

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

**Artikel:** Glattpark und Nachbarschaften  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-632882>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 11.07.2025

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

# Glattpark und Nachbarschaften

Rund um die Überbauung Glattpark zwischen der Stadt Zürich und dem Flughafen gibt es keine sichtbaren Grenzen mehr. Alles ist zusammengewachsen. Wer dort nicht wohnt, fährt nur vorbei – auf Schienen oder auf der Strasse. Dabei weiss man nicht immer, wo genau man ist. Der Plan schafft den Überblick.

## Orte

### 1 Opfikon

Opfikon ist sowohl Stadt wie Dorf. Der Name steht einerseits für die politische Gemeinde, die mit 16 000 Einwohnerinnen und Einwohnern eine Stadt ist. Andererseits bezeichnet er auch das Dorf, das etwas abseits der grossen Verkehrsströme liegt und seinen historischen Kern bewahren konnte.

### 2 Oberhausen

Oberhausen ist der andere historische Siedlungskern der Gemeinde. Davon sind nur noch Fragmente übrig: ein paar Häuser in einem Gebiet, das von der Verzweigung von Flughafenautobahn und Nordring sowie der Thurgauerstrasse bedrängt wird. Der Weiler gab auch dem Oberhauserriet seinen Namen. Dass dieses heute Glattpark heisst, dafür kann Oberhausen nichts: Das Ried hat nicht gepasst. Wer möchte schon in einem Sumpf wohnen?

### 3 Glattbrugg

Ursprünglich war hier bloss eine Brücke über die Glatt. Die Schmiede und die Mühle, die sich hier ansiedelten, übernahmen die Bezeichnung Glattbrugg. Dann wuchs an der Strasse von Seebach Richtung Schaffhausen ein Siedlungskern. Ein Katalysator für die Entwicklung war 1865 der Bau des Bahnhofs. Noch bedeutender war später der Flughafen Kloten. In der Hochkonjunktur der Nachkriegszeit wuchs Glattbrugg stürmisch, überflügelte bald Opfikon. «Opfikon-Glattbrugg» sagt man deshalb oft, wenn man von der Gemeinde spricht. Die heisst aber nach wie vor einfach «Stadt Opfikon».

### 4 Talacker

Im Streifen zwischen der SBB-Linie und der Thurgauerstrasse entstanden in den 1960er-Jahren die ersten Büro- und Gewerbehäuser. Meilensteine dieser Entwicklung waren das Textil- und Modecenter TMC (1978), das Ambassador House (1990) und die Galleria (1992). In diesem Massstab dachte man sich damals auch die Bebauung des Oberhauserriets jenseits der Thurgauerstrasse.

### 5 Flughafen

Zunächst war der militärische und zivile Flugverkehr in Dübendorf angesiedelt. Anstatt den Flugplatz Dübendorf auszubauen, beschlossen der Bundesrat und der Zürcher Regierungsrat, den Interkontinentalflughafen auf dem Waffenplatz Kloten zu bauen. In fünf Etappen wuchs der Flughafen zu seiner heutigen Grösse mit rund 25 Millionen Passagieren pro Jahr. Der Flughafen bestimmt die Entwicklung der ganzen Region. Davon besonders betroffen ist Opfikon: Alle Verkehrsstränge auf Schiene und Strasse, die aus Zürich zum Flughafen führen, verlaufen durch Opfikon. Ohne den Flughafen gäbe es auch den Glattpark nicht.

### 6 Leutschenbach

Das Quartier, das jenseits der Stadtgrenze fast nahtlos an den Glattpark anschliesst, ist heute als Entwicklungsgebiet der Stadt Zürich bekannt. Es gehört nicht, wie viele meinen, zu Oerlikon, sondern zu Seebach und ist eine der 216 statistischen Zonen der Stadt Zürich. Zusammen mit dem Oberhauserriet gehörte Leutschenbach zu dem Gebiet in Zürich Nord, wo die Stadt die ungeliebten und platzfressenden Infrastruktureinrichtungen platzierte. Innerhalb der Stadtgrenzen waren dies die Busgarage an der Hagenholzstrasse (1958) und die Kehrichtverbrennung Hagenholz (1969). Auch das Schweizer Fernsehen steht hier.

### 7 Neu-Oerlikon

Wie der Glattpark ist auch Neu-Oerlikon ein Stadtquartier, das binnen kurzer Zeit neu entstanden ist. Und wie Leutschenbach ist Neu-Oerlikon ein Entwicklungsgebiet der Stadt Zürich, wo aus einem ehemaligen Industriegebiet ein Wohn- und Dienstleistungsquartier wurde. Der Planungsprozess begann 1988. Er führte über die «Chance Oerlikon 2011» und das «Zentrum Zürich Nord» (ZZN) zu Neu-Oerlikon. Charakteristisch sind die Parks, insbesondere der Oerliker Park und der MFO-Park. Die Struktur und die Massstäblichkeit des einstigen Industriequartiers blieben im städtebaulichen Konzept von Silva Ruoss erhalten, die alten Bauten wurden aber praktisch alle abgebrochen. Von der industriellen Vergangenheit ist deshalb kaum mehr etwas zu spüren.

### 8 Richti-Areal

Auch das Richti-Areal ist ein Verwandter des Glattparks – ein vornehmer mit mailändisch angehauchten Flairs der Fassaden und Kolonnaden. Wie der Glattpark ist auch das Richti-Areal eine Insel inmitten von agglomerierten Bauten und Verkehrsströmen. Doch im Gegensatz zum Glattpark, dessen Charakter sich in Leutschenbach fortsetzt, scheint das Richti-Areal allein und auf einem anderen Planeten zu stehen.

## Linien

### 9 Nordostbahn

Die erste Eisenbahnlinie in der Gegend war die Strecke von Oerlikon über Wallisellen nach Winterthur, die die Nordostbahn 1855 in Betrieb nahm. Sie liess Opfikon und das Oberhauserriet links liegen.

### 10 Bülach-Regensberg-Bahn

1865 erhielt auch die Gemeinde Opfikon einen Bahnanschluss. Die Linie der Bülach-Regensberg-Bahn tangierte das Gemeindegebiet an einer Ecke, was reicht, um die Station Glattbrugg anzulegen.

### 11 Nationalbahn

Die 1877 eröffnete Nationalbahn von Winterthur über Kloten durch das Wehntal nach Baden brachte der Gemeinde Opfikon eine zweite Eisenbahnlinie, aber keinen Bahnhof. Der entstand erst mehr als hundert Jahre später mit der Flughafenlinie. Ohnehin war der Nationalbahn kein Glück beschieden: Die als Konkurrenz zur Nordostbahn (NOB) gedachte Gesellschaft, die als «Herrenbahn» verufen war, machte ein Jahr nach der Eröffnung

Konkurs und wurde von der NOB übernommen. Der Hauptgrund: Die Bahn zweigte in Seebach Richtung Wehntal ab und machte einen Bogen um Zürich. «Konkurskurve» hiess die verhängnisvolle Abzweigung nahe beim heutigen Glattpark.

### 12 SBB-Flughafenlinie

«Im Zug zum Flug» hiess der Slogan der SBB, als sie 1980 die Flughafenlinie eröffneten. Mit einer 6,4 Kilometer langen Neubaustrecke und dem Ausbau der Klotener Linie (einstige Nationalbahn) erschloss die Bahn den Flughafen. Das war ein Novum, denn wenn Flughäfen mit der Bahn erschlossen waren, dann bloss über Stichstrecken. Am Rand des Oberhauserriets werden die verschiedenen Linien auseinandergedelt und miteinander verflochten.

### 13 Tramnetz VBZ

Das erste Tram erreichte Opfikon 1908. Damals verlängerte die 1897 eröffnete Strassenbahn Zürich-Oerlikon-Seebach (ZOS) ihre Linie von Seebach über die Schaffhauserstrasse bis nach Glattbrugg. Als die Städtische Strassenbahn Zürich (StStZ) 1931 im Vorfeld der zweiten Eingemeindung die ZOS übernahm, legte sie den Abschnitt nach Glattbrugg still. Seither endet der 14er in Seebach.

### 14 Glattalbahn

Die Glattalbahn, erstellt von den Verkehrsbetrieben Glattal (VBG), betrieben von den Verkehrsbetrieben Zürich (VBZ), wurde in drei Etappen erstellt: 2006 ging die Strecke vom Hallenstadion via Glattpark nach Auzelg in Betrieb, 2008 folgte der Abschnitt von der Haltestelle Glattpark zum Flughafen und 2010 die Strecke von Auzelg nach Stettbach. Die Glattalbahn schliesst den Glattpark gleich an drei Tramlinien – 10, 11 und 12 – an. Damit ist sie zu einem wichtigen Katalysator für die Entwicklung des neuen Quartiers geworden. Die Stadtbahn fährt schneller als das Tram, hat ein eigenes Trasse und grössere Haltestellenabstände.

### 15 Thurgauerstrasse

Mit 1900 Fahrzeugen pro Stunde war die Schaffhauserstrasse von Seebach Richtung Flughafen Ende der 1950er-Jahre die meistbefahrene Strasse der Schweiz. Erweitern konnte man diese nicht, da sie mitten durch Oerlikon, Seebach und Glattbrugg führte. Also baute man eine neue Strasse: die Thurgauerstrasse. 34 Meter breit, mit je zwei Fahrbahnen plus zwei Nebenfahrbahnen pro Richtung, war sie für viel Verkehr gerüstet – und fünfzig Jahre später gab es noch genug Platz für das Trasse der Glattalbahn.

### 16 Flughafenautobahn

Am 2. Juni 1962 hatte Opfikon einen grossen Tag: Der Ort bekam das erste Autobahnstück des Kantons Zürich. Es begann in Oberhausen, wo eine provisorische Rampe die Thurgauerstrasse mit der Autobahn verband, und führte zum Flughafen. Zürich hatte damit eine neue Schnellverbindung zum Flughafen.

### 17 Nationalstrasse A1

Ende 1974 war die damalige Nationalstrasse N1 zwischen Zürich und Winterthur fertig. Allerdings endete sie in Zürich auf

dem städtischen Strassennetz in Schwamendingen. Erst sechs Jahre später war die Verbindung zur Flughafenautobahn gebaut. Nun hatte die Ostschweiz einen Autobahnzubringer zum Flughafen. 1985 folgte der Milchbuckeltunnel, womit es aus dem Stadtzentrum zum Flughafen eine durchgehende Autobahn gab.

### 18 Nordring

Als im Sommer 1985 der Nordring seinen Betrieb aufnahm, hatte Zürich endlich eine Autobahnumfahrung. Das war allerdings nur ein Bogen vom Glattal ins Limmattal. Immerhin. Opfikon kam damit zu einem veritablen Autobahndreieck, dessen Bezeichnung «Verzweigung Zürich Nord» aber auf die weiträumige Bedeutung hinwies. Die Autobahn schnitt Oberhausen von seinem Ried ab mit der Folge, dass heute die Grenze zwischen Opfikon und dem Glattpark stärker wirkt als zwischen dem Glattpark und Leutschenbach.

## Punkte

### 19 Bahnhof Glattbrugg

Dies war 1865 der erste Bahnhof auf dem Gemeindegebiet von Opfikon.

### 20 Bahnhof Opfikon

Mit dem Bau der Flughafenlinie und dem Ausbau der Klotener Linie erhielt Opfikon 1980 einen unterirdischen Bahnhof.

### 21 Bahnhof Kloten Balsberg

Ursprünglich hiess diese Station «Flughafen», doch mit dem Bau der Flughafenlinie musste sie ihren Namen ändern.

### 22 Bahnhof Zürich Flughafen

«Zürich Flughafen», eröffnet 1980, ist nicht nur der Flughafenbahnhof, sondern auch der Hauptbahnhof für Opfikon, Glattbrugg und den Glattpark. Von hier aus geht es in fast alle Richtungen.

### 23 Bahnhof Katzenbach

In den 1980er-Jahren war hier eine S-Bahnstation geplant. Von hier aus sollte ein Monorail das Oberhauserriet erschliessen. Doch die Station hätte die Leistungsfähigkeit der S-Bahn beeinträchtigt und kippte aus den Plänen.

- Glattpark
- Bahnlinien SBB
- Tramlinien VBZ
- Glattalbahn
- Autobahn
- Thurgauerstrasse

Plan: reproduziert mit Bewilligung von Swisstopo (BAT150225)



