

Kooperative Entwicklungsplanung "Quartier Leutschenbach"

Synthesebericht

Inhaltsverzeichnis

Haupterkenntnisse der kooperativen Entwicklungsplanung Leutschenbach (Zusammenfassung) 3

1	Einleitung / Allgemeines	5
1.1	Ausgangslage	5
1.2	Das offene, kooperative Planungsverfahren	5
1.3	TeilnehmerInnen	6
1.4	Organisation und Ablauf	8
1.5	Finanzierung des Verfahrens	9
2	Aufgabenstellung / Ziele	10
2.1	Fragestellungen	10
2.2	Perimeter	10
3	Schlussfolgerungen.....	11
3.1	Entscheidungsprozess	11
3.2	Vision "Stadtquartier Leutschenbach"	13
3.3	Städtebau	14
3.4	Nutzungen	16
3.5	Vernetztes Freiraumkonzept / Fusswegnetz	21
3.6	Verkehr / Umwelt	25
4	Umsetzung / Weiteres Vorgehen	28
4.1	Umsetzung (Richtplanung / BZO)	28
4.2	Weiteres Vorgehen (Termine)	28
4.3	Zusatzaufgaben	29
4.4	Fazit	29
4.5	Würdigung und Dank	29
5	Dokumentation der Projekte (Auszüge Schlussabgabe)	30
5.1	Übersichtsplan heutiger Bestand	30
5.2	Ernst & Niklaus Architekten, Zürich	31
5.3	GWJ Architekten AG, Bern	36
5.4	Raderschall Landschaftsarchitekten AG, Meilen / Theo Hotz AG, Zürich	40

Titelbild:

Luftaufnahme Leutschenbach; DESAIR, April 1998 /
Ergebnisplan Vision "Stadtquartier Leutschenbach"

Ausgangslage und Handlungsbedarf

Das Gebiet Leutschenbach zählt dank seiner verkehrsgünstigen Lage, marktgerechten Gebäude- sanierungen und baureifen Arealen zu den Brennpunkten der Entwicklungsdynamik im Wirtschafts- raum Zürich. Gegenüber alternativen Standorten verfügt Leutschenbach über den Vorteil, dass es sich nicht erst entwickeln muss, sondern dass dieser Prozess bereits im Gang ist.

Heute belegen 6'750 Beschäftigte und 450 EinwohnerInnen ca. 720'000 m² Nutzfläche bei einer massgebenden Landfläche von ca. 600'000 m². Längerfristig ist nicht auszuschliessen, dass sich die Wohn- und Arbeitsbevölkerung insgesamt mehr als verdoppeln wird, indem bestehende Gebäude besser genutzt oder ersetzt und die erheblichen Neubaureserven in Anspruch genommen werden.

Leutschenbach wird heute hauptsächlich automobil erschlossen, was mit zunehmender Dichte nicht mehr möglich sein wird. Zudem wurde der Stadtraum vernachlässigt. Er weist erhebliche Defizite auf und die Vernetzung im Quartier und gegen aussen ist noch wenig entwickelt.

Folgerichtig verlangt der kantonale Richtplan eine zukunftstaugliche Strukturierung dieses Zentrumsgebietes von kantonaler Bedeutung und sieht mit der Stadtbahn Glattal eine Verbesserung der öffentlichen Verkehrserschliessung vor.

Vision "Stadtquartier Leutschenbach"

Als Ergebnis der vorliegenden kooperativen Entwicklungsplanung soll die Vision "Stadtquartier Leutschenbach" verfolgt werden (vgl. auch Skizze Seite 13):

- Es gilt ein attraktives, belebtes (24 Stunden) und durchmisches Quartier mit verschiedenen Anziehungspunkten (Bhf-Oerlikon, Messe, Medien) und einem hochwertigen Freiraum- system anzustreben.
- Im Rahmen der Zielsetzungen für das Gesamtquartier können gute Teilgebietsüberbauungen schlank organisiert werden (keine grossen Sondernutzungs- und Quartierpläne); je Teilstück sind die Freiräume aufzuwerten.

Städtebau / Freiraum

- Die Sicherstellung eines vernetzten Freiraum- systems als imagebildendes Element ist von vorrangiger Bedeutung:
 - a) Riedgraben / Leutschenbach(-strasse) als Rückgrat der Freiraumstruktur
 - b) unterschiedlich grosse, parkartige Freiräume für die Naherholung der Wohn- und Arbeitsbevölkerung
 - c) Aufbau eines feinmaschigen Wegnetzes für den Langsamverkehr ohne Barrieren (Querung Bahndämme, offene Areale).
 - d) Realisierung von Bachöffnungen und Ergänzung der bestehenden Alleen.

- Das Teilgebiet zwischen Bhf-Oerlikon und Messeparkhaus stellt eine Schlüsselstelle dar. Als "Tor zu Leutschenbach" wird eine konzentrierte Überbauung mit gut platzierten Hochhäusern und einer verbesserten Anbindung an den Bahnhof vorgeschlagen. Mit der Zusatzstudie "Bahnhof Oerlikon-Ost" werden diese Ziele bis Ende 1998 konkretisiert und die Bauabsichten koordiniert.
- Die bauliche Verdichtung beim Bhf-Oerlikon kann Richtung Osten - mit heute noch unbekannten kommerziellen Nutzungen - weitergeführt werden. Dem Übergang zur angestrebten Wohnnutzung ist insbesondere entlang des Riedgrabens Beachtung zu schenken.
- Als zusätzlicher Anziehungspunkt soll ein Medienschwerpunkt im Umfeld des Fernsehstudios ermöglicht werden (Telekommunikationsbetriebe als Entwicklungspotential).
- Die Messeachse soll in Leutschenbach aufgenommen und weiterentwickelt werden (möglicher Akzent auf Amag / FAG-Areal). Messe- nahe Nutzungen sind im Leutschenbacher Kopfbereich möglich. Eine eigentliche Expansion wird direkt beim Messegebäude als sinnvoll erachtet.
- Die Thurgauer-, Hagenholz- und verlängerte Aubruggstrasse (Hauptstrassendreieck mit ÖV) stellen die quartierprägenden Achsen dar.

- Die Leutschenbachstrasse bildet das Rückgrat des "Stadtquartiers", welches die wichtigen Anziehungspunkte (Bahnhof/Messe/Medien) verbindet, eine Schnittstelle zwischen Arbeiten und Wohnen erlaubt und den geplanten Glattpark in Opfikon-Oberhäuserriet näher bringt.

Wohnen in Leutschenbach

- Eine Integration des Wohnens soll über die Ränder erfolgen:
 - über Seebach (Wohnen westlich der Thur-gauerstrasse, v.a. Familienwohnungen)
 - über Schwamendingen / Saatlen am Riedgraben (mittelständisches Wohnen zwischen Hagenholz- und Andreasstrasse)
 - Als Gegengewicht zu den Arbeitsnutzungen sollen auch im mittleren Bereich Wohnungen gefördert werden (flexibles Zentrumsgebiet, spezielle Wohnformen, Lofts).
- Wohnungsbau in Leutschenbach bedingt eine Stärkung des Freiraumes und der Infrastruktur (teilweise in Nachbarquartieren vorhanden).

Arbeiten in Leutschenbach

- Der Trend zu hochwertigeren Nutzungen erfordert «gute Adressen», was in Ergänzung zur bisherigen Ungeplantheit des Gebiets mit geringer Regeldichte qualitätssichernde Rahmenbedingungen erfordert (z.B. Fussgängermeile zwischen Bhf-Oerlikon und Airgate).

- Die Reserven sollen flexibilisiert, das Angebot erhöht und somit die Handelbarkeit verbessert werden, damit rasch auf veränderte Marktbedürfnisse reagiert werden kann. Bei Bedarf kann auch ein grösseres Wachstum aufgenommen werden.

Verkehr

Das aus den Vorschlägen resultierende Verkehrsaufkommen kann unter Verfolgung verschiedener Strategien bewältigt werden:

- unverzügliche Erstellung des Stadtbahnabschnittes Messe - Fernsehstudio (1. Etappe).
- zusätzliche Stadtbahn-Haltestelle "Örlicherhus"
- neue ÖV-Verbindung Richtung Wallisellen (Stadtbahn-Vorlaufbetrieb) und Aufwertung Buslinie Oerlikon-Aubrugg-Schwamendingen
- Realisierung der verlängerten Aubruggstrasse (ev. Hagenholz- bis Leutschenbachstrasse als 1. Etappe)
- Leistungssteigerung bestehender Knoten
- Erhöhen des Velo- und Fussgängeranteils
- Reduktion der Parkplätze gemäss Parkplatzverordnung
- Option Wiedererwägung für S-Bahn-Station Aubrugg bei neuen Grossnutzungen
- Aus verkehrlicher Sicht ist Wohnungsbau erwünscht, weil dieser ÖV-Passagiere in Gegenverkehrsrichtung sowie in Neben- und Randverkehrszeiten bringt.

Umwelt (Luft / Lärm)

Es sind erhöhte Anstrengungen nötig, um die fristgerechte Einhaltung der Immissions-Grenzwerte Luft / Lärm einzuhalten. Nebst einer angemessenen Parkplatzpolitik sind auch Massnahmen zur Verstetigung des Verkehrsablaufs und zur Temporeduktion umzusetzen.

Umsetzung

- In der Richtplanung ist neu ein "Entwicklungsgebiet für gemischte Nutzungen" vorgesehen (mit Ausnahme bestehender Wohngebiete).
- In der BZO-Revision soll im Frühjahr 1999 ein "dichtes, durchmischt Gebiet mit gemeinsamem Freiraumsystem" geprüft werden.
- Zusatzstudien: Als Grundlage für die BZO und für die Koordination von Bauvorhaben sollen folgende Themen vertieft betrachtet werden, wobei auch Lösungen für die Infrastruktur und deren Finanzierung gefunden werden müssen:
 - Vernetztes Freiraumkonzept
 - Bauen am Bahnhof (Zusatzstudie Bahnhof Oerlikon-Ost)
 - Wohnen und Arbeiten westlich der Thur-gauerstrasse
 - Wohnen zwischen der Hagenholz- und Andreasstrasse inkl. Abklärung der Infrastruktur für das gesamte Quartier
 - TV / Medienschwerpunkt

1 Einleitung / Allgemeines

1.1 Ausgangslage

Leutschenbach ist ein wirtschaftlich dynamisches und räumlich heterogenes Gebiet mit erheblichen Entwicklungspotentialen. Das Gebiet wird durch die beiden Bahndämme der Eisenbahnlinien Oerlikon - Opfikon und Oerlikon - Wallisellen sowie durch die Gemeindegrenze zu Opfikon begrenzt.

Trotz der guten Situierung zwischen City und Flughafen sowie dem bedeutendem Bestand an Arbeitsplätzen und bekannten Institutionen wirkt das Quartier Leutschenbach vernachlässigt. Der Stadtraum weist erhebliche Defizite auf und die Vernetzung im Quartier und gegen aussen ist noch wenig entwickelt.



Städtebauliche und aussenräumliche Defizite stehen im Widerspruch zu den repräsentativen Einzelbauten.

Das Gebiet Leutschenbach umfasst eine Fläche von ca. 600'000 m², wovon ungefähr die Hälfte im Besitz der Stadt Zürich ist.

Nach kantonalem Richtplan ist dieses Zentrumsgebiet zukunftsgerichtet zu strukturieren und dessen öffentliche Verkehrserschliessung mit einer Stadtbahn wesentlich zu verbessern. Die laufende Revision der Richt- und Nutzungsplanung der Stadt Zürich, die Projektierung der Stadtbahn sowie verschiedene Bauabsichten einzelner GrundeigentümerInnen bieten die Chance, Vorstellungen für eine zukunftsfähige Entwicklung von Leutschenbach zu erarbeiten und deren Realisierung schrittweise einzuleiten. Es gilt Fragen betreffend Quartier-Image, Nutzungsstruktur, Städtebau, Freiraum und Verkehrserschliessung

zu klären. Die Investitionssicherheit soll durch eine gezielte Qualitätssicherung verbessert werden.

1.2 Das offene, kooperative Planungsverfahren

Aufgrund der anspruchsvollen Ausgangslage und den vielfältigen Fragestellungen hat sich die Stadt Zürich entschieden, eine kooperative Entwicklungsplanung durchzuführen.

In einem offenen Verfahren wurden zusammen mit den beauftragten Planungsteams, GrundeigentümerInnen, ExpertInnen und Stadtplanungsstellen Vorstellungen für das zukünftige Gebiet Leutschenbach entwickelt.

Im Gegensatz zu einem städtebaulichen Wettbewerb 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.

Mit einem Auftrag an drei Planungsteams wurden Lösungsansätze für die Quartierentwicklung erarbeitet und im Rahmen von drei Workshops durch ein Gremium aus Verwaltung, Fachwelt und GrundeigentümerInnen aktiv begleitet, wobei die FachexpertInnen ebenfalls Arbeitsleistungen erbrachten.

Der Workshop als kooperativer Lösungsweg

Zur Eröffnung der jeweiligen Workshops präsentierte die Büros ihre Studien anhand von Folien und Arbeitsmodellen. Zusätzlich stand während den Workshops das Stadtmodell 1:1'000 zur Verfügung. Dieses vereinfachte die Kommunikation und ermöglichte eine Diskussion einzelner Vorstellungen im räumlichen Kontext.

Anschliessend hatte das Begleitgremium die Möglichkeit, Fragen zu den Teambeiträgen zu stellen und zu diskutieren.

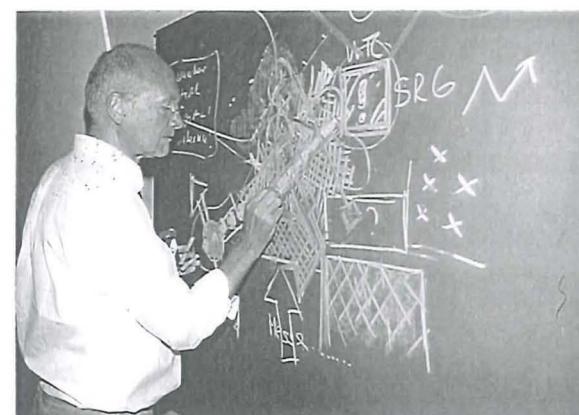
Verschiedene, von den Fachleuten vorbereitete Inputs zu Themen wie Verkehr, Wohnen, Städtebau und Freiraum, stellten wichtige Grundlagen für die Diskussion dar.

Die GrundeigentümerInnen waren durch einen Ausschuss an den Workshops vertreten. Zudem hatten sämtliche GrundeigentümerInnen während der letzten Stunde die Möglichkeit, am Workshop mitzuwirken und sich über den Stand der Planung zu informieren. Jeweils am Schluss wurde das weitere Vorgehen sowie die Aufgaben für den nächsten Workshop für die Planungsteams und die Fachleute festgelegt.

Die Workshops wurden von Franz Eberhard, Direktor Amt für Siedlungsplanung und Städtebau der Stadt Zürich mit der Unterstützung von Carl Fingerhuth moderiert.



3. Workshop vom 21. August 1998: Moderation durch F. Eberhard



3. Workshop; Entscheidungsprozess:
Entstehung der Diskussionsskizze "Grundkonzept"
durch C. Fingerhuth

1.3 TeilnehmerInnen

Planungsteams:

- **Ernst & Niklaus Architekten**
Sihlfeldstrasse 150, 8004 Zürich
- **GWJ Architekten AG, Gartenmann, Werren, Jöhri**
Laubeggstrasse 23, 3000 Bern 32
- **Raderschall Landschaftsarchitekten AG**
Burgstrasse 65, 8706 Meilen
In Arbeitsgemeinschaft mit
Theo Hotz AG
Münchhaldenstrasse 21, 8034 Zürich

Die drei Planungsteams wurden für die Teilnahme an der kooperativen Entwicklungsplanung Leut- schenbach mit je Fr. 40'000.-- (inkl. NK / MWST) entschädigt.

Begleitgremium:**Politische Begleitung:**

- Dr. Elmar Ledergerber; Vorsteher Hochbaudepartement
- Willy Küng; Vorsteher Finanzdepartement

Moderation:

- Franz Eberhard; Direktor Amt für Siedlungsplanung und Städtebau

Projektleitung:

- Walter Roth und Pia Anttila, Amt für Siedlungsplanung und Städtebau

Ausschuss GrundeigentümerInnen:

- Reinhard Rigling; Rigling & Co. AG / Leut- schenbach AG
- Arno Roggo ; Direktor Liegenschaftenverwaltung der Stadt Zürich
- Rolf Wieland; Karl Steiner AG
- Paul Zutter; Schweizer Radio- und Fernseh- gesellschaft SRG SSR

FachexpertInnen (extern):

- Felix Blindenbacher; Kreisplaner, Amt für Raumordnung und Vermessung des Kantons Zürich
- Pierre Feddersen; Feddersen & Klostermann, Zürich (Städtebau)
- Carl Fingerhuth, Basel (Städtebau)
- Regina Gonthier, Bern; Vertreterin Baukollegium der Stadt Zürich (Städtebau)
- Peter Hotz; Metron Verkehrsplanung, Zürich (Verkehr)
- Peter Stöckli; Stöckli, Kienast & Koeppel, Wettingen (Freiraum)

zusätzlich wurden beigezogen:

- Ruggero Tropeano; Architekt, Zürich (Hochhausfragen)
- Marcel Thoenen; Architekt, Zürich (Vertreter Baukollegium der Stadt Zürich)

FachexpertInnen (intern):

- Dr. Felix Christen; Hochbaudepartement (Baurecht)
- Peter Noser; Amt für Siedlungsplanung und Städtebau (Städtebau)
- Ruedi Ott; Tiefbauamt, Verkehrsplanung (Verkehr)
- Francis Rossé; Gartenbau- und Landwirtschaftsamt (Freiraum)
- Peter Stirnemann; Verkehrsbetriebe Zürich (öffentlicher Verkehr)
- Brigit Wehrli, Mark Würth und Michael Emmenegger; Fachstelle für Stadtentwicklung (Stadtentwicklung)

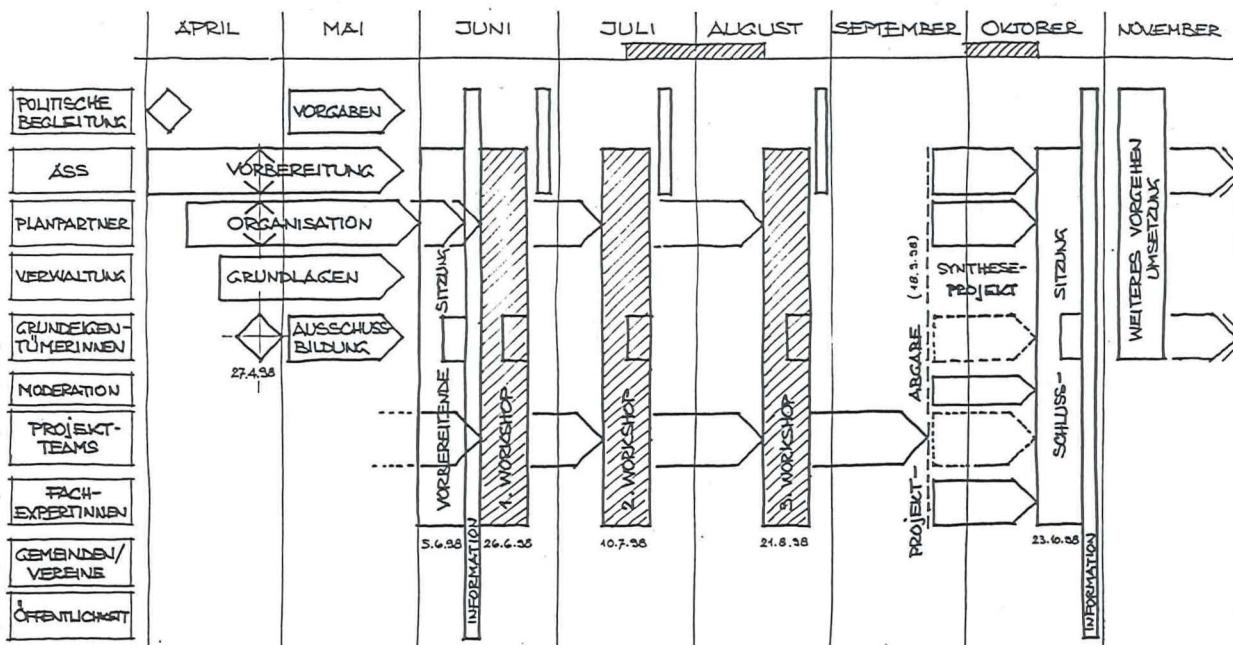
Organisation:

- Urs Meier und Christoph Stäheli; Planpartner AG, Zürich

Öffentlichkeitsarbeit:

- Hochbaudepartement / Amt für Siedlungsplanung und Städtebau der Stadt Zürich

1.4 Organisation und Ablauf



Schema Organisation und Ablauf: W. Roth; April 1998

Orientierungsveranstaltungen

Montag, 27. April und Dienstag, 19. Mai 1998:
Information der betroffenen Firmen und GrundeigentümerInnen; Diskussion des Vorgehens und der Finanzierung des Verfahrens.

Gebietsbegehung und Startsituation

Freitag, 5. Juni 1998:
Begehung und Startsituation mit den Planungsteams und dem Begleitgremium über die Arbeitsweise und den Ablauf des Verfahrens.

1. Workshop

Freitag, 26. Juni 1998:
Hauptthemen: Handlungsbedarf Bestand/Potential/Label, Quartier-Image; Spezialthema: Wohnen in Leutschenbach

2. Workshop

Freitag, 10. Juli 1998:
Hauptthemen: Städtebau, Freiraum, Entwicklungspotentiale; Spezialthemen: Option Stadion-Neubau und Erweiterung Fernseh-Studio

3. Workshop

Freitag, 21. August 1998:

Hauptthemen: Nutzungen, Verkehr; Spezialthemen zentraler Park, Option Stadion, Quartier-Image, Grundkonzept, Feedback und Resumé

Schlussabgabe der Projektstudien

Freitag, 18. September 1998

Schlussabgabe der Testentwürfe durch die Planungsteams (Bericht und Plansatz)

Beurteilung / Synthesebericht

Donnerstag, 24. September 1998:
Diskussion einzelner Spezialthemen, Umsetzung

Schlussitzung

Freitag, 23. Oktober 1998:
Würdigung der Arbeiten, Zusammenfassung der Ergebnisse, Umsetzung (Richtplanung / BZO / zusätzliche Aufgaben), Synthesebericht

Stadtrat / Öffentliche Orientierungsveranstaltung

Es ist vorgesehen, die Resultate dem Stadtrat zu unterbreiten und anschliessend an einer öffentlichen Veranstaltung zu präsentieren.

Hinweis:

Detaillierte Angaben können dem Programm "Kooperative Entwicklungsplanung Quartier Leutschenbach" vom 23. Juni 1998 (rev. 26. Aug. 1998) entnommen werden.

1.5 Finanzierung des Verfahrens

Da eine Aufwertung von Leutschenbach sowohl im Interesse der Stadt Zürich als hoheitliche Planungsträgerin als auch der GrundeigentümerInnen liegt, wurden diese für eine finanzielle Beteiligung an den Planungskosten angefragt.

Die Planungskosten von insgesamt Fr. 300'000.-- konnten zu zwei Dritteln durch GrundeigentümerInnen und Firmen von Leutschenbach finanziert werden.

Folgende GrundeigentümerInnen und Firmen haben sich an den Planungskosten beteiligt:

Liegenschaftenverwaltung der Stadt Zürich und Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ), Karl Steiner AG, Schweizer Radio- und Fernsehgesellschaft, Jäggi & Hafer AG, FAG, Brunner Erben AG, Rigling & Co. AG, Angst & Pfister AG, World Trade Center (WTC), Frau P. Wagemann, L. Kissling & Co. AG, Binelli & Ehrsam AG, Gewerbehaus-Genossenschaft Oerlikon, W. Hagmann, Liegenschaftenverwaltung des Kantons Zürich, Paul Schiller-Stiftung, Calanda Haldengut, Nyffenegger & Co. AG, Deggo Haus AG, Karl Schwegler AG.

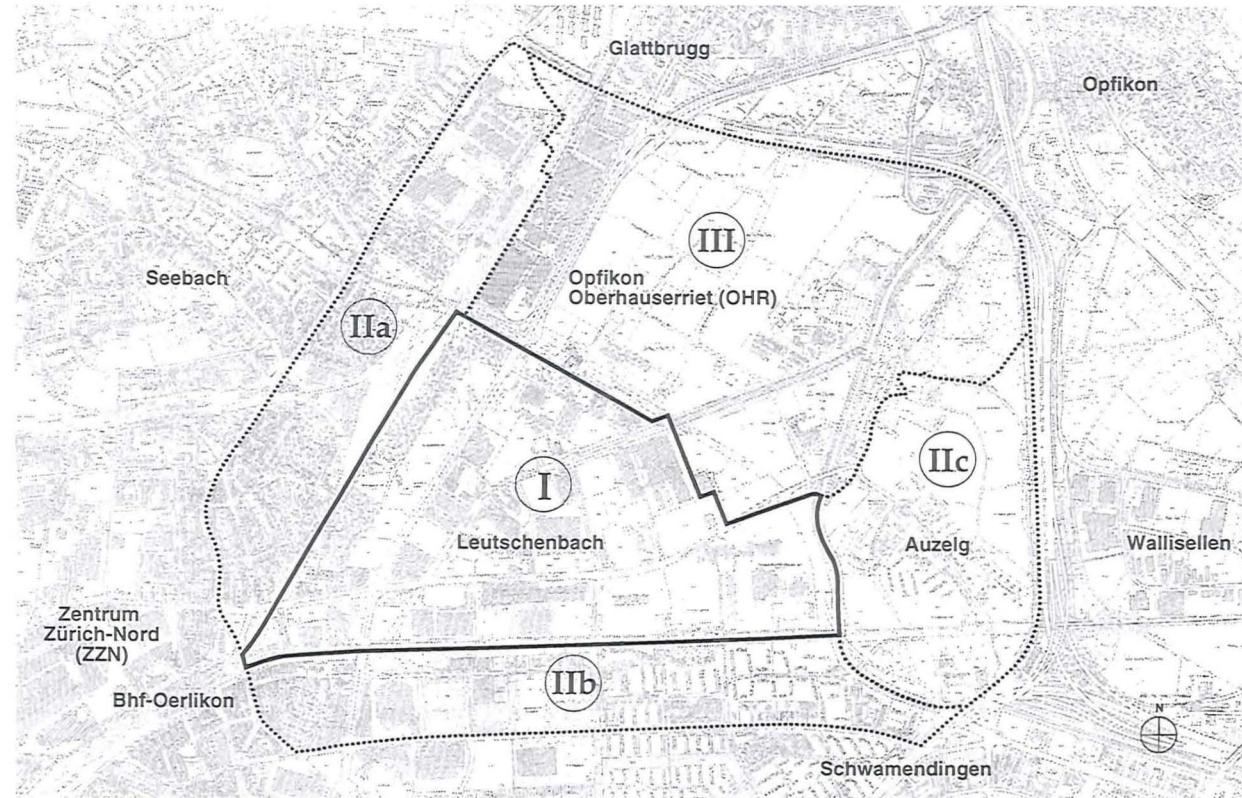
2 Aufgabenstellung / Ziele

2.1 Fragestellungen

Bei der Bearbeitung galt es u.a folgende Fragestellungen zu klären:

- Welche Bedeutung und welches Image soll das Quartier Leutschenbach in Zukunft haben?
- Soll das Messequartier in Leutschenbach eine Fortsetzung finden?
- Wie können die bestehenden und geplanten öffentlichen Verkehrsachsen integriert werden (Bahnhof Oerlikon, geplante Stadtbahn Glattal, Bus, ev. S-Bahn-Station Aubrugg)?
- Kann die Erschliessungsgüte mit dem Individualverkehr sichergestellt werden?
- Wie können die bestehenden Arbeitsplätze gepflegt werden und für welche Segmente kann Leutschenbach ein Entwicklungsschwerpunkt darstellen?
- Soll Wohnungsbau als Gegengewicht gefördert oder bewusst darauf verzichtet werden?
- Welche Orte und Wege sind wie sicherzustellen und zu realisieren (Strassen-, Platz- und Freiräume, Vernetzung für Mensch und Natur)?

2.2 Perimeter



Bearbeitungsperimeter (I):

Der Bearbeitungsperimeter umfasste das gesamte Quartier Leutschenbach

Erweiterter Bearbeitungsperimeter (II a-c):

Im erweiterten Perimeter konnten Vorschläge unterbreitet werden, sofern diese für das Verständnis des Konzepts erforderlich waren.

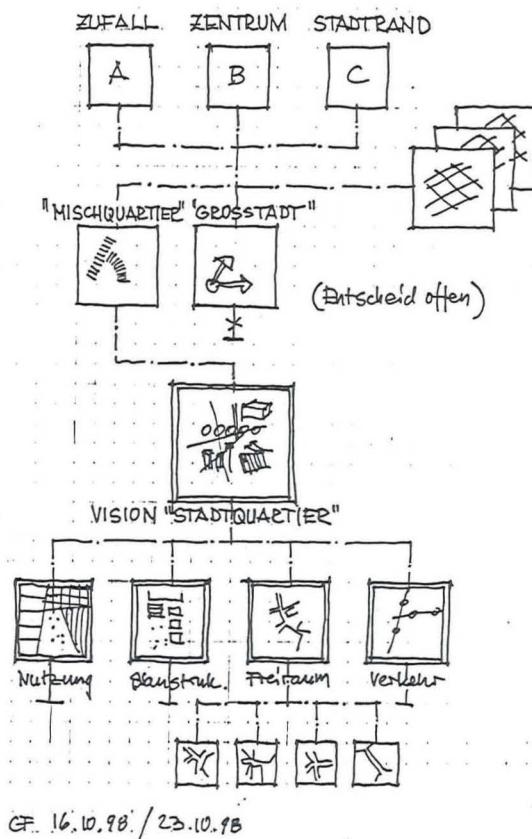
Informationsperimeter (III):

Der Informationsperimeter zeigte die Zusammenhänge zur Nachbarstadt Opfikon, war jedoch nicht Bestandteil der Arbeit.

3 Schlussfolgerungen

3.1 Entscheidungsprozess

Vorgehensschema



Vorgehensschema: C. Fingerhuth, Oktober 1998

ENTWICKLUNGS-
STRATEGIEN

TEST-
ENTWÜRFE

ENTWICKLUNGS-
KONZEpte

VISION
"STADTQUARTIER"
(ERGEBNIS DER KOOP.
ENTWICKLUNGSPLANUNG)

FESTLEGUNGEN
(SEKTORIELL)

"MÖGL. INTERPRE-
TATIONEN
der Festlegungen

Die drei **Entwicklungsstrategien** "Zufall", "Zentrum" und "Stadtrand" (vgl. nächste Seite) wurden durch **Testentwürfe** der teilnehmenden Planungsteams überprüft (vgl. Kap. 5).

Daraus liessen sich zwei grundsätzlich verschiedene **Entwicklungskonzepte** "Mischquartier" und "Gross-Stadt" ableiten (vgl. nächste Seite).

Aus den beiden Entwicklungskonzepten entstand als Ergebnis der kooperativen Entwicklungsplanung die **Vision "Stadtquartier Leutschenbach"** (vgl. Kap. 3.2 ff)

Die Erkenntnisse aus der kooperativen Entwicklungsplanung sind durch **Zusatzstudien** in einzelnen Bereichen zu konkretisieren. Folgende zusätzliche Aufgaben gilt es zu klären:

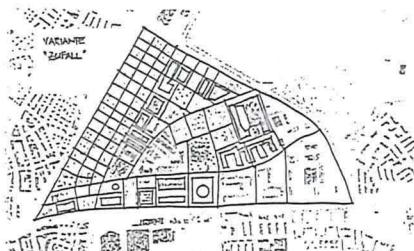
1. Vernetztes Freiraumkonzept
2. Bauen am Bahnhof Oerlikon (Zusatzstudie Bahnhof Oerlikon-Ost)
3. Wohnen / Arbeiten / Freiraum westlich der Thurgauerstrasse
4. Wohnen zwischen der Hagenholz- und Andreasstrasse / Infrastruktur und Vernetzung für Wohnnutzungen
5. TV / Medienschwerpunkt

Die vertieften Ergebnisse sollen mit entsprechenden **Festlegungen** in der Richt- und Nutzungsplanung sichergestellt werden. Die Realisierung kann im Rahmen der Zielsetzungen flexibel und schrittweise erfolgen.

Entwicklungsstrategien

Variante "Zufall"

Das Quartier stellt eine Addition von Einzelbauten dar.



Variante "Zentrum"

Von Innen heraus wird eine starke Identität definiert.



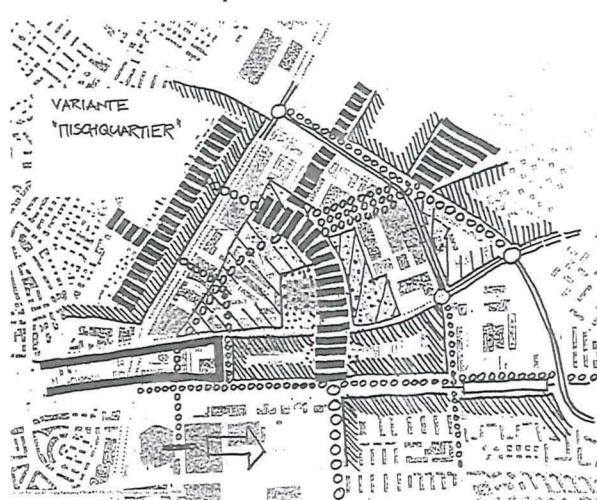
Variante "Stadtrand"

Leutschenbach wird in die umliegenden Stadtteile integriert.

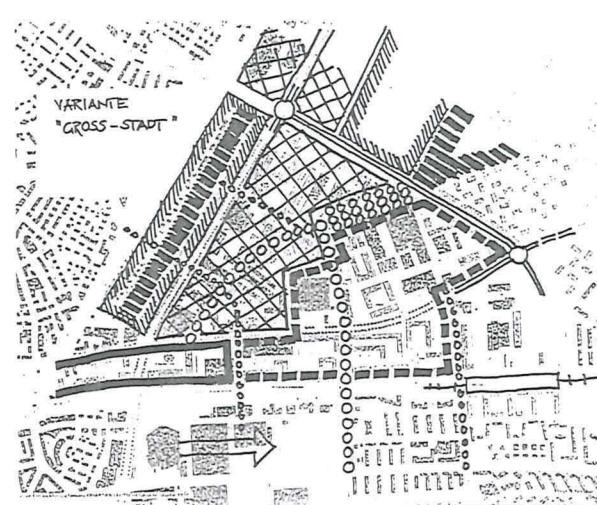


Entwicklungskonzepte

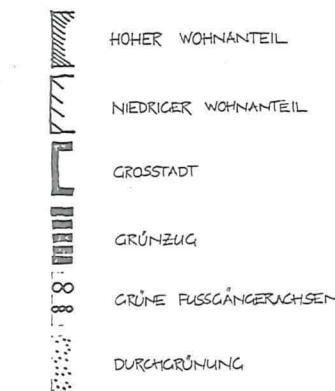
Variante "Mischquartier"



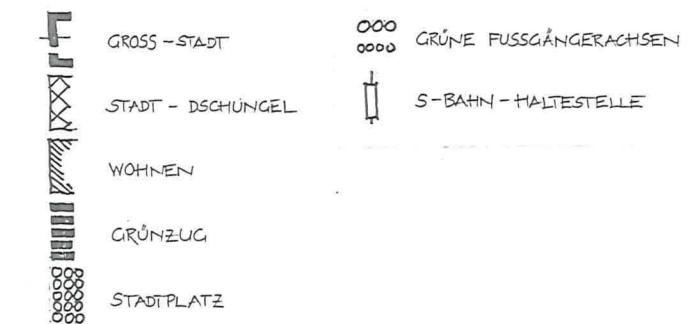
Variante "Gross-Stadt"



Dichte urbane Mischnutzung mit mittlerem Wohnanteil; vernetzte Freiraumstruktur zur Aufwertung des Quartiers.

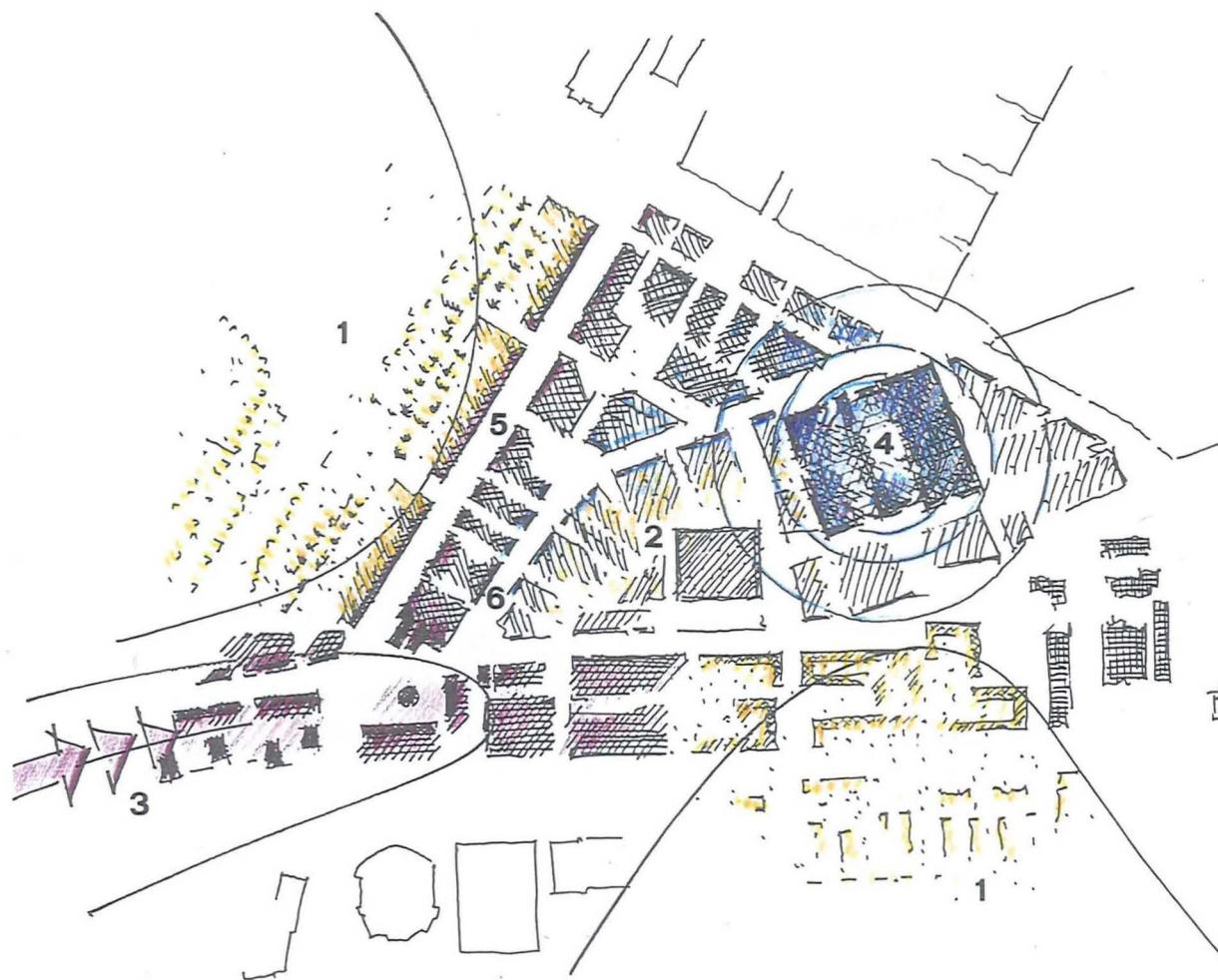


Grosstädtische Nutzungen mit geringem Wohnanteil und Optionen für noch unbekannte Grossnutzungen; lineares Freiraumsystem.



Entwicklungsstrategien / Entwicklungskonzepte:
C. Fingerhuth, Oktober 1998

3.2 Vision "Stadtquartier Leutschenbach"



Ergebnisplan Vision "Stadtquartier Leutschenbach"
gemäss Schlusssitzung vom 23. Oktober 1998 (alle
nachfolgenden Ergebnisskizzen sind von P. Feddersen
gezeichnet)

Belebtes "Stadtquartier Leutschenbach"

Förderung eines attraktiven, durchmischten Stadtquartiers mit vernetzten Freiräumen.

1 Integration von Wohnen über die Ränder
Anbindung des Wohnens an Schwamendingen und Seebach.

2 Flexibles Mischgebiet im mittleren Bereich
Flexibles Mischgebiet (Arbeiten, Wohnen, Kultur und Freizeit) mit grossformatigen Bautypologien.

3 Verdichtung beim Bahnhof Oerlikon
Bauliche Verdichtung beim Bhf-Oerlikon mit einzelnen Hochhäusern als übergeordnete Akzente. Fortsetzung der grossmassstäblichen Bebauung Richtung Osten.

4 Medienschwerpunkt
Medienschwerpunkt im Umfeld des Fernsehstudios.

5 Thurgauerstrasse als Hauptverkehrsachse
Aufwertung als städtische Hauptachse mit Stadtbahn; grosse Geschäftshäuser mit "guten Adressen".

6 Leutschenbachstrasse als Rückgrat
Abwechslungsreiche Raumabfolge zwischen Bhf-Oerlikon, Messe, Medienschwerpunkt und Stadtpark Oberhauserriet.

3.3 Städtebau

Bauen am Bahnhof

Das Teilgebiet zwischen Bhf-Oerlikon und Messeparkhaus stellt eine Schlüsselstelle dar. Als "Tor zu Leutschenbach" wird eine konzentrierte Überbauung mit gut platzierten Hochhäusern und einer verbesserten Anbindung an den Bahnhof Oerlikon vorgeschlagen. Mit der Zusatzstudie "Bahnhof Oerlikon-Ost" werden diese Ziele bis Ende 1998 konkretisiert und die Bauabsichten koordiniert.

Die bauliche Verdichtung beim Bhf-Oerlikon kann Richtung Osten - mit heute noch unbekannten kommerziellen Nutzungen - weitergeführt werden. Dem Übergang zur angestrebten Wohnnutzung ist insbesondere entlang des Riedgrabens Beachtung zu schenken.



Vorschlag für eine Zentrumsüberbauung mit Anbindung an den Bahnhof Oerlikon; Team Raderschall / Hotz

Achse zur Messe

Die Messeachse soll in Leutschenbach aufgenommen und weiterentwickelt werden. Messe- nahe Nutzungen sind im Leutschenbacher Kopfbereich möglich. Eine eigentliche Expansion der Messe wird direkt beim Messegebäude als sinnvoll erachtet.

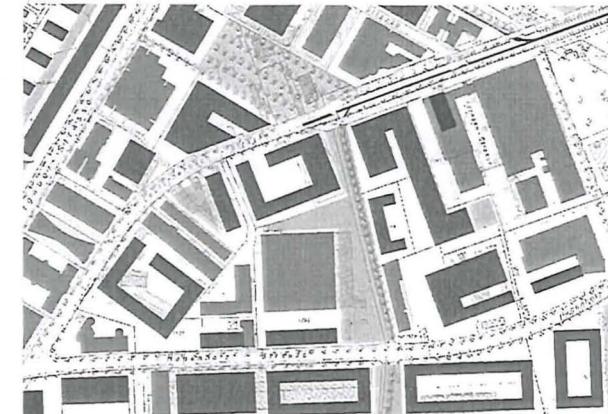
Ein städtebaulicher Akzent auf dem FAG / Amag- Areal als bedeutender Verknüpfungsort von Oerlikon - Messe und Leutschenbach wäre wünschenswert.



Messeachse mit Akzent auf dem FAG / Amag-Areal, Skizze zu den stadträumlichen Bezügen; Büro GWJ

Flexibles Zentrumsgebiet im mittleren Bereich

Im Bereich zwischen Hagenholz-, Leutschenbach- und verlängerter Aubruggstrasse soll eine Zone mit flexibler Mischnutzung geschaffen werden, welche ein schnelles Reagieren auf veränderte Ansprüche des Marktes ermöglicht. Aus städtebaulicher Sicht sind grossformatige, multifunktionale Bautypologien anzustreben.

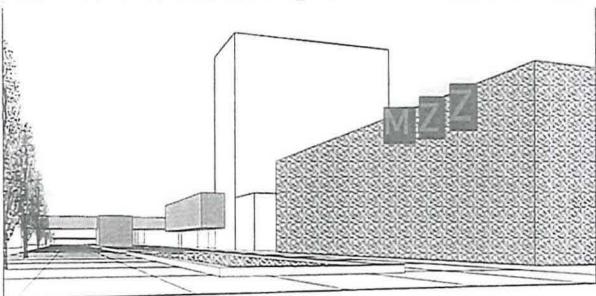


Vorschlag für grossformatige Typologien mit grossem Spielraum; Büro GWJ

Chance TV / Medienzentrum

Als zusätzlicher Anziehungspunkt soll ein Medien- schwerpunkt im Umfeld des Fernsehstudios ermöglicht werden (Telekommunikationsbranche als Entwicklungspotential).

Die wichtigsten Anziehungspunkte Bahnhof Oerlikon, Messe und Medienzentrum werden durch die Leutschenbachstrasse miteinander verbunden.



Vorschlag Medienzentrum Zürich (MZZ) mit Stadtplatz;
Ernst & Niklaus

Dichte Bebauung entlang der Thurgauer- strasse

Die Thurgauerstrasse zählt zu den grossen Hauptverkehrsachsen in der Region Zürich. Die Ost-Seite ist heute mit repräsentativen Geschäftshäusern bereits überbaut (vgl. Abb. Seite 18).

Die heute noch unüberbaute West-Seite soll mit grossformatigen Gewerbe- und Geschäftshäusern mit einer attraktiven Vorzone überbaut werden und den Strassenraum als städtische Hauptachse definieren. Eine Wohnnutzung in Form von Dachwohnungen, Lofts könnte eine sinnvolle Ergänzung und einen Beitrag zur Stadtquartierbelebung darstellen. Der Integration der Stadtbahn mit der zusätzlich notwendigen Haltestelle "Örlikerhus" ist besondere Beachtung zu schenken.

3.4 Nutzungen

3.4.1 Welches Zukunftsbild für Leutschenbach?

Mit der Fortführung der bisherigen Entwicklung und einer auf eine rein kommerzielle Nutzung ausgerichtete Zonenplanung bleibt Leutschenbach für viele StadtzürcherInnen ein Fremdkörper. Der Stadtteil wird zum Satellit zwischen Flughafen und City. Ohne eine gewisse Durchmischung mit Wohnen und einer grösseren Durchlässigkeit zur übrigen Stadt und zu Opfikon entsteht kein neues städtisches Quartier.

Integrations-Szenario für die Vision "Stadtquartier Leutschenbach"

Eine Integration des "Stadt(rand)quartiers Leutschenbach" muss über die Ränder erfolgen. Dazu erforderlich ist eine Durchlässigkeit der Bahndämme und Strassen, wie auch eine Vernetzung mit Seebach, Oerlikon und Schwamendingen über attraktive Grünzüge und Wegverbindungen. Infrastrukturen wie Schulen, Läden etc. könnten gemeinsam genutzt werden. Es bestünde die Chance, dass das Quartier auch an Randzeiten und abends belebt ist.

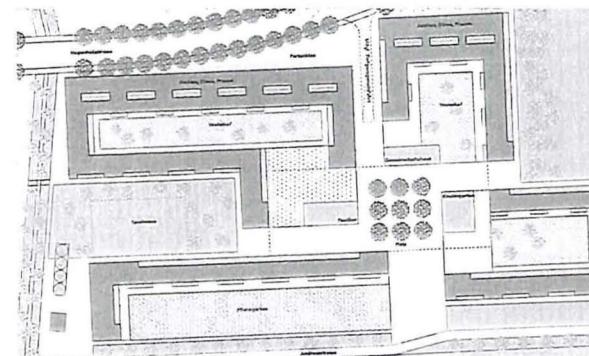
Eine Verbindung von Wohnen und Arbeiten und eine Vernetzung mit den umliegenden Gebieten schafft die Gewähr, dass Leutschenbach von ihrer Umgebung nicht "abgekoppelt" wird.

3.4.2 Wohnen in Leutschenbach

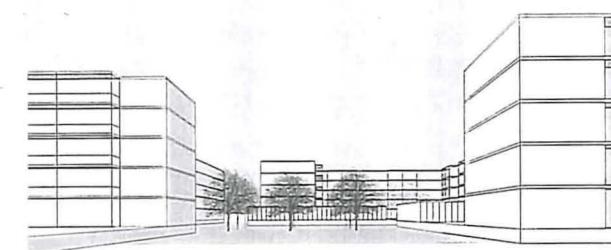
Damit Leutschenbach zu einem Quartier werden kann, welches während 24 Stunden belebt ist, ist Wohnungsbau unumgänglich. Von einem belebten Quartier mit städtischem Alltag profitiert nicht nur der Wohnungsbau, sondern das "Stadtquartier Leutschenbach" als Ganzes. Wichtig ist sowohl eine bauliche Präsenz der Wohnbauten, als auch eine genügend grosse Anzahl Wohnungen, um sich im Umfeld der grossen Dienstleistungs- und Infrastrukturbauten behaupten zu können. Mehrere Teilgebiete des Quartiers eignen sich dabei für unterschiedliche Wohnformen.

(vgl. auch Beitrag "Nutzungen" vom Sept. 1998 der Fachstelle für Stadtentwicklung; Bibliothek ASS).

Wohnen zwischen Hagenholz- und Andreasstrasse



Mögliche Wohnsituation angrenzend an den Riedgraben; Ernst & Niklaus, Zürich



Einblick in einen öffentlich zugänglichen Wohnhof von der Andreasstrasse; Ernst & Niklaus, Zürich

Das Gebiet entlang der Andreasstrasse wird als geeigneter Wohnstandort betrachtet. Möglich wird dadurch auch die Anbindung an die bestehenden Wohngebiete in Saatlen.

Die Vorschläge zeigen, dass in diesem Bereich hochwertiger Wohnungsbau für Familien mit mittlerem Einkommen möglich ist. Eine grossmassstäbliche Körnung der Bebauung soll Bezug auf die umgebenden Grossbauten nehmen und gleichzeitig Leutschenbach mit den Wohnbauten aus den 50-er Jahren in Schwamendingen verbinden.

Die Bebauung soll etappenweise realisierbar sein, was die Flexibilität erhöht und das Anpassen der Wohnstruktur an die Bedürfnisse ermöglicht.

Wohnen und Arbeiten zwischen der Thurgauerstrasse und dem Bahndamm



Geschützter Wohnungsbau mit vorzüglicher Freiraum-anbindung hinter Dienstleistungsbauten entlang der Thurgauerstrasse; Ernst & Niklaus, Zürich

Eine Wohnüberbauung zwischen der Thurgauerstrasse und dem Bahndamm soll den Übergang zu Seebach definieren. Drei- bis viergeschossige Wohnbauten könnten durch eine fünf- bis siebengeschossige Dienstleistungszeile (ev. beabsichtigter Verwaltungsbau mit Dachwohnungen, Lofts) vom Lärm der Thurgauerstrasse geschützt werden. Eine eher kleinteilige Wohnstruktur mit einer grossräumigen, reorganisierten Freiraumstruktur sowie die ideale Ausrichtung des leichten Hanges ermöglichen an diesem Ort grosszügige Familienvwohnungen und einfamilienhausähnliche Wohnungstypen.

Wohnen an der Leutschenbachstrasse und am Riedgraben

Als Gegengewicht zu den bestehenden und zusätzlich möglichen Arbeitsnutzungen sind am Riedgraben und in den noch nicht überbauten Bereichen an der Leutschenbachstrasse Wohnnutzungen möglich und erwünscht. Im Vordergrund stehen spezielle Wohnformen.

Überwinden der Grenzen durch Vernetzung

Die bestehenden Barrieren, insbesondere die Schienenstränge stellen ohne zusätzliche grosszügige Über- und Unterführungen auf allen Seiten trennende Elemente dar. Der Vernetzung der Wohngebiete in Leutschenbach mit den umliegenden Quartieren ist deshalb grösste Aufmerk-

samkeit zu schenken. Bei einer etappenweisen Entwicklung Leutschenbachs mit Wohnnutzung muss diese Situation besonders beachtet werden. Wo die ersten geeigneten Überbauungsgebiete stehen werden, entscheiden zu einem guten Teil die Verbindungen zu den Infrastrukturen der umliegenden Gebiete. Für die Gebiete Auzelg und Saatlen stellt eine bessere Anbindung an Leutschenbach eine Chance dar, um sich aus ihrer teils isolierten Lage zu befreien.

Gute Versorgung mit Grün- und Freiflächen als Voraussetzung

Eine wichtige Voraussetzung ist eine gute Strukturierung des Gebiets mit gross- wie kleinräumig wirksamen Grün- und Freiflächen. Diese Flächen sollen zusammen mit der neugestalteten Leutschenbachstrasse das Rückgrat für eine gute Quartiersversorgung bilden. Grosse und kleine Grünflächen, Privatgärten und vielfältig nutzbare Freiflächen schaffen Lebensqualität.

Schulhaus

Mit der Realisierung der erwünschten Wohnnutzungen ist davon auszugehen, dass ein neues Schulhaus notwendig wird. Die genaue Lage ist zu prüfen. Käme das Schulhaus in ein Randgebiet zu liegen, könnte es auch die infrastrukturelle und soziale Vernetzung mit den umliegenden Wohngebieten unterstützen.

Städtische Liegenschaftenpolitik als aktives Instrument zur Wohnförderung

Stadtentwicklung hat den Anspruch, aktiv in die Entwicklung der Stadt und ihrer Teile einzugreifen. Dazu bedient sie sich konkreter Projekte und setzt sie - allenfalls gemeinsam mit Privaten - um. Diese Strategie bietet sich in Leutschenbach allein dadurch an, dass ca. 50% der Landflächen im Besitz der Stadt Zürich sind.

Wenn die Stadt der Meinung ist, dass sich Leutschenbach für Wohnungsbau eignet, sollte sie aktiv mit konkreten Wohnungsbauprojekten vorangehen. Vorgängig sollte jedoch mittels einer Potentialanalyse abgeklärt werden (wie im übrigen im Projekt 10'000 Wohnungen in zehn Jahren vorgesehen), welche städtischen Gebiete sich für welchen Wohnungsbau am besten eignen.

Leutschenbach könnte wohl am ehesten im Bereich des mittelständischen Familienwohnens einen Beitrag leisten. Darüber hinaus wäre Leutschenbach durchaus auch ein Ort, um innovative Wohnprojekte (z.B. flexible, loftartige Strukturen) umzusetzen.

3.4.3 Arbeiten in Leutschenbach

Leutschenbach ist für national und international ausgerichtete Branchen vorzüglich gelegen: Nahe beim Flughafen, am Autobahn-Y-Ion der Schweiz, an der Achse Flughafen / City und in der Nähe des Knotens Bahnhof Oerlikon. Das bisher fast ausschliesslich auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichtete Arbeitsgebiet hat sich schnell und mit hohen baulichen Dichten ent-

wickelt. Eine weitere Verdichtung des Gebiets würde ohne Realisierung der Stadtbahn bzw. einer Voretappe Achse Leutschenbach - Bhf-Oerlikon rasch an die verkehrlichen Kapazitätsgrenzen stossen. Im Gegensatz zu anderen städtischen Entwicklungsgebieten lag in den für Dienstleistungen offenen Teilbereichen der Vorteil in den relativ geringen Baubeschränkungen und Auflagen, sowie der guten Parkplatzsituation in den Gebäuden und auf zusätzlichen Brachflächen. Kleinräumig ist das Gebiet sehr schlecht erschlossen. Passantenkundschaft für konsumorientierte Nutzungen gibt es nicht.



Bestehende Ostfront der Thurgauerstrasse: Vielfältige Nutzungen in Gebäuden mit hoher baulicher Dichte; Photomontage Planpartner AG, 1996

Leutschenbach - eine Adresse?

Die hohen Investitionen in die Stadtbahn und deren Haltestellen, den öffentlichen Raum (Plätze, Pärke, attraktive Fussgängerverbindungen) und die Einbindung in die umliegenden Quartiere erfordern eine entsprechende Qualität von Architektur und Städtebau auch auf Seiten der Privaten. Die damit verbundenen vorgegebenen Qualitätsstandards bieten aber auch die Voraussetzungen zur Aufwertung von Leutschenbach als Arbeits- und Konsumentort. Ein grosses Potential für hochwertige Standorte und damit für eine «gute Adresse» bietet die Thurgauerstrasse und die neu zu schaffende Fussgängermeile zwischen Bahnhof Oerlikon und Airgate.

Beibehaltung der niedrigen Vorschriftsdichte

Gegenüber alternativen Standorten verfügt Leutschenbach über den Vorteil, dass es sich nicht erst entwickeln muss, sondern dass dieser Prozess bereits im Gang ist.

Eine tiefe Leerstandquote von unter 5% bei einer stetigen Neubauentwicklung und massive Gebäudeerneuerungen sind deutliche Hinweise für die Attraktivität des Gebiets. Waren es vor einigen Jahren vor allem Verwaltungsabteilungen von grossen Dienstleistern die hier angesiedelt wurden, überwiegen heute bei Neuvermietungen die Computerbranche, die Telekommunikationsbran-

che sowie Finanz- und Beratungsdienstleistungen (Consulting).

Heute noch liegt das grösste Potential des Teilbereichs mit zugelassenen Dienstleistungsnutzungen in der niedrigen Vorschriftsdichte und der in der Regel vorhandenen Baureife. Wegen der Ungeplantheit des Gebiets bestehen aber für anspruchsvolle Nutzungen Investitionsrisiken bezüglich der Qualität von zukünftigen Nachbarbauten und des Aussenraumes. Damit ist es ideal für Wachstumsbranchen mit kleinem Zeitbudget (bsp. Telekommunikationsbranche).

Mit einer planerischen Aufwertung des Gebiets, dem Bau der Stadtbahn, dem Erreichen des Parkraumplafonds und Wohnnutzungen im Gebiet nimmt dieser Vorteil tendenziell ab. Dannzumal wird es umso wichtiger sein, «Adressen» zu schaffen. Die anzustrebenden Ziele sollen mit den jeweils sanftesten Mitteln umgesetzt werden, damit die Baureife nicht in Frage gestellt wird.

Im Teilbereich der Industriezone hat sich die bauliche Entwicklung nachfragebedingt verlangsamt und die Umstrukturierung von Firmen bzw. die Umnutzung von Gebäuden stösst an Grenzen, weshalb hier zur Sicherstellung der Konkurrenzfähigkeit eine Flexibilisierung erforderlich ist.

Den Bestand zukunftstauglich ergänzen

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass sich Leutschenbach und das benachbarte Opfiker Gebiet Talacker zu einem namhaften Arbeitsgebiet mit über 10'000 Beschäftigten entwickelt hat.

Leutschenbach kann als dynamisches "Zwischengebiet" unter dem Motto "Leutschenbach gibt es bereits und entwickelt sich" wichtige Funktionen einer gesunden Stadtentwicklung übernehmen:

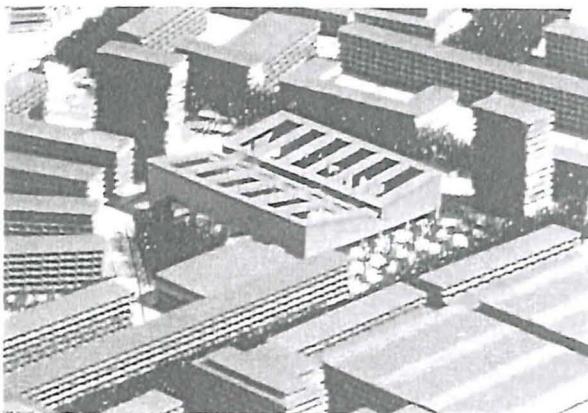
- Bei Bedarf kann auch ein grösseres Wachstum an Arbeitsflächen aufgenommen werden, was das Angebot der übrigen Stadtzürcher Entwicklungsgesiedte ergänzt und der Stadtflucht entgegenwirkt.
- Die vorhandenen Strukturen können weiterentwickelt werden und erfordern mit Ausnahme der Stadtbahn (Finanzierung durch den Kanton) und der Freiraumaufwertung (Finanzierung durch Teilgebiete) keine teuren Vorinvestitionen.



Gutes Beispiel einer Gebäudesanierung:
Umbau eines Lagerhauses in das Bürogebäude Thurgauerstr. 66
(aus: Architektur in Zürich 1987-91)

3.4.4 Spezielle Nutzungsvorschläge

Bushalle als Kultur-Wintergarten



Umnutzungsvorschlag der bestehenden Bushalle als Kultur-Wintergarten; Raderschall Landschaftsarchitekten AG, Meilen / Theo Hotz AG, Zürich

Die markante Bushalle mit ihrer speziellen Tragkonstruktion könnte - soweit sie für Busse nicht mehr benötigt wird - zukünftig soziokulturelle Funktionen übernehmen. Sie wird grossflächig verglast und zur Klimahülle für einen exotischen, neuartigen und öffentlichen Wintergarten umfunktioniert. Unter dem Dach der Halle, im Palmengarten, werden kleinere Gebäude mit kultureller und kommerzieller Nutzung vorgeschlagen. Die Umgebungsflächen werden als städtische Platzräume gestaltet.

Grossnutzung (Option neues Stadion)



Überprüfung eines Standortes für ein neues Hallenstadion im Gebiet Leutschenbach; GWJ Architekten, Bern

Das Büro GWJ hatte die Aufgabe, eine Grossnutzung (Option neues Stadion Zürich) schematisch auszuweisen. Im Fall einer Grossnutzung wäre die Option für eine S-Bahn-Haltestelle "Aubrugg" wieder zu erwägen. Aus der Sicht des Quartier Leutschenbach wäre ein Stadion denkbar, aufgrund der Anziehungspunkte Messe / Hallenstadion und Fernsehen / Medien besteht jedoch keine Entwicklungsnotwendigkeit. Auch sind die Verkehrs- und Lärmwirkungen auf den geplanten Wohnungsbau in der Umgebung (Ober-

hauserriet / Auzelg) in Betracht zu ziehen. Dem Vorteil einer sofortigen Realisierung einer Verlängerung der Stadtbahn nach Leutschenbach / Oberhauserriet stünde der Nachteil dreier Orte mit Veranstaltungsspitzen gegenüber (TV-Live - Sendungen, Messe / Hallenstadion und Stadion Zürich).

3.5 Vernetztes Freiraumkonzept / Fusswegnetz

Bedeutung

Die Freiräume wurden im Workshop durchwegs als wichtiges zukünftiges Element von Leutschenbach bezeichnet. Freiräume können wesentlich zur positiven Imagebildung von Leutschenbach beitragen. Heute verfügt das Gebiet über wenige, öffentlich zugängliche Freiräume. Dieses Defizit muss behoben werden. Dadurch kann auch ein Beitrag zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung geleistet werden.

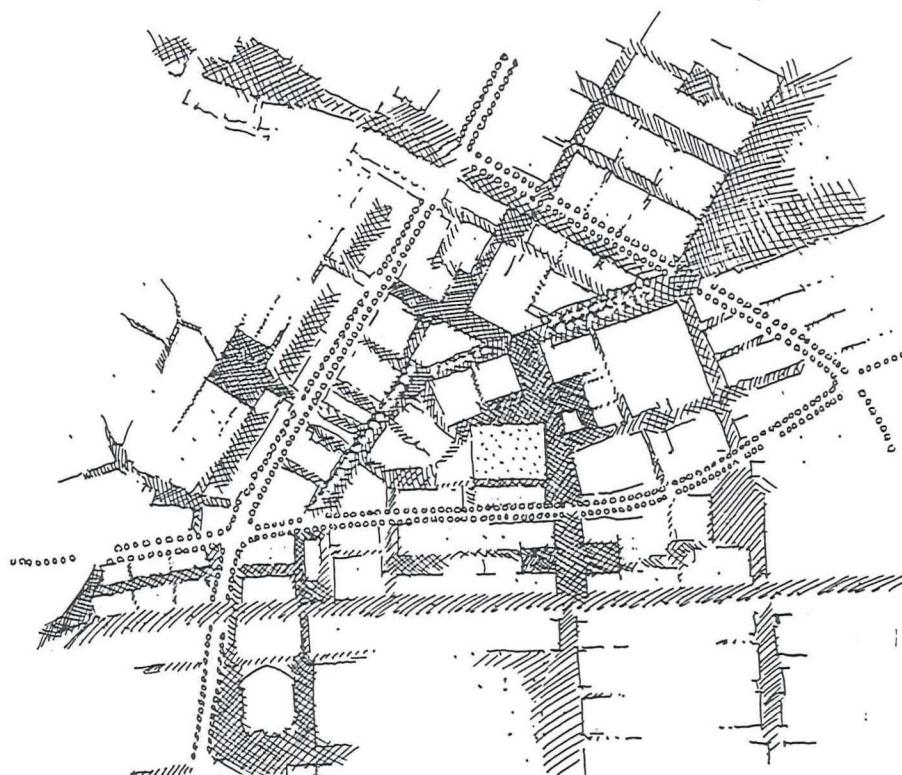
Freiraumelemente

Ein zusammenhängender Freiraum im mittleren Bereich der (verkehrsberuhigten und gestalterisch aufgewerteten) Leutschenbachstrasse ist für die künftige Entwicklung des Gebiets wichtig. Dieser Freiraum soll im räumlichen Spannungsfeld zwischen den neuen, im Workshop entwickelten Akzenten entstehen. Aus funktionaler Betrachtung (zentrale Lage, Nähe zum geplanten Medienzentrum) scheint dieser Standort optimal. Hier ist auch das Zentrum der topographischen Senke, die das Gebiet naturräumlich und dabei vor allem hydrologisch prägt (Zusammenfluss der Bäche).

Vernetztes Freiraumsystem

Der neue Freiraum wird als imagebildendes Element die Standortgunst des gesamten Gebietes wesentlich erhöhen und insbesondere den direkt

angrenzenden Arealen zu einem wirtschaftlich markanten Marktvorteil verhelfen.



Vernetztes Freiraumsystem; gemäss Schlusssitzung vom 23. Oktober 1998

Leutschenbachstrasse als Rückgrat

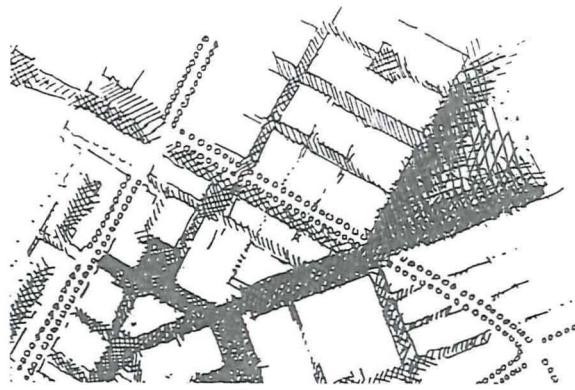
Die Leutschenbachstrasse bildet das Rückgrat des "Stadtquartiers" und verbindet die wichtigen Anziehungspunkte Bahnhof-Oerlikon und Messe mit dem Fernsehstudio (Medienzentrum).

Trotz des grossen Verkehrsaufkommens soll die Leutschenbachstrasse als grosszügige, städtische Fussgängerverbindung mit einer Abfolge von angrenzenden Plätzen gestaltet werden und kann somit einen wichtigen Beitrag zur Quartierbelebung (24h-Quartier) leisten. Dabei ist eine Offenlegung des Leutschenbachs anzustreben.

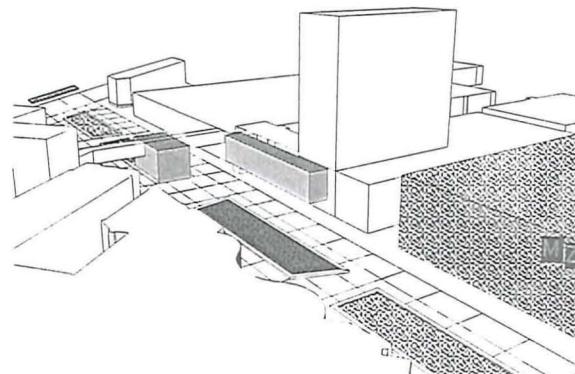
Mit einer Ausweitung der Leutschenbachstrasse (bestehende Quartierplananlage) kann eine städtische Platzsituation mit angrenzenden repräsentativen Bauten (WTC, Fernsehstudio, Medienzentrum) geschaffen werden. Gleichzeitig wird ein attraktiver Zugang zur zusätzlichen Stadtbahn-Haltestelle "Örlicherhus" ermöglicht, sowie eine Eingangssituation zum Park im Oberhäuserriet gebildet.

Thurgauerstrasse als Hauptverkehrsachse

Die Integration der Stadtbahn bietet eine Chance zur städtebaulichen Aufwertung. Im Zusammenhang mit der Projektierung ist darauf zu achten, dass die Thurgauerstrasse als Hauptstrassenzug mit Baumbestand aufgewertet wird.



Platzausweitung der Leutschenbachstrasse als Übergang zum Oberhäuserrietpark



Blick vom World Trade Center (WTC); Ernst & Niklaus, 3. Workshop

Parkartige Freiräume für die Naherholung der Wohnbevölkerung

Parkartige Freiräume können Scharnierfunktion zu den benachbarten Quartieren übernehmen und damit eine bessere Anbindung des Quartiers Leutschenbach über die Bahnlinien hinweg ermöglichen. Im Bereich der Thurgauerstrasse wird ein solcher Freiraum auch ein Quartierpark für eine allfällige Wohnüberbauung entlang dieser Stasse sein. Freiräume an diesen wichtigen Orten dienen neben der Erholung auch der ökologischen Vernetzung. Es entsteht ein eigentliches Freiraumsystem in Nordwest- / Südostrichtung, das flächenhaft so bemessen sein muss, dass es die Quartierbedürfnisse voll abdecken kann.



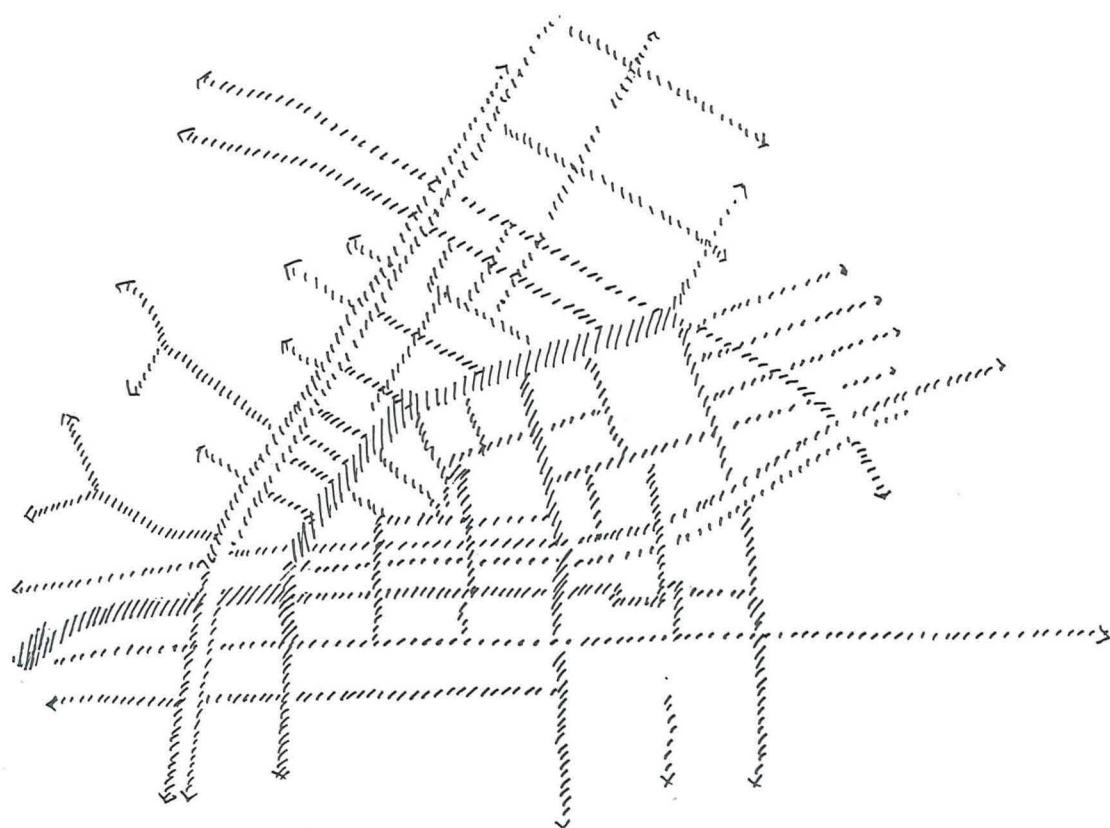
Vorschläge für Quartierparkanlagen:
"Klein Bühl - Park" (links) und "Riedgraben-Park" (rechts); Raderschall Landschaftsarchitekten AG / Theo Hotz AG, 3. Workshop

Feinmaschiges Fusswegnetz für die Quartierschliessung

Leutschenbach ist für FussgängerInnen und Velos ungenügend erschlossen. Es sind neue Verbindungen zu schaffen und bestehende aufzuwerten, so dass ein Fusswegraster von etwa 100 auf 100 Meter entsteht. Diese Verbindungen müssen insbesondere für Nicht-Ortskundige erkennbar gemacht werden. Die bestehenden Bachläufe und die realisierbaren Bachöffnungen ergeben ein attraktives Grundgerüst für die Fussgängererschliessung, an dem mit relativ einfachen Mitteln Orte mit Aufenthaltsqualität geschaffen werden können. Die Bahndämme wirken heute als Barrieren; es müssen zusätzlich Zugänge geschaffen werden. Wichtig sind insbesondere die Verbindungen:

- vom Bahnhof Oerlikon ins Gebiet Leutschenbach (Koordination mit Workshop Bahnhof Oerlikon erforderlich).
- von den angrenzenden Wohnquartieren ins Gebiet Leutschenbach
- entlang des neu zu schaffenden Freiraums, auf dem Trassee der Leutschenbachstrasse mit direkter Verbindung zum Oberhäuserriet (zukünftiger Park)

- entlang der Gewässer und der Bahndämme mit lokaler Aufwertung zur Steigerung der Aufenthaltsqualität und des ökologischen Potentials
- neue Durchgänge durch die Bahndämme
- vom Katzenbach / Leutschenbach zum Saatlenfussweg



Feinmaschiges Fusswegnetz; gemäss Schlusssitzung vom 23. Oktober 1998

Alleen und Bachläufe

Ein wichtiges, stadtbildprägendes Merkmal von Leutschenbach sind die Alleen und Bachläufe, die gleichzeitig auch Bestandteil des Fusswegnetzes sind. Sie sollen als identitätsstiftende und ökologisch vernetzende Elemente aufgewertet werden, wobei insbesondere bei den Bachläufen auch eine angemessene Breite des begeleitenden Grünstreifens umzusetzen ist. Vorgesehene Bachöffnungen sind zu realisieren. An dafür geeigneten Strassen und Wegen sind Alleen zu verwirklichen.



Diese Anlage entlang der Andreasstrasse hat heute die Funktion eines Rückhaltebeckens. Mit dem Zusammenschluss der geplanten Öffnung des Binzmühlebachs, kann dieser Raum zusätzlich aufgewertet werden.

Oekologie

Oekologische Massnahmen auf allen Stufen:

Die Quartierentwicklung Leutschenbach beinhaltet die Chance einer Verbesserung der natürlichen Kreisläufe von Luft und Wasser und einer Schonung des Bodens. Diese Chance muss auf allen Stufen der weiteren Quartierentwicklung wahrgenommen werden. So muss insbesondere das Meteorwasser an der Oberfläche in die vorhandenen und noch zu öffnenden Bäche abgeleitet werden.

Umsetzung

Frühzeitige Flächensicherung:

Die Massnahmen für die Freiraumplanung können nur erfolgreich umgesetzt werden, wenn frühzeitig eine entsprechende Flächensicherung vorgenommen wird.

Paritätische Finanzierung:

Freiräume sind ein Gut, von dem alle Grundeigentümer profitieren. Es ist deshalb unbestritten, dass freiraumplanerische Massnahmen paritätisch finanziert werden müssen. Dazu ist ein Verfahren zu wählen, das das weitere Planungsverfahren und die Realisierung nicht behindert.

3.6 Verkehr / Umwelt

3.6.1 Bewältigung des Verkehrsaufkommens

Verkehrsplanerische Untersuchungen zeigen, dass es aus verkehrstechnischer Sicht grundsätzlich möglich ist, das aus den Vorschlägen resultierende Verkehrsaufkommen zu bewältigen. Dies stellt jedoch eine grosse Herausforderung dar. Es gilt verschiedene Strategien zu verfolgen:

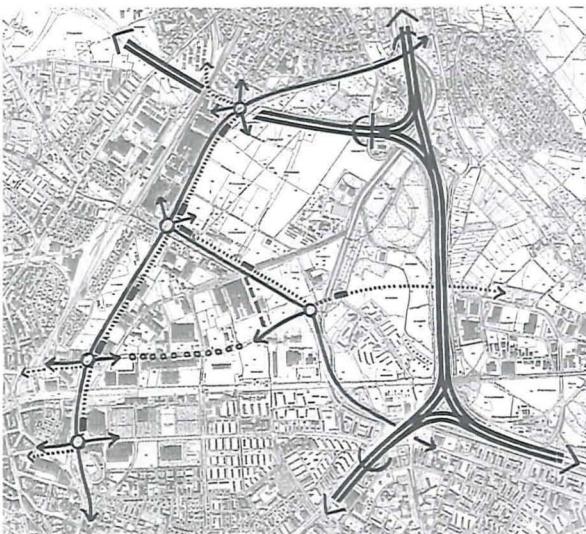
Strategien für die Bewältigung der Dichten und Verminderung der Mehrbelastung

1. Die rasche Erstellung des Stadtbahnabschnittes Messe-Leutschenbach und die zusätzliche, im kantonalen Richtplan noch nicht vorgesehene Haltestelle "Örlikerhus" sind unabdingbar und deshalb schnellmöglichst zu realisieren. Die Option einer zweiten Stadtbahnlinie direkt via Binzmühlestrasse zum Bhf-Oerlikon ist weiterzuverfolgen.
2. Als sofortige ÖV-Verbindungen sind anzubieten:
 - a) Ein Stadtbahn-Vorlaufbetrieb (Bus) bis Wallisellen und nach Opfikon-Flughafen
 - b) Eine Aufwertung der Buslinie 45 (Oerlikon-Aubrugg und Verlängerung nach Schwamendingen).

3. Aus verkehrlicher Sicht ist Wohnungsbau notwendig, weil dieser ÖV-Passagiere in Gegenverkehrsrichtung sowie in Neben- und Randverkehrszeiten bringt.
4. Eine Abminderung der Abstellplätze für Personenwagen im Einzugsbereich der geplanten Stadtbahn ist vorzusehen. Die heutigen zusätzlichen Parkplätze sind spätestens mit der Einführung der Stadtbahn aufzuheben.
5. Ein grösserer Teil der neuen Parkplätze sind in dezentral gelegenen Parkhäusern zu erstellen. Dies erlaubt eine optimale Steuerung des Verkehrs mit Parkleitsystem.
6. Die Knoten mit Lichtsignalanlagen (LSA) sind auszubauen; allenfalls prüfen von mehrstreifigen Kreisverkehrsplätzen mit LSA zur ÖV-Bevorzugung:
 - Thurgauerstrasse / Talackerstrasse (Knoten Ambassador)
 - Binzmühle-/ Hagenholz-/ Thurgauerstrasse (Knoten Airgate).
7. Für die Quartierbewohner und Beschäftigte soll das Mobilitätsangebot verbessert werden (Car-Sharing, Car-pooling).
8. Durch die Schaffung eines engmaschigen Wegnetzes inkl. fußgängerverträglichen MIV-Hauptachsen soll der Velo- und Fussgängeranteil erhöht werden.
9. Der Betriebsablauf des motorisierten Individualverkehrs (MIV) soll auf tiefem Geschwindigkeitsniveau verstetigt werden, insbesondere auf der Thurgauer- und Hagenholzstrasse.
10. Die verlängerte Aubruggstrasse (Hagenholz bis Thurgauerstrasse; ev. als 1. Etappe Hagenholz- bis Leutschenbachstrasse) ist als Sofortmassnahme zu realisieren; da sie den Knoten Leutschenbach-/ Hagenholzstrasse resp. Thurgauer-/ Hagenholzstrasse entlastet. Diese soll nicht als Schnellstrasse, sondern als 2-spurig integrierte Strasse konzipiert werden (Option berücksichtigen).

(vgl. auch ausführliche Beiträge zu den Themen Verkehr und Umwelt vom Sept./Okt. 1998 der Verkehrsexperten; Bibliothek ASS).

Verkehrssystem / Hauptknoten



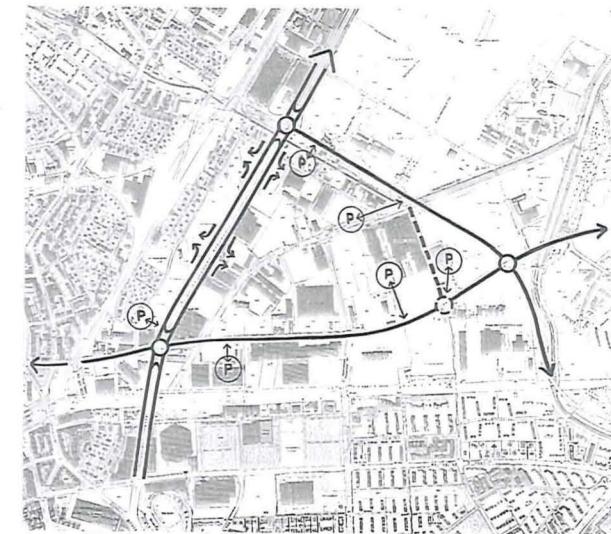
- Autobahn mit Halbanschluss (Halbanschluss Oberhäuserriet geplant)
- Hauptachse motorisierter Individualverkehr (MIV)
- Option
- Stadtbahn Glattal mit Haltestelle; inkl. notwendige Haltestelle "Örlicherhus" (Option Linienführung via Binzmühlestrasse)
- Busverbindung (Oerlikon-Aubrugg-Schwamendingen)

Verkehrssystem / Hauptknoten: P. Hotz / R. Ott

Parkierung

Nicht nur wegen der starken Lärm- und Luftbelastung, sondern auch aus Platzgründen und wirtschaftlichen Überlegungen (ca. 40% der Landfläche müsste 1-geschossig unterkellert werden) sind mit zunehmender baulichen Dichte "normgerechte" Parkplatzzahlen für das Gebiet Leutschenbach unverträglich.

Es ist deshalb notwendig, die Parkplätze wirkungsvoll zu reduzieren. Die Stadtbahn verbessert die Erschliessung. Deshalb soll entlang der Stadtbahnachsen die ÖV-Gütekasse C gemäss Parkplatzverordnung eingeführt werden, im übrigen Planungsgebiet gilt die ÖV-Gütekasse D gemäss Parkplatzverordnung.



- (P) Parkierungsanlagen (Lage schematisch)
- Hauptachse motorisierter Individualverkehr (MIV)
- Option

Parkierungskonzept mit dezentral gelegenen Parkierungsanlagen: P. Hotz / R. Ott

3.6.2

Umwelt

Luft

Die Bestimmung der projektbedingten zusätzlichen Verkehrs-Emissionen wurden auf der Basis von "Luftschadstoffemissionen 1995" in einem vereinfachten Verfahren ermittelt:

Die jährlichen zusätzlichen NOx-Emissionen der Personen- und Lieferwagen betragen 40'000 kg. Da das Areal bereits heute übermäßig mit Schadstoffen belastet ist und auch in Zukunft mit weiteren zusätzlichen Belastungen zu rechnen ist, wird die fristgerechte Einhaltung der Immissionsgrenzwerte in Frage gestellt. Vor diesem Hintergrund ist nebst einer ersten Minimierung der Parkplatzzahl eine weitere Absenkung notwendig. Die möglichst weitgehende Abwicklung des projektinduzierten Verkehrs mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds (Öffentlicher Verkehr, Fussgänger, Velo) ist selbstverständlich.

Lärm

Bereits heute sind die Grenzwerte entlang der Thurgauerstrasse und anderer Strassen überschritten. Infolge weiteren Verkehrszunahmen werden die Bemühungen zur Lärmreduktion in Frage gestellt und die termingerechte Einhaltung der Belastungsgrenzwerte ist fraglich. Es ist deshalb wichtig, dass zur Verminderung der Lärmbelastung nebst einer angepassten Parkplatzpolitik auch Massnahmen zur Verstetigung des Verkehrsablaufs und zur Temporeduktion zu realisieren sind. Erfolgreiche Strassenumgestaltungen im Kanton Bern zeigen Beispiele auf.

4 Umsetzung / Weiteres Vorgehen

4.1 Umsetzung (Richtplanung / BZO)

Richtplanung

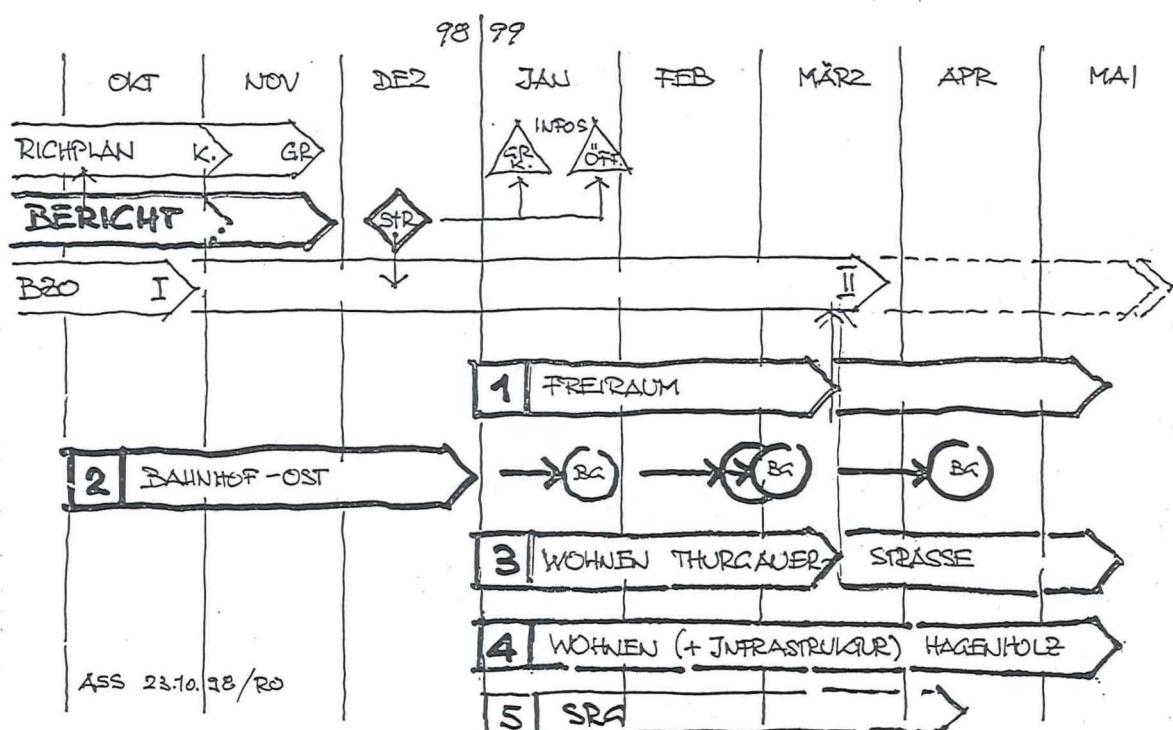
Der Input in die Richtplanung der Stadt Zürich ist bereits Ende Oktober 1998 erfolgt. Der Perimeter der kooperativen Entwicklungsplanung ist, mit Ausnahme des Wohngebietes Richtung Seebach, dem "Entwicklungsgebiet für gemischte Nutzungen" zugeteilt worden (vielfältige Nutzungen; inkl. Wohnen möglich).

BZO 1999

Der Input in die BZO im Sinne eines dichten, nutzungsdurchmischten Gebietes mit vernetztem Freiraumsystem, erfolgt im 2. Paket der BZO-Revision (bis Mitte März 1999). Bis zu diesem Zeitpunkt sollen mit verschiedenen Zusatzstudien vertiefte Ergebnisse zu einzelnen Themen vorliegen. Aufgrund der vorliegenden Erkenntnisse stehen Zonen mit Mischnutzung, hoher Dichte und gemeinsamer Freiraumstruktur im Vordergrund. Zudem sind in den noch nicht überbauten Gebieten die gewünschten Wohnanteile festzulegen und die Möglichkeit für ein Abtausch innerhalb der Quartiereile zu prüfen.

4.2 Weiteres Vorgehen (Termine)

Ablaufschema



Ablaufschema "Weiteres Vorgehen": W. Roth; ASS, Oktober 1998

4.3 Zusatzaufgaben

Aufbauend auf die Erkenntnisse der Entwicklungsplanung Leutschenbach gilt es, unverzüglich folgende Zusatzaufgaben anzugehen:

A. Vernetztes Freiraumkonzept

- Definition und Sicherstellung der Entwicklungsqualität
- Mittel der Umsetzung sind:
 - a) BZO (ev. Freihalteziffern, ev. Erholungs-/ Freihalte-Zonen) und / oder
 - b) Baulinien (in Zentrumszonen) und / oder
 - c) städtebauliche Verträge
- Überführung der Leutschenbachstrasse von der bestehenden Quartierplananlage in eine öffentliche Strasse mit Platz

B. Zusatzstudie Bahnhof Oerlikon-Ost

- Bauen am Bahnhof Oerlikon als "Tor zu Leutschenbach"
- Koordination der beabsichtigten Bauprojekte
- Überprüfen der zweckmässigen Dichte, Anzahl Hochhäuser
- Anknüpfung / Wegnetz
- Öffnung des Binzmühlebachs

Das Ergebnis dient als Leitbild für die Beurteilung der anstehenden Hochhausbewilligungen.

C. Vertiefungsstudie "Wohnen und Arbeiten zwischen der Thurgauerstrasse und dem Bahndamm"

- Wohnen angrenzend an Quartier Seebach
- Vom Schrebergarten zum Quartierpark
- Stadtachse Thurgauerstrasse
- Klärung der Infrastruktur- und Kostenfrage

D. Vertiefungsstudie "Wohnen zwischen Hagenholz- und Andreasstrasse"

- Prüfung möglicher Wohnsegmente
- Neue Wohnformen / nachhaltiges Wohnen
- Klärung der Infrastruktur- und Kostenfrage
- Synergien mit Wohnnutzung in der Mitte

E. TV / Medienschwerpunkt

- Erweiterung SF/DRS
- Quartier-Anknüpfung / Öffnung des Areals
- Prüfung des Potentials für ein unabhängiges Medienzentrum

4.4 Fazit

Es können klare Rahmenbedingungen für eine Entwicklung der Aussenräume und ein ausgewogenes Verhältnis zwischen öffentlichem und privatem Verkehr geschaffen werden. Dies erhöht die Investitionssicherheit und erlaubt vielfältige und flexible Nutzungen.

Mit dem vorliegenden Ergebnis der kooperativen Entwicklungsplanung liegt ein wichtiger Meilenstein in diesem Prozess vor.

4.5 Würdigung und Dank

Die Veranstalterin ist erfreut über das Ergebnis der kooperativen Entwicklungsplanung Leutschenbach und dankt den Planungsteams sowie dem Begleitgremium für die wertvollen Beiträge und der Firma Planpartner AG für die effiziente Organisation und die fachliche Unterstützung.

Es hat sich einmal mehr gezeigt, dass ein breit abgestütztes Verfahren geeignet ist, Lösungen für komplexe Problemstellungen der Stadtentwicklung zu suchen und zeitgerecht ein konsensfähiges Ergebnis zu erzielen.

5 Dokumentation der Projekte (Auszüge Schlussabgabe)

5.1 Übersichtsplan heutiger Bestand



Hinweis:

Die ausführlichen Teambeiträge sowie Materialien zu einzelnen Themen (Expertenbeiträge) können in der Bibliothek des ASS eingesehen werden.

5.2 Ernst & Niklaus Architekten, Zürich



Bearbeitung:

- Bertram Ernst (rechts)
- Erich Niklaus (links)

Konzeptbeschrieb

Baufelder

Die städtebauliche Analyse ergibt drei hauptsächliche Baufelder. Diese Baufelder weisen eigenständige Geometrien und Charakteren auf. Alle Baufelder reagieren unmittelbar auf den Bestand an Bauten und Aussenraum. Dieser Bestand bietet die Basis zur Entwicklung eines lebendigen Stadtquartieres Leutschenbach.

Verbindung:

Das Baufeld zwischen Bahndamm und Leutschenbachstrasse bildet durch eine kleinteilige Wohnbebauung den Übergang nach Seebach. Die Thurgauerstrasse wird mittels einer strassenbegleitenden Dienstleistungsbebauung räumlich gefasst und als Verbindungsachse City-Flughafen ausgezeichnet. Die Nutzung wird hauptsächlich von Dienstleistung bestimmt.

Flexibilität:

Das Baufeld zwischen Leutschenbach- und Hagenholzstrasse ist das flexible Zentrum des Quartieres. Wohn-arbeitshybride Bebauungen ermöglichen ein rasches Reagieren auf unterschiedliche Bedürfnisse. Die "Korngrösse" der einzelnen Bebauungen entsprechen dem Massstab der Umgebung. Beim Fernsehstudio entsteht mit dem Medienzentrum und dem "Fischli-Weiss-Platz" ein imagebildender Medienschwerpunkt. Das Quartier Auzelg wird durch eine Wohnbebauung besser in die Stadt eingebunden.

Grösse:

Das Baufeld zwischen Hagenholz- und Andreasstrasse bildet den Übergang nach Oerlikon und Schwamendingen. Die grossen Wohnbauten nehmen einerseits Bezug auf die umgebende Industriebebauung und andererseits auf die Bebauung von Schwamedingen aus den 50-er Jah-

ren. Im Bereich der Kreuzung Hagenholz- Thurgauerstrasse entsteht im Zusammenhang mit der Messe und dem Hallenstadion ein weiterer dichter Nutzungsschwerpunkt mit Hotel und Kongressnutzungen.

Grün

Die öffentlichen Aussenräume werden als radiale "Bänder des langsamen Verkehrs" und Grünzüge ausgelegt, welche die Baufelder gliedern und überlagern. Bei jeder "Querung" eines Baufeldes bietet ein den Grünverbindungen angelagerter grösserer Grünraum (Grössenvergleich: mind. Zeughaushof Zürich) der unmittelbaren Umgebung hochwertigen, differenziert thematisierten Erholungsraum.

Image

Zwischen SRG und World-Trade-Center wird der Medienschwerpunkt Leutschenbach mit dem "Fischli-Weiss-Platz" visualisiert und als imagebildendes Element für Leutschenbach etabliert. Über diesen Platz ist auch das umgebende Naherholungsgebiet der Grün 2005 in die Gestaltung des Stadtquartieres Leutschenbach eingebunden.

Verkehr

Das Verkehrskonzept ergibt sich aus der städtebaulichen Entwicklungsplanung. Der motorisierte Individualverkehr wird auf das Dreieck Thurgauer-Hagenholz-, Glattalstrasse konzentriert. Angelaugt an diese Strassen wird die Parkierung in Quartierparkhäusern, welche eine effiziente Belebtschaftung ermöglichen, konzentriert. Die Leutschenbachstrasse wird auf eine Erschliessungsstrasse reduziert, welche im mit Mischverkehr beruhigten "Fischli-Weiss-Platz" mündet.

Knotenpunkte:

Die Stationen des öffentlichen Verkehrs werden auf das neu geschaffene dichte Velo- und Fusswegnetz ausgerichtet und werden durch begleitende Bebauungen und Platzgestaltungen zu Knotenpunkten urbanen Lebens.

Wohnungsbau

Damit Leutschenbach zu einem Quartier werden kann, welches während 24 Stunden belebt ist, ist Wohnungsbau unumgänglich. Von einem belebten Quartier mit einem städtischen Alltag profitiert nicht nur der Wohnungsbau, sondern das Quartier Leutschenbach mit seinen Schwerpunkten Medienzentrum und Messeplatz als Ganzes. Leutschenbach eignet sich für Wohnungsbau unterschiedlichster Art. Wichtig ist sowohl eine bauliche Präsenz der Wohnbauten, als auch eine ge-

nügend grosse Anzahl Wohnungen, um sich im Umfeld der grossen Dienstleistungsbauten behaupten zu können. Mehrere Teilgebiete des Quartieres eignen sich dabei für unterschiedliche Wohnungen und Wohnformen. In Leutschenbach den städtischen Alltag einführen, heißt Wohnungen bauen.

Nutzung

In der Nutzungsplanung finden die städtebaulichen Überlegungen ihren Niederschlag. Das übergeordnete Ziel der Nutzungsplanung ist dabei ein lebensfähiges Quartier zu ermöglichen und gleichzeitig eine hohe Flexibilität einzuhalten. Dazu werden vier Hauptzonen mit unterschiedlichen Schwerpunkten ausgeschieden:

Dienstleistungsachse:

Entlang der Thurgauerstrasse als wichtige städtebauliche Achse zwischen City und Flughafen und im Bereich der Messe-Bahnhof Oerlikon entsteht eine Zone mit Schwerpunktsnutzung Dienstleistung.

Markt:

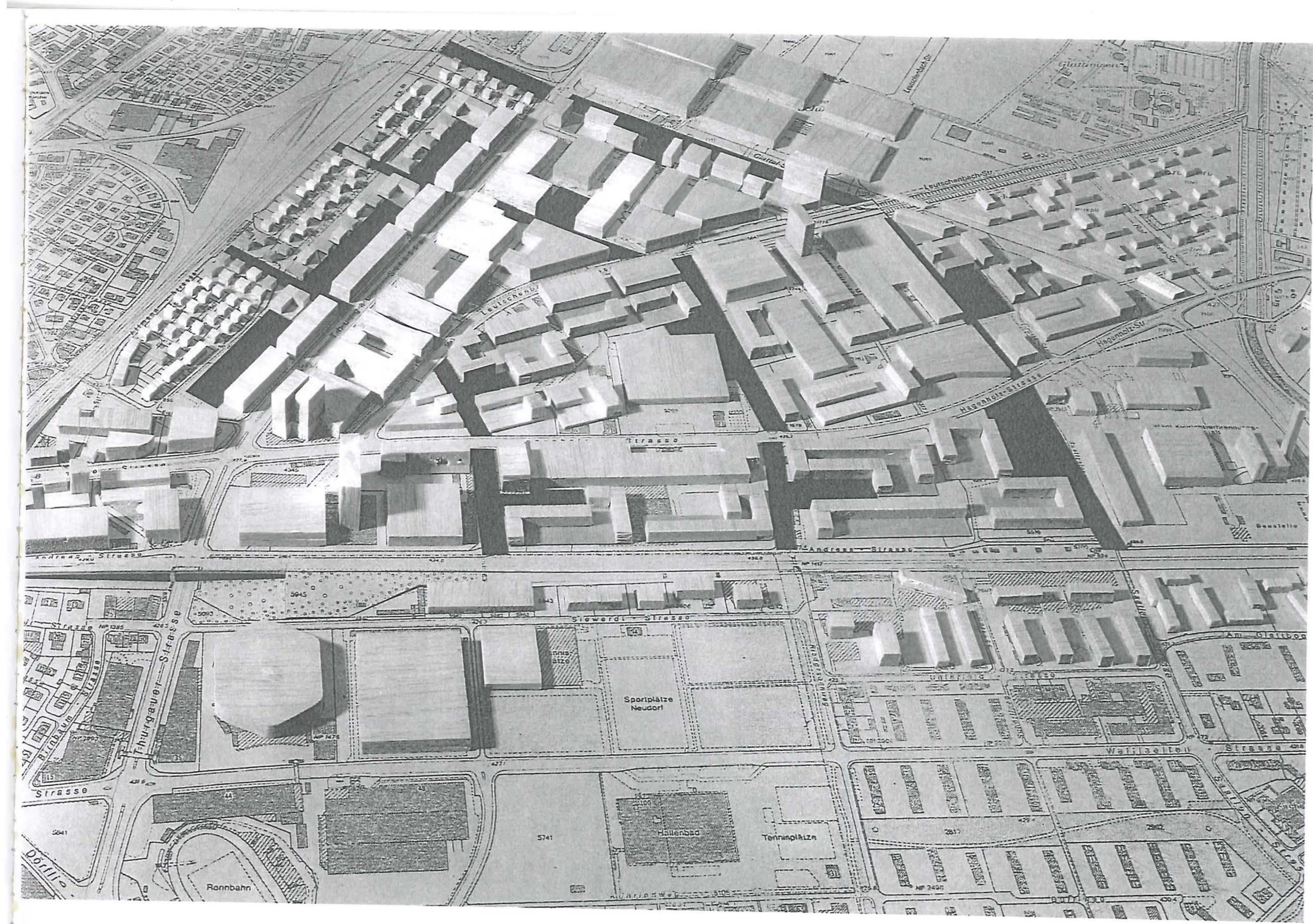
Im Bereich zwischen Hagenholz-, Leutschenbach- und Glattalstrasse wird eine Zone mit flexibler Mischnutzung geschaffen, welche ein schnelles Reagieren auf veränderte Ansprüche des Marktes ermöglicht.

Quartier:

Die Zonen mit Schwerpunktsnutzung Wohnen greifen von den umliegenden Quartieren in das Quartier Leutschenbach ein und ermöglichen Wohnungen unterschiedlichsten Standards und Zuschnitts.

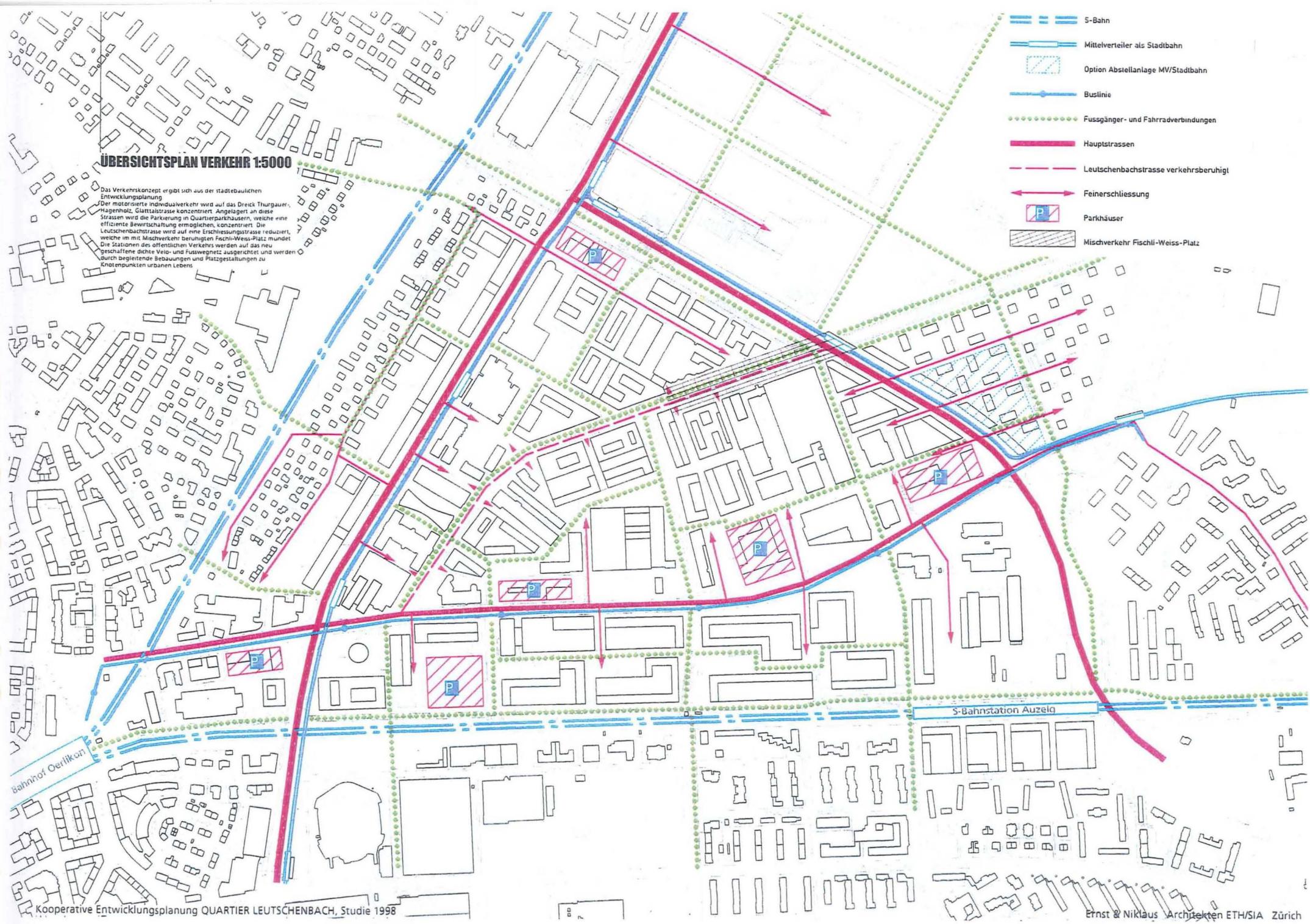
Medien

Zusätzlich erfahren die Nutzungsschwerpunkte Medienzentrum und Messe eine Stärkung. Vor allem im Bereich des Medienzentrums bei SRG und WTC liegt ein grosses Potential für das zukünftige Image von Leutschenbach als aufstrebendes Stadtquartier.



ÜBERSICHTSPLAN BEBAUUNG-AUSSENRÄUME 1:2500





5.3 GWJ Architekten AG, Bern



Bearbeitung:

- Mark Werren (rechts)
- Christoph Gerber (links)

Konzeptbeschrieb

Wesentliche Merkmale

Identität und Strukturierung durch Landmarks und Freiräume:

- Quartierqualität mit städtischen Freiräumen und Plätzen unterschiedlicher Qualitäten
- Neue Identität dank zentralem Freiraum mit urbanem Charakter
- Parkartige Freiräume (Pocket-Parks) für die Naherholung der Wohn- und Arbeitsbevölkerung
- Medienstadt ums Fernsehstudio
- Erweiterung Messezentrum nördlich Bahndamm

- Hochhäuser als übergeordnete Akzente im Bereich Bahnhof Oerlikon
- Aufwertung Quartiermitte mit Mischnutzung und Freiraum entlang Riedbach
- Anbindung an Stadtpark Oberhäuserriet über Leutschenbachstrasse als Rückgrat

Bebauungsstruktur / Freiräume

- Öffentliche Freiräume und halböffentliche / private Pocket-Parks dezentral verteilt
- Vernetzung der Grünräume innerhalb und ausserhalb des Quartiers mit Fusswegen
- Aufwertung Leutschenbachstrasse mit zentralem, urbanem Freiraum und als attraktive Verbindung zwischen Oerlikon und Stadtpark Oberhäuserriet
- Abschluss und Begrenzung des kleinteiligen, nordwestlichen Wohnquartiers mit Gebäudekante zur Thurgauerstrasse
- Grossmasstäbliche Bauten für Messeerweiterung, Gewerbe oder Mischnutzung zwischen Hagenholzstrasse und Bahndamm
- Hochhäuser im Bereich zwischen Bahnhof Oerlikon und Thurgauerstrasse als übergeordnete Merkzeichen im Glattal
- Erweiterung des Fernsehstudios als Medienzentrum Richtung Westen

Nutzungen

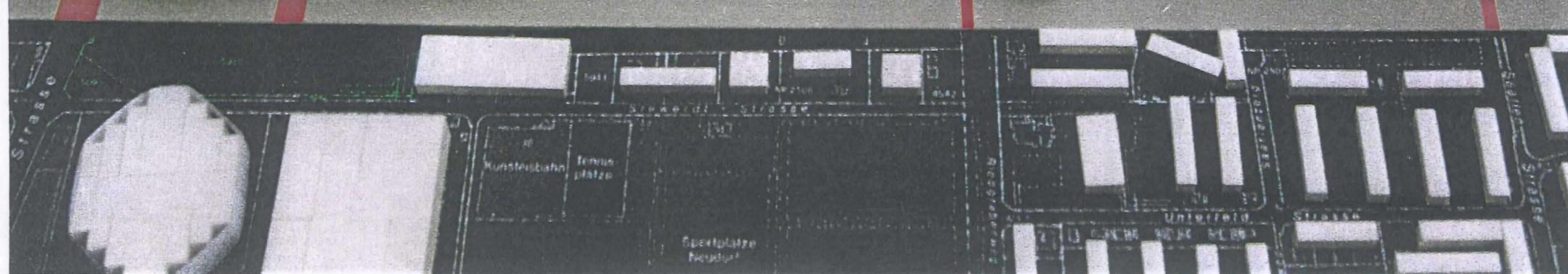
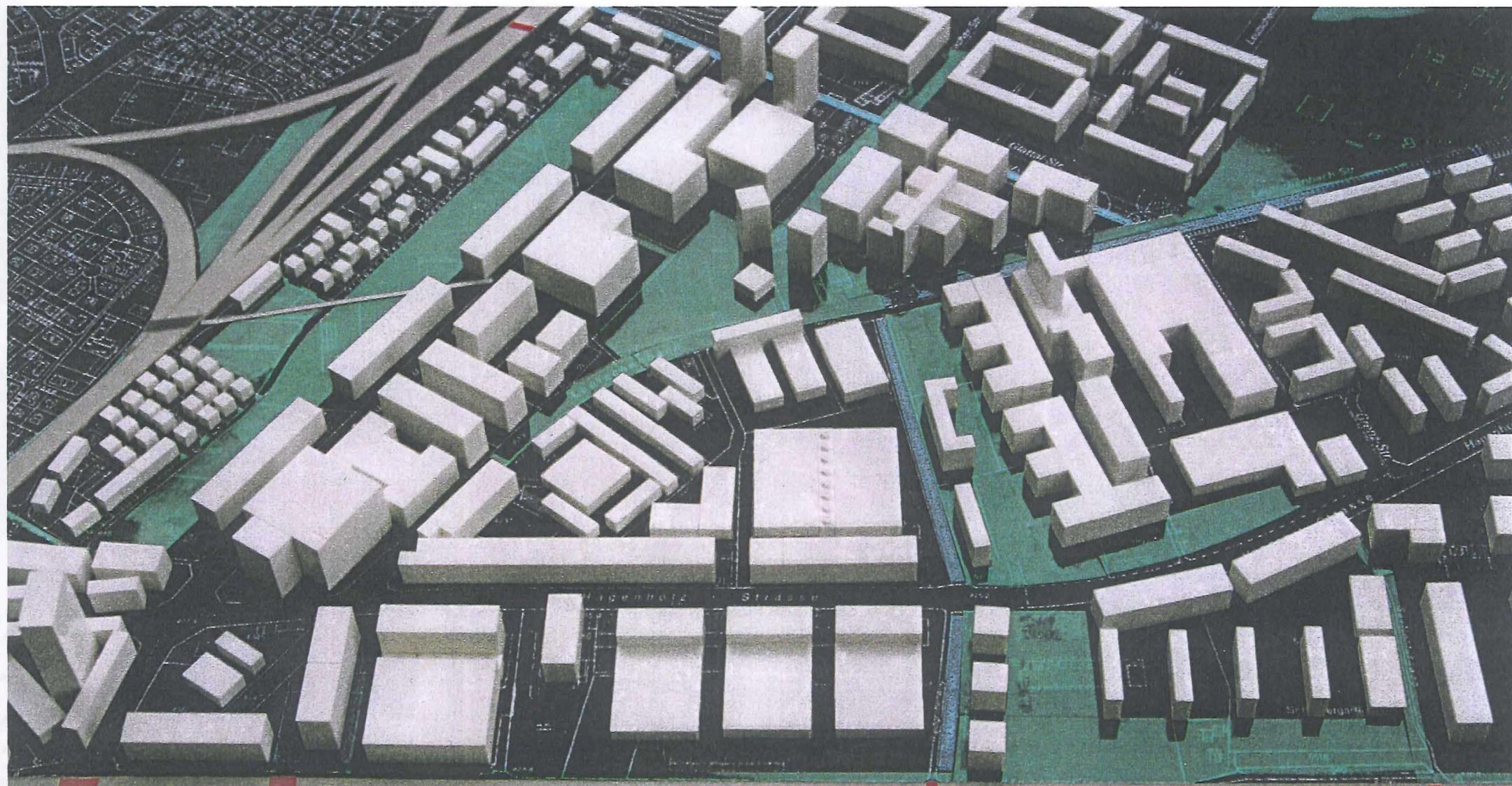
- Verdichtung um zusätzlich ca. 80% Nutzfläche / Total neu ca. 1'250'000 m² BGF
- Wohnnutzungen im Bereich bestehender und angrenzender Wohnquartiere möglich
- Mischnutzungen in der Quartiermitte
- Dienstleistungsbauten mit hoher Dichte zwischen Thurgauer- und Leutschenbachstrasse

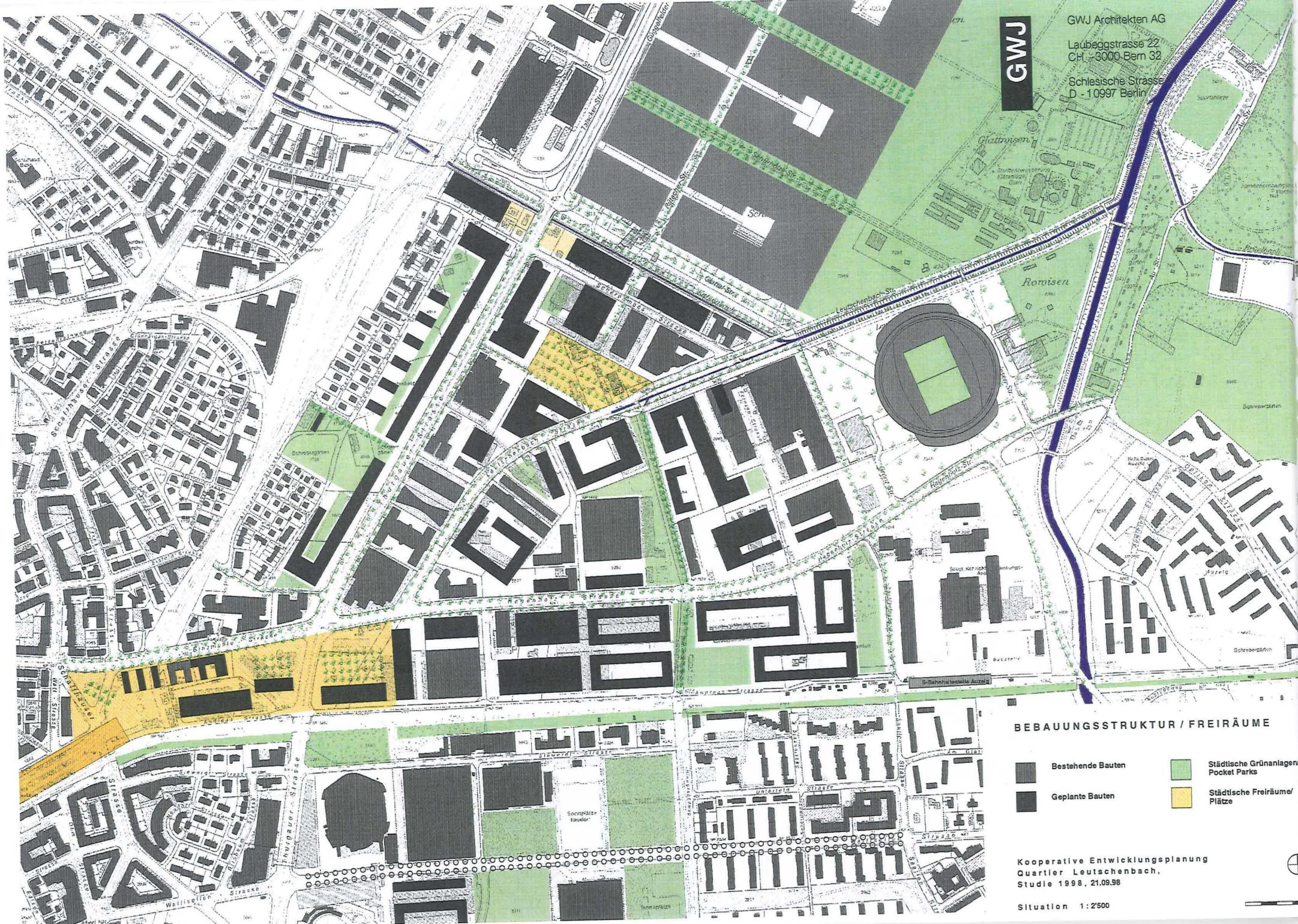
Verkehr / Erschliessung

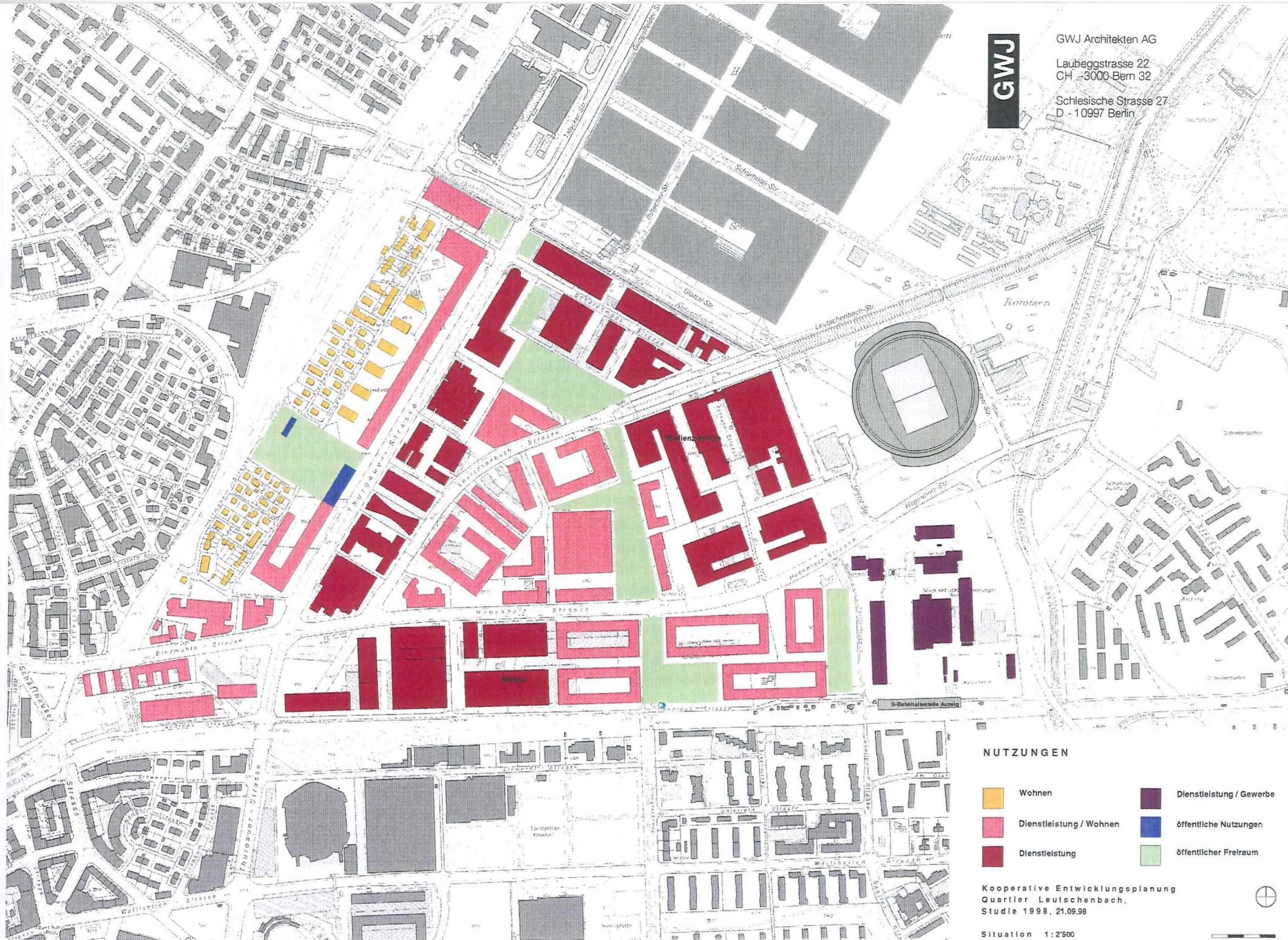
- Stadtbahn mit zusätzlicher Haltestelle Oerlikonhus als verkehrstechnische Grundvoraussetzung
- S-Bahn-Station Auzelg als Option bei Stadionbau
- Busbetrieb auf Hagenholzstrasse
- Parkierkonzept für MIV mit dezentral angeordneten Parkhäusern
- Ergänzung und Vernetzung der Fuss- und Radwegnetze

Etappierung

- Stadtbahn als Grundbedingung für bauliche Verdichtungen
- Sicherung der grossen Freiräume und Hauptvernetzungen
- Verdichtung der Quartierteile nach innen und in autonomen Schritten







5.4 Raderschall Landschaftsarchitekten AG, Meilen / Theo Hotz AG, Zürich



Bearbeitung:

- Roland Raderschall (rechts)
- Sibylle Aubort Raderschall (mitte-rechts)
- Theo Hotz (mitte-links)
- Mark Frey (links)

Konzeptbeschrieb

Hochhausquartier

Um eine Anknüpfung Leutschenbachs an das Zentrum Oerlikons zu gewährleisten, muss die Fläche nordöstlich des Bahnhofs (zwischen Schaffhauser-, Thurgauer-, Hagenholz-, und Andreasstrasse) zu einer Einheit ausgebildet werden. Der Bahndamm wird durch eine Brückenkonstruktion ersetzt, über welche ein direkter Zugang von den Bahnsteigen Richtung Leutschenbach ermöglicht wird und zudem eine Öffnung Richtung Seebach schafft. Vier quadratische Büro- und Wohn-Hochhäuser von 80 Metern

Höhe unterstützen die eingeleitete Bewegung und bilden Identifikationsmerkmale für Leutschenbach. Bestehende Gebäude werden durch niedrige Volumen ergänzt, welche eine geschützte öffentliche Platzfolge mit Läden und Restaurants definieren.

Hochhausplatz

Zusammen mit dem Airgate- und FAG- Hochhaus definieren die neuen Hochhäuser einen öffentlichen und zentralen Platz, wo auch die drei wichtigsten Strassen Leutschenbachs zusammentreffen.

Drei Erschliessungssachsen

Im Gegensatz zur Leutschenbachstrasse werden die stark befahrenen Thurgauer- und Hagenholzstrasse baulich stark gefasst; die Silhouette der Bauten entlang der Leutschenbachstrasse ist bewegter und mit zahlreichen differenzierten Öffnungen versehen, welche eine gute Verflechtung von Fuss- und Radwegen mit dem Quartier unterstützen.

Wohnen und Gewerbe westlich der Thurgauerstrasse

Zwei mit mehreren Durchgängen versehene Gewerbebauten akzentuieren die Thurgauerstrasse als eine Ausfallsachse. In den oberen Geschossen, sowie hinter den Zeilenbauten, sind Wohnungen vorgesehen, welche massstäblich und

bezüglich Nutzung zu den bestehenden Einfamilienhäusern überleiten.

Messeerweiterung

Das bestehende Messeparkhaus wird um zwei Geschosse aufgestockt. Sofern eine Erweiterung südlich der Wallisellenstrasse nicht möglich ist, kann eine grossflächige Messererweiterung in einer ersten Phase zwischen Parkhaus und Riedgrabenweg und in einer zweiten Phase weiter bis zur Kehrrichtverbrennungsanlage realisiert werden.

Wohnen südlich der Hagenholzstrasse

Als Anknüpfung zu den südlich des Bahndamms gelegenen Wohngebieten ist ein weiteres Wohngebiet östlich des Riedgrabens möglich. Die 5-6-geschossigen Ost- West- orientierten Zeilenbauten werden im Norden durch eine Gewerbebebauung längs der Hagenholzstrasse vom Verkehr geschützt.

Kulturzentrum

Um eine sinnvolle Umnutzung der Autobusgarage zu ermöglichen (Kulturzentrum, Einkaufszentrum), sollte der Vorplatz zur Hagenholzstrasse beibehalten werden. Die östlich angrenzende Grünzone mit dem Wasserlauf ist Bestandteil des neuen Kulturzentrums.

Erweiterung Fernsehstudio

Ausgehend vom bestehenden Fernsehhochhaus, werden drei ähnliche Gebäudekörper zu einer Gruppe formiert, welche quer zu den Ausfallsachsen eine wichtige öffentliche Zone markiert.

Die Fernseherweiterung geschieht einerseits Richtung Westen bis an diese Zone und für die Produktion eventuell in Richtung Osten.

Öffentliche Bauten

Die zwei möglichen Standorte für Schulhausbauten befinden sich in den neuen Wohngebieten, sind gut mit dem öffentlichen Verkehr (Bus) erschlossen und liegen zudem geschützt vom Verkehrslärm an den wichtigsten öffentlichen Parks. Somit sind auch sie an das Fussgänger- und Fahrradnetz angeschlossen.

Freiraumkonzept Leutschenbachs

Das Freiraumkonzept Leutschenbachs beruht auf dem folgendem System und seinen Bausteinen:

Fuss- und Radwegenetze

a) Unabhängig von den Strassen wird im Inneren des Quartiers ein Fuss- und Radwegenetz erstellt, das es ermöglicht, das Quartier abseits der befahrenen Routen auf kleinen Wegen zu durchqueren. Dieses Wegenetz verfügt über hohe Freiraumqualitäten, z.B. dadurch, dass es den aufgewerteten Bachläufen folgt.

b) Das innere Wegenetz wird mit den quartierübergreifenden Fuss- und Radwegen verknüpft, die zu den übergeordneten Grünzügen und in die benachbarten Quartiere führen (Andreasweg, Katzenbachweg, Steg nach Seebach).

Leutschenbachstrasse

Die Leutschenbachstrasse bildet das Rückgrat des Quartiers und verbindet wichtige Punkte wie Bahnhof Oerlikon, Messegelände, Fernsehstudios und den neuen Opfiker-Park (ev. das neue Stadion). Obwohl mit Verkehrsaufkommen belegt, wird die Leutschenbachstrasse als grosszügige städtische Fussgängerverbindung gestaltet. Der Leutschenbach wird offen geführt und von Baumreihen begleitet.

Pocket-Parks

Das Wegenetz verknüpft die Pocket-Parks untereinander und profitiert so von deren Qualität. Diese kleinen Parkanlagen liegen im Inneren des Quartiers und dienen der umliegenden Bebauung als Erholungsraum. Sie sollen in kurzer Distanz zu den Arbeitsplätzen liegen und in wenigen Minuten erreichbar sein. Eine hohe Gestaltungsschärfe mit Wasser- und Vegetationselementen stellt den Ausgleich zur Dichte der Bebauung her.

Parks

Drei Parks liegen in den Wohngebieten, sie verbinden quartierübergreifend bestehende und neue Wohnstandorte an den Rändern des Leutschenbach Quartiers. Mit dem Kultur-Wintergarten entsteht ausserdem ein hochwertiger, neuartiger Freiraum, der aus der Geschichte und Baustruktur des Quartiers entwickelt wird. Aufgrund der räumlichen Nähe zum grossen Opfiker-Park und dem Angebot des Kultur-Wintergartens wird auf die Anlage einer zentralen Grünanlage verzichtet.

Kultur-Wintergarten

Die markante Bushalle mit ihrer schönen Tragkonstruktion wird grossflächig verglast zur Klimahülle für einen exotischen, neuartigen und öffentlichen Wintergarten mit überregionaler Wirkung. Unter dem Dach der Halle, im Palmengarten entstehen, kleinere Gebäude, Häuser im Haus, mit kultureller und kommerzieller Nutzung. Die Flächen um das Haus herum werden als städtische Platzräume in Verbindung mit der Halle und ihrem Angebot hergerichtet.

Klein Bühl-Park

Der Park bildet die Verknüpfung vom alten Wohngebiet an der Allmannstrasse mit den neu entstehenden Wohnstandorten. Fussgängerstege überqueren die Bahnlinie und die Thurgauerstrasse. Grosszügige "Vegetationsthemen" geben dem

Park einen unverwechselbaren Charakter. Die Hanglage wird zur Anlage einer Wasserkaskade genutzt. Schulhaus und Kindergarten verstärken die Bedeutung der Anlage.

Riedgraben-Park

Der vorhandene Grünzug am Riedgraben wird erweitert und aufgewertet. Der Wasserlauf mit seiner Vegetation bestimmt das Thema des Parks. Schulhaus und Kindergarten verstärken die Bedeutung der Anlage.

Grünanlage Saatlenweg

Der vorhandene Grünzug am Saatlenweg wird bis in das Wohngebiet hinein ausgedehnt. Er bildet auch den Puffer zur Kehrrichtverbrennungsanlage.

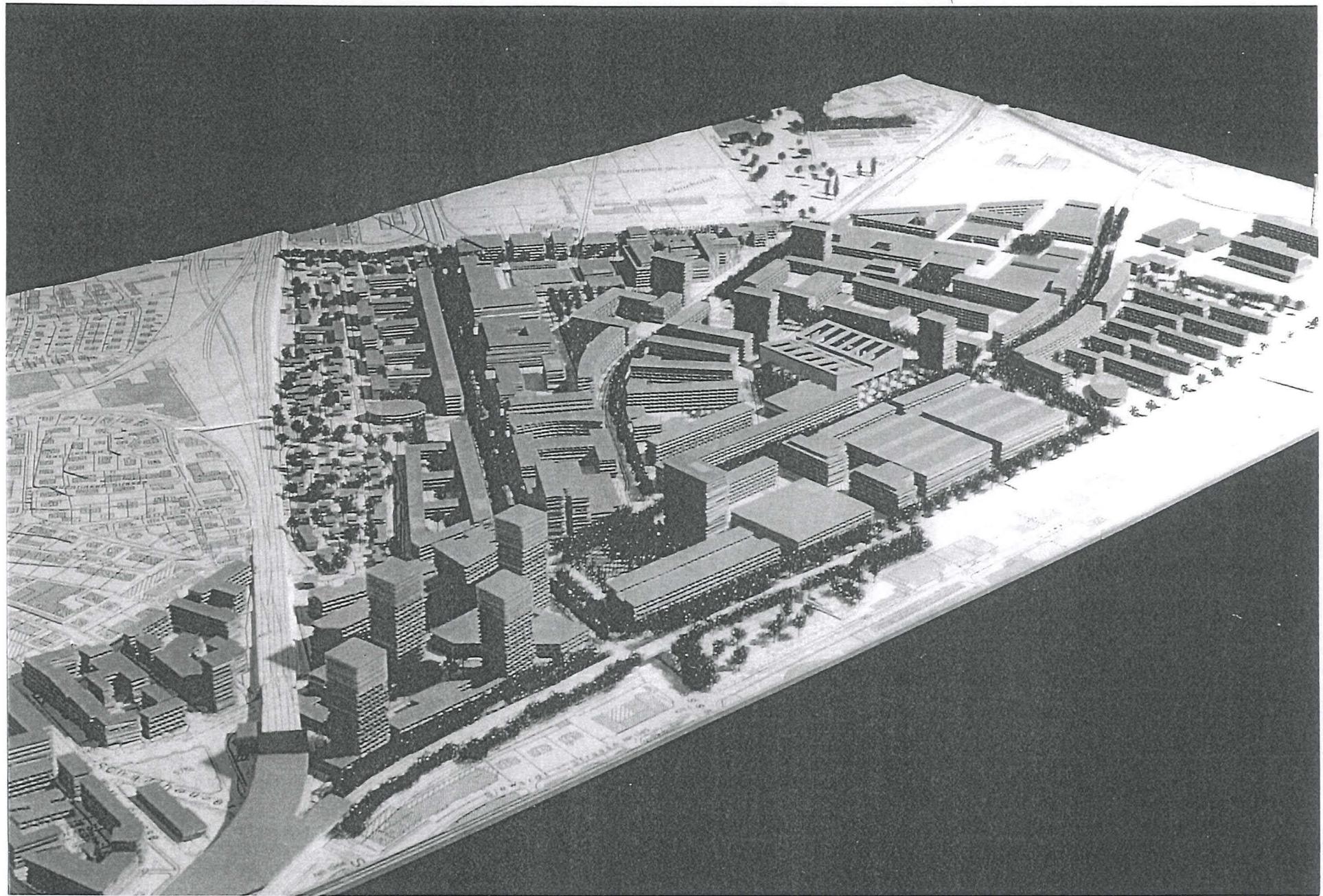
Freiräume Hochhausquartier

Eine grosszügige gestaffelte Platzfolge durchquert das Hochhausquartier und verbindet den Bahnhof mit der Messe und dem Leutschenbachquartier. Die geschwungene Baumreihe die am Boden von einer Wasserlinie nachgezeichnet wird, leitet die Fussgänger vom Bahnhof zum Messeplatz.

Baum-Platz

(Kreuzung Hagenholz / Thurgauerstrasse)

Der Baumplatz markiert den bedeutenden städtebaulichen Ort: Er ergänzt die grossen und kleinen Parks als urbaner Platz mit Baumdach und Wasserbecken.



Kooperative Entwicklungsplanung "Quartier Leutschenbach": Studie 1998

Modell 1 : 1000

Team Raderschall Landschaftsarchitekten AG / Theo Hotz AG 18.09.98

