

Geplant und nicht gebaut

Visionäres, Verhindertes, Verpasstes
in der Stadt Opfikon





Nicht realisierte Projekte beeinflussen immer auch neue Bauvorhaben

Werner A. Spath

Wie jede andere Stadt unterliegt auch Opfikon einem ständigen architektonischen und städtebaulichen Wandel. Das heutige Stadtbild ist das Resultat einer Entwicklung, die durch wechselnde wirtschaftliche und politische Gegebenheiten, durch sich wandelnde architektonische Kultur und nicht zuletzt private Initiativen zustande kam.

Die Stadt Opfikon - mit den Stadtteilen Opfikon, Glattbrugg, Oberhausen und Glattpark - würde heute ganz anders aussehen, wären nicht zahlreiche Projekte aus verschiedensten Gründen abgelehnt, verhindert, verworfen oder politisch torpediert worden. Einige der früher enthusiastisch vorgebrachten Projekte, so faszinierend sie auch immer ausgesehen haben mögen, waren andererseits bautechnisch und wirtschaftlich nahezu undurchführbar, wie sich im Zuge weiterer Untersuchungen herausstellte.

Auch Opfikon, als Stadt zwischen Grossflughafen und Schweizer Wirtschaftsmetropole, muss sich einem harten internationalen Wettbewerb für attraktive Standorte stellen. Doch verhinderten hier wie auch anderswo oftmals eine zu konservative Geisteshaltung oder die Unfähigkeit, die Tragweite bedeutender Projekte zu erkennen, die Ausführung mancher vielversprechender Bauvorhaben. Zuweilen war es auch nur die fehlende Finanzierung oder unglückliche Planung, die einige Grossprojekte scheitern liessen. Ebenso führten das Unvermö-

gen, grosse Projekte innerhalb nützlicher Frist zu realisieren, fehlende Fachkenntnisse sowie die Angst vor wirtschaftlichen Fehlschlägen dazu, dass manch grandiose Idee unverwirklicht blieb. Andererseits, und dies soll nicht verschwiegen sein, waren es ähnliche Gründe, die glücklicherweise manches Projekt verhinderten und damit Opfikon eine Fehlplanung oder sogar einen echten Reinfall ersparten. Immerhin gaben mehrere der nicht ausgeführten Bauprojekte einen nachhaltigen Anstoss für die weitere Stadtentwicklung.

Die nachfolgende Auflistung nicht realisierter Projekte erhebt keineswegs Anspruch auf Vollständigkeit. Sie beschreibt vielmehr Bauvorhaben, die das Gesicht von Opfikon, Glattbrugg, Oberhausen und nicht zuletzt auch des Glattparks wesentlich geprägt sowie die bauliche, industrielle, wirtschaftliche und kulturelle Entwicklung der heutigen Stadt, ja teilweise der ganzen Region, markant verändert hätten.

Die einzelnen Projekte können in Form einer Stadtwanderung erkundet werden und sind auf dem Ortsplan ersichtlich! Deshalb entspricht ihre Reihenfolge in der Broschüre der vorgeschlagenen Wanderroute.

Die Arbeitsgruppe Neujahrsblätter und der Autor laden Sie ein zu einem spannenden Rundgang durch die Stadt Opfikon und durch die Jahrzehnte!

Inhalt

1 Umgestaltung Stadthausplatz – 2002	4
- doch die Stimmbürger lehnten knapp ab	
2 Umgestaltung Zentrumskreuzung – 1982	6
- doch das Projekt wurde ungünstig publiziert	
3 Umgestaltung Schaffhauserstrasse – 1983	8
- doch das Projekt kam zum falschen Zeitpunkt	
4 Überbauung Neues Stadtzentrum – 2000	10
- doch dieses Projekt war nur eine Vision	
5 Helsana-Botta-Projekt – 1997	12
- doch es kam nicht zu einer Einigung	
6 Strassenunterführung SBB – 1995	14
- doch es konnte keine Einigung erreicht werden	
7 Glatthaleisenbahn – 1856	16
- doch es fehlte das Geld	
8 Casino Zürich-Opfikon – 2000	18
- doch die Spielbanken-Kommission spielte nicht mit	
9 Vision 2001 – 1998	20
- doch das Projekt war vielen zu dominant	
10 Umgestaltung Dorfkern Opfikon – 1977	22
- doch es fehlte vorderhand noch das Geld	
11 Doppelkindergarten Mettlen – 2005	24
- doch das Parlament lehnte ab	
12 Ringstrasse – 1961	26
- doch das Projekt stiess auf zu viel Widerstand	
13 Hafenanlage im Oberhauserriet – 1915	28
- doch das Projekt war zu utopisch	
14 Projekt Terra – 2007	30
- doch es scheiterte an der Finanzierung	
15 Sportstadion Oberhauserriet – 2004	32
- doch die Stadt Zürich entschied anders	
16 Oberhauserriet - Schaffung einer Reservezone – 1991	34
- doch die Stimmbürger lehnten ab	
17 U-Bahn-Zürich – 1973	36
- doch das Projekt wurde hoch abgelehnt	
18 Hochbahn Glattal – 2001	38
- doch das System war zu exotisch	
Quellennachweis/Fotonachweis	40
Ortsplan mit den Projektorten und der Wanderroute	41



Umgestaltung Stadthausplatz

Schon in den frühen neunziger Jahren war in Opfikon-Glattbrugg immer wieder die Rede von einer weiteren Glattüberbrückung zwischen Oberhauserstrasse und Wallisellerstrasse. Mit einer weiteren Brücke über die Glatt hätte vor allem der Lokalverkehr teilweise von der Schaffhauserstrasse abgezogen und damit der Verkehr auf der Kantonsstrasse flüssiger gemacht werden können - eine Tatsache, die auch heute noch zutrifft -. Die Vorschläge reichten von einem einfachen Fussgängersteg bis zu einer grossflächigen Ganzüberdeckung mit durchgehender St.-Anna-Strasse.

Im Jahr 2000 nahm das Bauamt der Stadt Opfikon das Projekt an die Hand. Geprüft

Entlastung der stark befahrenen Schaffhauserstrassen-Brücke bedeutet hätte sowie eine Erweiterung und Umgestaltung der Parkanlage vor dem Stadthaus. Zielsetzung war eine markante Erhöhung der Erlebnisqualität mit deutlich breiteren Nutzungsmöglichkeiten. Angestrebt war vor allem die Schaffung eines zentralen Orts der Begegnung für die ganze Bevölkerung. Einbezogen in das Projekt war auch der Glattraum zwischen Schaffhauser- und Schulstrasse, der aus landschaftsgestalterischer Sicht nicht befriedigte. Geplant war die Schaffung eines Erholungs- und Repräsentationsraums beidseits der Glatt.

Am 3. März 2002 wurde das Projekt den

Projekt ablehnung

Obwohl das Resultat klar schien, wurde im Vorfeld der Abstimmung von privater Seite mächtig Stimmung dagegen gemacht. Immer wieder wurden die Kosten ins Feld geführt, aber auch die Beeinträchtigung des Kinderspielplatzes war eines der Argumente gegen das Projekt. Den Ausschlag für die Ablehnung gab wahrscheinlich die Lokalzeitung, die unmittelbar vor der Wahl nochmals alle Gegenargumente zusammenfasste und publik machte.

Bei einer für Opfiker Verhältnisse ungewöhnlich hohen Stimmbeteiligung von 50,3 % stimmten 1504 Bürger mit Ja und 1575 mit Nein. Damit war das Projekt „Umgestaltung Parkanlage und Stadthausplatz“ entgegen allen Erwartungen knapp abgelehnt.

und ausgearbeitet wurden verschiedene Varianten: Stadthausplatz ohne Tiefgarage, mit Tiefgarage auf der rechten Glattuferseite, mit Tiefgarage auf der linken Glattuferseite und Einfahrt vor dem Stadthaus, mit Tiefgarage auf der linken Glattuferseite und Einfahrt auf Seite des Hotels Löwen. In die Gestaltung einbezogen waren hauptsächlich eine Brücke über die Glatt, die eine direkte Verbindung der St.-Anna-Strasse mit der Oberhauserstrasse hergestellt und eine spürbare

Berechtigten zur Abstimmung vorgelegt. Eine sorgfältig ausgearbeitete Abstimmungsweisung orientierte die Stimmbürger erschöpfend über das ganze Bauvorhaben. Da das Projekt fast allen Einwohnern gedient hätte, zweifelte niemand am Abstimmungsresultat. Ein fataler Irrtum, wie sich herausstellen sollte.

- 1) Eine Vielzahl von Einwohnern wünschte schon lange einen Übergang von der Oberhauser- zur St.-Anna-Strasse. Im Jahr 2002 lag ein brauchbares Projekt mit verschiedenen Varianten vor.
- 2) Geplant waren neben Bänken auch Kinderpielplätze.
- 3) Grosszügig ausgelegte Planung mit genügend Parkplätzen.



14.12.2008



2 Umgestaltung Zentrumskreuzung

In den achtziger Jahren stellte Theophil Maag, Verleger und Herausgeber der Ortszeitung von Opfikon-Glattbrugg, mehrere seiner Projekte der Öffentlichkeit vor. Sämtliche Projekte sind damals im Stadt-Anzeiger vorgestellt worden und konnten in Form von Modellen, Computeranimationen oder Plänen in den Redaktionsräumen besichtigt werden.

Ein Projekt war besonders vielversprechend: Die Umgestaltung der Zentrumskreuzung nahe der Glatt. Drei Strassen kommen hier zusammen: Die stark befahrene Schaffhauserstrasse, dann die ebenfalls stark befahrene Wallisellerstrasse und nicht zuletzt die Rohrstrasse, die als Fortsetzung der

sionierte Bauausführung erlaubt, so dass der Kreisel selbst für Grosslastfahrzeuge problemlos befahrbar gewesen wäre. Auch seitens der Anlieger herrschte überwiegend Einverständnis mit dessen Bau. Sogar der Kanton stand einer Realisation nicht grundsätzlich ablehnend gegenüber. Durch den Wegfall der Verkehrsampeln wäre der Verkehr flüssiger geworden. Den Fussgängern hätten für eine Strassenüberquerung die bei Kreisverkehr üblichen nicht signalgeregelten Zebrastreifen nahe des Kreisels zur Verfügung gestanden. Als Option waren Varianten ausgearbeitet worden, die den Fussgängern ein reibungsloses Kreuzen der Strassen und den Autofahrern eine noch flüssigere Fahr-

Projektablehnung

Weil bei diesem Projekt die bestehende Bauordnung in mehreren Punkten nicht eingehalten worden war, wurde es vom Kanton zunächst abgelehnt. Doch hätte bei einem entsprechenden Antrag auf Ausnahme der Kanton erfahrungsgemäss trotzdem eine Baubewilligung erteilt. Hauptgrund für die Ablehnung waren hingegen mehrere massive Einsprachen von betroffenen Anliegern. Sie bemängelten das Fehlen vorgängig informierender Gespräche und zeigten zudem wenig Bereitschaft, Land abtreten zu müssen.

Hinzuzufügen ist bei diesem Projekt, dass es noch nicht restlos begraben wurde. Im Zuge weiterer Strassenbauten, geänderter Verkehrsführungen oder baulicher Umgestaltungen könnte ein Kreisel durchaus doch noch Realität werden.

Wallisellerstrasse angesehen werden kann. Allesamt wichtige Transit-, Verbindungs- und Zubringerstrassen.

Das Projekt sah vor, die Strassen mit einem Kreisel zu verbinden. Dieser hätte durch Wasserspiele und eine spezielle künstlerische Gestaltung zu einem örtlichen Blickfang werden sollen. Bautechnisch standen einer Realisation keine nennenswerten Schwierigkeiten im Wege. Die örtlichen Gegebenheiten hätten eine ausreichend dimen-

weise erlaubt hätten: Eine Variante sah Unterführungen vor, eine andere eine elegante Ringüberführung mit mehreren Auf- und Abgängen bzw. Auf- und Abfahrtsrampen.

Gleichzeitig mit seinem Vorschlag für die Umgestaltung der Zentrumskreuzung legte Theophil Maag auch Vorschläge für die Gestaltung der umliegenden Gebäude vor.



- 1) In die Umgestaltung der Zentrumskreuzung waren auch umliegende Gebäude einbezogen.
- 2) Künstlerisch gestalteter Strassenkreisel mit Springbrunnen.
- 3) Ein Verkehrskreisel sollte den Verkehr flüssiger machen.



Anschliessend an sein Projekt Umgestaltung Zentrumskreuzung stellte Theophil Maag ein weiteres beachtenswertes Projekt der Öffentlichkeit vor: Die Umgestaltung der Schaffhauserstrasse im Bereich Giebeleichstrasse und Bahnhof Opfikon.

Das Projekt sah eine komplette Neugestaltung der Häuserzeile an der Schaffhauserstrasse zwischen Giebeleichstrasse und Bahnhof Opfikon vor. Geplant war der Bau eines mehrgeschossigen harmonisch gegliederten Baukörpers mit vielen künstlerisch ausgestalteten Details in Arkadenbauweise. Ebenerdig waren Ladengeschäfte und Restaurants geplant, in den oberen Stockwerken Wohnungen oder Büros. Eine grosse

terunbill geboten. Neben die Arkaden wäre ein Veloweg zu liegen gekommen, unmittelbar daran anschliessend und durch eine bauliche Abschränkung getrennt eine separate Fahrspur für Busse und gegebenenfalls auch Taxis.

Grundsätzlich bestand zu dieser Zeit die Absicht, das Stadtzentrum von Opfikon-Glattbrugg mehr in den Bereich der beiden Bahnhöfe auszudehnen, was im Hinblick auf die geplante Überbauung des Oberhauserriets auch tatsächlich naheliegend war.

Um dem permanenten Parkplatzmangel im Ortszentrum entgegenzuwirken, schlug Theophil Maag gleichzeitig vor, die Brücke über die Glatt beidseitig zu verbreitern und

Projektablehnung

Das Projekt Umgestaltung Schaffhauserstrasse stiess ebenso wie das Projekt einer Brückenverbreiterung bereits im Vorfeld auf so viel Widerstand, dass es gar nicht erst zu einer ernsthaften Untersuchung durch das Parlament und noch weniger zu einer Volksabstimmung kam. Der Grund hierfür lag zumindest beim Projekt Umgestaltung Schaffhauserstrasse nicht beim Projekt selbst, sondern vielmehr bei der Tatsache, dass zu diesem Zeitpunkt bereits verschiedene andere Projekte der betreffenden Liegenschaftsbesitzer für diesen Bauabschnitt in Arbeit waren. Das Projekt Brückenverbreiterung zugunsten weiterer Parkplätze wurde dagegen von nahezu allen Seiten als zu teuer und bei dem geplanten baulichen Aufwand auch als zu wenig nutzbringend abgelehnt.

Hinzuzufügen ist, dass beim neuen Segeno-Gebäude an der Schaffhauserstrasse mehrere Merkmale dieses Projekts realisiert worden sind.

Tiefgarage hätte das Bauwerk sinnvoll ergänzt. Eine Variante sah sogar vor, die Dachfläche als Parkplatzebene zu nutzen, wobei die Auf- bzw. Abfahrt über spiralförmige Rampen erfolgt wäre. Das ganze Projekt bestach nicht nur durch seine Gliederung, sondern auch durch die Art seiner Ausführung. Der gedeckte Fussgängerbereich in Arkadenbauweise, ähnlich wie er beim ZKB-Neubau an der Schaffhauserstrasse 104 bereits realisiert worden ist, hätte Schutz vor Wet-

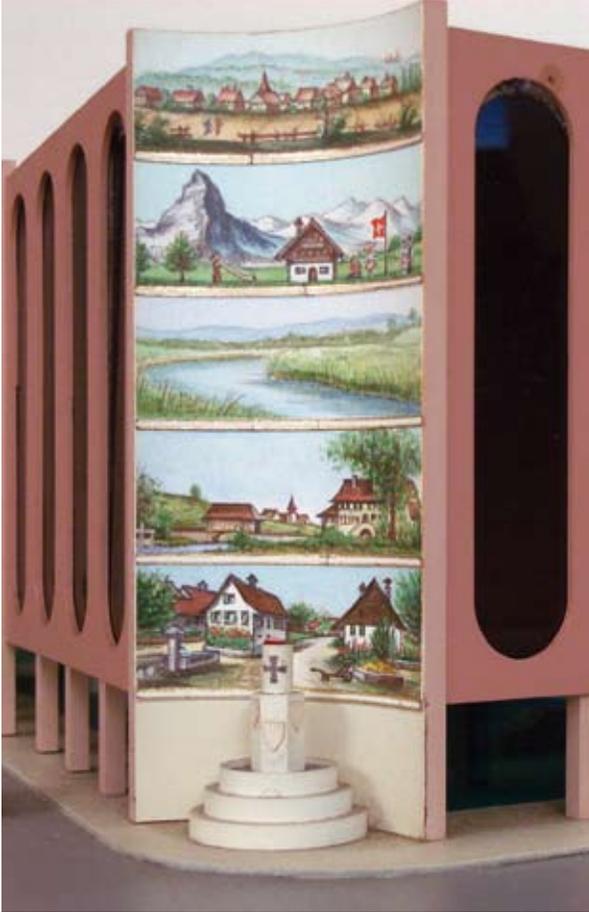
den so gewonnenen Raum in beiden Fahrrichtungen für Parkplätze verfügbar zu machen. Ein erstaunlicher Bauvorschlag, der allerdings nicht über das Stadium eines Vorprojekts hinauskam.

- 1) Künstlerische Baugestaltung an der Ecke Schaffhauer-/Giebeleichstrasse mit Brunnen und Heimatmotiven.
- 2) Geplant war eine komplette Neugestaltung der Häuserzeile zwischen Giebeleichstrasse und Bahnhof Opfikon.



14.12.2008

1



2



4 Überbauung Neues Stadtzentrum

Nachdem in den neunziger Jahren eine deutsche Universität publizierte, dass Zürich und vor allem der Grossraum Zürich-Nord den wirtschaftlich günstigsten Standort in Europa verkörpere, herrschte auch in Opfikon-Glattbrugg Aufbruchstimmung. Schon Jahre vorher hatte man ständig von einer Umgestaltung des Bahnhofareals gesprochen. Und im Hinblick auf die geplante Glattalbahn und die Überbauung des Oberhauserriets machte das Bestreben, das Stadtzentrum mehr in Richtung der Bahnhöfe zu verlegen, zweifellos Sinn.

Insbesondere war es der damalige, enorm dynamische Stadtpräsident Jürg Leuenberger, der Opfikon als „Goldstück im Herzen Eu-

die beiden Bahnhöfe Opfikon und Glattbrugg.

In Teamarbeit wurden insgesamt elf Einzelprojekte ausgearbeitet, die auf vier unterschiedlichen Lösungsansätzen beruhen: Lineare Entwicklung entlang der Bahnlinien, Gestaltung des Bahnhofsplatzes, Bahnhofsüberbauung sowie Neuinterpretation der Schaffhauserstrasse. Sämtliche Projekte beeindruckten durch ihre sorgfältige Ausarbeitung und gegebenenfalls problemlos machbare Realisierung. Einige waren sehr futuristisch ausgelegt, andere orientierten sich eher an Bestehendem. Alle zeigten, dass auch in städtebaulich diffusen Gebieten eigenständige Lösungen möglich sind. Und alle widerspiegelten ausnahmslos

Projekt ablehnung

Da dieses Gesamtprojekt lediglich Lösungswege aufzeigte, wie die Umgestaltung des Bahnhofareals aussehen könnte, war es vor allem als Vision zu verstehen. Zumal dem Projekt auch keinerlei Behördenauftrag zugrunde lag. Wegen der hohen Qualität und sorgfältigen Ausarbeitung der Einzelprojekte ist es allerdings nicht ausgeschlossen, dass eines Tages partiell oder sogar als Ganzes auf sie zurückgegriffen wird. Insofern ist das Projekt noch nicht restlos begraben.

ropas“ bezeichnete und darauf hinwies, dass dieses „Goldstück“ auch städtebaulich den kommenden Anforderungen genügen müsse, ein massvolles Facelifting also durchaus angezeigt sei. Zur gleichen Zeit waren die Dozenten der Zürcher Hochschule Winterthur auf der Suche nach einem geeigneten Betätigungsfeld, um ihren Architekturstudenten die planerischen Grundlagen zur Ausarbeitung einer realitätsnahen Abschlussarbeit geben zu können. Sie wählten das Gebiet rund um

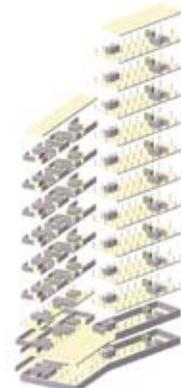
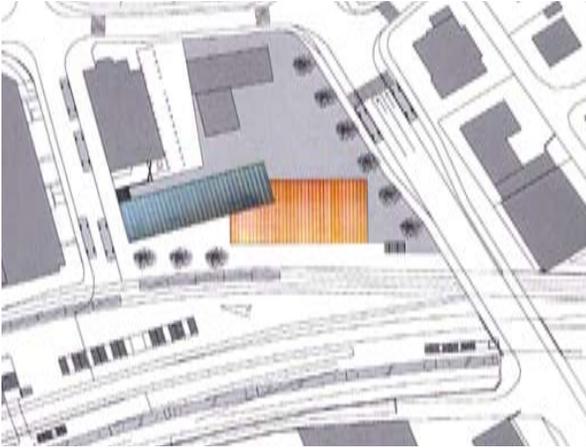
das hohe Können der daran Beteiligten.

Im November 1999 wurden die von einer Umgestaltung des Gebiets rund um die Bahnhöfe allenfalls betroffenen Grund- und Hauseigentümer von den Absichten der Stadtverwaltung in Kenntnis gesetzt, wobei das positive Echo seitens der Anstösser überraschte. Im Rahmen einer Presse- und Informationsveranstaltung wurde Ende März 2000 das Gesamtprojekt in Form von Zeichnungen, Plänen und Modellen der Öffentlichkeit präsentiert.

Nachdem jahrelang von einer Umgestaltung des Glatthbrunner Bahnhofsareals gesprochen wurde, wählten Dozenten der Zürcher Hochschule Winterthur dieses Areal als Grundlage für Diplomarbeiten. Insgesamt wurden elf Einzelprojekte ausgearbeitet. Untenstehend Ausschnitte aus drei dieser Arbeiten.



14.12.2008



5 Helsana-Botta-Projekt

Ende der achtziger Jahre wurde erstmals darüber gesprochen, dass die Schweizerische Krankenkasse Helvetia - durch Fusion mit der Artisan ab 1996 Helsana - beabsichtige, auf dem Areal Eich ihren Hauptsitz zu errichten. Im Jahr 1993 nahm das Projekt Gestalt an. Die Krankenkasse leitete alle Massnahmen ein, die zur Erschliessung des Areals und zum Bau des Gebäudes notwendig waren. Dabei umfasste allein der Bericht zur Umweltverträglichkeit 118 Seiten. Das Baugesuch wurde im Oktober 1993 eingereicht, die Baubewilligung vom Gemeinderat Rümlang umgehend erteilt.

Geplant war ein mächtiges Gebäude, das im Grundriss der Form des griechischen

22'000 qm, Bruttogrundstücksfläche rund 12'000 qm, Baukosten mindestens CHF 150 Mio. Vorgesehen waren etwa 800 Arbeitsplätze und 450 grösstenteils gedeckte Parkplätze. Architekt des beeindruckenden Bauwerks - des „Omega House Zürich-Flughafen“, wie es benannt wurde - war kein geringerer als der Tessiner Mario Botta.

Im Gebäude untergebracht werden sollte der Hauptsitz der Krankenkasse mit der gesamten EDV. Beabsichtigt war zudem, einen Teil der Geschossfläche zu vermieten. Im international publizierten Baubeschrieb wurden mehrere Trümpfe besonders hervorgehoben: Zentrale geographische Lage im Herzen Europas, zuverlässiges Kommu-

Projektablehnung

Von Anfang an standen die Verantwortlichen der Stadt Opfikon dem Bauprojekt skeptisch gegenüber. Ein 1994 vom Opfiker Stadtrat eingeleiteter Rekurs gegen die Baubewilligung wurde vom Verwaltungsgericht abgelehnt. Insbesondere waren es immer wieder die hohe Umweltbelastung und der erhebliche Zusatzverkehr, die seitens Opfikon beanstandet wurden. Problematisch war vor allem die Einmündung der Industriestrasse in die Schaffhauserstrasse, die schon damals zeitweise stark überlastet war und eine ständige Unfallgefahr darstellte. Opfikon wollte auf jeden Fall eine Lösung, die nicht nur Nachteile für die eigene Gemeinde gebracht hätte. Viele Unklarheiten konnten nicht beseitigt, eine Einigung nicht erzielt werden. Deshalb stoppte der Verwaltungsrat der Helsana-Gruppe am 12. Mai 1997 das Bauprojekt. Damit blieb das Bauvorhaben unausgeführt.

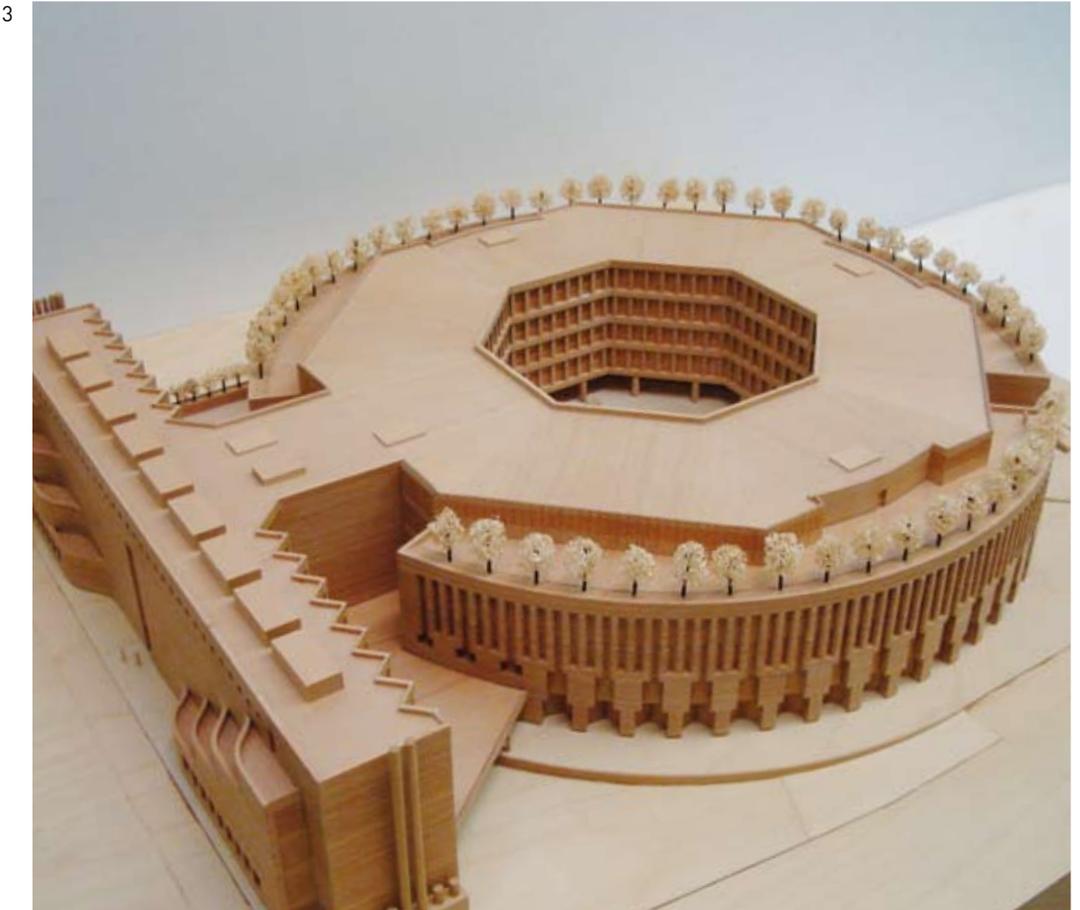
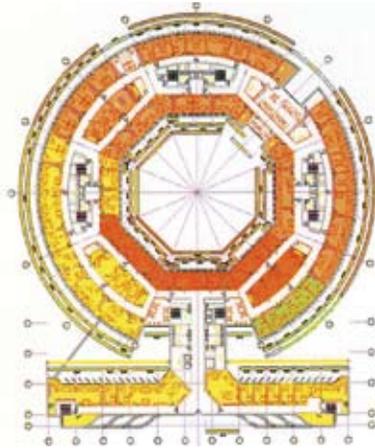
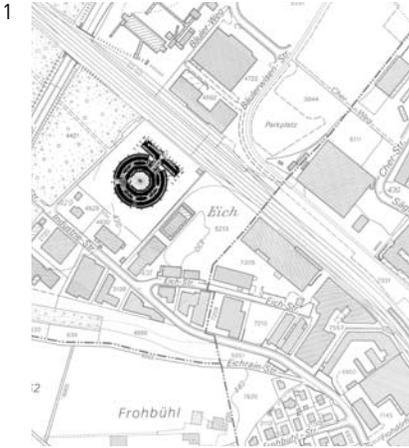
Buchstabens Omega glich und das ganz auf Rümmlanger Gemeindegebiet zu liegen gekommen wäre. Mit einem Rundbau von 85 m Durchmesser, einem vorgestellten Fassadenfrontflügel von 80 m Breite und einer Gesamttiefe von 100 m, ferner mit drei Untergeschossen, einem Erdgeschoss sowie vier Obergeschossen hätte das Gebäude beachtliche Ausmasse gehabt. Ebenso imposant war das Bauvolumen: Bruttogeschossfläche nahezu 28'000 qm, Nettonutzfläche

nikationssystem, tiefe Steuern, ferner ein gut ausgebautes Strassensystem und ein modernes Eisenbahnnetz, ausserdem die Nähe zu einem internationalen Flughafen, zu einem Bahnhof mit Anschluss an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz sowie zum Stadtzentrum Zürich.

- 1) Hier war das Helsana-Projekt geplant.
- 2) Dem griechischen Buchstaben Omega nachempfunden, 85 m Durchmesser und 100 m tief, ein wahrhaft stattlicher Bau.
- 3) Modell des vom Stararchitekten Mario Botta entworfenen Gebäudes.



14.12.2008



6 Strassenunterführung SBB

Anfangs der siebziger Jahre wurde erstmals über den Bau einer Strassenunterführung nahe des Bahnhofs Glattbrugg gesprochen. Ziel war es, die beiden aufstrebenden Stadtquartiere Bäuler und Eich sowie gleichzeitig auch das Frohbühl verkehrsmässig besser zu erschliessen. Erschwerend war bei diesem Bauvorhaben die Tatsache, dass eine Verbindungsstrasse völlig auf Rümmlanger Gemeindegebiet zu liegen gekommen wäre.

Zu Beginn wurde vorgeschlagen, die Industriestrasse direkt an die Birchstrasse anzuschliessen. Der Stadtrat von Opfikon beauftragte diesen Lösungsvorschlag jedoch mit so vielen Einwänden und Vorbehalten, dass er nicht weiter verfolgt wurde. Auch das Kan-

gewesen wäre, insbesondere auch mit einer Entlastung der stark befahrenen Schaffhauserstrasse.

Für das Projekt Strassenunterführung SBB sind mehrere Varianten eingehend ausgearbeitet worden. Sämtliche Bauvarianten fussten auf einer direkten Anbindung an die bestehende Bäulerstrasse. Unterschieden haben sie sich durch den Strassenverlauf, die Bauweise der Bahnkreuzung, nämlich Unter- oder Überführung, sowie die Art der Einmündung in die Industriestrasse.

Bereits während der Vorplanungsphase wurden seitens des Rümmlanger Gemeinderats zunehmend Einwände gegen das Projekt vorgebracht. Selbst die vorgesehene

Projektablehnung

Die Anhäufung von Schwierigkeiten und Problemen brachte das Projekt schliesslich völlig zum Stillstand. Damit war die Realisation des ganzen Bauvorhabens in weite Ferne gerückt. Opfikon wünschte auf jeden Fall eine Lösung ohne nennenswerte Nachteile für das eigene Gemeindegebiet.

Zusammengefasst gab es für das Nichtzustandekommen dieses Bauprojekts mehrere Gründe: Uneinigkeit über die Baukostenverteilung und Finanzierung. Ständige Disharmonie wegen kleiner Details. Unterschiedliche Zielvorgaben und Erwartungen beider Gemeinden sowie vor allem das mangelnde Interesse seitens der Gemeinde Rümmlang.

tonale Tiefbauamt sowie die Gemeinde Rümmlang reagierten negativ auf diesen Bauvorschlag. Selbst die Reduzierung auf eine reine Fussgängerunterführung fand keine Zustimmung. Eine spätere Planung sah vor, die Flughof- und Industriestrasse mit einer unterführten Strasse direkt zu verbinden. Hinzu kam, dass zu dieser Zeit auch das grosse Bauvorhaben der Krankenkasse Helvetia im Gespräch war, eine zusätzliche Strassenverbindung also mit vielen Vorteilen verbunden

Erarbeitung eines gemeindeübergreifenden Quartierplans konnte nicht realisiert werden. Trotz zahlreich folgender Besprechungen, die allesamt bezweckten, dennoch einen gemeinsamen Lösungsweg zu finden, konnte dieser nicht gefunden werden. Im Oktober 1995 gelangten mehrere der an einer Verbindungsstrasse interessierten Liegenschaftensbesitzer mit der Bitte um Unterstützung an den Regierungsrat. Doch auch dieses Vorgehen blieb erfolglos.

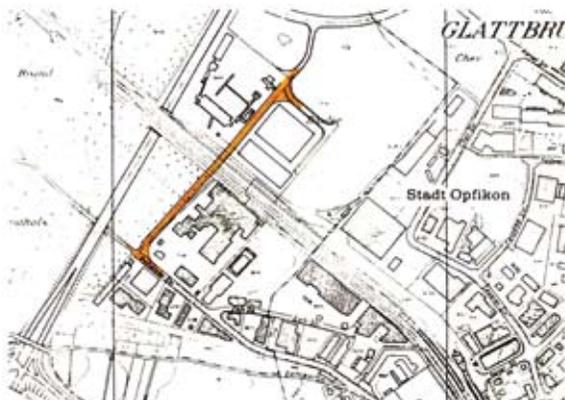
Beim Projekt Strassenunterführung wurden neben Unter- oder Überführung drei verschiedene Strassenverläufe ausgearbeitet:

- 1) Bäulerstrasse geradlinig weitergeführt, die anfangs bevorzugte Variante.
- 2) Strassenverlauf näher beim Bahnhof.
- 3) Strassenverlauf parallel zur Birchstrasse.

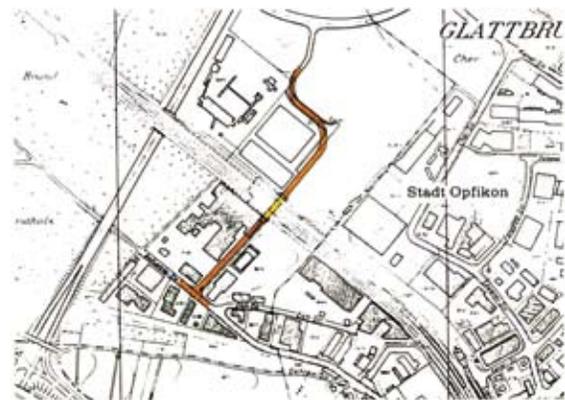


14.12.2008

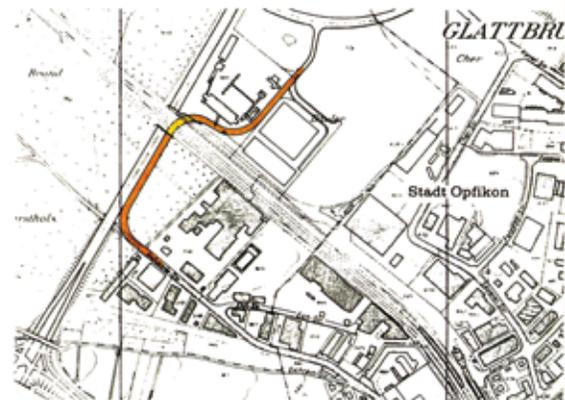
1



2



3



7 Glatthaleisenbahn

Mitte des 19. Jahrhunderts grassierte im Kanton Zürich ein richtiges Eisenbahnfieber. Auslöser war die erste, 1847 in Betrieb genommene Eisenbahnlinie von Zürich nach Baden, die sogenannte „Spanisch-Brötli-Bahn“. Nun wollten auch andere Städte und Dörfer an dieses moderne Verkehrsmittel angeschlossen werden. Es waren vor allem Industrielle, die sich um den Bau neuer Bahnlinien bemühten, versprachen sie sich doch davon eine Aufwertung ihres Industriestandorts.

Am 27. Dezember 1855 eröffnete die Nordostbahn ihre Strecke von Oerlikon über Wallisellen nach Winterthur. Und schon am 1. August 1856 wurde eine Verlängerung bis Uster in Betrieb genommen. Auf Druck von Büla-

bahnhof geworden, hätte sich doch hier auch die Strecke von Basel über Rapperswil nach Chur mit der von St. Gallen über Winterthur nach Zürich gekreuzt. Glattbrugg und Opfikon wären an eine Hauptstrecke zu liegen gekommen und hätten über eine direkte Bahnverbindung ins obere und untere Glattal, nach Zürich und Winterthur sowie in die Ost-, Nord- und Westschweiz verfügt.

Auf Druck des Zürcher Staatsmanns und Eisenbahnpioniers Alfred Escher war inzwischen die Bahnstrecke von Oerlikon nach Zürich HB fertiggestellt und bereits 1856 von der Nordostbahn in Betrieb genommen worden.

Nach längerer Beratung erteilten der Grosse Rat des Kantons Zürich und schliess-

Projektablehnung

Obwohl Basel dieses Projekt, bei dem Zürich hauptstreckenmässig umfahren worden wäre, vehement unterstützte und auch bereit gewesen wäre, finanziell beizutragen, scheiterte das Projekt. Zunächst verweigerte Wallisellen an einer Abstimmung jegliche finanzielle Unterstützung, und private Geldgeber wurden keine gefunden. Auch seitens des Kantons haperte es mit der Finanzierung. Selbst als die Bundesversammlung die abgelaufene Konzession 1860 nochmals um ein Jahr verlängerte, konnte die Finanzierung nicht sichergestellt und das Projekt deshalb nie ausgeführt werden.

cher Interessenskreisen wurde gleichen Jahres ein Projekt ausgearbeitet, das vorsah, die Bahnlinie von Wallisellen über Opfikon bzw. Glattbrugg, Bülach nach Waldshut zu verlängern, die sogenannte „Glatthal-eisenbahn“. Dort hätte ein Anschluss an die bereits gebaute Strecke der Badischen und anschliessend auch Württembergischen Staatsbahnen vollzogen werden können.

Damit wäre Wallisellen zu einem ausgedehnten Bahnknotenpunkt mit Rangier-

lich auch die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft 1857 die Konzession zur Realisierung des Bahnprojekts „Glatthaleisenbahn“.

Im Jahr 1859 wurde ein Alternativprojekt vorgestellt. Dieses bevorzugte eine Streckenführung ab Oberglatt durch das Wehn- und Surbtal nach Waldshut (Surbthallinie) anstelle der ursprünglichen Planung über das Glatt- und Rheintal (Glatthallinie).

Nachdem das Projekt „Vision 2001“ und der darin eingeschlossene Bau eines Spielcasinos nicht hatte verwirklicht werden können, nahm im Herbst 2000 der Bau eines Casinos in Zürich-Opfikon erneut Gestalt an. Vorangegangen waren viele Querelen über Standorte und Konzessionen, da der Bundesrat der ganzen Region Nordostschweiz, nämlich Zürich, Schaffhausen und Aargau-Ost, höchstens eine Konzession für ein Grand Casino (A-Lizenz) erteilen wollte.

Mehrere Gesellschaften bewarben sich damals um den Bau und Betrieb eines Casinos in der Region Nordostschweiz: Die Golden Games Casino Zürich AG favorisierte Opfikon als Standort. Die Grand Casino Zürich Airport

projekt an der Walter-Mittelholzer-Strasse im Opfiker Balsberg-Quartier realisieren. Verschiedene Wasser- und Lichtspiele, ein stilreines Restaurant mit Bar, ein Variété, ein riesiger Spielsaal mit Spieltischen und Spielautomaten sowie ein abgeschlossener VIP-Bereich mit separatem Zugang waren die Merkmale. Das aufwändig projektierte dreigeschossige Gebäude entsprach in seiner Baukontur - das heisst im Querschnitt - einem Flugzeugtragflächenprofil und galt unbestritten als bester Entwurf. Mit seiner Lage zwischen dem Flughafen Zürich-Kloten und der Stadt Zürich, seiner Nähe zu mehreren Grosshotels, seiner hervorragenden Verkehrsanbindung sowie einer sehr positiv

Projektablehnung

Obwohl der Stadtrat von Opfikon voll und ganz hinter diesem Projekt stand und man sich mit den Golden Games in allen Punkten einig geworden war, zudem der Kanton zumindest sein Einverständnis signalisierte, kam der Bau nicht zustande. Den Ausschlag gab die Eidgenössische Spielbanken-Kommission, die alles daran setzte, den Bau eines Spielcasinos von Zürich fernzuhalten. Massgebend an der Ablehnung war auch der Bundesrat beteiligt, der dem Kanton Zürich nicht auch noch ein Spielcasino zugestehen wollte.

So wurde die Konzession schliesslich nach Baden vergeben.

plante ein Projekt beim Flughafen Kloten. Die Grand Casino SA legte sich als Standort auf das Oerliker Zentrum Zürich-Nord fest. Die Neue Spielbank AG bevorzugte das Zürcher Hardturm-Gebiet. Und die Casino Zürich Spiele AG sah das Zürcher Kongresshaus als geeignetsten Standort an. Weitere Projekte waren in der Winterthurer Steigmühle sowie im Kurhaus Baden geplant.

Die damals noch zu gründende Golden Games Casino Opfikon AG wollte ihr Pro-

bewerteten Umwelt-Verträglichkeits-Prüfung hatte das Projekt Golden Games Casino Zürich-Opfikon gewichtige Argumente vorzubringen. Hinzu kam mit Opfikon ein Standort, der zu den wichtigsten Wirtschaftsräumen mit den höchsten Wachstumsraten in der Schweiz zählte und immer noch zählt. Ein idealer Standort also, wie ihn nicht nur Anton Steiner bezeichnete, der erneut mit voller Überzeugung hinter diesem Projekt stand.

- 1) Las-Vegas-Flair in Opfikon mit grosszügigem und modernstem Innenausbau.
- 2) Formlich dem Profil einer Flugzeugtragfläche nachempfunden.
- 3) Geplant zwischen Bahnlinie und Walter-Mittelholzer-Strasse.

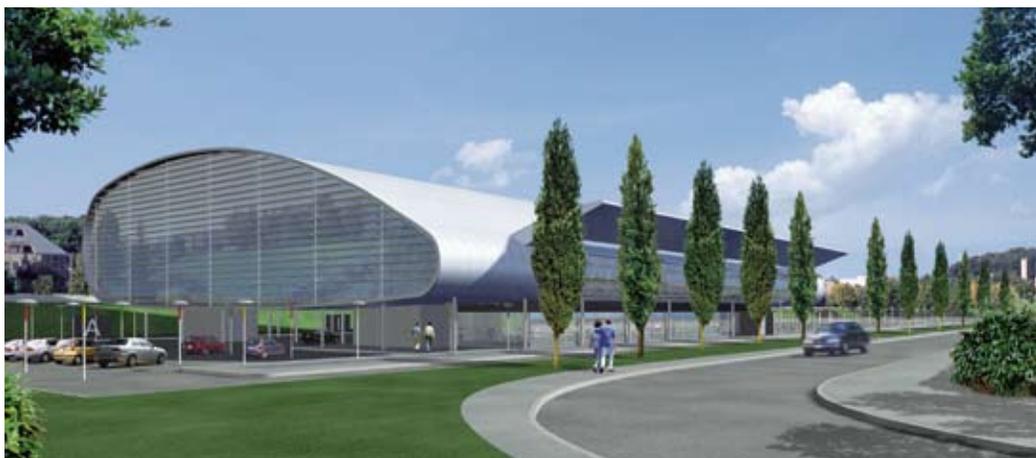


14.12.2008

1



2



3



Bereits in den achtziger Jahren wurde auf die enorme Wichtigkeit des mittleren Glatttals sowie der Gebiete nördlich des Milchbucks für die wirtschaftliche und kulturelle Entwicklung der Metropole Zürich hingewiesen.

Im Jahr 2000 stellte Tony Steiner, Unternehmer und Gemeinderat, sein bereits 1998 erarbeitetes Projekt „Vision 2001“ der Öffentlichkeit vor. Zahlreiche Modelle, Computeranimationen, Zeichnungen und Baupläne sorgten für eine erschöpfende Visualisierung des Projekts. Baugutachten, Machbarkeitsstudien und umfassende Baukostenrechnungen belegten seine Durchführbarkeit. Selbst die Finanzierung war

der Städte Opfikon und Kloten sowie der Gemeinde Wallisellen war als Option in die Planung einbezogen.

Dem Projekt lag eine grosszügige und moderne Architektur zugrunde. Es umfasste ein Gastronomie-/Hotellerie-/Kongresszentrum, ein Spielcasino, ein Wellness-Center sowie eine Music Hall. Ferner Wohnbauten und Erholungsparks, zudem ein Einkaufszentrum. Besonderer Wert wurde auf eine ausgeklügelte Verkehrserschliessung gelegt. Ein fortschrittliches Energieverbrauchs-konzept unter Einbezug modernster Technologien sowie eine gründlich vorgenommene Umwelt-Verträglichkeits-Analyse rundeten das Projekt ab. Später aus-

Projektablehnung

Das Projekt als solches wurde nie abgelehnt. Dass es zu wenig Anklang fand, fusste auf einer ganzen Reihe von Argumenten: Behinderung des Busverkehrs, Infragestellung der Wohnnutzung, Ablehnung der Hochlage des Mittelverkehrs, fehlender Bedarf an einem zusätzlichen Verkehrsträger, Bestehen rechtlicher Probleme beim Bau grosser Überdeckungen, Flughöhenbeschränkung, Beeinträchtigung der Grundwasserverhältnisse, Überschreitung der Ladenöffnungszeiten, Verweigerung der geplanten Kapazität von 3000 Parkplätzen, Verbindung zu Glattbrugg-West ungenügend, Nichtgenehmigung einer Wohnnutzung seitens des Kantons wegen der Lärmverhältnisse, Ablehnung des gesamten Bauvorhabens, weil es als zu dominant empfunden wurde. Wesentlichen Anteil am Misserfolg hatte indessen die Eidgenössische Spielbanken-Kommission, die Opfikon den Betrieb eines Spielcasinos rundwegs verweigerte.

restlos zugesichert.

„Vision 2001“ – „Das Tor zu Zürich“ oder „Die neue Stadt zwischen Zürich und Flughafen“ - sollte im Gebiet Balsberg, also nördlich der Schaffhauserstrasse, realisiert werden. Einbezogen waren die Ein-/Ausfahrt der Flughafenautobahn A 51 sowie die S-Bahn-Station Balsberg. Geplant war ausserdem eine grossflächige Überdeckung der A 51, die das Areal markant vergrössert hätte. Selbst eine Zusammenlegung

gearbeitete Varianten sahen sogar eine Sportarena, ein Entertainment Center und ein Dancing vor.

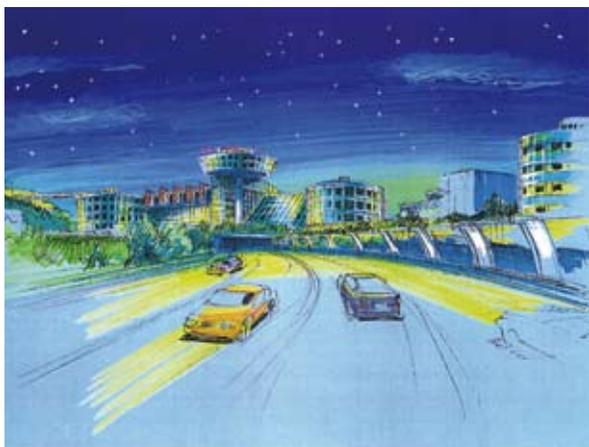
Die Personenbeförderung im Nahverkehr sowie die Anbindung an S-Bahn und VBZ sollte ein Monorail übernehmen.

- 1) Modernste Schallschutzwände waren vorgesehen.
- 2) Das ganze Projekt war im Gebiet zwischen Schaffhauserstrasse - Flughafenautobahn - Bahnlinie und Rietstrasse geplant, und zwar unter Einbezug der Autobahn-Ein- /Ausfahrt sowie des Mövenpick-Hotels.



14.12.2008

1



2



Der Umgestaltung des Opfiker Dorfkerns lag weder ein Auftrag der Stadtbehörden noch ein Vorschlag oder eine Initiative von privater Seite zugrunde. Das Projekt „Sanierung des alten Dorfkerns von Opfikon“ basierte vielmehr auf den Arbeiten einer Diplomklasse des Technikums Winterthur, die sich zum Ziel setzte, Sanierungsvorschläge auszuarbeiten, die auf der Grundlage einer vorhandenen Bestandaufnahme aus dem Jahr 1975 beruhten. Dabei konnte jeder Student seinen Ideen und Vorstellungen freien Lauf lassen. Da sich die einzelnen Arbeiten vor allem auf gemeindeeigene Bauten konzentrierten, war das ganze Projekt auch für die Stadtverwaltung von gehobenem Inter-

hen. Dabei überlagerten sich während der ganzen Ausführungszeit Einzel-, Gruppen- und Klassenarbeiten. Vier unterschiedliche Varianten bestimmten die Vorgehensweise bei der Bauplanung: a) Sämtliche Sanierungsobjekte werden abgerissen und durch Neubauten ersetzt. b) Nur einige Objekte werden voll saniert, die übrigen im bestehenden Zustand belassen. c) Alle Objekte werden minimal saniert, ihr baulicher Zustand jedoch prinzipiell belassen. d) Alle Objekte werden im Sinne von Luxusumbauten maximal saniert.

Insgesamt waren einundzwanzig Studenten in die Planung einer Umgestaltung des Opfiker Dorfkerns involviert. Sechs Ob-

Projektablehnung

Auch wenn dieses Gesamtprojekt in erster Linie eine Diplomarbeit darstellte, liess es hervorragende Lösungswege erkennen, wie eine Umgestaltung des Opfiker Dorfkerns aussehen könnte. Obwohl das Projekt in erster Linie als Vision zu verstehen war, zeigte sich die Stadt daran interessiert. Für eine Realisierung fehlte zu dieser Zeit allerdings das Geld, und Geldgeber konnten keine gefunden werden.

Wegen der hohen Qualität und sorgfältigen Ausarbeitung aller Einzelprojekte ist es dagegen denkbar, dass bei projektierten Umbauten einzelner Häuser auf die Arbeiten der Diplomklasse zurückgegriffen wird. Deshalb ist das Projekt noch nicht restlos begraben.

esse, insbesondere schon deshalb, weil einige dieser Objekte dringend sanierungsbedürftig waren.

Das Bauamt der Stadt Opfikon stellte die notwendigen Unterlagen zur Verfügung, und der Stadtrat legte die verschiedenen ihm sinnvoll erscheinenden Nutzungsmöglichkeiten fest. Die Objektwahl wurde den Studenten überlassen, wobei es ihnen freigestellt war, sich an die Vorstellungen der Behörde zu halten oder eigene Ideen vorzuzie-

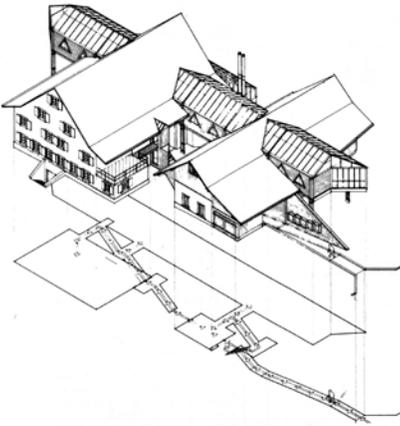
jekte wurden schliesslich ausgewählt und Vorschläge für eine Sanierung ausgearbeitet: Haus Gsell, Haus Weidmann, Haus Altorfer, Haus Kammermann, Ortsmuseum und Armenhaus. Sämtliche Arbeiten überzeugten durch ihre sorgfältige Ausführung und ihre harmonische Einpassung in das Dorfbild.

Einundzwanzig Studenten des Technikums Winterthur konzentrierten sich auf sechs bestehende Bauobjekte aus dem Dorfkern von Opfikon. Bei ihren Diplomarbeiten, die sich in vier unterschiedliche Varianten gliederten, konnten sie ihren Vorstellungen freien Lauf lassen.



14.12.2008

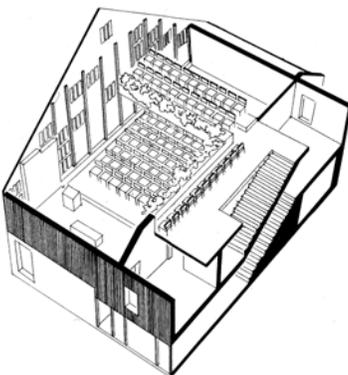
2



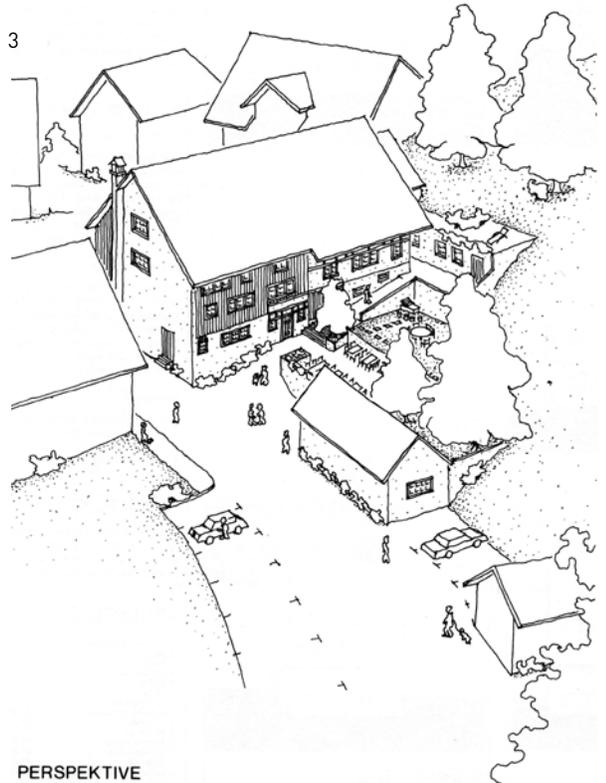
1



4



3



PERSPEKTIVE

Die soziale Zusammensetzung der Bevölkerung von Opfikon-Glattbrugg mit einem sehr hohen Ausländeranteil schlägt sich auch bei den Kindern nieder. In den Schulen Opfikons beträgt der Anteil ausländischer Kinder rund 50 %. Verbunden mit den Vorgaben der Bildungsdirektion, neuen Unterrichtsformen sowie veränderten Lehrplänen sind weiter gefasste pädagogische und soziale Konzepte für den Bau von Schulen und Kindergärten notwendig. Im Zusammenhang mit den ausgedehnten Wohnüberbauungen rechnet die Stadt Opfikon mit einer Zunahme der Bevölkerung um rund 6'000 Menschen. Dies verlangt auch ein erweitertes Angebot an Schulen und Kindergärten, insbesondere auch den

ten Erkenntnissen, ebenso die Farbgebung. Zur besseren Nutzung der Bodenfläche, vor allem aber um der ständigen Parkplatznot im Bereich Dorf-Träff und Mettlen-Schulhaus entgegenzuwirken, war als Option eine Tiefgarage vorgesehen.

Das Projekt ordnete sich sowohl volumetrisch als auch von seiner Lage her gut in den Ortskern ein. Die rechteckige Grundfläche wurde durch ein Satteldach abgeschlossen und ein einfacher, klar fassbarer Baukörper erzeugt. Da die parallel zur Strasse verlaufende Trauflinie gegenüber jener auf der Gartenseite leicht höher lag, wurde die Einbettung in die Topographie besonders betont. Zur guten Belichtung der grossen Räume

Projekt ablehnung

Noch im Jahr 2005 wurde die Bauausführung vom Parlament abgelehnt. Die teilweise nicht vorbehaltlos nachvollziehbaren Gründe waren verschiedene: Nicht ins Dorfbild passend, da hier Ziegeldächer verlangt werden. Überschreitung der zulässigen Dachfensterfläche. Dachneigung entspricht nicht den Auflagen für Bauten in der Kernzone, wenn auch nur geringfügig. Zu hoher Anteil an Kupferverkleidungen. Selbst minimalste Überschreitungen der Mantellinien wurden als Grund für die Ablehnung angeführt.

Neubau des Kindergartens Mettlen. Im Frühjahr 2004 veranlasste die Stadt Opfikon einen Architekturwettbewerb für dessen Erstellung. Es gewann das Projekt „Baukasten“.

Der geplante Neubau des Doppelkindergartens Mettlen umfasste Unterrichts- und Nebenräume für zwei Kindergärten. Im Hinblick auf die Einführung einer Grundstufe wurde der Unterrichtsraum bereits in Haupt- und Gruppenraum gegliedert. Auch die gesamte Raumaufteilung beruhte auf neues-

wies die Dachflächen extra grosse Dachfenster auf. Das anfänglich bemängelte Betondach erhielt bei einer Projektüberarbeitung eine Dachhaut aus Kupferblech.

Der Neubau wurde nach modernsten Gesichtspunkten konzipiert. Da der Bau in die Ortskernzone zu liegen gekommen wäre, unterlag er einer besonderen Bauzonierung und speziellen Gestaltungsvorschriften. Baubeginn wäre im Februar 2006 gewesen, Bauvollendung und Bezug im August.

- 1) Der neue Doppelkindergarten wäre zwischen dem bestehenden Kindergarten und der Mettlengasse zu liegen gekommen.
- 2) Die gesamte Raumaufteilung beruhte auf neuesten Erkenntnissen.
- 3) Dem Neubau lagen modernste Gesichtspunkte zugrunde.



1



2



3



Anfangs der sechziger Jahre brach in Opfikon-Glattbrugg eine richtige Strassenbau-Euphorie aus. Neubauten wurden ebenso projektiert wie Umbauten, Verbreiterungen, Parallelführungen oder sogar Rückbauten. Ein Projekt sah beispielsweise vor, die Schaffhauserstrasse zwischen Bahnhofkreuzung und Glatthofkreuzung gänzlich vom Durchgangsverkehr zu befreien und hier eine reine Fussgängerzone mit Ladenstrasse einzurichten, eine Shoppingmeile sozusagen. Fahrerlaubnis hätte nur der Bus gehabt. Der Transitverkehr wäre über die verlängerte Glattal- und Thurgauerstrasse, eine parallel zur Autobahn gebaute Entlastungsstrasse durchs Oberhauserriet sowie

kreisförmig umfahren, wäre dann in nordwestlicher Richtung durch das Gebiet der heutigen Familiengärten geführt worden, um auf Höhe des heutigen Waldeggs in die Schaffhauserstrasse einzumünden. Als Anschlüsse mit der Ringstrasse waren die Rietgrabenstrasse, Obere Wallisellerstrasse und Dietlikonerstrasse, ferner eine Neubustrasse im Bereich Mässjurten sowie die verlängerte und ausgebaut Obere Bubenholzstrasse vorgesehen. Bautechnisch wäre die Umfahrungsstrasse tiefliegend - das heisst in einem Einschnitt - ausgeführt worden. Deshalb wurde auch schon gleich nach Bekanntwerden der Trassierung von einem „Tal der heulenden Winde“ gesprochen.

Projektablehnung

Das Projekt Ringstrasse war von Anfang an umstritten. Denn zum einen brachte eine durchgeführte Kosten / Nutzen-Analyse kein klares Ergebnis. Zum anderen wäre das Opfiker Plateau empfindlich durchschnitten worden, was auf heftigen Widerstand seitens der Anwohner, insbesondere der Landwirte gestossen war. Auch hätte eine damals vorgesehene Melioration nicht mehr richtig durchgeführt werden können. Von den heutigen Familiengärten und dem Naherholungsgebiet überhaupt nicht zu reden.

So kam das Projekt Ringumfahrung gar nicht erst zur Abstimmung, sondern wurde bereits in der Projektierungsphase abgelehnt und innerhalb der Stadtbehörden ad acta gelegt.

über die verlängerte Birchstrasse geführt worden.

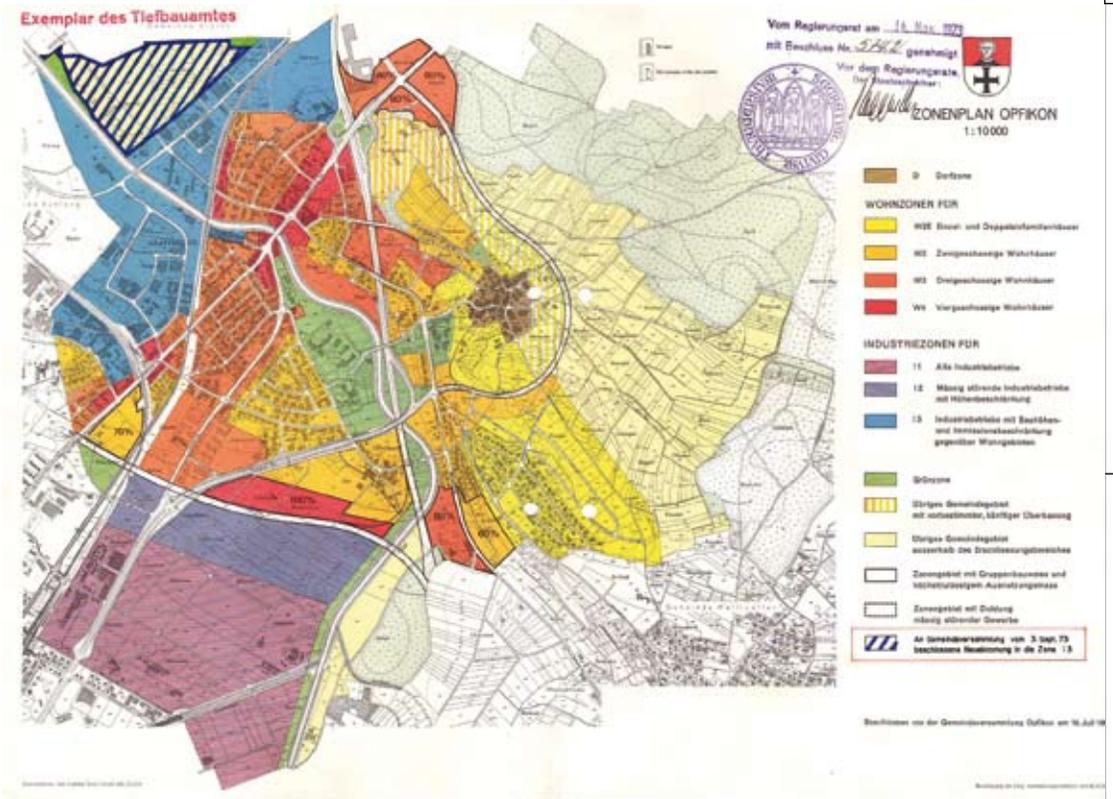
Ein anderes Projekt war planerisch schon ziemlich weit fortgeschritten, nämlich die Umfahrung des Dorfkerns von Opfikon. Ziel war es, das Stadtzentrum verkehrsmässig zu entlasten und die bestehende Thurgauerstrasse als Ringstrasse bis Kloten zu verlängern. Angefangen beim jetzigen Kreis Thurgauer-/Wallisellerstrasse hätte die Neubaustrasse Opfikon weit ausladend halb-

Übrigens war beim Bau der bestehenden Ringstrasse bereits an eine Weiterführung gedacht worden, denn die ersten Meter sind heute noch getrenntspurig. Auch der Name deutet auf einen Ringverlauf hin. Dasselbe gilt für den Anfangsbereich des Waldeggs in Kloten, der ebenfalls getrenntspurig ausgeführt ist.

Die geplante Ringumfahrung des Dorfkerns von Opfikon hätte das Stadtzentrum zwar verkehrsmässig entlastet, gleichzeitig aber auch das Naherholungsgebiet auf dem Opfiker Plateau entzweigeschnitten und das Familiengartenareal in heutiger Form unmöglich gemacht.



14.12.2008



Bereits im 19. Jahrhundert wurde immer wieder davon gesprochen, die Glatt bis Glattbrugg und Wallisellen schiffbar zu machen. Allein das relativ starke Gefälle, nämlich 90 m auf rund 18 km, sowie die oftmals ungenügende Wasserführung der Glatt, zeitweise unter 2 Kubikmeter pro Sekunde, setzten hier deutliche Grenzen.

Nachdem die Stadt Zürich 1893 die Vorortsgemeinden Aussersihl, Enge, Fluntern, Hirslanden, Hottingen, Höngg, Riesbach, Wiedikon und Witikon eingemeindet hatte, suchte man nach neuen Baugebieten. Auf lange Sicht kam nur noch eine Ausdehnung nach Norden über den Milchbuck und ins Glattal in Frage. Ein weiterer Grund für

in den folgenden Jahren der Anschluss von Gross-Zürich über die Glatt an die Rheinschifffahrt gefordert, und zwar befahrbar für Schiffe bis zu 1000 Tonnen.

Im Rahmen eines internationalen Ideenwettbewerbs wurden 1915 insgesamt 31 verschiedene Projekte vorgeschlagen. Eines sah beispielsweise eine Verbindung der Hafenanlage mit dem Greifensee vor. Ein anderes schlug vor, den Glattalhafen mit einem 2'750 Meter langen Tunnel unter dem Käferberg hindurch mit der Limmat zu verbinden und diese über Aare und Rhein bis Basel schiffbar zu machen. Ein weiteres Projekt sah vor, das Furttal schiffbar zu machen und die Glatt zu verlegen. Immer wären die Ha-

Projektablehnung

Ein Schiffstunnel zwischen Limmat- und Glattal wurde als unnötig und zu teuer erachtet. Beim Projekt Schiffbarmachung der Glatt konnte man sich nicht einigen, ausserdem erwies es sich als zu aufwändig und zu teuer. Hinzu kam das Aufkeimen von Widerständen seitens der Bevölkerung. Obwohl das Projekt Glattalhafen noch lange Zeit nicht vom Tisch war, wurde es schliesslich als zu utopisch zu den Akten gelegt.

Glücklicherweise wurde dieses Projekt nie realisiert, denn Opfikon-Glattbrugg wäre zu einem Industriestandort der Grossindustrie verkommen. Auch hätte ein Industriehafen im mittleren Glattal hier die Wohnqualität für alle Zeiten verändert und nachhaltig verschlechtert.

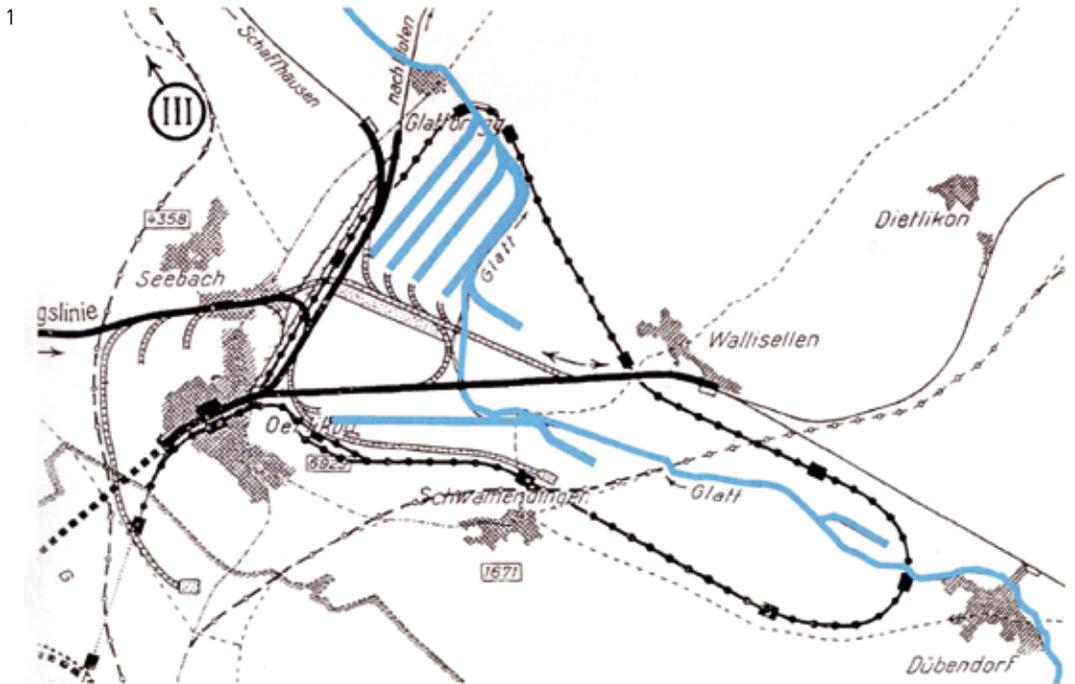
eine Verlagerung nach Norden, insbesondere der Schwerindustrie, waren die vorherrschenden Westwinde. Deshalb sollte das Limmattal nur mit Kleinindustrie besiedelt, die Schwerindustrie - vorab die Kohlenkraftwerke und Eisenhütten - aber ins Glattal verwiesen werden, um die Stadt sauberer zu halten. Damit wurde das Glattal zu einem begehrten Ansiedlungsort für Industrie und Wirtschaft. Unter Einbezug der Vororte Oerlikon, Schwamendingen und Seebach wurde

fenanlagen in das Gebiet zwischen Oerlikon, Schwamendingen, Glattbrugg und Wallisellen zu liegen gekommen. Vor Wallisellen und im Oberhauserriet wäre ein grosser Flussschiffahrtshafen entstanden. Selbst für heutige Baumöglichkeiten recht utopische Projekte.

- 1) Insgesamt wurden 31 verschiedene Projekte für den Bau einer Hafenanlage im Oberhauserriet eingereicht.
- 2) Ein Projekt sah vor, den geplanten Glatthalhafen und die Limmat mit einem Tunnel und einem Schiffshebewerk zu verbinden.



14.12.2008



Im Jahr 1995 sprach man in Opfikon-Glattbrugg erstmals von einer Grünausstellung. In der Folge befasste sich der Stadtrat ab 1999 mit dem Projekt „Grün 2005“. Dieses sollte eine grosse, nationale Gartenbauausstellung umfassen und im Oberhauserriet, heute Glattpark, angesiedelt werden. Verschiedene Verzögerungen bei der Projektausgestaltung und Finanzierungssicherstellung führten dazu, dass als Durchführungsziel 2006 anvisiert und aus „Grün 2005“ schliesslich „Grün 2006“ wurde.

Im Jahr 2001 wurde ein internationaler Wettbewerb durchgeführt, der die Gestaltung des Opfikerparks beinhaltete und eine Grünausstellung Namens „Terra“ einbezog. Diesem Projekt schlossen sich auch der Kanton

Jahr 2004 wurde das Gesamtprojekt Terra vorgestellt und 2005 weiter konkretisiert. Als Durchführungsjahr war 2007 geplant. Der heutige Opfikerpark samt See sind die realisierten Teile dieses Wettbewerbs.

„Terra - Die neue Gartenlust -“ umfasste eine Gartenausstellung, die landschaftsarchitektonische, gartengestalterische, künstlerische und wissenschaftliche Elemente zusammenführt und präsentiert. Eingegliedert war die Erlebnisausstellung „brainup“, die auf dem brachliegenden Klärwerksareal Glatt aufgebaut worden wäre. Hier war als Kernstück ein 42 m hoher und 39 m breiter Kopf vorgesehen, der die menschlichen Sinne veranschaulicht. Geplant waren auch

Projektablehnung

Mit grosser Verzögerung behandelte der Regierungsrat das Finanzierungsgesuch. Eine Teilfinanzierung der Ausstellung „brainup“ wurde ebenso abgelehnt wie eine Beteiligung an den Kosten für die Umnutzung des Klärwerks. Es wurde lediglich eine Kostenbeteiligung an den Eröffnungsfeierlichkeiten in Aussicht gestellt. Auch der Gärtnerverband zeigte wenig Interesse, sich an der Ausstellung zu beteiligen.

Diese neue Ausgangslage zwang die Verantwortlichen, die Finanzierung auf privater Basis zu suchen. Da nicht genügend Geldgeber gefunden werden konnten, scheiterte das Projekt letztlich an der Finanzierung.

und die Stadt Zürich an, und zwar unter Ausdehnung auf den Stadtteil Leutschenpark. In den Jahren 2002 und 2003 nahm das Projekt durch einen detaillierten Masterplan deutliche Formen an. Da sich die Wirtschaftslage inzwischen drastisch verschlechtert hatte, veranlasste der aus Behördenvertretern bestehende Exekutivausschuss eine Überprüfung der Finanzierung. Weil das Projekt aber eine Chance für die ganze Region darstellte, wurde es weiter vorangetrieben. Im

die Revitalisierung der Glatt unter Einbezug der im Bau befindlichen Glattalbahn sowie die Realisierung der S-Bahn-Station Katzenbach, ausserdem eine angemessene Eröffnungsfeier. Vorgesehen war zudem, die Erlebnisausstellung später in ein nachhaltiges Kultur- und Eventareal überzuführen.

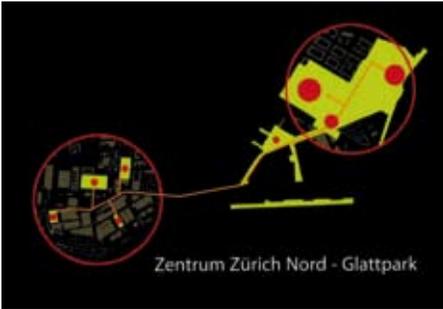
Nach Abschluss aller Projektvorarbeiten wurde dem Regierungsrat des Kantons Zürich ein Finanzierungsgesuch für das Gesamtprojekt eingereicht.

- 1) Eine nationale Grünausstellung sollte den Rahmen und die eingegliederte Erlebnisausstellung „brainup“ den nachhaltigen Höhepunkt des Projekts Terra bilden.
- 2) „brainup“ ähnelte in ihrem Gesamtkonzept der vor Jahren in Zürich durchgeführten „Phänomena“.
- 3) Kernstück sollte ein 42 m hoher Kopf bilden.



14.12.2008

1



2



3



Bereits in den siebziger und achtziger Jahren wurde in der Stadt Opfikon immer wieder über den Bau eines Hippodroms - einer Pferderennbahn - im Oberhauserriet diskutiert. Ende der neunziger Jahre verlegte sich dann das Schwergewicht auf den Bau eines Sportstadions. Als dann im Jahr 2000 in Zürich ein beeindruckendes Projekt für den Bau eines neuen Sportstadions mit Mantelnutzung auf dem Hardturmareal vorlag, hagelte es von allen Seiten Proteste. Den Anwohnern war der Bau zu hoch und der damit verbundene Schattenwurf zu stark, der VCS bemängelte die vielen Parkplätze und den aufkommenden Quartierverkehr. Der Albtraum, Zürich könne an der Fussball-EM

Meinung. Nachdem das Projekt zu diesem Zeitpunkt völlig festgefahren war, kam für ihn nur ein Neuanfang in Betracht. Die Pläne hierfür lagen in Opfikon 2004 fertig vor, denn im Überbauungskonzept für den künftigen Glattpark war auch eine Variante mit Stadion ausgearbeitet worden. Selbst den Einwänden, für eine Stadionfertigstellung bis 2008 sei es ohnehin zu spät, widersprach Anton Steiner wohlbegründet.

Nach Neueinbringung ins Parlament fand das Stadion-Projekt in Opfikon durchwegs positive Zustimmung. Das neue Stadion wäre zwischen dem Quartier Leutschenbach und dem Glattpark zu liegen gekommen. Im Hinblick auf den soeben begonnenen Bau

Projektablehnung

Trotz der klar erkennbaren Vorteile, die ein Sportstadion im Oberhauserriet der Stadt Opfikon und der gesamten Region gebracht hätte, musste das Projekt wieder fallen gelassen werden. Grund hierfür war ein Entscheid der Stadt Zürich, ein neues Stadion nur auf Stadtgebiet zu bauen. Deshalb wurde das Oberhauserriet als Standort für ein neues Sportstadion nie mehr ernsthaft in Erwägung gezogen. Nach Überzeugung vieler Fachleute und auch Bürger eine verpasste Chance für Zürich-Nord.

Für Anton Steiner war dieser Beschluss eine reine Prestigefrage, die sich mit einer Grenzbereinigung schnell hätte lösen lassen. Die Stadt Opfikon wäre jedenfalls grundsätzlich bereit gewesen, über einen Landabtausch zu verhandeln.

An dieser Stelle sei daran erinnert, dass 1912 dem Bau der Offenen Rennbahn in Oerlikon ähnliche Argumente vorangegangen waren, die Bahn aber trotzdem gebaut worden ist.

2008 ausgeschlossen werden, wurde immer wahrscheinlicher. Kaum war eine Beschwerde ausgeräumt, folgte schon die nächste. So zog sich die Realisierung des ganzen Projekts jahrelang dahin. Auch die anfangs überzeugte Investorin, die Credit Suisse, schien des langen Wartens müde geworden und signalisierte Ausstiegsabsichten. Eine Alternative war nicht in Sicht.

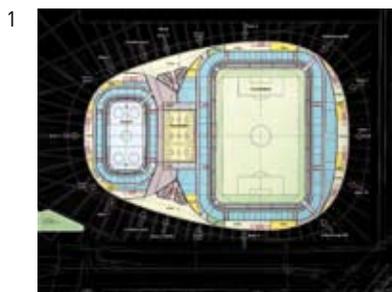
Anton Steiner, Unternehmer und Gemeinderat der Stadt Opfikon, war da ganz anderer

der Glattalbahn ein idealer Standort. Zudem wäre dann auch die schon lange geforderte Verlängerung der Glattalstrasse notwendig und damit realisierbar geworden.

- 1) Geplant war ein Fussballstadion mit eingegliedertener Eisarena.
- 2) Als Standort war ein Areal zwischen Leutschenbach und Glattpark vorgesehen.
- 3) Obwohl bei diesem Standort keinerlei Einsprachen wegen zu grossem Schattenwurf oder zu starkem Quartierverkehr zu befürchten waren, blockierte die Stadt Zürich das Projekt von Anfang an.



14.12.2008



Jahrelang wurde immer wieder über das Oberhauserriet in Opfikon geredet: „Teuerste Wiese Europas“, „Neues Business Center in Zürich-Nord“, „Neue Sportstätten beim Flughafen“, etc. Auch vom Bau eines Grossschlachthofs war die Rede. Nachdem Ende der achtziger Jahre publik wurde, dass im Oberhauserriet ein Industriegebiet mit einem Potential von 25'000 Arbeitsplätzen geplant werde, kam Bewegung in das Projekt.

Im Frühjahr 1988 wurde auf Initiative der NIO von 754 Stimmberechtigten mit einer Volksinitiative die Schaffung einer Reservezone im noch nicht grob erschlossenen Teil des Oberhauserriets verlangt. Umstritten

sultat war eine revidierte Nutzungsplanung, die eine bedeutende Verringerung der baulichen Dichte bei gleichzeitig guter Durchmischung von Wohn- und Arbeitsnutzungen vorsah. Gegenüber der damals bestehenden Zonenordnung, die 14'300 Arbeitsplätze als obere Grenze festlegte, beschränkte sich die revidierte Zonenordnung auf maximal 9'700.

Im Parlament wurde die Volksinitiative mit 22 zu 10 Stimmen abgelehnt, während der revidierte Zonenplan mit 33 zu 0 Stimmen Zustimmung fand. Gegen diesen Entscheid ergriffen 699 Stimmberechtigte das Referendum. Am 20. Oktober 1991 kam es zu einer Gemeindeabstimmung mit folgendem Resultat: Volksinitiative für die Schaffung ei-

Projekt ablehnung

Nach Ablehnung sowohl des Grossprojekts als auch der Schaffung einer Reservezone mit „Grüner Lunge“ durch Volksinitiative, Gegenvorschlag, Referendum und Gemeindeabstimmung wurde zunächst heftig geplant. Mehrere Zonen-, Leit-, Siedlungs- und Landschaftspläne sowie Sonderbauvorschriften wurden ausgearbeitet bzw. revidiert.

Im Februar 1992 setzte der Stadtrat einen Quartierplan-Ausschuss ein. Nach zahlreichen Sitzungen, Versammlungen, dem Eingehen auf Begehren sowie dem Ausräumen von Einsprachen stand am 23. März 1999 der definitive Quartierplan Oberhauserriet fest.

war bis zum Schluss, was als grob erschlossen zu gelten habe. Angesichts der Besorgnis hervorrufenden Siedlungsentwicklung nahm der Stadtrat allerdings schon im Herbst 1987 die Neugestaltung des seit 30 Jahren rechtsgültig eingezonten Oberhauserriets selbst in die Hand. Damit sollte einer Fehlentwicklung vorgebeugt und gleichzeitig eine massvolle, finanziell verkraftbare und umweltverträgliche Entwicklung des Areals ermöglicht werden. Das Re-

ner Reservezone: 1107 Ja, 1621 Nein. Revision der Bau- und Zonenordnung, Gegenvorschlag des Parlaments: 1747 Ja, 941 Nein.

Schon zu früherer Zeit tauchten regelmässig neue Vorschläge auf, wie das Oberhauserriet nutzbar gemacht werden könnte. Die Meinungen reichten von Wohnungsbau über Freizeitanlage und Parklandschaft bis hin zu kommerzieller Überbauung. Auch die Einrichtung einer „Grünen Lunge“ war beabsichtigt.

Verschiedenste Vorschläge wurden eingebracht, wie das Oberhauserriet nutzbar gemacht werden könnte. Dabei schwang die Einrichtung einer „Grünen Lunge“ mit Parklandschaft stets obenauf.



14.12.2008



Die euphorischen sechziger Jahre wirkten sich auch auf die Verkehrsplanung aus. Stadt und Kanton Zürich prognostizierten für anfangs des 21. Jahrhunderts eine kantonale Bevölkerungszahl von rund zwei Millionen. Allein im sogenannten Metropolangebiet von Zürich - Radius etwa 12 km ab Stadtzentrum - wurde mit über 700'000 Arbeitsplätzen gerechnet. Dieser Zukunftsentwicklung wollte man frühzeitig und entsprechend gründlich Rechnung tragen. Neben umfangreichen Strassenbauten war vor allem ein kräftiger Ausbau des öffentlichen Verkehrs vorgesehen. Unter dem Namen „Regionalverkehr Zürich“ machte eine speziell ins Leben gerufene Planungsgruppe in den Jahren

der Lage, den Personentransport im Stadtbereich auf Dauer zweckmässig sicherzustellen.

Die Planung sah vor, das Metropolangebiet von Zürich zu einer verkehrstechnischen Einheit zu entwickeln und den Personentransport im Bereich der Mittelverteilung einem U-Bahn-System zu übertragen. Technisch basierte das System auf Normalspur sowie dem bewährten 1500-Volt-Gleichstromantrieb über Stromschiene. 54 % der Strecken wären unterirdisch, 46 % oberirdisch geführt worden. Der U-Bahn-Bereich hätte eine Gesamtfläche von rund 400 Quadratkilometer umfasst und ausser der Stadt Zürich 43 weitere Gemeinden in das

Projektablehnung

Mitte Mai 1973 kam die Vorlage für den Bau der U- und S-Bahn zur Volksabstimmung. Für die einen erwartungsgemäss, für andere überraschend wurde das Bauvorhaben hoch abgelehnt. Gründe hierfür gab es mehrere: Verschandelung des Stadtbilds mit jahrelangen Baustellen, unglücklich geführter Abstimmungskampf sowie nicht zuletzt die hohen Kosten. Denn als in den Medien von besonders schwierigem Baugrund und von Kosten in Höhe von mindestens 1,8 Milliarden die Rede war, sah sich der Bürger mit ernsthaften Zweifeln konfrontiert.

Von den vier Gemeinden - Dietikon, Opfikon, Schlieren und Zürich -, die damals über das Projekt abstimmten, hatte Opfikon als einzige dem Projekt zugestimmt.

1968 bis 72 die notwendigen Untersuchungen und erstellte eine Gesamtplanung. Dabei wurde festgestellt, dass die SBB auch bei grosszügigem Ausbau ihrer Anlagen kaum in der Lage sein würden, den Personenverkehr innerhalb des Metropolangebiets mit seinen über 1,2 Millionen Einwohnern angemessen zu übernehmen. Auch Tram und Bus würden nicht mehr genügen, um in Zukunft das ganze Metropolangebiet zuverlässig zu bedienen. Folglich sei nur eine U-Bahn in

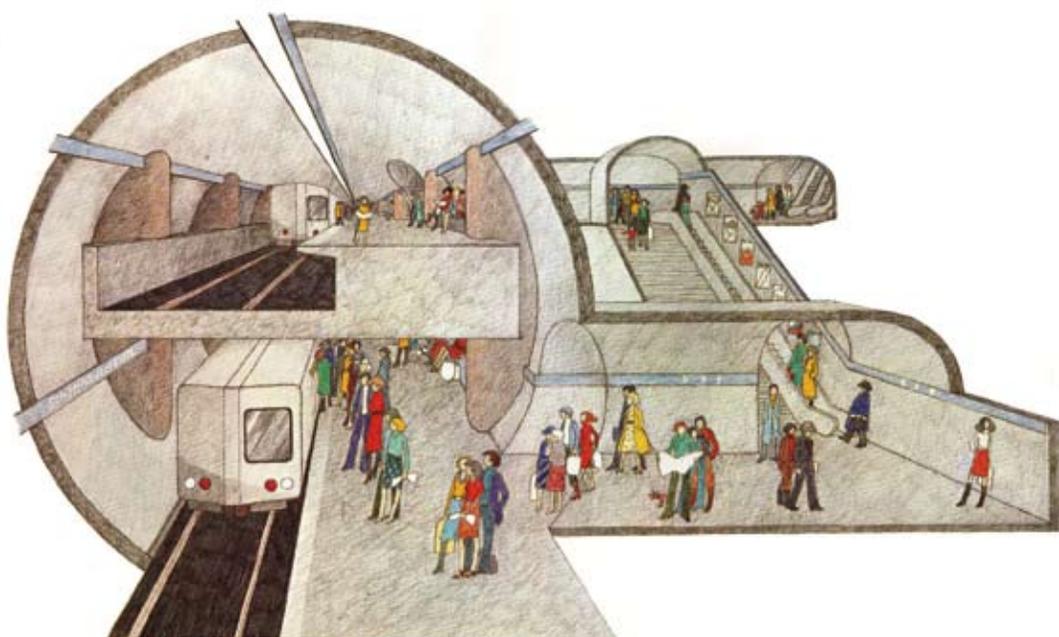
Konzept einbezogen. Als Gesamtkosten für das Zürcher U-Bahn-System wurden CHF 1'043'000'000 ermittelt.

Die erste Bauetappe sah die knapp 24 km lange Linie von Kloten über Glattbrugg und Zürich bis nach Dietikon vor. Opfikon-Glattbrugg wäre mit den Haltestellen Werft, Glattbrugg, Oberhausen und Glattalstrasse an das U-Bahn-System angeschlossen worden. Depot, Werkstätten und Betriebshof wären in das Oberhauserriet zu liegen gekommen.

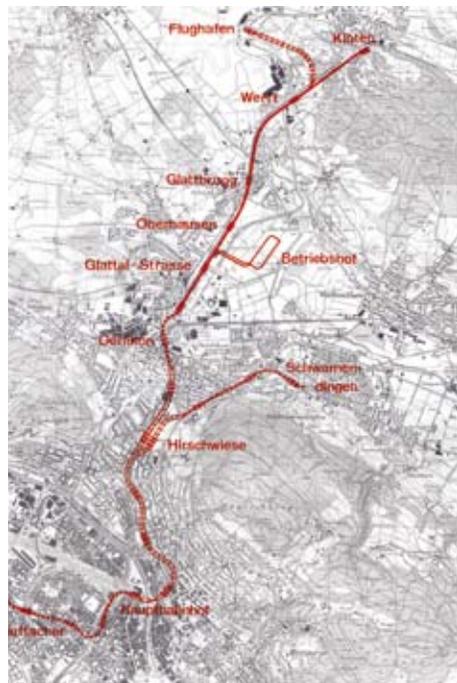
- 1) Bau- und betriebstechnisch hätte das Zürcher U-Bahn-System international bewährte Systeme übernommen. Allein wegen des schwierigen Baugrunds und der damit verbundenen unsicheren Kostenprognose wurde das Projekt von den Stimmbürgern abgelehnt.
- 2) Eine der unterirdischen Stationen.
- 3) Die geplante Teilstrecke der ersten Bauetappe, die über Glattbrugg geführt hätte.



1



2



3

Nachdem sein Projekt „Vision 2001“ nicht hatte ausgeführt werden können, stellte Tony Steiner im Jahr 2001 sein Projekt „Hochbahn Glattal“ der Öffentlichkeit vor. Das Projekt beruhte auf einer Weiterentwicklung des Systems Monorail, das zu diesem Zeitpunkt bereits in mehreren Städten sehr erfolgreich und ohne nennenswerte Störungen im Einsatz stand. Das Hochbahn-Projekt bestach gegenüber Strassenbahnen durch eine ganze Reihe von beeindruckenden Vorteilen:

- Eigene Verkehrsebene in Hochlage und damit störungsfreier Fahrablauf. Ferner die Möglichkeit sehr kurzer Zugfolge und eines vollautomatischen Betriebs.
- Absolut niveaugleiche Einstiegsebenen.
- Transportkapazität bis zu 20'000 Personen pro Stunde und Richtung bei geringster Verkehrsbehinderung. Keine Staus, keine Ampeln.
- Sehr hohe Personensicherheit durch Videoüberwachung des ganzen Systems und der einzelnen Stationen.
- Höchste Zuverlässigkeit aufgrund doppelter Ausführung sämtlicher betriebs- und sicherheitsrelevanter Komponenten. Modernstes Zugssicherungssystem.
- Aufbau des gesamten Streckennetzes ohne grosse Veränderungen der bestehenden Infrastruktur und mit sehr geringer Beeinträchtigung des bestehenden Strassenverkehrs.

Projektablehnung

Der Ablehnung des ganzen Projekts lagen mehrere Argumente zugrunde, die teils wohlbegründet, teils aber auch schwer nachvollziehbar waren.

Grösster Wert wurde auf eine Kompatibilität mit den VBZ gelegt, da eine Fahrt von und nach Zürich nur mit Umsteigen möglich gewesen wäre. Einer Tramerweiterung stimmte auch die Mehrzahl involvierter Gemeinden zu, denn das Argument, bei einer Tramerweiterung könnten bewährte Fahrzeuge aus laufenden Produktionen eingesetzt werden, war nur schwer zu entkräften. Auch die Gewährleistung der Sicherheit von Passagieren bei hochliegenden Bahnstationen war ein wesentlicher Ablehnungsgrund. Den Ausschlag gab nicht zuletzt das Argument, eine Hochbahn sei wahrscheinlich mit versteckten Mängeln behaftet, die später nur schwer zu beheben wären.

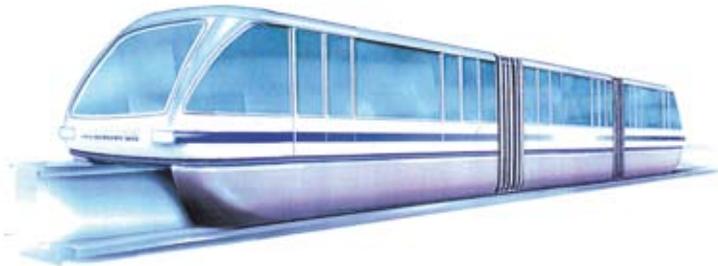
Keine niveaugleichen Kreuzungen mit anderen Verkehrsteilnehmern.

- Elegantes zukunftsweisendes Erscheinungsbild. Leises Fahrgeräusch. Flexible Verkehrsführung dank kleiner Radien bis minimal 12 m. Fahrgeschwindigkeiten bis zu 80 km/h.
- Flexible Zugfolgen bis herab auf 2½ Minuten. Zugseinheiten weitgehend verlängerbar und damit problemlos an Stosszeiten oder Randstunden anpassbar.
- Schnelle Montage der Fahrbahnen mittels aufgeständerter Fahrbahnen von 25 bis 50 m Länge auf vorgefertigten Stahlstützen. Keine störenden Oberleitungen.
- Ganzer Bau grösstenteils durch die einheimische Industrie ausführbar. Hinzuzufügen wäre in diesem Zusammenhang, dass die geplante Streckenführung weitgehend der heute fertiggestellten bzw. noch im Bau befindlichen Glattalbahn entsprach.

Als der Ruf nach einem weiteren Verkehrsträger im aufstrebenden mittleren Glattal immer lauter wurde, halbierte sich das Lager der Befürworter: Die einen wollten eine Hochbahn, andere tendierten eher zu einer tramkompatiblen Bahn. Obwohl eine Hochbahn bestechende Vorteile bot, fiel der Entscheid aus praktikablen Gründen zugunsten einer Strassenbahn mit eigenem Trassee.



14.12.2008



Quellennachweis

Berichte und Protokolle

- Archiv des Bauamts Opfikon
- Archiv des Bauamts Rümlang
- Privatarchiv von Victor Bächer
- Privatarchiv von Theophil Maag
- Privatarchiv von Anton Steiner
- Publikation des Ortsmuseums Wallisellen 2008

Fotos und Pläne

- Archiv des Bauamts Opfikon
- Archiv des Bauamts Rümlang
- Archiv des Stadt-Anzeiger von Opfikon
- Archiv des Ortsmuseums Wallisellen
- Publikation des Ortsmuseums Wallisellen 2008
- Privatarchiv von Albert Grimm
- Privatarchiv von Anton Steiner
- Werner A. Spath

Der Autor dankt für die hilfreiche Unterstützung beim Zusammentragen der Ursprungsdaten

- Victor Bächer, Architekt, Mitglied der AGN, Opfikon
- Bruno Begni, ehem. Stadtpräsident von Opfikon
- Albert Grimm, Historiker, Leiter des Ortsmuseums Wallisellen
- Jürg Leuenberger, ehem. Stadtpräsident von Opfikon
- Walter Ramseier, Architekt, Zürich
- Anton Steiner, Unternehmer und Visionär, Gemeinderat von Opfikon
- Ueli Sutter, ehem. Leiter des Hochbauamts Opfikon
- den Mitarbeitern des Bauamts Opfikon
- den Mitarbeitern der Liegenschaftenverwaltung Opfikon

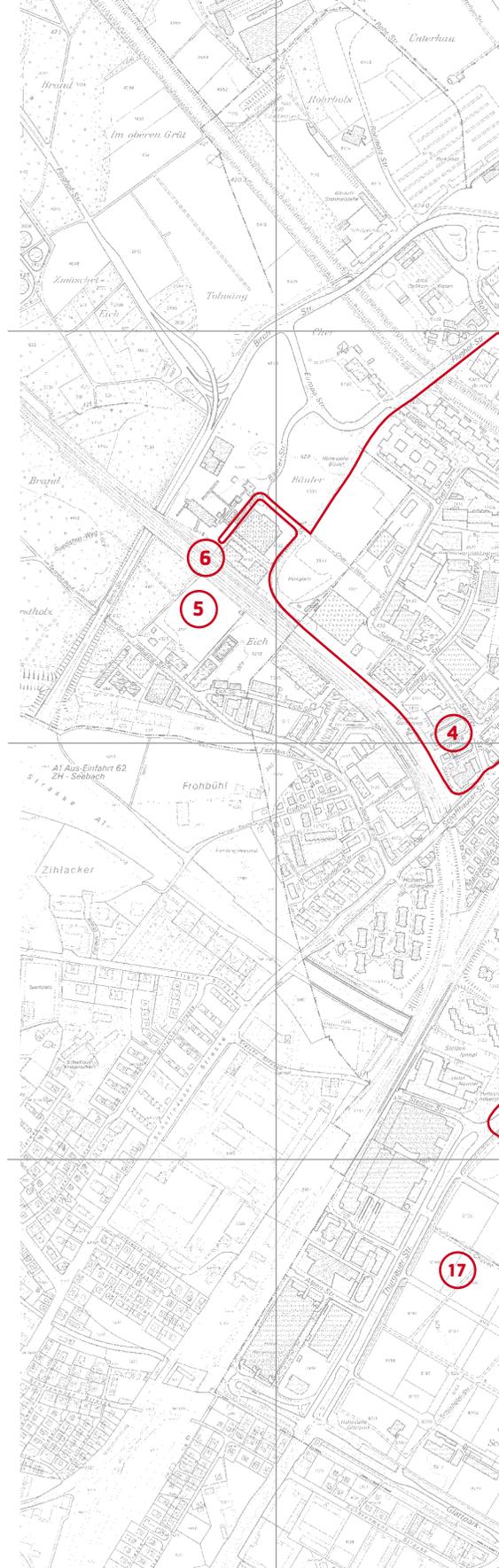


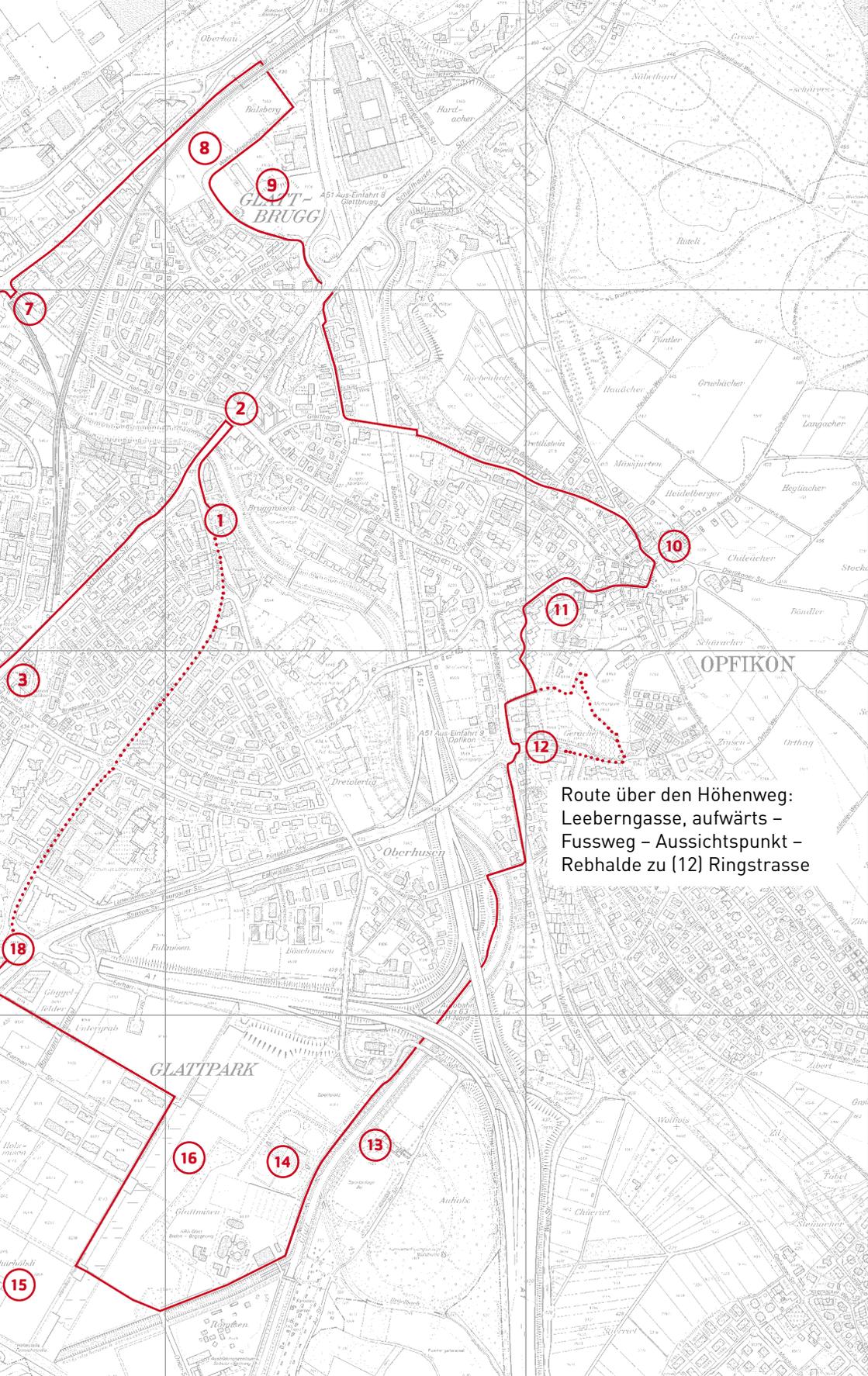
Vorgeschlagene Wanderroute

Start beim Stadthaus mit dem Projekt **1** Stadthausplatz. Weiter über Oberhauserstrasse – Schaffhauserstrassenbrücke zu **2** Zentrumskreuzung. Dann auf der Schaffhauserstrasse zum Bahnhof Opfikon. Hier war **3** Schaffhauserstrasse geplant, und schräg gegenüber, um den Bahnhof Glattbrugg, **4** Neues Stadtzentrum. Vorbei am Bahnhof – entlang der Tramgeleise – bis zur Kurve Bäulerstrasse zu **5** Helsana-Botta-Projekt. Anschliessend auf der Bäulerstrasse, den Gebäudekomplex umrundend, zu **6** Strassenunterführung. Zurück auf dem Bäulerweg – Trasseüberquerung – parallel zu den Tramgeleisen bis zur Kreuzung Rohrstrasse. Hier war **7** Glatthaleisenbahn sowie ein Bahnhof vorgesehen. Weiter auf der Flughafenstrasse, rechts der Tramgeleise bis Bahnhof Balsberg – durch Unterführung – Walter-Mittelholzer-Strasse zu **8** Casino, und daneben zu **9** Vision 2001. Gleiche Strasse weiter – Rietstrasse – durch Unterführung – Müllacker-/Glatthof-/Untere Bubenhholzstrasse zu **10** Dorfkern. Danach Dorfstrasse – vorbei am Dorfmuseum zu **11** Doppelkindergarten. Anschliessend über Schulhausplatz – Leeberggasse – Wallisellerstrasse zu **12** Ringstrasse.

(Variante über den Höhenweg siehe Plan)

Anschliessend Walliseller-/Oberhauserstrasse – nach Brücke links – linker Glattuferweg – Sportplatz zu **13** Hafenanlage. Weiter linker Glattuferweg zu **14** Terra. Anschliessend linker Leutschenbachweg – Orion-Strasse – Glattparkweg zu **15** Sportstadion. Weiter Hamilton-Promenade zu **16** Oberhauserriet und zu **17** U-Bahn. Danach Hamilton-Promenade – Lindbergh-Allee – Lindbergh-Platz zum Projekt **18** Hochbahn.





Route über den Höhenweg:
Leeberggasse, aufwärts –
Fussweg – Aussichtspunkt –
Rebhalde zu (12) Ringstrasse



Impressum: Herausgegeben von der Arbeitsgruppe Neujahrsblätter im Auftrag des Stadtrates Opfikon. Victor Bächer, Yolanda Berner, Brigitte Bischoff Bleiker, Fabian Hegi, Urs Jäggin, Urs Studer (Leitung), André Willi (Sekretariat).

Sammelkassetten sind erhältlich bei:
Stadtverwaltung Opfikon, Oberhauserstrasse 25, 8152 Glattbrugg

Gestaltung: Querwerk GmbH, Glattbrugg

Druck: Druckerei Oskar Ledergerber, Glattbrugg