

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 29 (2016)
Heft: [4]: Glattpark

Artikel: Kein Herz, aber ein starkes Rückgrat
Autor: Huber, Werner
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-632884>

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: 03.01.2025

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



Die Flugzeuge sind zwar präsent, doch der Glattpark ist das am wenigsten lärmbelastete Gebiet der Stadt Opfikon.

Kein Herz, aber ein starkes Rückgrat

Die Stadtstruktur des Glattparks ist pragmatisch rechtwinklig. Ein Rundgang mit dem Planer durch das neue Quartier zeigt die Stärken des Konzepts, aber auch die Hürden, die dafür überwunden werden mussten. Und man lernt die Grenzen kennen, an die der Planer gestossen ist.

Text: Werner Huber



Am Lindberghplatz, in der Verlängerung der Thurgauerstrasse, ist der Glattpark an die Nachbarschaft angebunden.



Die Bestuhlung am Boulevard setzt Kontraste zu den Neubauten. Sie bringt städtisches Leben ins neue Quartier.

«Nein, im Prinzip würde ich nichts anders machen», sagt Walter Gottschall. 25 Jahre hat er im Büro Planpartner dem Glattpark gewidmet. Klar, es gibt Details, die er heute anders anpacken würde, doch die Bilanz ist positiv. «Städtebau ist Geduldsarbeit», kommentiert er die lange Planungszeit. Am Ende ging es dann aber schnell: Im Jahr 2000 genehmigte der Regierungsrat den Quartierplan Oberhauserriet, 2001 fuhren die Bagger auf, und heute ist das Quartier zu einem guten Teil vollendet.

Lange hatte man zuvor um die «teuerste Wiese Europas» gerungen. 30 000 Arbeitsplätze sah der Quartierplan Anfang der 1980er-Jahre vor, eine Stadt von Gewerbe- und Bürohäusern wie im Gebiet Talacker jenseits der Thurgauerstrasse. Die Backsteinburg «Galleria» und das Textil- und Modezentrum illustrieren die angestrebte Dichte. 30 000 Arbeitsplätze, das wären damals aber auch 30 000 Parkplätze gewesen. Der Verkehr auf dieser wichtigen Achse wäre kollabiert. Der Kanton verordnete einen Planungsstopp. Diese Vorgabe und eine kommunale Volksinitiative, die das Oberhauserriet von jeder Bebauung freihalten wollte, zwangen die Stadt Opfikon, neu zu planen.

Zunächst experimentierte man im Büro Planpartner mit Stadtfiguren im Halbkreis und strahlenförmig aus dem Zentrum laufende Strassen. Doch so liessen sich für die vielen Grundeigentümer kaum gleichwertige Parzellen schaffen. Zudem wäre eine Etappierung schwierig geworden. Damals ahnte ja niemand, dass später die Baumaschinen so schnell und so zahlreich auffahren würden.

Also schlugen die Planer ein orthogonales System vor. «So ist es am einfachsten, die Grundstücke zu verteilen», erklärt Walter Gottschall. Im Herbst 1989 wurde dem Parlament von Opfikon das neue Planungskonzept unterbreitet. Ein Drittel des Landes gegen die Glatt sollte zu einem Park werden, die übrige Fläche wurde – ausgehend von der Thurgauerstrasse – in drei Streifen mit abnehmender Dichte geteilt: An der stark befahrenen Ausfallachse zum Flughafen waren Dienstleistungsunternehmen vorgesehen, im mittleren Bereich sollte eine gemischte Bebauung mit Wohnen, Dienstleistungen und Quartiersversorgung entstehen, und der dritte, am nächsten beim Park liegende Streifen war dem Wohnen vorbehalten. 9700 Arbeitsplätze und Wohnraum für 3000 Personen waren geplant.

Erschliessen wollte man das Gebiet hauptsächlich mit dem öffentlichen Verkehr. Man dachte an ein von den Grundeigentümern finanziertes Verkehrsmittel (Monorail-Träume waren en vogue), das von einer geplanten S-Bahnstation «Katzenbach» ins Quartier fahren sollte. Ein Tram sah man in der Leutschenbachstrasse. Die Tramverlängerung bis Auzeug und die Glattalbahn, später einer der wichtigsten Katalysatoren für die Quartiersentwicklung, kamen erst ein paar Jahre später in die Diskussion.

Der Boulevard

«Wir hatten den Blockrand von Anfang an im Fokus», sagt Walter Gottschall. Wir stehen auf dem Boulevard Lienthal und haben das Gefühl, in einer Stadt zu sein. Das ist in solchen Neubaugebieten nicht selbstverständlich. Es gibt nur wenige vergleichbare Beispiele: das Limmefeld in Dietikon, das die Stadtidee des 19. Jahrhunderts noch prägnanter verfolgt, oder das Richti-Areal in Wallisellen, das als kleines Stück Mailand mitten im Agglomerationsgewucher ein Inseldasein führt. Vergleichbar mit dem Glattpark ist das Quartier Brünnen im Westen von Bern. Doch während man sich dort die Häuser um zwei, drei Stockwerke höher und die Strassen etwas schmaler wünscht, ist der Strassenraum des Boulevards Lienthal gut proportioniert. «Wir haben uns bei der Planung an den Proportionen der Zürcher Bahnhofstrasse orientiert», gibt

Gottschall ein Geheimnis preis. Denn sich allein anhand von Plänen und Modellen einen Stadtraum vorzustellen, ist schwierig, man braucht Eins-zu-eins-Beispiele.

Die vornehme Bezeichnung «Boulevard» signalisiert die wichtigste Strasse des Quartiers. Bahnhofstrassenatmosphäre kommt allerdings nicht auf. Im Glattpark stehen mitten auf der Strasse Bäume und Beleuchtungskandelaber. Die Aufgabe des Boulevards ist eine schwierige: Einerseits soll er als Rückgrat des Quartierlebens frei von privatem Verkehr sein, andererseits fährt auf ihm auch der Bus. Die Landschaftsarchitekten des Büros von Guido Hager wollten ihn mit einem Baumdach versehen und pflanzten deshalb auch in der Strassenmitte Bäume. Das wirkt etwas gezwungen, denn für einen grünen Mittelstreifen ist die Strasse zu schmal, und so müssen Stahlbügel die Baumstämme vor den Bussen schützen, vor denen auch die Kandelaber nicht sicher sind. Es scheint, als ob alles unternommen wurde, um eine Strasse so zu gestalten, dass sie nicht nach einer Strasse aussieht. Dabei macht doch gerade die Perspektive auf einer Länge von rund 700 Metern die Kraft des Boulevards aus.

Die imaginären Plätze

Im Süden, gegen das Leutschenbachquartier, läuft der Boulevard auf einen Hochspannungsmast zu, im Norden endet er im unwirtlichen Harriet-Quimby-Kreisel über dem Autobahndeckel. Angesichts dieser wenig einladenden Endpunkte würde man dem Boulevard dazwischen eine Ausweitung wünschen, die die Linearität bricht und die dem Quartier neben dem Rückgrat auch ein Herz geben könnte. Im Stadtplan sind entlang des Boulevards zwar drei Plätze eingezeichnet mit den berühmten Namen wie Dumont, Zeppelin oder Pauli (siehe «Das Fliegerei-Quartier»), doch mehr als Kreuzungen sind das nicht.

Die knappen öffentlichen Räume widerspiegeln die Kräfte, die im Planungsprozess wirkten. Dieser fand zwar auf der grünen Wiese statt, doch das freie Feld hatte über dreissig Eigentümer. Sie wollten möglichst viel Gewinn realisieren. Die Planung war ein Musterbeispiel für eine Public Private Partnership, wie Walter Gottschall unterstreicht. Die Eigentümer wurden dazu verpflichtet, nicht nur die Erschliessungsstrassen, sondern auch den Park an die Öffentlichkeit abzutreten, ohne dafür auf die Ausnützung verzichten zu müssen. Ein Platz am Boulevard lag damit aber nicht mehr drin.

Auf die bestehenden Grundstücksgrenzen mussten die Planer keine Rücksicht nehmen. Sie versuchten jedoch, für alle Eigentümer ähnliche Verhältnisse zu schaffen. Um die unterschiedlichen Lagequalitäten auszugleichen, finanzierten die Eigentümer einige Massnahmen gemeinsam, etwa den Park mit See und den Lärmschutz an der Autobahn. Dass die Stadt Zürich die Hälfte des Oberhauserriets besass, war für Planer Gottschall Segen und Fluch zugleich: Auch sie war zwar darum besorgt, ihren Besitz gewinnbringend verkaufen zu können, sie hatte aber auch grosses Verständnis für planerische Fragen.

Weil in den 1980er-Jahren der Bürobau hohe Renditen versprach (man hatte die Immobilienkrise der 1990er-Jahre noch vor sich), mussten die Planer die Eigentümer richtiggehend «zum Wohnen prügeln», schmunzelt Walter Gottschall im Rückblick. Heute ist das genau umgekehrt, und so liegt der Wohnanteil in den Baufeldern zwischen der Thurgauerstrasse und dem Boulevard Lienthal deutlich über dem vorgeschriebenen Minimum. Der Planer sieht das skeptisch, da den Wohnungen hier der Bezug zum Grünraum fehlt. Immerhin sind trotz anfänglichem Widerstand der Eigentümer die überhöhen Erdgeschosse im Quartierplan festgeschrieben. →



Ein Boulevardcafé wie in der Innenstadt: Die gastronomischen und kommerziellen Aktivitäten sind am Boulevard Lilienthal konzentriert.



Ohne die Glattbahn gäbe es das Quartier in dieser Form nicht.



Die Alleen verbinden den Boulevard mit dem See.

Fünf Punkte für den Erfolg

Für einen neu entstehenden Stadtteil ist der Glattpark mit einer guten Infrastruktur ausgestattet. Das ist vor allem fünf Massnahmen zu verdanken:

- Schon der Quartierplan Oberhauserriet legte mit den zugehörigen Sonderbauvorschriften im Jahr 2000 relativ detailliert die Infrastrukturen fest. Im Jahr 2011 forderten die teilweise revidierten Sonderbauvorschriften am Boulevard Lilienthal überhohe Gewerbeflächen in den Erdgeschoss.
- Für die Bebauung des Gebiets legte man Etappen fest, für die jeweils auch die technische Infrastruktur erstellt wurde.
- Der See und die Grünflächen als wichtigste Elemente für die Attraktivität des Glattparks wurden bereits mit der ersten Etappe der Bebauung realisiert.
- Das Gebietsmarketing und die Stadtverwaltung setzten sich von Beginn weg für die Ansiedlung von Geschäften ein und halfen mit, Interessenten und Vermieter zusammenzubringen.
- Neben Coop, Migros und Spar wagten gut zwei Dutzend private Geschäftsleute die Eröffnung eines Ladens oder eines Gastrobetriebs. Die «Interessengemeinschaft Boulevard» engagiert sich für die Ansiedlung weiterer Geschäfte und einen guten Angebotsmix.

All diesen Bemühungen zum Trotz ist die Infrastruktur des Glattparks noch nicht perfekt. Ein grosses Manko ist das fehlende Schulhaus. Mit zwei Kinderkrippen und einem Kindergarten ist für die Kleinsten zwar gesorgt. Doch das Schulhaus scheiterte 2014 an der Urne. Ebenfalls (noch) nicht realisiert ist die Fussgänger- und Velobrücke über die Autobahn. Hier scheiterte der Kredit bereits im Gemeinderat. Ausserdem stehen am Boulevard Lilienthal etliche Geschäfte leer. Einige Liegenschaftsbesitzer nehmen lieber Leerstände in Kauf, anstatt die Mieten zu senken. Reto Westermann



Der 700 Meter lange Boulevard ist das Rückgrat des Quartiers. Die Brache vorne links wartet noch auf ein Überbauungsprojekt.

Das Fliegerquartier

Die Strassen und Plätze im Glattpark sind nach Flugpionieren benannt: Aida Marta de Acosta, 1884–1962. Die Amerikanerin mit kubanischen Wurzeln war die erste Frau, die ein Luftschiff lenkte. Louis Blériot, 1872–1936. Der Franzose überquerte 1909 als Erster in einem Flugzeug den Ärmelkanal. Jorge, genannt Geo, Chávez, 1887–1910. Der peruanisch-französische Pionier überquerte als Erster in einem Flugzeug den Alpenkamm. Armand (1883–1941) und Henri (1879–1980) Dufaux. Die Brüder aus Genf konstruierten einen Helikopter und einen Doppeldecker. Alberto Santos Dumont, 1873–1932. Der Brasilianer baute um 1900 Luftschiffe und später Flugzeuge. Amelia Earhart, 1897–1937. Die Amerikanerin überquerte als erste Pilotin im Alleinflug den Atlantik. Henri Farman, 1874–1958. Dem Franzosen gelang 1908 der erste Motorflug der Welt (ein Kilometer). Charles Lindbergh, 1902–1974: Der Amerikaner überquerte 1927 als Erster den Atlantik allein. Otto Lillenthal, 1848–1896: Der deutsche Flugpionier entdeckte 1891 die Bedeutung des Auftriebs. Samuel Johannes Pauli, 1766–1821: Der Berner Büchsenmacher konstruierte in England Luftschiffe. Auguste Piccard, 1884–1962: Schweizer Physiker und Stratosphärenforscher. Harriet Quimby, 1875–1912: Die Amerikanerin überflog 1912 als erste Frau den Ärmelkanal. Eduard Spelterini, 1852–1931: Ballonpionier und Fotograf aus St. Gallen. Gabriel (1880–1973) und Charles (1882–1912) Voisin: Die beiden Franzosen gründeten 1906 die Firma «Appareils d'aviation Les Frères Voisin». Wilbur (1867–1912) und Orville (1871–1948) Wright: Die Amerikaner konstruierten um 1900 Gleit- und Motorflugzeuge. Ferdinand von Zeppelin, 1838–1917: Er ist der «Vater» der nach ihm benannten Starrluftschiffe.

Der Architekt und passionierte Fliegerfan Andres Nydegger war der Ideengeber für das Konzept der Strassennamen im Glattpark. Er hat die Broschüre «Flugpioniere als Wegführer» geschrieben. Erhältlich beim Bauamt Opfikon. Sie kostet 20 Franken.

→ Strassen und Alleen

Von der Thurgauerstrasse stechen drei Strassen ins Quartier, sie überqueren den Boulevard und enden auf je einem Wendepunkt zwischen den Wohnüberbauungen. Die Wright-, die Dufaux- und die Farman-Strasse sowie die abseits gelegene Earhart-Strasse sind die Adern für den motorisierten Privatverkehr. Auf wenigen Parkplätzen sind die Autos auch im öffentlichen Raum präsent, doch sie dominieren ihn nicht; überall gibt es unterirdische Einstellhallen. Das ursprüngliche Konzept wollte die Parkplätze für Dienstleistungs- und Gewerberäume in zwei Parkhäusern am Rand des Areals konzentrieren. Dagegen haben sich die Eigentümer erfolgreich gewehrt, und die Reduktion der Büroflächen hat dieses Problem entschärft. Hingegen beklagen sich Eigentümer und Mieter der Bürohäuser darüber, dass es entlang der Strassen keine öffentlichen Parkplätze gibt. «Solche Plätze waren in unserer Planung durchaus vorgesehen», blickt Walter Gottschall zurück. Doch die damaligen Landbesitzer wollten diese Flächen nicht zur Verfügung stellen. Er spricht von einem «Sparschaden», gibt jedoch zu bedenken, dass nur wenige Landbesitzer von damals im neuen Quartier auch selbst investiert haben, die meisten haben ihr Land verkauft.

Das grüne Gegenstück zu den Strassen sind die drei Alleen, die den Glattpark von der Thurgauerstrasse her bis zum See durchqueren. Es sind Grünkorridore, in denen die schmalen, wellenförmig angelegten Wege von kleinen Wasserläufen begleitet sind, die zum See führen. Hier gehen öffentlicher und halbprivater Raum nahtlos ineinander über, und mancherorts reichen die privaten Aussenbereiche der Erdgeschosswohnungen nahe an den öffentlichen Weg. Der Grünraum gehört nämlich zu den einzelnen Grundstücken. Servitute sichern die Entwässerungsgräben und regeln die Bepflanzung.

Querwege verbinden Strassen und Alleen und bilden zwischen Boulevard Lillenthal und dem See ein fein gesponnenes Wegenetz. Jenseits des Boulevards, wo heute ebenfalls gewohnt wird, dominieren die Baublöcke. Hier führen die Wege durch städtisch anmutende, unterschiedlich gestaltete Höfe. Der Unterschied zwischen den beiden Seiten des Boulevards widerspiegelt das Denken der 1980er-Jahre: Man schätzte den städtischen Block zwar wieder, bevorzugte fürs Wohnen aber aufgelockerte Strukturen. Dass heute auch in den «städtischen» Blöcken des Glattparks gewohnt wird, illustriert auch den Wandel der Wohnformen der letzten 25 Jahre.

Die Plätze und der See

Schlusspunkt der drei Alleen sind drei Plätze oder vielmehr Aussichtsbalkone auf den See. Sie rhythmisieren das lange Wasserband und bilden die Brückenköpfe der Stege, die über das Wasser zur grossen Grünfläche führen. Dieser Park wurde zum Wahrzeichen des Quartiers. Als die ersten Bewohnerinnen und Bewohner in den Glattpark zogen, war die Anlage schon fertig. Damit gehorcht der Park einem Prinzip, das den Planern wichtig war, wie Walter Gottschall unterstreicht: «Man muss ein Gebiet mit dem öffentlichen Raum vorstrukturieren.» So haben die Bäume Zeit, Wurzeln zu schlagen, während die Gebäude noch im Bau sind, und die Neubauten stehen am Ende nicht in einer Brache, sondern sind schon Teil einer gestalteten Umgebung, was sie für die künftigen Mieter attraktiver macht.

Schon auf den ersten Skizzen des geplanten Quartiers war das östliche Drittel des Areals als Grünraum ausgewiesen. Früh war den Planern klar, dass in diesem Park «etwas Pfiffiges» passieren muss. Studierende aus Darmstadt, die zu jener Zeit in einer Semesterarbeit das Areal bearbeiteten, brachten die Planer mit einem kreisrunden See

auf die Fährte. Rund ist der See dann aber nicht geworden, denn die Landschaftsarchitektin Gabriele G. Kiefer schlug in ihrem Wettbewerbsprojekt den langgestreckten See vor. Am einen Ufer mit Sandstrand, am anderen ein Schilfgürtel, der den Übergang zur grossen Wiese bildet. Eine hoch aufragende Betonrampe, aufgeschüttet aus dem Aushubmaterial des Sees, bietet von der Schmalseite im Norden einen Überblick. Am Südende des Sees verknüpft der Sirius-Platz bei der Glattalbahnstation «Fernsehstudio» den Park mit dem Quartier Leutschenbach jenseits der Stadtgrenze. Dies ist die einzige Stelle, an der der Glattpark auf selbstverständliche Weise mit seiner Nachbarschaft verwoben ist. Der Anschluss auf der anderen Seite, mit einer Fussgänger- und Velobrücke über die Autobahn, steht zwar im Plan, ist aber im Opfiker Parlament vorläufig gescheitert. «Hoffentlich kein weiterer Sparschaden», so Planer Gottschall lakonisch.

Die Zukunft

Die Planer wollten von Anfang an verhindern, dass bei einem langsamen Bautempo bloss Fragmente über das ganze Areal verteilt entstehen. Deshalb definierten sie drei Bauetappen. Als Erste sahen sie dabei nicht etwa den «logischen» Anschluss ans Leutschenbachquartier vor, sondern das andere Ende, um damit die Zugehörigkeit zu Opfikon zu unterstreichen. Mittlerweile sind die beiden ersten Bauetappen nahezu vollendet, oder die Bauten werden demnächst in Angriff genommen. Einzig zwei Grundstücke der Stadt Zürich liegen noch brach. Zürich behält sie vorderhand für einen allfälligen Grundstückstausch. Brach liegt auch das Grundstück, auf dem Opfikon eine Schule bauen wollte. Das erste Projekt scheiterte an der Urne, ein neues ist in Vorbereitung.

Die dritte Bauetappe im Quartier Glattpark umfasst noch die Grundstücke südlich des Leutschenbachs, angrenzend an die Studios des Schweizer Fernsehens und an das Ausbildungszentrum Schutz und Rettung der Stadt Zürich. Obschon hier erste Neubauten entstanden, dürfte bis zu einer grossen Umgestaltung noch einige Zeit vergehen, denn die angestammten Nutzungen werden weiterhin benötigt. Einzig die Kläranlage hat eine neue Bestimmung gefunden: Aus der früheren «Verdickungsanlage» ist ein Tagungs- und Seminarzentrum geworden, zwei der vier Klärbecken sind zu einem Spielplatz mutiert. Das Abwasser aus Zürich Nord wird zwar nach wie vor hier gesammelt, doch fliesst es dann durch einen langen Kanal in die Kläranlage Werdhölzli.

Der Platz als Gelenk

Wer den Glattpark besuchen möchte, fährt am besten mit der Glattalbahn, Linie 10 oder 12, bis zur Station «Lindbergh-Platz». Der Platz illustriert die Inselsituation des neuen Quartiers. Vor einem, Blick Richtung Oerlikon, liegt die Thurgauerstrasse, die in den frühen 1960er-Jahren als Ausfallachse von Zürich Nord in die grüne Wiese gelegt wurde. Rechter Hand zeigen die massigen Büro- und Gewerbebauten, was aus dem Glattpark auch hätte werden können, und im Rücken ragen zwischen den Bäumen die ersten Häuser von Glattbrugg empor, die von der Hochkonjunktur der Nachkriegsjahrzehnte zeugen.

Hier markiert der Glattpark mit Büro- und Gewerbehäusern sowie dem Block des Hotels «Kameha Grand» Präsenz. Besonders einladend wirkt das nicht. Aber es lohnt sich, die Strasse zu überqueren, das Verkehrsgewühl hinter sich zu lassen und ein paar Schritte die Lindbergh-Allee hinunterzugehen. Dann steht man mitten auf dem Boulevard Lillenthal – zwar nicht im Herzen des Glattparks, aber auf dessen starkem Rückgrat. ●



Zwei Lücken im Stadtgefüge: Auf der Parzelle im Vordergrund war das Schulhaus geplant, die Leerstelle im Hintergrund gehört der Stadt Zürich.