberhausseriet sein

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. Kfz-Anlage Glat. Seit dem Bau des Verbindungsstollens zum Werchizi werden nur noch wenige Teile der Anlage weiter benötigt. Die übrigen sollen in den Park integriert werden

14. Zivilschutzzentrum

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

rund 190 Millionen. Investor und Architekt: Serah. Paris, die mit architektonischen Fertigkeiten 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 Steuerfussentung. Im südlichen Teil des Böfa-Areals werden 55 Eigentumswohnungen gebaut. Bauherrenschaft: Ernst Lüscher; Architektur: Leimgruber und Sauter (1. Etappe), Pfister und Koller (2. Etappe); im Bau, Bezug 2001

16. Die Glat, die nach Norden fliesst

17. Halbinschluss an die Autobahn A 20

18. Gewerbehäuser und Ausbildungsstätte für Schreiner, Bauherrenschaft: Genossenschaft Gewerbehallenstrasse; Bezug 1994. Ein Lärmschutzgebäude für ...

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

Oberhausseriet 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 geht, 24 verschiedene Landeigentümer (Anteil der Stadt Zürich über 50 Prozent) unter einen Planungsschutz 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 Wohnbau land 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 Oberhausseriet wohnen und 7300 dort arbeiten. Die Bauarbeiten haben begonnen, 1990 war hier noch eine landwirtschaftlich genutzte Wiese.

Stadtwanderung in Zürich Nord

Am Dienstag, den 16. Oktober findet als Auftakt zur neuen Design-Messe (neue Räume o.z.) (Vgl. Runde 5, 9) eine Stadtwanderung mit Benedikt Loder statt. Treffpunkt: 17 Uhr 30, Bahnhof Oerlikon, Hinterausgang (Nr. 36 im Plan aus Seite 17). Es ist keine Anmeldung nötig.