

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 30 (2017)
Heft: [4]: Bahnhof Oerlikon

Artikel: Grosser Bahnhof präzis gestaltet
Autor: Huber, Werner
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-730966>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 16.03.2025

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



Bei der Tramhaltestelle Bahnhof Oerlikon Ost erwartet die Passagiere ein attraktives Portal.

Grosser Bahnhof präzis gestaltet

In Oerlikon hatten 10:8 Architekten die Chance, den Bahnhof aus einem Guss neu zu gestalten. Dank einem durchdachten Repertoire wurde aus vielen Teilen ein Ganzes.

Text: Werner Huber



Die Lichtwand begleitet die Quartierverbindung. Die frei stehenden Treppen und die V-Stützen gliedern den Raum in die Bereiche für Fussgänger und Velofahrerinnen.



Warme Grautöne prägen die von Läden gesäumte Personenunterführung Mitte. Sie ist das Rückgrat des Bahnhofs.



In der Unterführung Ost gibt es nur auf der einen Seite Läden; Beton ist hier das prägende Material.

Die stetig wachsenden Passagierzahlen machen unsere Bahnhöfe zu Dauerbaustellen. Oft kann man denn auch die einzelnen Bauetappen wie die Jahrringe an einem Baum ablesen. So entstehen Konglomerate unterschiedlicher Teile, die nicht recht zusammenpassen wollen. Dieses Szenario war auch für Oerlikon wahrscheinlich, doch weil die Planung plötzlich immer schneller lief siehe «Von der Unterführung zum Grossbauwerk», Seite 20, ist nun alles ganz anders: Das Zentrum von Zürich Nord, die wichtige Verkehrsdrehscheibe des Glattals, hat einen neuen Bahnhof aus einem Guss erhalten. Einzig das historische Aufnahmegebäude von 1914 und das von Anbauten überlagerte Stellwerksgebäude von 1969 zeugen von der Vergangenheit.

Neben dem «Schmucktrüchli» des Altbaus hat der Oerliker Bahnhof ein neues Wahrzeichen, und zwar gleich in doppelter Ausführung: die beiden hoch aufragenden, gläsernen Baldachine, die beidseits der Gleise leuchten. Die Glaskörper markieren die Abgänge zur Unterführung, sie verschränken Ober- und Unterwelt, und sie kommunizieren miteinander über das Gleisfeld hinweg. Trennte der Bahnhof früher zwei Welten – das Stadt- und das Industriequartier –, so bildet er heute einen Schwerpunkt zwischen dem historischen Zentrum und Neu-Oerlikon. Deshalb machen die beiden Baldachine keinen Unterschied zwischen «vor dem Bahnhof» und «hinter dem Bahnhof».

Die Stadtverbindung

Die gläsernen Körper sind eine Art *Pièce de Résistance* des Wettbewerbsentwurfs von 10:8 Architekten aus dem Jahr 2004. Seither ist das Projekt zwar in alle Richtungen gewachsen, doch die Baldachine – im Wettbewerbsprojekt noch orange – waren immer ein Bestandteil davon. Auch im Untergrund gibt es allen Änderungen zum Trotz eine solche Konstante: die Lichtwand, die die Quartierverbindung begleitet und die Baldachine miteinander verbindet. Am Anfang waren das erste Zeichen, die den Zusammenhalt der Quartiere signalisieren sollten, im Lauf der langen Planungszeit wurden sie zu präzisen Konstruktionen ausgearbeitet. Die Hülle der Baldachine besteht aus vertikalen, sich überlappenden Glasstreifen, die den Blick auf die Umgebung – insbesondere auf die Hochhäuser des Swissôtels und des Neumarkts – frei lassen, ihn aber verändern. Das Streifenmotiv findet sich in der raumhaltigen Lichtwand im Untergrund wieder. Deren Rückseite ist ein an Ort gegossenes, präzises Betonrelief, auf dem schmale Farbstreifen feine Akzente setzen. Davor steht eine durchgehende Glaswand, in der sich matte mit klaren Streifen abwechseln und so beim Vorbeispazieren oder -radeln ein lebendiges Bild ergeben.

Als die Architekten von 10:8 die Quartierverbindung planten, wollten sie den aus Unterführungen gefürchteten Röhrenblick vermeiden. Darum fassten sie die Wege für Fussgänger und Velofahrerinnen in einer einzigen, dafür umso breiteren Passage zusammen. Eine Reihe von V-Stützen und die frei im Raum stehenden Treppenaufgänge zu den Perrons strukturieren den Raum und teilen die beiden Bereiche. Die parallel zu den darüberliegenden Perrons gefaltete Decke rhythmisiert den langen Raum unter den Gleisen. Während an der einen Seite die Lichtwand die Passage begleitet, gestatten an der anderen Seite grosse Öffnungen den Blick in die Veloeinstellhalle. Mit Ausnahme der feinen Farbstreifen der Betonrippen prägen ausschliesslich Grautöne in unterschiedlicher Helligkeit die Unterführung. Denn Läden gibt es hier, im städtischen Teil des Bahnhofs Oerlikon, nicht. Einzig die Lichtscheine der Baldachine setzen einen je nach Tageszeit und Witterung wechselnden gelben Farbakzent und markieren so den Ort, wo es wieder an die Oberfläche geht.

Anstatt aus der Quartierverbindung die Treppe hochzu steigen, können die Passanten – nicht aber die Velofahrer – auch scharf abbiegen und über einen Verbindungsgang die Personenunterführung Mitte erreichen. Hier liegt seit je die Schlagader des Oerliker Bahnhofs, hier ist SBB-Terrain. Das zeigt sich zunächst an den blau leuchtenden Schildern und Abfahrtsanzeigern, an den Bahnhofsfuhren und an den Liftschächten aus Beton und Glas. Dass wir hier auf dem Boden der SBB sind, zeigt sich auch an den Läden, die die Passage beidseits begleiten und die vom hohen Passagieraufkommen des siebtgrößten Schweizer Bahnhofs profitieren wollen. Wie die Planungsgeschichte zeigt, war es nicht zuletzt das kommerzielle Potenzial, das den Bahnhof Oerlikon für SBB Immobilien interessant machte und so letztlich den Neubau der Unterführung ermöglichte.

Unterschiedlicher Charakter

Für die Architekten stellte sich hier die gleiche Aufgabe wie bei der Quartierverbindung – einfach anders. Die Läden, aber auch die zahlreichen Installationen der SBB zogen hier viele Elektro- und Sanitärleitungen nach sich. Diese in eine Sichtbetonkonstruktion einzubinden, wäre kaum möglich gewesen, insbesondere, weil die Installationen immer wieder den veränderten Bedürfnissen angepasst werden müssen. Deshalb war hier eine abgehängte Decke die richtige Lösung. Die von schwarzen Stahlprofilen gefassten, verglasten Ladenfronten bilden eine feine Membran, die den Raum zwar begrenzt, die hell erleuchteten Läden aber dennoch zur Geltung kommen lässt. Im Gegensatz zur Quartierverbindung, die den Charakter eines städtischen Aussenraums hat, wähnt man sich in der SBB-Unterführung in einem Innenraum und vor allem, ganz klar, in einem Bahnhof.

Die dritte Personenunterführung liegt ganz im Osten und ist eigentlich ein Zwitter – oder eine Symbiose – zwischen der Quartierverbindung und der Unterführung Mitte. Sie ist einerseits ein Zugang zu den Zügen und eine schnelle Umsteigeverbindung, sie ist gleichzeitig aber auch eine Verbindung zwischen den angrenzenden Stadtquartieren. Hier, wo sich die Schienenstränge in zwei Richtungen aufteilen, gesellt sich als drittes das Quartier Leutschenbach dazu, das durch einen neuen, ebenfalls durch gelbes Glas akzentuierten Ausgang zwischen den Bahndämmen neu erschlossen wird.

Der Topografie entsprechend liegt die Personenunterführung Ost praktisch auf dem Niveau der Stadt, sodass insbesondere auf der Seite der Affolternstrasse der Zugang ebenerdig möglich ist. Auch in dieser Unterführung gibt es eine Anzahl Läden, jedoch nur auf einer Seite. Deshalb konnte man hier auf eine abgehängte Decke verzichten, sodass die Atmosphäre etwas weniger «bahnhofig», sondern wieder städtischer ist. Auch in der Geometrie unterscheidet sie sich, denn dieser Tunnel verläuft schräg unter dem Gleisfeld hindurch. Die Treppen- und Rampenaufgänge zweigen deshalb nicht senkrecht von der Unterführung ab, sondern sind mit trichterförmigen Übergängen daran angebunden, was dem Raum eine besondere Dynamik verleiht.

Die Verzweigung im Osten

Einen weiteren markanten Auftritt hat der Oerliker Bahnhof an seinem östlichen Ende, wo sich die Gleise in Richtung Seebach, Glattbrugg, Opfikon und Flughafen einerseits sowie Wallisellen andererseits verzweigen. Das Bahntrasse wird hier in der dritten Dimension sichtbar, denn wegen des gegen Leutschenbach abfallenden Terrains liegt es auf einem Damm. Wo früher Böschungen →



Bahnhofplatz Süd

Als Adresse gibt es den Bahnhofplatz Süd in Oerlikon nicht. Es ist die lange Hofwiesenstrasse, die, vom Schaffhauserplatz her kommend, hier am Bahnhof endet. Dementsprechend hatte der Ort vor dem historischen Bahnhofsgebäude den Charakter einer von Autos, Tram und Bus dominierten Strasse. Mit wenigen, aber präzisen Massnahmen machten Feddersen & Klostermann mit 10:8 Architekten aus diesem Strassenabschnitt einen fussgängerfreundlichen Platz. Er ist der Dreh-

und Angelpunkt am Bahnhof und Auftakt zum Oerliker Zentrum mit dem nahen Marktplatz. Der Abschnitt zwischen Ohm- und Schulstrasse wurde vom Durchgangsverkehr befreit, niedrige Randsteine laden zum freien Queren der Fläche ein. Acht hohe Kandelaber markieren den langgestreckten Platz im Stadtgefüge. Sie setzen ihn auch nachts in Szene und tragen gleichzeitig auch die Oberleitungen des Trams. Die Tram- und Bushaltestellen sind an einem Ort konzentriert und wurden mit hohen Einsteigekanten und gross-

zügigen Dächern ausgestattet. Deren mittig angeordnete Tragwand ist mit einer umlaufenden, hölzernen Sitzbank ausgerüstet, wodurch sich die Dächer nicht nur zur Haltestelle, sondern auch zur Stadt orientieren. Um den Platzcharakter zu verstärken, wurden Bauten, Bäume, Rabatten und Pflanztröge entfernt. Nun spannt sich der Platz vom Gleis 1 bis zu den Fassaden der gegenüberliegenden Gebäude auf, womit auch das «Swissôtel» und der «Neumarkt» in besserer Beziehung zu Platz und Bahnhof stehen.



Max-Frisch-Platz

Als Pendant zum Bahnhofplatz Süd entstand auf der Nordseite des Bahnhofs der Max-Frisch-Platz. Der grosszügige, autofreie Platz ist der Empfangssalon für Neu-Oerlikon und ein Umsteigeort des öffentlichen Verkehrs. 2009 gewann das Team von Mettler Landschaftsarchitektur mit Allemann Bauer Eigenmann Architekten den Projektwettbewerb. Um die Kosten zu optimieren und das Projekt an die veränderten Bedürfnisse anzupassen, hat man ihn mehrmals überarbeitet. Die prä-

gendsten Elemente blieben jedoch erhalten: seine Grosszügigkeit, die Bushaltestelle und die Bäume. Das langgestreckte Dach der Busstation steht parallel zum Perrondach an Gleis 8. Als plastisch ausgeformter Sichtbetonkörper markiert es den Platz als öffentlichen, städtischen Ort. Das Dach setzt sich von den Bahnhofsbauten ab und stärkt sowohl den Bahnhof als auch den städtischen Raum in ihrer jeweiligen Eigenständigkeit. Unter dem Betondach stehen Sitzbänke und Billettautomaten sowie zwei raumhaltige Para-

vents, die vor Wind schützen. Die 31 unregelmässig gesetzten Bäume werden in einigen Jahren ein Blätterdach über dem Platz bilden und die Sitzbänke aus massivem Holz beschatten. Anstelle des zunächst vorgesehenen subtil behandelten Betons liegt Asphalt auf der Platzfläche. Trotz dieser Änderungen ist der Max-Frisch-Platz ein sorgfältig gestalteter Ort mit einer starken Identität. Ein wichtiger Bestandteil fehlt jedoch noch: die nördliche Platzbegrenzung. Hier existiert ein Gebäude erst auf dem Plan.

→ und Stützmauern von unzähligen Umbauten und Erweiterungen zeugten und die Topografie verunklärten, hat der Umbau Klarheit geschaffen. Zunächst überquert die Bahn auf eindrücklichen, als Portale gestalteten Brückenbauwerken die viel befahrene Schaffhauserstrasse. Jenseits der Strasse zeichnet eine langgezogene Betonwand die Kurve des Perrons 8 nach, und ein in die Wand eingelassener Treppenaufgang führt elegant von der Binzmühlestrasse auf das Perron. Hier im Osten liegt auch einer der Ursprünge des Gestaltungskonzepts von 10:8 Architekten: die bereits früher erstellte Brücke der Gleise 1 und 2.

Im Takt der Schalttafel

Drei Unterführungen in drei unterschiedlichen Situationen und mit unterschiedlicher Ausstattung – und doch sind alle drei eng miteinander verwandt. Wie konnte das gelingen? Die Antwort ist ebenso einfach, wie deren Umsetzung aufwendig war: mit Präzision in der Planung und der Umsetzung. Schon bevor 10:8 Architekten das ganze Erneuerungsprojekt unter ihre Fittiche nehmen konnten, hatten sie die Vorstellung eines Werks aus einem Guss. Mit jedem Bereich, den sie im Lauf der Zeit neu bearbeiten durften, konnten sie das bereits Bestehende – oder Geplante – mit dem gleichen gestalterischen Repertoire weiterentwickeln und ins Gesamtbild einfügen.

So beschränkten sich die Architekten auf wenige Materialien und zurückhaltende, warme Grautöne, für die sie sich vom alten Aufnahmegebäude inspirieren liessen. Das charakteristische Element, das alle Bauabschnitte miteinander verbindet, ist der Beton. Er ist Formgeber und Konstruktionsmaterial in einem und prägt mit seiner skulpturalen Wirkung alle Teile des neuen Bahnhofs Oerlikon. Besonderes Augenmerk legten die Architekten dabei auf das Schalungsbild: Fünfundzwanzig auf zweihundert Zentimeter misst die Grundeinheit der Schalttafel, die sich über sämtliche Betonflächen zieht. Auch dafür nahmen die Architekten Mass an den Widerlagern der Brücke, die die Gleise 1 und 2 über die Schaffhauserstrasse führt. Bei der Arbeit an der Quartierverbindung liessen sie sich von einem Objekt inspirieren, das ganz am anderen Ende des Bahnhofs liegt und das am Schluss doch diskret ins neue Ganze eingewoben werden konnte.

Die Architekten waren in der Zeichnung des Schalungsbildes konsequent – ohne am Anfang genau zu wissen, was diese Konsequenz bedeutet. Zum einen gibt es nämlich Konflikte mit den Bauetappen, die mit den Massen nicht immer deckungsgleich sind. Zum anderen sind es die Betonflächen selbst, die an gewissen Stellen schräg zulaufen oder zweifach gekrümmt sind. Hier haben die Architekten den Raster aus seiner Starre befreit und dafür gesorgt, dass das Bild der Präzision trotzdem erhalten bleibt. Nur wer genau hinschaut, entdeckt die eine oder andere Betoniergrenze oder stellt fest, dass die parallel verlaufenden Schalttafelkanten an einigen Stellen gar nicht parallel sind.

Mit gemeinsamem Horizont

Verbinden unter der Erde die drei Passagen quer zu den Gleisen die beiden Teile Oerlikons und die Perrons miteinander, so stehen über der Erde quer dazu die fünf Perrondächer. Sie schützen die Bahnpassagiere vor der Witterung, und sie markieren den Bahnhof im Stadtbild. Es mag erstaunen: Obschon es ein Perron und zwei Gleise mehr gibt als vor dem Umbau, wirkt der Bahnhof heute durchlässiger als zuvor. Denn die neuen Perrondächer sind nicht nur höher als die alten Konstruktionen, sie liegen trotz unterschiedlicher Perronkoten auch alle auf dem gleichen Niveau und formen so einen zusammen-

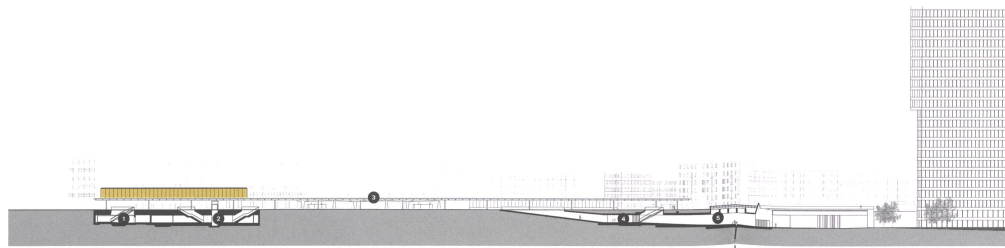
hängenden Horizont. Die grossen Stützenabstände lassen die Sicht frei und sorgen dafür, dass der Rhythmus der statischen Konstruktion auch beim Blick quer durch die Perronanlage ablesbar bleibt. Auf den Perrons selbst war Aufräumen das oberste Prinzip, denn obschon sie etwas verbreitert werden konnten, sind sie für die wachsenden Passagierströme immer noch schmal. Das verhinderte übrigens auch den Einbau von Rolltreppen, die bei gleicher Kapazität viel mehr Platz benötigen.

Für die architektonische Kraft des Bahnhofs sind die Perrondächer entscheidend – nicht nur, weil so die Gestaltung über der Erde aus einem Guss ist, sondern auch, weil die Architekten die Dächer mit der gleichen Sorgfalt entworfen haben wie die unterirdischen Passagen. Wie im Untergrund war auch bei den Perrondächern zunächst kein kompletter Neubau, sondern bloss die Ergänzung über dem neuen Gleis 8 vorgesehen, die die Architekten als Einheit mit dem baldachingekrönten Dach der Quartierverbindung konzipierten. Doch bereits zu diesem frühen Zeitpunkt legten sie die wichtigsten Gestaltungsmerkmale fest. Charakteristisch sind – neben den grossen Stützenabständen – die stark in Erscheinung tretenden geschlossenen Stahlprofile und die flächig daraufliegenden hölzernen Deckenelemente. Das sieht am fertigen Bau selbstverständlich aus und vermittelt den Eindruck einer Konstruktion ohne Details – was natürlich täuscht. Denn gerade um der Gestaltung diese Selbstverständlichkeit zu geben, muss jedes Detail studiert sein; diese Konstruktion verzeiht keine Fehler, sondern macht sie sofort sichtbar. Und wenn auch das Grundprinzip einmal bestimmt war und die Schlüsseldetails entwickelt, so unterscheidet sich doch jedes Perrondach in seiner Geometrie vom anderen.

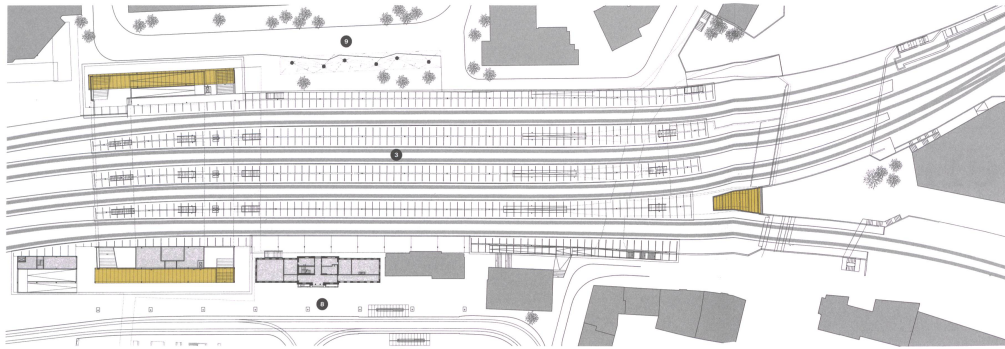
Eine Sonderrolle spielen die Dächer an den Gleisen 1 und 8, schützen sie doch nicht nur die Perrons, sie vermitteln auch zwischen dem Bahnhof und der Stadt. Beim Gleis 1 ist das lange Dach in zwei kurze Teile getrennt, denn mittendrin steht das historische Aufnahmegebäude mit dem ursprünglichen Perrondach. Auf der einen Seite schmiegt sich das neue Dach mit dem gelben Baldachin daran, auf der anderen Seite bindet das neue Bauwerk auch den Zugang zur Unterführung ein. Das Dach beim Gleis 8 hingegen markiert auf seiner ganzen Länge die Kante zwischen Bahnhof und Stadt, wobei auch hier der darin eingebundene Baldachin für einen Akzent sorgt. Zwei Baldachine, drei Unterführungen, fünf Perrondächer und drei markante Portale. Das – alles präzise geplant und sorgfältig gestaltet – sind die Ingredienzien für einen zeitgemässen Bahnhof aus einem Guss. ●



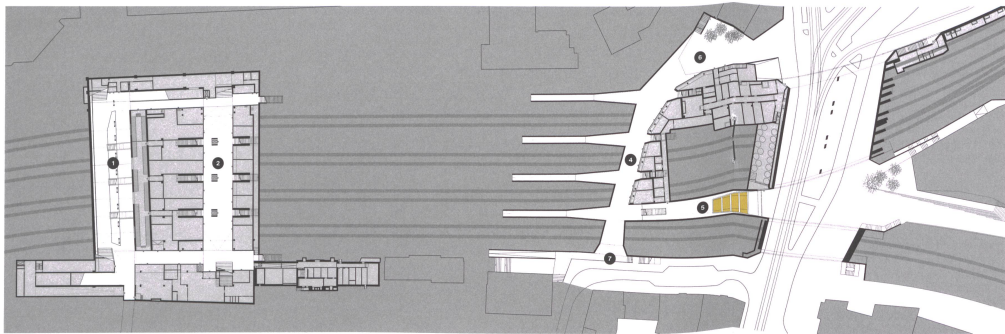
Gelbes Licht erhellt den trichterförmigen Zugang von der Andreasstrasse und dem Leutschenbachquartier.



Längsschnitt mit Blick Richtung Neu-Oerlikon.



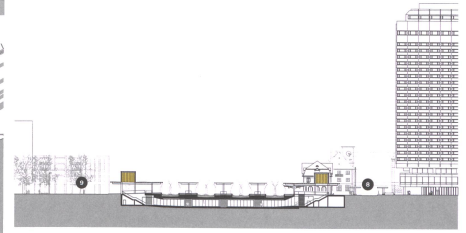
Grundriss Erdgeschoss (Gleisebene).



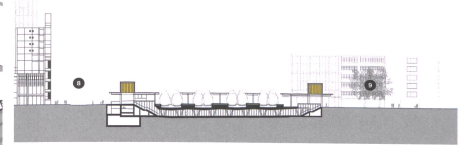
Grundriss Untergeschoss (Ebene Unterführungen und Zugänge Ost).

Neubau Bahnhof Oerlikon

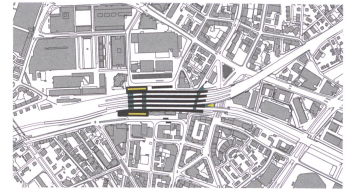
- 1 Quartierverbindung: Unterführung für Velos und Fußgänger mit Velostation
- 2 Personenunterführung Mitte: Unterführung mit kommerziellen Nutzungen
- 3 Perronanlage: Neubau der Gleise 7 und 8 mit Stadtperron, neue Perrons Gleise 1-6
- 4 Ausbau Personenunterführung Ost: Ausbau und Ausstattung mit Läden
- 5 Portal Andrésstrasse: neuer Zugang und Velostation
- 6 Portal Wattstrasse
- 7 Portal Chmelstrasse
- 8 Bahnhofplatz Süd: Neudefinition und Neugestaltung des Platzes
- 9 Max-Frisch-Platz: Neugestaltung mit Busstation



Querschnitt Personenunterführung Mitte.



Querschnitt Quartierverbindung.



Situation