

Ungleiche Geschwindigkeiten

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

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **15 (2002)**

Heft [3]: **Amstein + Walther : so baut die praktische Vernunft**

PDF erstellt am: **10.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-121884>

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.

UNGLEICHE GESCHWINDIGKEITEN

von Benedikt Loderer

Das Quartier Leutschenbach ist eine Erfindung des Fernsehens. Erst als in den Sechzigerjahren der damalige Stadtpräsident Sigmund Widmer und der Unternehmer Ernst Göhner weit draussen, aber noch auf Stadtboden, das Grundstück für den Neubau des Fernsehstudios fanden, drang das einst sumpfige Riedland «Leutschenbach» ins allgemeine Publikumsbewusstsein. Vorher war dort ein Abschiebegebiet. Was in der Stadt nicht zu gebrauchen war, wurde nach Leutschenbach abgeschoben. Die Busgarage zum Beispiel, die Kehrrichtverbrennungsanlage Hagenholz oder das Pfadfinderheim.

Doch Ende der Neunzigerjahre entdeckten auch die Stadtplaner das Potenzial, das in Leutschenbach auf den Ausbruch wartet. Heute ist Leutschenbach ein Stück Stadt und nicht mehr ein städtebauliches Abschiebegebiet. Trotzdem: Obwohl dort bereits 450 Menschen wohnen und 6750 arbeiten, muss diese Stadt erst gebaut werden. Aus dem zufällig verzerrten Häusergewirr soll eine erlebbare Ordnung wachsen.

Wie machen? Durch eine kooperative Entwicklungsplanung. Alle setzten sich an einen Tisch: die Politverantwortlichen, die Grundeigentümer, die notwendigen Experten für Städtebau und Freiraumplanung, die Fachleute der Verwaltung und dazu noch drei Planungsteams. Ein gelenktes Palaver, bei dem sämtliche Fragen wie Verkehr, Nutzung, Freiräume in Workshops auf den Tisch gebracht und so lange ver- und behandelt werden, bis sich ein gangbarer Weg abzeichnet. Damit man weiss, wovon man spricht, erarbeiten die drei Planungsteams Lösungsansätze mit Plänen und Modellen. Das Resultat heisst «Vision Leutschenbach», ein Konzept, das die Richtung und Strategie der Entwicklung festlegt.

ZUGANG ZUM BAHNHOF OERLIKON

Im Kapitel «Erkenntnisse» des Syntheseberichts vom Mai 1999 steht: «Die Zugangssituation zum Bahnhof Oerlikon und die Erreichbarkeit der Perrons sind zu verbessern. Im Bereich der Unterführung Schaffhauserstrasse ist ein attraktiver öV-Umsteigeort (Bahn, Tram, evtl. Stadtbahn) zu schaffen. Durch die Abtragung der bestehenden Aufschüttung und der damit verbundenen Verlegung des SBB-Bahndienstzentrums kann die Eingangssituation zum Leutschenbach wesentlich verbessert werden.»

Die Übersetzung lautet: Das Bahndienstzentrum sitzt wie ein Pfropf in der Gabelung der Bahnlinien und verstopft den Zugang zum Bahnhof Oerlikon.

Darum haben die drei Planungsteams an dieser Schlüsselstelle alle drei ein Hochhaus hingestellt und zwischen Binzmühle- und Andreasstrasse in der Mitte des Baufeldes eine Fussgängerachse vorgeschlagen. Sie endet in der Geleisegabelung, genauer beim Umsteigeort.

Entweder nimmt hier die Pendlerin Tram oder Bus oder

sie steigt mit direkten Treppen auf die Geleiseebene des Bahnhofs Oerlikon. Gezeigt wird hier stellvertretend das Projekt des Teams Hotz/Raderschall.

UNGLEICHE GESCHWINDIGKEITEN

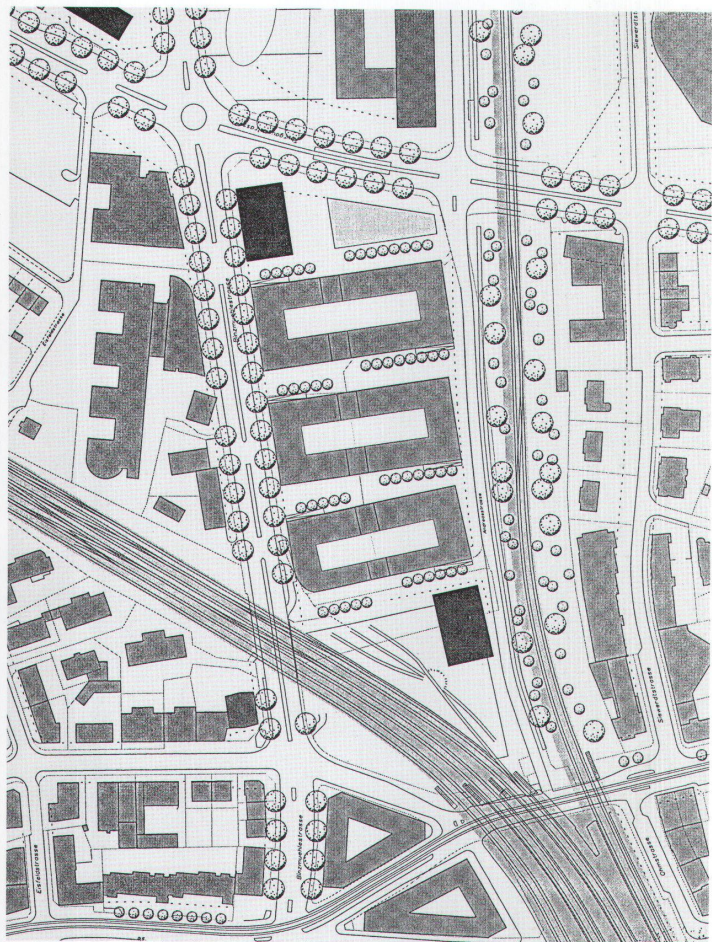
Heute, noch keine drei Jahre später, sitzt das Bahndienstzentrum der SBB unverändert auf seinem Damm, dahinter steht die sechsgeschossige Mauer des neuen Bürohauses von Amstein + Walther. Zusammenfassend: Nichts entspricht der Vision Leutschenbach. Der Pfropf blieb stecken, der künftige Zugang ist endgültig verbaut.

Was ist geschehen? Eine Demonstration der ungleichen Entwicklungsgeschwindigkeiten. Das Schlüsselgrundstück «Amstein + Walther» und jenes des Bahndienstzentrums waren nicht gleich schnell. Die SBB rechnet in Jahrzehnten. Die Verlegung des Bahndienstzentrums ist aufwändig und braucht mindestens zehn Jahre und mindestens zehn Millionen. Darüber hinaus ist es keine Notwendigkeit des Bahnbetriebs, sondern ein städtebaulicher Verbesserungswunsch, der nur erfüllt werden kann, wenn ein Ersatzstandort gefunden wird. Die SBB war zu langsam für die Vision Leutschenbach.

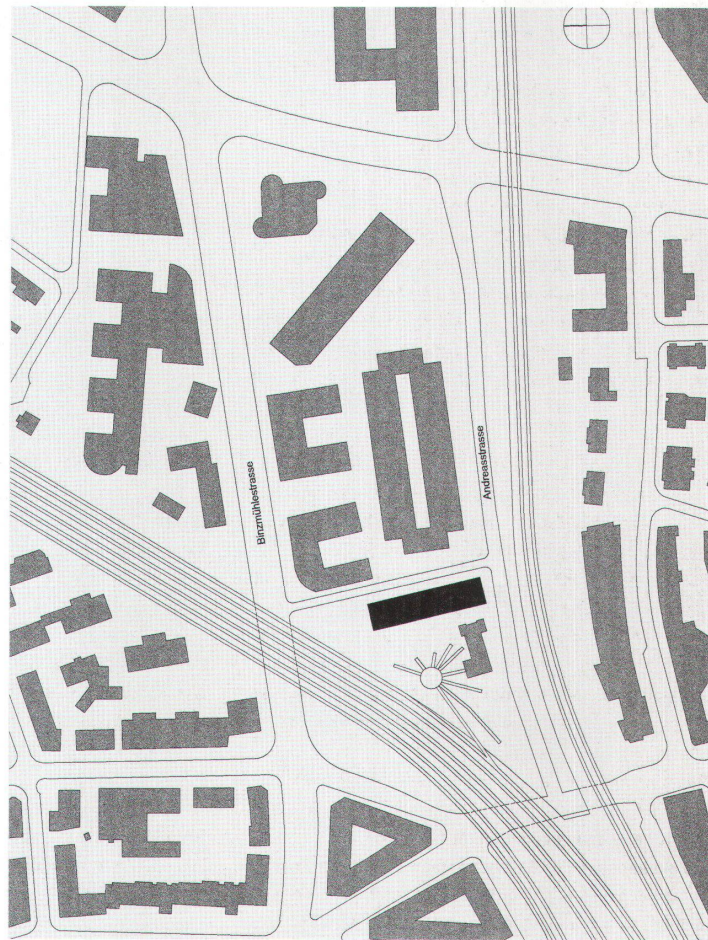
Das Grundstück «Amstein + Walther» gehörte damals noch der Firma Deggo Haus AG, die dort eine Wohnhaus-scheibe bauen wollte. Sie war auch an der kooperativen Planung beteiligt, doch entschloss sie sich nachträglich, das Grundstück zu verkaufen. Die Leute vom Amt für Städtebau, die wussten, worum es geht, versuchten die Stadt Zürich oder die SBB dazu zu bringen, es zu kaufen. Als eine Vorinvestition in die Stadtplanung. Die Vision Leutschenbach erlaubte an dieser markanten Stelle ein Hochhaus, was allerdings bedeutet, dass beide Grundstücke zusammengefasst werden. Doch Stadt und SBB winkten ab.

Amstein + Walther interessierte sich für das Deggo-Grundstück, hätten aber Stadt und SBB den Vortritt gelassen. Die Termine verstrichen, die Credit Suisse finanzierte, Amstein + Walther bauten, die Chance war vorbei. Das Grundstück «Amstein + Walther» war zu schnell für die Vision Leutschenbach. Das Fazit: Stadtplanung heisst eben auch, die Schlüsselgrundstücke im richtigen Augenblick zu kaufen.

Luftaufnahme 1998. Unten die Geleisegabelung beim Bahnhof Oerlikon mit dem Bahndienstzentrum, anschliessend das Grundstück «Amstein + Walther». Im Dreieck zwischen den Geleisen das Entwicklungsgebiet «Leutschenbach» →



Ein Schritt in der kooperativen Planung Leutschenbach: Der Überbauungsvorschlag des Teams Hotz/Raderschall. In der Mitte der drei grossen Blöcke liegt die Fussgängerachse. Auf dem Schlüsselgrundstück steht ein Hochhaus



Was daraus wurde: Das Bahndienstzentrum (kreisförmig) blieb, weil dessen Versetzung mindestens zehn Millionen Franken kostet und zehn Jahre Zeit benötigt. Dahinter Amstein + Walthert. (schwarz) Die Überbauung richtete sich nach der Verfügbarkeit der Grundstücke.

