

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

Artikel: Von der Unterführung zum Grossbauwerk
Autor: Neuhaus, Gabriela
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-730967>

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: 29.03.2025

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

Von der Unterführung zum Grossbauwerk

Der einstige Vorstadtbahnhof Zürich-Oerlikon ist heute der siebtgrösste Bahnhof der Schweiz. Der Ausbau erfolgte Schritt um Schritt. Am Anfang war vieles noch unklar.

Text:
Gabriela Neuhaus

Katrin Schubiger schmunzelt, wenn sie sich an ihre anfängliche Zurückhaltung erinnert: Der erste Wettbewerb, den sie 2004 als frischgebackene Partnerin von 10:8 Architekten gewann, war eine simple Quartierverbindung für Velofahrer und Fussgänger. «Hätten wir damals gewusst, was sich daraus alles entwickelt, hätten wir ganz anders agiert. Am Anfang stand die Planung einer Unterführung – und schliesslich bauten wir einen ganzen Bahnhof um», fasst die Architektin zwölf Jahre und Tausende von Arbeitsstunden später zusammen.

«Die ganze Planung war ein fortlaufender Prozess, währenddessen sich immer wieder neue Chancen eröffneten, den Bahnhof und seine Umgebung weiterzuentwickeln und zu optimieren», beschreibt Pia Anttila, Projektleiterin beim Amt für Städtebau der Stadt Zürich, die Planungs- und Bauphase. Nötig geworden war der Ausbau, weil mit den zahlreichen Neubauten und der Umnutzung der grossen ehemaligen Industrieareale im Norden von Zürich neue Dienstleistungszentren und Wohnquartiere entstanden. Der einstige Vorstadtbahnhof wurde dadurch immer mehr zu einer wichtigen Drehscheibe für Pendler und Bewohnerinnen der neuen Stadtteile – allen voran Neu-Oerlikon und Leutschenbach. 1998 überwies das Zürcher Stadtparlament eine Motion, in der es den Stadtrat beauftragte, das Bahnhofareal Oerlikon in Zusammenarbeit mit den SBB aufzuwerten und die Vernetzung der neuen mit den angrenzenden Quartieren zu fördern.

Als Resultat präsentierte die Stadt im Jahr 2000 einen Entwicklungsrichtplan, der zehn Schlüsselprojekte definierte. Dazu gehörten unter anderem die Aufwertung des Oerliker Zentrums rund um den Marktplatz, die Neu-

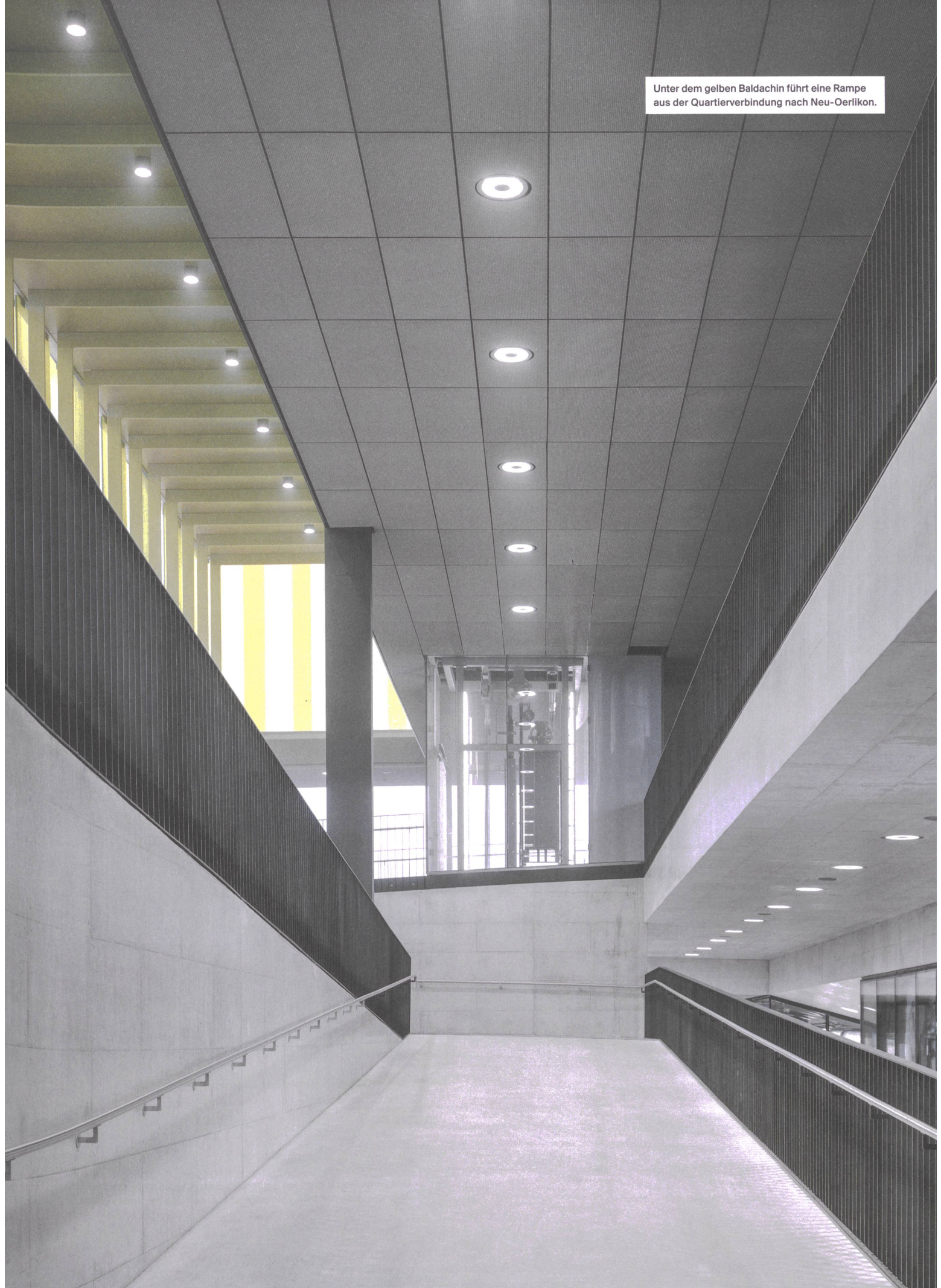
gestaltung der Bahnhofplätze Süd und Nord oder das Auseinander von Baufeldern entlang der Bahnlinie. Schlüsselprojekt Nummer eins war der Bau einer neuen, breiten Fussgänger- und Veloverbindung unter den Gleisen hindurch, um die beiden Ortsteile besser zu verbinden. Dieses Projekt wollte die Stadt möglichst schnell bauen, um einen ersten Akzent zu setzen: Nachdem 10:8 Architekten zusammen mit Locher Ingenieure im Jahr 2004 den Wettbewerb gewonnen hatten, machten sie sich gleich ans Vorprojekt: Die Planung sah damals vor, die Unterführung bis 2009 zu bauen.

SBB und Stadt gemeinsam

Bei den SBB arbeitete man zu diesem Zeitpunkt noch an Varianten der Linienführung für die Durchmesserlinie. Erst 2006 fiel der Entscheid: Oerlikon brauchte zwei neue Gleise und ein zusätzliches Perron. Das hatte Folgen für die geplante Quartierverbindung. SBB und Stadt kamen überein, die beiden Projekte zu koordinieren. So konnten vierzig Millionen Franken gespart werden. Doch die SBB wollten die neuen Gleise erst 2010 und 2011 bauen. «Die Gelder für Infrastrukturprojekte werden Jahre im Voraus gesprochen. Man investiert, wo es am nötigsten ist – ein Ausbau der Personenunterführungen stand damals schlicht nicht zur Diskussion», erinnert sich Alexander Binder, Projektleiter bei den SBB. Man habe sich damals auf den Standpunkt gestellt, es würde schon sehr viel Geld in die Durchmesserlinie und das neue Perron investiert; zusätzliche teure Ausbauten seien da nicht finanzierbar.

Deshalb erhielten 10:8 Architekten 2008 von den SBB einzig den Auftrag, die Planung des neuen Perrons auf der Nordseite des Bahnhofs und dessen Einfügung ins Quartier städtebaulich zu begleiten. Dass man dafür die gleichen Planer holte wie für die Quartierverbindung, war kein Zufall: Die Kopfbauten der städtischen Unterführung →

Unter dem gelben Baldachin führt eine Rampe aus der Quartierverbindung nach Neu-Oerlikon.





Eine breite Treppe leitet aus der Personenunterführung Mitte zum Oerliker Zentrum; durch den Baldachin zeichnet sich der Turm des Swissôtel ab.

→ sollten mit der neuen Perronkante eine Einheit bilden – ein Bestreben, das sich durch die ganze weitere Planung im und um den Bahnhof zieht: «Das Ganze soll wie aus einer Hand erscheinen. Den Nutzerinnen und Nutzern ist es gleichgültig, welche Teilprojekte von den SBB gebaut wurden und welche von der Stadt», sagt Pia Anttila.

Einmaliges Zeitfenster

Im August 2013 wurde das neue Gleis 8 in Betrieb genommen, doch für den Normalbetrieb der Durchmesserlinie wurden die neuen Gleise erst im Dezember 2015 benötigt. So gewann man mit einem Zeitfenster von gut zwei Jahren wichtige Flexibilität für den Betrieb des Bahnverkehrs während der Bauzeit. Man konnte jeweils zwei Gleise stilllegen und den alten Bahnhof – Gleise, Perron, Unterführungen – auf einer schmalen Inselbaustelle etappenweise durch den neuen ersetzen (siehe «Bauen als Krimi», Seite 26. Hätte man diese Arbeiten unter Vollbetrieb machen müssen, wären aufwendige und entsprechend kostspielige temporäre Hilfsbrücken für die Züge nötig gewesen. Dank der Stilllegung konnte man Kosten sparen – und nun rechnete sich der Ausbau der Personenunterführung.

Mitentscheidend für diese Weiterentwicklung des Bahnhofprojekts war aber auch ein Gesinnungswandel: «2004 hatten SBB Immobilien den Bahnhof Oerlikon noch nicht auf dem Radar. Unter den Gleisen in Läden zu investieren, schien unattraktiv», erinnert sich Jürg Senn, damals projektverantwortlicher Partner von 10:8 Architekten. Fünf Jahre später wurde die Kommerzialisierung im und um den Bahnhof zu einem zentralen Thema. Das ging so weit, dass SBB Immobilien die Erweiterung der Personenunterführung Mitte – eigentlich ein Projekt von SBB Infrastruktur – vorfinanzierte, damit das knappe Zeitfenster für den Einbau von Läden genutzt werden konnte.

Zeitdruck im Osten

Während so die Personenunterführung Mitte und die benachbarte Quartierverbindung Schritt um Schritt Gestalt annahm, hatte die Umgestaltung des Bahnhofszugangs anfänglich keine Priorität. 2005 wurde ein Kredit für die Verlängerung der SBB-Brücken der Gleise 1 und 2 über die Schaffhauserstrasse gesprochen, was eine wichtige Voraussetzung für die Aufwertung dieses Teils des Bahnhofareals war. 2007 und 2008 initiierte die Stadt schliesslich die Erarbeitung des städtebaulichen Leitbilds Bahnhof Oerlikon Ost, an dem unter anderen 10:8 Architekten beteiligt waren. Nun drängte die Zeit plötzlich, denn die Anpassung im Bereich der Schaffhauserstrasse bedingte eine Verlängerung der Brücken, die sich nur während der Stilllegung der Gleise mit vernünftigem Aufwand realisieren liess.

Unter grossem Zeitdruck versuchten die Architekten, das Ingenieurprojekt in ein städtebauliches Statement zurückzuführen. Die Idee, den Platz unter der Brücke als Drehscheibe für den Tram- und Busverkehr zu gestalten, wurde nicht zuletzt aus erschliessungstechnischen und stadträumlichen Gründen fallen gelassen. Die Anpassungen und Weiterentwicklungen der Projekte widerspiegeln sich im aktualisierten Entwicklungsrichtplan von 2009.

Nun rückte die Aufwertung des Ostportals ins Zentrum, das als direkter Bahnhofszugang für das schnell wachsende Quartier Leutschenbach an Bedeutung gewann. Nebst grosszügigen Zugängen und Querungen boten sich auch da Möglichkeiten für die kommerzielle Nutzung des Bahnhofareals. Im Spätherbst 2010 zeigte eine Machbarkeitsstudie, dass zusammen mit dem Neubau der Brücken für die Gleise 7 und 8 auch die Brücken der Gleise 3 bis 6 ersetzt werden können. «Diese →



Der Zugang von der Friesstrasse zum Gleis 8 ist elegant in die Stützmauer eingelassen. Bei der Unterführung Schaffhauserstrasse sind die Bauarbeiten noch im Gang.



Die Schranken werden fallen: Nach dem Bau des Andreasturms und mit der Entwicklung von Leutschenbach wird dies einer der wichtigen Bahnhofszugänge sein.

→ Ersatzbauten waren bautechnisch gesehen die Knacknuss der Machbarkeitsstudie», betont Luc Trausch, Projektleiter bei Bänziger Partner. Doch dann musste es sehr schnell gehen: Innerhalb von knapp drei Monaten wurde ein Vorprojekt für den zusätzlichen Projektteil Zugang Ost mit einem Rohbauvolumen von rund vierzig Millionen Franken erarbeitet. Auf dieser Basis ging man direkt in die Phase der Ausschreibung; das Bau- und das Auflageprojekt wurde erst im Anschluss an die Unternehmerschreibung erarbeitet. Das definitive grüne Licht für die Integration des Projekts Quartieranbindung Ost gab das Ja in der Gemeindeabstimmung vom November 2010.

Weil nun auch die Brückenbauwerke im Osten während der jeweiligen Stilllegung der Gleise und Perrons erfolgen mussten, wurde der Zeitplan für die Ausführung immer enger. «Von Anfang an war klar, dass die Termine fix sind. Das hiess: Wir mussten das ganze Programm, das nun auch den Ostzugang zum Bahnhof umfasste, im gleichen Zeitrahmen durchziehen», sagt Daniel Littarru, Projektleiter bei Locher Ingenieure. Wie bei der Zusammenlegung der Planungs- und Bauarbeiten für die Quartierverbindung und die Personenunterführung Mitte habe man auch beim Ostportal die Chance des Moments packen wollen, sagt André Murer, Projektverantwortlicher beim Tiefbauamt der Stadt Zürich: «Hätte man diese Projekte einzeln abgewickelt, wäre das erstens ein Patchwork geworden, zweitens hätte die Bauzeit viel länger gedauert, und drittens wäre es auch teurer geworden.»

Umfassende Umgestaltung

Parallel zu den Planungs- und Bauarbeiten innerhalb des Bahnhofs wurden weitere Schlüsselprojekte in der Umgebung in Angriff genommen. Ziel war eine gute Orientierung sowie eine räumliche Verknüpfung mit den angrenzenden Stadtbereichen. Dabei strebte die Stadt einen einheitlichen öffentlichen Raum mit einer hohen Freiraumqualität und guter Orientierung an. Dazu gehört neben den angrenzenden Bereichen – Bahnhofplatz Süd und Max-Frisch-Platz – auch der Marktplatz als wichtiger, beliebter Aufenthaltsort. Zentral war für die Stadt zudem der Bau zweier Velostationen am Bahnhof.

Für die Umgestaltung des Bahnhofplatzes Süd hatte die Stadt bereits 2007 ein Vorprojekt in Auftrag gegeben. Nach längerer Verzögerung und mehrfacher Überarbeitung wurde es bis Ende 2014 fertiggestellt. Das war ein erster Meilenstein – auch für die Bevölkerung.

«Heute sind die meisten Schlüsselprojekte aus dem Entwicklungsrichtplan von 2000 umgesetzt», stellt Katrin Schubiger stolz fest. Bei fast allen Projekten waren 10:8 Architekten, die zusammen mit Locher Ingenieure im Lauf der Jahre zu einer Scharnierstelle für die gesamten Projekte wurden, in der einen oder andern Form beteiligt. Die Entwicklung ist auch nach der Bahnhofseröffnung im Dezember 2016 noch im Gang – und wird auch in den nächsten Jahren weitergehen: Bereits im Entwicklungsrichtplan von 2000 wurde ein Baufeld in der Bahngabelung Ost bezeichnet; hier ist zurzeit der Andresturm im Bau. Für die für den Bahnbetrieb nicht mehr benötigten SBB-Areale entlang der Hofwiesenstrasse wurde in Zusammenarbeit mit dem Amt für Städtebau 2012 in einem Workshopverfahren untersucht, wie sie baulich entwickelt werden könnten; hier ist der Franklinturm in Planung. Weitere Entwicklungen sowohl auf den SBB-Grundstücken an der Hofwiesenstrasse als auch auf städtischen Parzellen beim Ostportal sind zu erwarten. Dazu Pia Anttila: «Rund um den Bahnhof gibt es eine grosse Aufwertung der Grundstücke. Standorte in Bahnhofsnähe sind im Trend und zukunftssträftig. Das gilt auch für Oerlikon.»

Erleichterung im Quartier

Für die Quartierbevölkerung war das Bahnhofareal während insgesamt fünf Jahren eine sich ständig verändernde Baustelle. Entsprechend gross wurde im Dezember 2016 die Eröffnung des neuen Bahnhofs gefeiert. «Erst ist man einfach mal froh, dass diese schwierige Zeit vorbei ist. Die Belastung für das Quartier und für die Pendler war gross: Es dauerte lange, man musste sich mit vielem abfinden», sagt Christian Relly, Präsident des Quartiervereins. Gleichzeitig windet er den Beteiligten ein Kränzchen: Die SBB hätten sich stets darum bemüht, die Bevölkerung und die Anwohner zu informieren. Die regelmässigen Führungen, die unter anderem von der Stadt angeboten wurden, erlaubten laufend Einblicke in die Projekte. Für eine wirkliche Partizipation sei das Projekt allerdings zu komplex gewesen: «Wenn man mit Vertretern der Behörde am Tisch sitzt, die sich den ganzen Tag mit der Materie beschäftigt haben, kann man als Laie nicht wirklich mitreden», gibt Relly zu bedenken. Was er dabei nicht erwähnt: die Rettung des historischen Direktionsgebäudes der Maschinenfabrik Oerlikon, das am Gleisrand der Durchmesserlinie beim Bahnhofseingang steht. Sie ist dem Engagement der Quartierbevölkerung zu verdanken. Weil sich die beteiligten Parteien lange nicht einigen konnten, schien der Abbruch 2010 besiegelt, als eine Unterschriftensammlung aus dem Quartier Bewegung in die verfahrenere Situation brachte. Schliesslich einigten sich Stadt, SBB und die privaten Grundstücksbesitzer auf einen Deal, und das MFO-Gebäude wurde um sechzig Meter verschoben – eine Aktion, die 2012 schweizweit für Aufsehen sorgte. ●