

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 26 (2013)
Heft: [6]: Das Glattal : mit der Verdichtung in und um Zürich ist ein neues Verkehrsmittel geboren, das erstaunliche Zusammenschlüsse und heftige Bautätigkeiten auslöste

Artikel: Halt in der Zwischenstadt
Autor: Herzog, Andres
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-392393>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Noch ist um den Bahnhof Stettbach viel Grün. Doch der neu gestaltete Platz zeigt an: Die Stadt wird den Ort bald einholen.

Halt in der Zwischenstadt

Die Glattalbahn verbindet verschiedene Ansichten von Urbanität. Andres Herzog macht Halt an vier Stationen und schreibt von Industriecharme, Blockrand und Wohnoasen.

Text:
Andres Herzog

Noch bis vor Kurzem war hier das Ende der Welt. Wer die Rolltreppe beim Bahnhof Stettbach nach oben fuhr, landete im Niemandsland zwischen Dübendorf und Schwamendingen: ein Tram, ein paar Busse, sonst Wiese und Acker. Seit sich aber neben dem 7er- auch das Cobra-Tram der Glattalbahn um die Station schlängelt, hat sich der Ort verändert. Aus der Haltestelle wurde ein Platz. Wo vorher ein tief liegendes Dach auf die Stimmung drückte, fliegen nun Betonplatten durch die Luft. Darunter leuchtet orange der Lebensmittelladen mit Kiosk.

Der Bahnhof ist Endstation der Stadtzürcher Trams und Auftakt zum Überlandtram Glattalbahn. Man steigt um und fährt weiter. Die Stadt endet, und die Zwischenstadt beginnt. Dass man sich in ebendieser befindet, zeigen die Gegensätze: Um die Haltestelle ist weiterhin viel Grün. Der Platz ist zwar da, die Stadt aber noch nicht. Doch sie wird kommen, und zwar geschäftig. Am Ende der Wiese schimmert die Fassade des Helsana-Hauptsitzes. Auf der anderen Seite der Strasse kündigt ein Schild den nächsten Neubau an, auch dieser für Büros. Für die übrigen Wiesenflächen haben Investoren ebenfalls schon Projekte im Köcher. Unter anderem sind mehrere Hochhäuser in Planung. Und Richtung Zürich, wo schon Stadt ist, wird sich diese verändern: Die Reihenhäuser der Genossenschaftssiedlungen weichen Ersatzneubauten.

Industrieller Charme

Wir steigen ins 12er-Tram und fahren hinaus, um zu erkunden, wo die Bahn für städtebaulichen Schub sorgt. Die Fahrt führt vorbei an Gewerbebauten, Bürohäusern und Autogaragen. Das Tram rattert über Bach und Wiese, nimmt dann die Kurve unter der S-Bahn hindurch und hält

bei der Haltestelle «Neugut». Das Gebiet heisst schon seit 1837 so. Viel prägnanter aber ist ein anderer Name, der an einem Backsteinkamin in grossen Lettern prangt: Zwicky. Seit Mitte des 19. Jahrhunderts surrten hier die Maschinen der Nähseidenfabrik, die Faden zwirnten und Webgarne färbten. Ab 1993 stellte die Firma die Produktion schrittweise ein und nutzt das Industrieareal etappenweise um.

Hauptstrasse und Autobahn schnüren das Areal ein. Die S-Bahn donnert auf Stelzen quer hindurch. «Der Verkehr war für uns immer nur negativ», sagt Monica Zwicky, Direktorin bei Zwicky & Co, die hier aufgewachsen ist. Nun sorgt die Glattalbahn für Anschluss. «Das Tram bot die Chance, das Gebiet anzupacken», meint Zwicky, deren Elternhaus der neuen Haltestelle weichen musste. Ein Gestaltungsplan von Zanoni Architekten legt fest, wie sich das Industrieareal zu einem gemischten Quartier wandeln soll. Er schält die Unterschiede der Teilgebiete heraus, schafft viel Grün und lässt rund um den Kamin Alt und Neu ineinandergreifen. Die denkmalgeschützten Bauten bleiben bestehen und werden teils zu Lofts umgebaut. Den ersten Schritt zum neuen Quartier machten Spühler Partner Architekten 2011: Um einen Hof errichteten sie eine markante Randbebauung, die ein ehemaliges Bauernhaus selbstverständlich integriert. Der Neubau ragt mutig in die Höhe und trägt ein rotes Klinkerkleid, das an die backsteinerne Vergangenheit erinnert. Steht man im grossen Hof, hört man den Lärm nur noch gedämpft. Im Erdgeschoss spielen Kinder in der Krippe, daneben schneidet der Coiffeur Haare. Auf dem klar gefassten Platz wird die Agglomeration plötzlich urban.

Neben dem Bach krallt sich ein Bagger in den Schutt eines abgerissenen Hauses. Noch ist lange nicht fertig gebaut. Stadt entsteht nicht von heute auf morgen. Und es kommt auf die richtige Mischung an, wie etwa auf dem Baufeld E. Dort baut die Genossenschaft Kraftwerk1 neben Eigentums- und Mietwohnungen eine grosse → Seite 23



Bei der Haltestelle «Bäuler» in Rümlang nimmt das Tram die Zukunft vorweg: Wo heute noch der Acker gepflügt wird, soll die Stadt weiterwachsen.



Ein urbaner Platz mitten in der Agglo: Mit der Überbauung von Spühler Partner Architekten machte das Zwicky-Areal den ersten Schritt in die Zukunft.



Die industrielle Vergangenheit wird weiterhin sichtbar bleiben.

Zwicky-Areal, Dübendorf / Wallisellen, 2011-2020

Gestaltungsplan: Zanoni
Architekten, Zürich

Erste Etappe

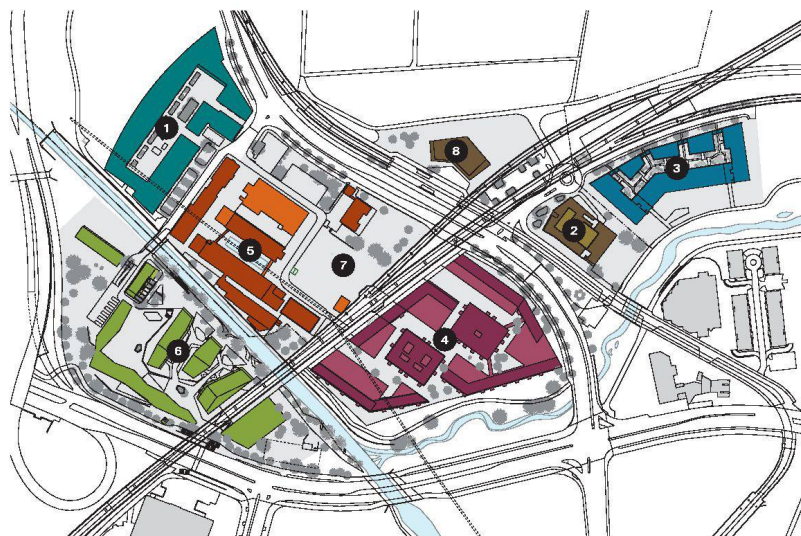
- 1 Baufeld C, Architektur
Wohnsiedlung, 2011:
Spühler Partner
Architekten, Zürich
- 2 Baufeld B2, Architektur
Schul- und Geschäfts-
haus, 2012: Zanoni
Architekten, Zürich
- 3 Baufeld F, Architektur
Wohnsiedlung, 2012:
Fischer Architekten,
Zürich

Zweite Etappe, in Planung

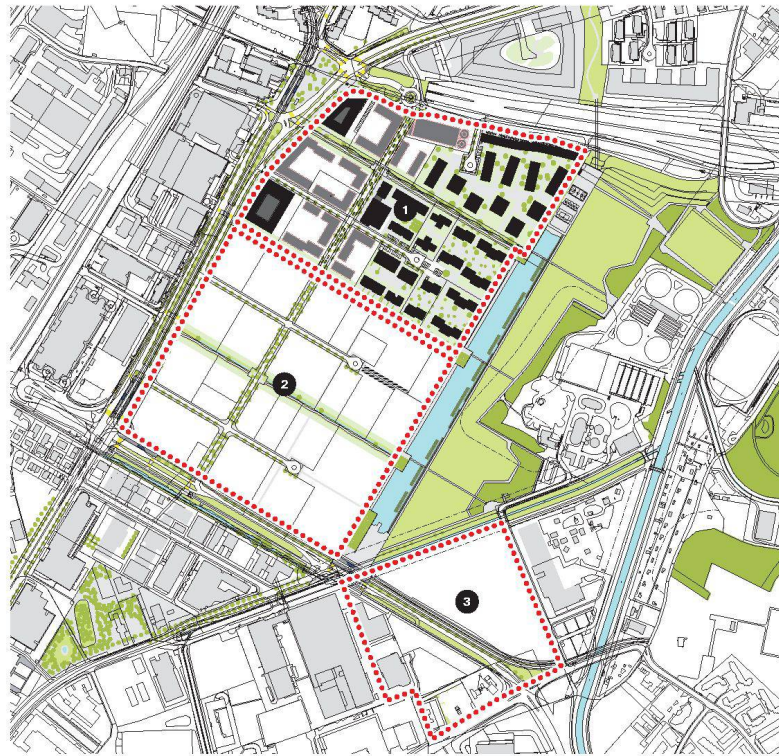
- 4 Baufeld E, Architektur
Überbauung:
Schneider Studer
Primas, Zürich
- 5 Baufeld A, Architektur
Umbauten: Zanoni
Architekten, Zürich
- 6 Baufeld D, Überbauung:
Wettbewerb in Arbeit

Dritte Etappe, bis 2020

- 7 Baufeld A, Neubauten;
- 8 Baufeld B1, Überbauung



Auf dem ehemaligen Industrieareal entstehen viele verschiedene Arten von Stadt.



Glattpark, Opfikon
 1 Erste Bauetappe, 2006
 2 Zweite Bauetappe, im Bau bis 2016
 3 Dritte Bauetappe: noch offen
 ••• Baufelder
 Landschaftsarchitektur Opfikerpark, 2007: Büro Kiefer, Berlin; Hager Landschaftsarchitektur, Zürich

Der Glattpark in Opfikon ist das grösste Entwicklungsgebiet der Schweiz.



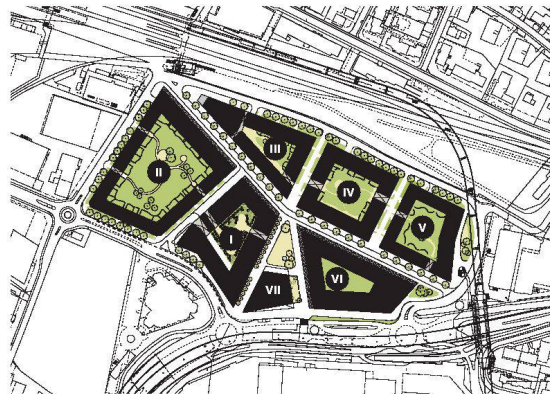
Der künstliche See macht aus dem Niemandsland einen Ort, der Gross und Klein anzieht.



Kräne, wohin das Auge blickt: Die Bauarbeiten für die zweite Etappe sind in vollem Gang.



Mit dem Richti-Areal schafft Wallisellen die Verbindung von Bahnhof und Glattzentrum.



Grosse Blockränder mit grünen Höfen prägen die Situation.

Richti-Areal, Wallisellen

Masterplan: Vittorio Magnago Lampugnani, Studio di Architettura, Mailand
 Architektur Baufeld I + VII: Wiel Arets Architects, Amsterdam / Zürich
 Architektur Baufeld II: Studio di Architettura, Mailand
 Architektur Baufeld III: SAM Architekten und Partner, Zürich
 Architektur Baufeld IV + V: Diener & Diener Architekten, Basel / Berlin
 Architektur Baufeld VI: Max Dudler Architekt, Berlin / Zürich,
 Eröffnung 2013/2014



Die Häuser schaffen klare Strassenräume.

→ Siedlung. Zudem ist im Erdgeschoss Platz fürs Gewerbe. Einen Schritt weiter ist das Areal auf der anderen Seite der Tramlinie. Ein Haus widerspricht mit feiner Betonhaut den gewaltigen Stützen der Bahnbrücke. Das Bürogebäude ist auch Schulhaus: Auf dem orangen Basketballplatz spielen die Kinder der Swiss International School. Dahinter liegt eine Wohnsiedlung, deren Häuser über ein Wegnetz im schmalen Zwischenraum erschlossen sind. Die Baufelder auf dem Zwicky-Areal haben unterschiedliche Charaktere. Mal sind sie grau, dann durchgrünt, mal eng, dann wieder weit. Denn Stadt heisst auch Vielfalt.

Steinerne Stadt in der Agglo

Wir steigen wieder ein ins Tram, das uns über die Autobahn bringt. Beim Glattzentrum hält es mitten auf der Brücke an, und wir blicken verblüfft auf ein neues Stück Stadt, das aus einer anderen Zeit zu stammen scheint: Blockränder definieren klare Strassen, dahinter liegen begrünte Höfe. Mit dem Richti-Areal schafft Wallisellen die Anbindung des Einkaufszentrums. Die Vorstadt wird hier nicht weitergebaut wie bisher, sondern neu gedacht – mit Ideen von früher. Architekt Vittorio Magnago Lampugnani, der den Masterplan gezeichnet hat, besann sich auf «eine Baustruktur, die sich bewährt hat», wie er sagt. Lampugnani belebt eine Stadtstruktur wieder, die vom Auto totgefahren schien.

Auf der Hauptachse lädt eine Arkade zum Flanieren ein. Das Erdgeschoss ist belebt. Darüber finden sich Büro- und Wohngeschosse. Die Funktionen sind nicht entflochten, sondern vermisch. Zu dieser Art von Stadt gehören architektonische Details, um die sich heute kaum ein Architekt kümmert, die aber ihren Klang ausmachen. Am Boden liegt Kopfsteinpflaster, die Sockelgeschosse sind mit Stein verkleidet, darüber gliedern feine Gesimse die Fassade. Die Stadt ist steinern und massiv, allerdings nicht überall. Das Hochhaus des Architekturbüros Wiel Arets hält sich nicht an das Bild. Von Weitem macht es zwar den Eindruck, seine glatte Haut bestünde aus Marmor. Kommt man näher, stellt man fest: Die Fassade ist vollständig verglast. Was wie Stein wirkt, ist ein Muster, das aufs Fenster gedruckt wurde. Das Glas ist hart und kalt. Dahinter sorgen weisse Vorhänge für eine weiche Note. Auch dieses Spiel mit der Wahrnehmung hat seinen Reiz, bricht jedoch markant mit den massiven Fassaden des restlichen Areals.

Das Richti-Areal macht Mut: Die Stadt ist nicht an die Zwischenstadt verloren. Sie kann sich aus eigener Kraft aus dem Agglosumpf ziehen. Es braucht nur den Willen eines Bauherrn und eines Architekten und eine zügige Mobilität. Mit der Glattalbahn für die feine und der S-Bahn für die grobe Verteilung ist das Gebiet bestens mit den grossen Zentren verbunden. Nun hat der Ort das Potenzial, selbst zu einer kleinen Stadtmitte zu werden.

Wohnen mit Seesicht

Wir spazieren durchs Quartier und unter dem Bahnhof Wallisellen hindurch. Dort nimmt uns das Tram wieder mit. Die Reise führt durch die Höhen und Tiefen der Agglowelt, ein paar Stationen weiter geht die Tür auf, und wir stehen vor einem langen See. Er spannt sich vom Fernsehstudio in Zürich Leutschenbach über 500 Meter bis zur Autobahn. Daneben entsteht die Retortenstadt Glattpark. Der halbe Acker ist eine Baugrube, darüber ein Wald mit Kränen, im Hintergrund einige Häuser. So etwas hat die Schweiz noch nicht gesehen. Auf der grünen Wiese wächst ein Stadtteil in die Höhe, halb so gross wie die Zürcher Altstadt. 7000 Menschen werden hier dereinst wohnen, ebenso viele arbeiten. Die erste Etappe wurde 2006 eröffnet, gerade als auf den ersten Schienen der

Glattalbahn der 11er hier vorbeifuhr. Die zweite Etappe des Glattparks ist zurzeit in Bau, Kostenpunkt rund eine Milliarde Franken. Wann die dritte und letzte Etappe in Angriff genommen wird, ist noch offen.

Der Glattpark wurde auf dem Reissbrett gezeichnet. Ein Quartierplan, den die Stadt Opfikon und das Büro Planpartner erarbeiteten, regelt Grundsätzliches: Bauhöhen, Zonen, Etappen, Ausnutzung. Der Plan ist das Resultat eines vierzigjährigen Ringens um das Gebiet. Für den Städtebau fehlt ein klarer Autor. «Das städtebauliche Muster war relativ offen», sagt Bernhard Ruhstaller, Geschäftsführer des Gebietsmarketings Glattpark. Die erste Überbauung gab dann den Takt für das Quartier vor. Die Bauten folgen einem orthogonalen Raster, der sich über das ganze Areal zieht – trotz der 33 Grundeigentümer. Entlang der Strasse stehen grosse Bürokisten. Zwischen dem See und dem Boulevard, der das Areal in der Mitte erschliesst, erstrecken sich lange Wohnhöfe. Die Grosszügigkeit weicht hier Kleinbürgertum: Der Zwischenraum ist zerstückelt, manch einer hat einen Zaun um sein Gärtchen gespannt. Die Qualität der Architektur schwankt zwischen banalen Wohnsilos und solidem Mehrfamilienhaus.

Die Funktionen sind in drei Bänder gegliedert: Büros entlang der Strasse, Wohnungen beim See, gemischte Nutzungen dazwischen. Am Boulevard kommen Läden hinzu. Dass hier keine Autos parkieren dürfen, macht Ruhstaller zu schaffen. «Die Planung hat ohne Rücksicht auf den Retailmarkt agiert.» Er bleibt dennoch optimistisch, dass der Boulevard einmal als Rückgrat funktionieren wird. Wohn- und Arbeitsstadt alleine soll das Quartier nicht bleiben. Im nächsten Jahr öffnet das Fünfsternehotel «Kameha Grand» seine Türen. Und die Kinder sollen in Zukunft in einem neuen Schulhaus auf dem Areal lernen. Ob es gelingt, die Eintönigkeit zu durchbrechen, wird sich zeigen. Ein grosser Wurf ist die Siedlung allemal. Nicht in erster Linie wegen der Architektur oder dem Städtebau, sondern wegen der Landschaft. Der künstliche See ist die starke Idee. Er macht aus dem Niemandsland einen Ort.

Grosse Pläne für morgen

Beim neuen Lindbergh-Platz hält das Tram. Wir steigen ein, fahren ins Tunnel, anschliessend am Bahnhof Glattbrugg vorbei und um die Kurve, wo es auf einem Acker hält. «Bäuler», tönt es aus dem Lautsprecher. Das Tram nimmt hier die Zukunft vorweg. Noch ist das Feld leer, doch die Nähe zum Flughafen zieht viele Ideen an. Generalunternehmer Allreal plant ein Geschäftsgebäude, sucht aber noch einen Investor. Die Gemeinde Rümlang hat grössere Pläne. Ihr schwebt eine «Sihlcity» im Glattal vor, ein Einkaufszentrum mit Freizeit- und Büronutzung. Der Kanton hebt aber skeptisch den Finger, da die Verkehrsanbindung ungenügend sei. Er arbeitet bis Ende Jahr einen Masterplan für die ganze Flughafenregion aus. Rümlang hofft, dass sich damit neue Möglichkeiten ergeben.

Noch aber ist nichts konkret, also fahren wir weiter. Beim Flughafen ist Endstation, wir haben das Ziel erreicht. Nicht so die Planer. Hinter der Haltestelle wirbt eine Baustafel für das Milliardenprojekt «The Circle». Auf den Bildern schmiegt sich ein hufeisenförmiges Gebäude an den halbrunden Flughafenkopf an. Eine «globale Kleinstadt» soll hier entstehen: Büros, Konferenzräume, Hotel, Shopping. Die Baubewilligung wurde 2012 erteilt, doch noch hapert es bei der Finanzierung. Die Initianten bleiben optimistisch. 2014 sollen die Baumaschinen auffahren, drei Jahre später die ersten Besucher hier konferieren. Ob das Projekt kommt oder nicht, hängt nicht an der Glattalbahn. Sie wird am Flughafen auch ohne «The Circle» im Kreis fahren, wenden und wieder Gas geben Richtung Stettbach. ●