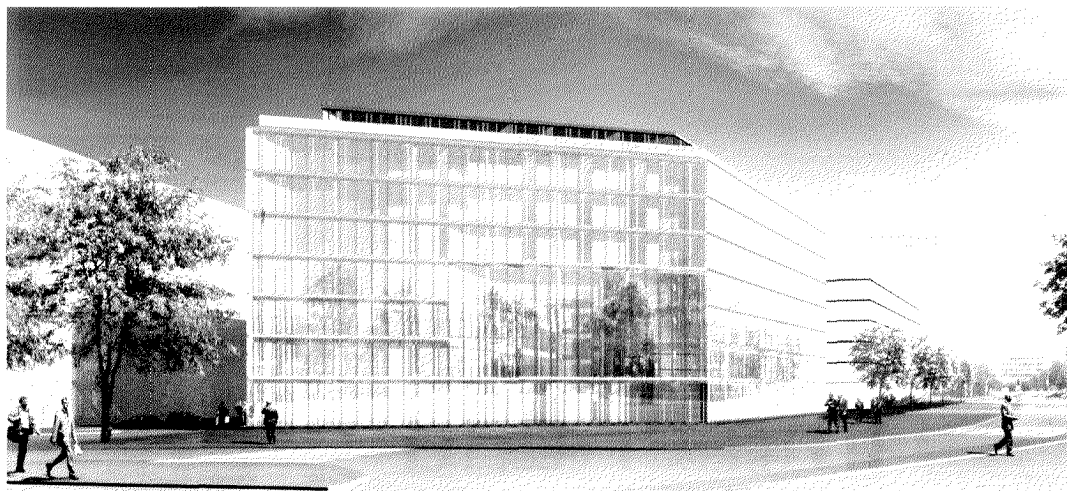


# Vom Oberhauserriet zum Glattpark



*Neuzeitliches  
Neujahrsblatt 1989:  
Das Oberhauserriet  
Herausgeber: Stadt  
Optikon*

Das Oberhauserriet ist entstanden als ein halbgeschlossenes Becken mit Grundwasserstau, das periodisch von der Glatt und Zuflüssen aus Seebach, Oerlikon und Schwamendingen überschwemmt wurde. Die Auenwälder und Feldgehölze wurden bewirtschaftet und im ursprünglichen Sumpfgebiet wurde Torf abgebaut, gefischt, Vieh geweidet und Schilfgras für Futter und Streu geerntet.

Um 1600 setzte eine gezielte Wiesenwässerung ein, die bis ins 19. Jahrhundert laufend ausgebaut wurde um die Erträge zu steigern. Die häufiger werdenden Überschwemmungen veranlassten zu Glattkorrekturen, insbesondere zur Glattabsenkung im Raum Oberhausen. Ende des 19. Jahrhunderts war dieses Projekt realisiert, aber es minderte den Ertrag der Wässerwiesen. Nach der Jahrhundertwende geriet das Oberhauserriet in städtischen Einfluss – die Zürcher Vororte begannen zu wachsen. Die 145 ha stark zerstückelter Grundbesitz an zwei viel befahrenen Bahnlinien wurden melioriert.

Bis 1913 entstand in Deutschland ein Zeppelin-Verkehrsnetz, dem weitere europäische Hauptstädte angeschlossen werden sollten. Im Oberhauserriet war ein Landeplatz für Zürich vorgesehen, der aber infolge des 1. Weltkrieges nicht mehr zustande kam. (Der 2. Aufschwung der Gross-Zeppeline nach 1920 war mit dem

Brand der Hindenburg in Lakehurst 1937 beendet.)

1920 wurde auch noch geplant, den Hochrhein und die Limmat schiffbar zu machen. Ein Kanal mit Schleusen und Hebewerken sollte durch das Furttal bis zum Greifensee gebaut werden. Im Oberhauserriet sollte ein umfangreiches Hafenbecken für die Oerlikoner Industrie entstehen. Die unbefriedigenden Drainagen und die wachsenden Abwasserprobleme entlang der Glatt führten zu einer weiteren Korrektur vom Greifensee bis Oberglatt. Damit war 1940 die Voraussetzung für die Trockenlegung des Riets gegeben. Die mit dem 2. Weltkrieg ausgelöste Anbauschlacht förderte die Umnutzung des Oberhauserriets in Ackerland.

Weil die Stadt Zürich den kommenden Expansionsdrang ahnte, begann sie 1938 Land auf Reserve für unbestimmte Zwecke zu erwerben. In den «glorreichen 50er Jahren», bot sich das Randgebiet zwischen der prosperierenden Grossstadt und einer allmählich entstehenden Agglomeration für öffentliche Bauten an, die viel Platz brauchten und der Wirtschaftsmetropole zur Last gefallen wären. Erstellt wurden bis heute die mittlerweile stillgelegte Kläranlage, ein Zivilschutzzentrum, ein Unterwerk der EKZ,



ein Asylantenheim, die Sportanlage AU und Schrebergärten. Immer wieder wurde versucht, weitere Einrichtungen ins Oberhauserriet zu verlagern: die Abstell- und Werkhallen für die U-Bahn, den Schlachthof, das Fussball- oder Leichtathletik-Stadion, die Trainings-Eishalle für den ZSC.

Um diese Vorhaben zu realisieren musste ein gültiger Zonenplan vorhanden sein. 1961 wurde ein Zonenplan mit einem grosszügigen Industriebereich genehmigt, aber Einsprachen und zähe Verhandlungen verhinderten in den rund 66 ha Kerngebiet einen rechtsgültigen Quartierplan. Einzig im Talacker und in der Zone für öffentliche Bauten wurden Bauwerke erstellt.

Anfänglich war von 10'000 Industrie-Arbeitsplätzen die Rede. Das moderne Fertigungswesen und die Dienstleistungsbetriebe, die weniger Platz pro Arbeitnehmer beanspruchen, liessen die Zahl der möglichen Arbeitsplätze auf 20'000 anwachsen. Dies weckte verschiedene Interessengruppen auf: die Einen störte das Verhältnis 12'000 Einwohner und 30'000 Arbeitsplätze, die Anderen schreckte das Verkehrsaufkommen, verbunden mit dessen Immissionen, und die Region befürchtete eine Abwanderung von Produktionsstätten nach Opfikon und damit ein verminderter Steuerertrag.

All dies löste eine gemässigte Planungsrunde aus, die zum heute gültigen Zonenplan führte. Die Ausgewogenheit zwischen Wohnen, Arbeiten und Freiraum und die gute Erschliessung mit öffentlichem Verkehr und mit begrenztem Individualverkehr, die Lage zwischen dem Flughafen und der Stadt Zürich haben dieses Gebiet vom Riet zu einem Opfiker Stadtteil aufgewertet – dem Glattpark.

Wir sind heute stolz darauf, dass es gelungen ist, dieses über 40 Jahre brach liegende Gebiet zu erschliessen und wir freuen uns auf hochwertige Architektur, attraktive Betriebe und begeisterte Mieter und Käufer. Der ganze Glattpark ist auf einen höheren Lebensstandard ausgerichtet. Die rasche Erreichbarkeit der Schweizer Zentren und der Weltmetropole ermöglicht der Wirtschaft kurze Verbindungen. Die Nähe zur Stadt Zürich erschliesst deren kulturelle Institute für Arbeitnehmer und Einwohner. Die regionalen Sportanlagen und die lokalen Erholungsgebiete tragen bei zum modernen Lebensstil.

Wir hoffen, dass sich der Glattpark wie geplant entwickeln kann. Die heutige Bauflaute im Büroereich sollte genutzt werden um zu Planen und allenfalls günstiger zu Bauen – damit beim nächsten Konjunktur- Aufschwung die Infrastruktur für prosperierende Betriebe und Wohnnutzungen steht.

### Der Glattpark Opfikon im Modell

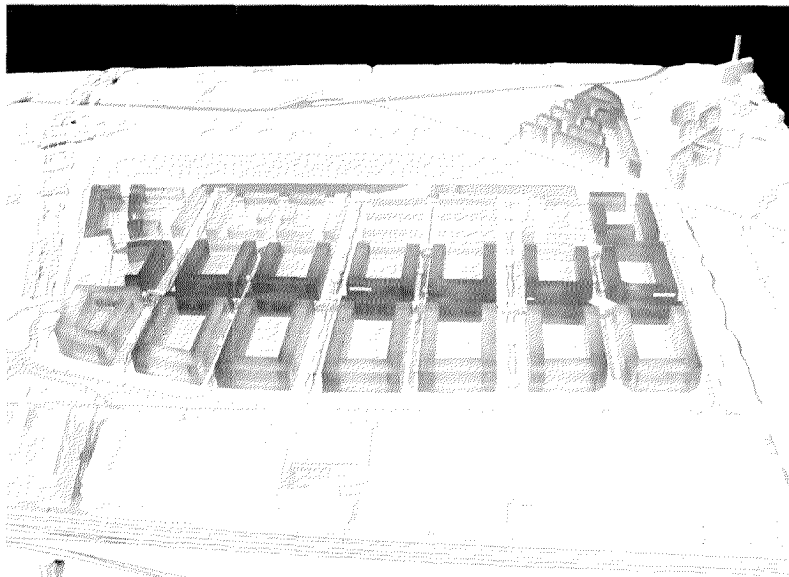
#### Glattpark: Eine Vision nimmt Gestalt an

*Die Vision Glattpark nimmt konkrete Formen an:* Neu können die beeindruckenden Dimensionen des neuen Stadtteils zwischen Zürich-Nord und Flughafen auch an einem 9m2-Modell erlebt werden. Die Modellpräsentation anlässlich der Zürcher Immobilienmesse IMeX bildet den Auftakt des von den Grundeigentümern gemeinsam getragenen Gebietsmarketings. Im Glattpark sollen in Zukunft auf einer Fläche von rund 700'000m2 7'000 Menschen arbeiten und ebenso viele Wohn- und Lebensraum finden.

Das Modell bildet ab Mitte September das Herzstück des Showrooms Glattpark an der Stelzenstrasse 2 in Opfikon. Darin sind sämtliche Informationen zum Glattpark und weiteren Projekten wie der Glattalbahn oder der geplanten nationalen Gartenausstellung Terra 2006 aktuell und übersichtlich verfügbar. Als wesentliches Kommunikationsmittel wird auf Mitte Oktober unter [www.glattpark.ch](http://www.glattpark.ch) der neue Internetauftritt lanciert. Er vermittelt mittels modernster Web-Technik umfassende Informationen und Visualisierungen. Ein provisorischer Webauftritt ist bereits ab September online. International wird der Glattpark erstmals Ende Oktober an der Immobilienmesse «Expo Real» in München einem Investorenpublikum vorgestellt.

#### Etappenweise Realisierung

Zur Zeit sind die Erschliessungsarbeiten im Glattpark in vollem Gang. Bereits liegen konkrete Bauvorhaben für die erste Bauetappe vor. Dazu gehören das Geschäftshaus «Lightcube» der Firma Allreal mit 500 Arbeitsplätzen, ein Hotel und das Parkhaus Nord mit Platz für 900 Fahrzeuge. Für den Wohnbereich im Rahmen der ersten Bauetappe führen drei Grundeigentümer einen Studienauftrag mit sieben Architektenteams durch. Ziel ist die Realisierung einer städtebaulich und architektonisch hervorragenden Bebauungsqualität im neuen Stadtteil.



### Park mit Stadt

Rund ein Drittel des Glattparks ist für Grünzonen und Erholungsbereiche reserviert. Zu recht ist darum die Rede von einem «Park mit Stadt». Für die Gestaltung der grünen Lunge des Glattparks wurde ein Projektwettbewerb ausgeschrieben, aus dem das Berliner Architekturbüro »Kiefer« mit seinem Projekt «Agglos Traum» als Sieger hervorging. Es sieht eine Wasserfläche mit Promenade vor, die die Stadtkante der Hochbauten auf ihrer ganzen Länge abschliesst und akzentuiert. Wege führen über baum-bestandene Plattformen in der Wasserfläche zum sogenannten «Technik-Wald-Archipel» im Bereich des Klärwerkes Glatt, das in seiner Grundstruktur belassen wird.

### Lindbergh-Allee und Hamilton-Promenade

Strassen und Plätze im Glattpark erhalten Namen von Flugpionieren. Sie erinnern an Männer und Frauen, die durch ihre Leistungen und ihren Mut die einzigartige Entwicklung des Luftverkehrs ermöglichten. Damit entsteht ein weiterer Beitrag an die Identität

des neuen Stadtteils. Informationsschilder weisen auf die Leistungen der jeweiligen Pioniere hin.

### Glattalbahn für optimale Verkehrserschliessung

Die geplante Glattalbahn bindet den Glattpark mit drei eigenen Haltestellen optimal an das öffentliche Verkehrsnetz an. Die wegweisende Bedeutung der Glattalbahn für die Region, aber auch für den ganzen Kanton Zürich, stimmen zuversichtlich, dass die Bahn realisiert werden kann. Nicht zuletzt würde die Glattalbahn auch die Durchführung der nationalen Gartenausstellung «Terra 2006» als Einweihungsakt des Glattparks ermöglichen.

Mehr Informationen unter:

Gebietsmarketing glattpark, Bernhard Ruhstaller  
Hardturmstrasse 134, 8005 Zürich  
Telefon 01 434 24 50, Telefax 01 434 24 40  
info@glattpark.ch ■