Zeitschrift: Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale

Herausgeber: Fédération suisse des urbanistes = Fachverband Schweizer Raumplaner

Band: - (2012)

Heft: 4

Artikel: Bahnhof Oerlikon : vom Nadelöhr zum vernetzten Ort

Autor: Anttila, Pia

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-957874

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 07.12.2025

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

THEMA

Bahnhof Oerlikon – Vom Nadelöhr zum vernetzten Ort

PIA ANTTILA
Amt für Städtebau
der Stadt Zürich.

Die Verschiebung des ehemaligen Verwaltungsgebäudes der Maschinenfabrik Oerlikon – genannt «Gleis 9» – am 22. und 23. Mai 2012 hat den Bahnhof Oerlikon in die mediale Öffentlichkeit gerückt. Diese Gebäudeverschiebung wurde durch den Bau von zwei neuen Gleisen ausgelöst. Am Bahnhof Oerlikon entsteht nicht nur ein komplett neuer Bahnhof sondern ein neuer, vernetzter Stadtteil.

Der erste Bahnhof – und die Industrie

Die Geschichte des Bahnhofs Oerlikon begann mit seiner Ablehnung – durch Schwamendingen. Die Gemeinde, zu der Oerlikon damals gehörte, erlaubte den Bau der Nordostbahn 1855 nur am Rand des Dorfes. Mit der Bahn kam 1872 die Eigenständigkeit der Gemeinde Oerlikon und die Industrie auf der Nordseite der Gleise, 1876 die Maschinenfabrik Oerlikon MFO, 1895 die Akkumulatorenfabrik und 1906 die Werkzeugmaschinenfabrik Oerlikon. Mit über 2500 Arbeitern und Angestellten und Zulieferbetrieben war die MFO Anfang des letzten Jahrhunderts einer der grössten Arbeitgeber im Kanton Zürich. Die Generatoren und Motoren aus Oerlikon fanden sich in Trams und Lokomotiven, auf Hebekranen und Transformatoren.

Mit der Industrie kam die Bevölkerung. 1870 hatte Oerlikon 730 Einwohner, 1910 bereits 5800 und im Jahre 1941 mit 18'800 Einwohnern fast schon den heutigen Stand von 21'000 erreicht. Auch der Bahnhof wurde mehrfach angepasst, letztmals in den 1990er Jahren.

Umnutzung – Zentrum Zürich Nord ...

Seit den 1980er Jahren zeichnete sich ab, dass sich die Industrie verändert und verlagert und damit ihr Flächenbedarf in Oerlikon abnimmt. 1990 einigten sich Grundeigentümer und Stadt auf einen Entwicklungsrichtplan mit den wichtigsten Kenngrössen, Nutzungs- und Freiflächenziffern und deren Grobverteilung. 1998, nach einem internationalen städtebaulichen Wettbewerb, wurden die Rahmenbedingungen in den Sonderbauvorschriften «Zentrum Zürich Nord (ZZN)» und in Infrastrukturverträgen verbindlich festgehalten. Neu-Oerlikon hat sich seitdem schnell entwickelt. Mit vier neuen, international anerkannten Parks, Wohn-, Geschäfts- und Industriebauten entsteht ein eigenständiges Quartier.

... und Leutschenbach

Das Quartier im Osten zwischen den beiden Bahnästen zeichnete sich noch 1995 trotz seiner zentralen Lage durch heterogene Baustrukturen aus. Neben Fernsehstudio und Dienstleistern fanden sich Standplätze von Fahrenden, Gewerbe- und Lagerflächen sowie Parkplätze. Das zusammen mit den Grundeigentümern erarbeitete Entwicklungskonzept von 2000 forderte erstmals den direkten Zugang zum Bahnhof Oerlikon.

Bahn-Nadelöhr – und weitere Verkehrsinfrastrukturen

Die Planung des ZZN beinhaltete eine Raumreservation der Bahn für zwei zusätzliche Gleise. Die SBB untersuchten verschiedene Ausbau-Varianten vom Hauptbahnhof Zürich Richtung Norden. Die Ablehnung der Erweiterung des Wipkinger-Viadukts mit einem zusätzlichen Doppelgleis verhalf der Durchmesserlinie zum Erfolg. Die Bahnkapazität zwischen Altstetten, Hauptbahnhof und Oerlikon wird wesentlich erweitert.

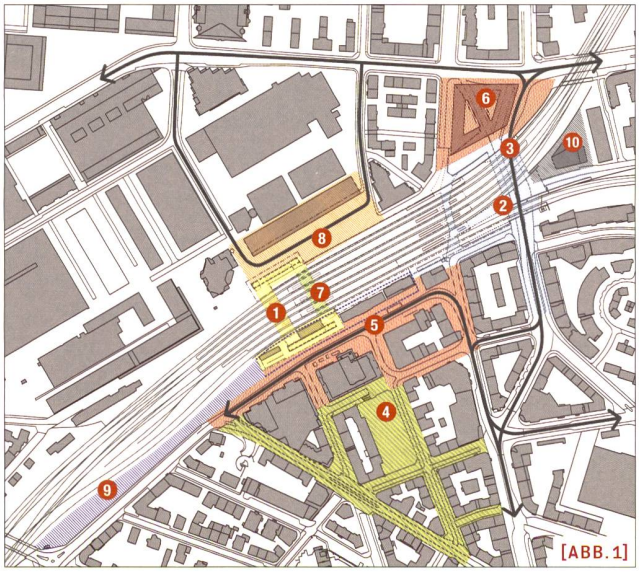
Mit der Glatttalbahn sollte die Siedlungsentwicklung im Glatttal auf den öffentlichen Verkehr gelenkt werden – mit dem Bahnhof Oerlikon als Anknüpfungspunkt.

Gesamtbetrachtung Stadt – Entwicklungsrichtplan

Der Gemeinderat der Stadt Zürich forderte im Februar 1998 mit einer Motion eine bessere Vernetzung des «Zentrum Zürich-Nord» mit den angrenzenden Quartieren und eine Aufwertung des Bahnhofareals. Dieser Auftrag für eine Gesamtbetrachtung führte nach einem entwerferischen Leitbildprozess mit drei Teams sowie SBB und Kanton zu sieben Leitsätzen für die künftige Entwicklung des Bahnhofgebiets und seiner Umgebung, die im Jahr 2000 zum Entwicklungsrichtplan mit zehn Schlüsselprojekten konkretisiert wurde **[ABB. 1]**.

Das Zentrum Oerlikon (4) wurde ab 2003 umgestaltet, der Stadtteilentwicklungsprozess lanciert und der Wettbewerb Quartierverbindung (1) 2004 entschieden. 2005 folgte der Kreditbeschluss zur Verlängerung der SBB-Brücken Gleis 1 und 2 über die Schaffhauserstrasse. Damit konnte die Aufwertung im Osten (2) beginnen.

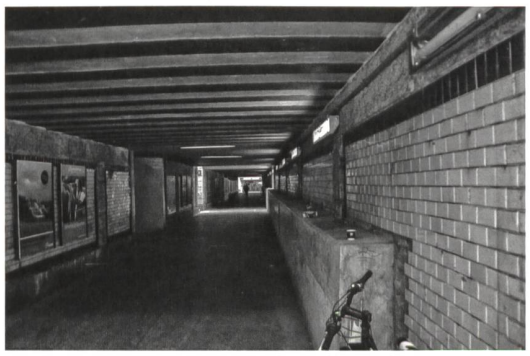
[ABB. 1] Der Entwicklungsrichtplan 2009, Schlüsselprojekte.



[ABB. 1]

... und zukünftiger Entwicklungen. .../ ... *et futurs.* ... (Oerlikon)

... Orte mit verschiedenen Gesichtern: oberirdische .../... *Des lieux aux multiples visages: en surface* ... (Oerlikon)



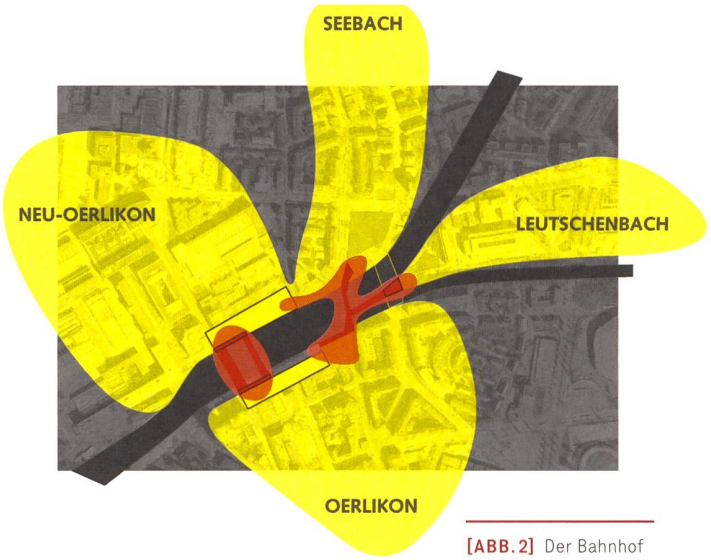
... und unterirdische. .../ ... *comme en sous-sol.* ... (Oerlikon)

Zusammenarbeit

Ein Steuerungsgremium koordiniert seit 2005 die weitere Entwicklung des Bahnhofs Oerlikon, seit 2007 unterstützt durch das Gebietsmanagement Bahnhof Oerlikon. Mit der Konferenz für den Bahnhofsausbau 2007 wurde die Grundlage für ein koordiniertes Vorgehen von Stadtrat, SBB, und Kanton Zürich (vertreten durch den Zürcher Verkehrsverbund ZVV) gelegt. Der Gemeinderat und die interessierte Öffentlichkeit wurden periodisch über den Stand der Planung informiert. Die Unterstützung der Bevölkerung zeigte sich mit jeweils über 70% Zustimmung zu den Kreditvorlagen: 50 Mio. für den Bau der Quartierverbindung (2008) und 110 Mio. für die Quartieranbindung Ost (2010).

Bahnhof als ÖV-Drehscheibe

Aus der Überprüfung des Entwicklungsrichtplans 2009 resultierte das neue Umsteigekonzept mit drei Umsteigeräumen im Norden, Osten und Süden. Dies führte zu einem Umdenken der SBB mit dem Entscheid, die Personenunterführung Mitte, verknüpft mit der Quartierverbindung, auszubauen. Die Gestaltung der angrenzenden Plätze wurde im Wettbewerb Bahnhofsplatz Nord (Max-Frisch-Platz) und im Workshopverfahren Bahnhofplatz Süd entschieden.



[ABB. 2] Der Bahnhof Oerlikon als Verbindung zu den umliegenden Quartieren.

S-Bahn

Mit dem Angebotsausbau der S-Bahn nahm der Bahnverkehr seit 2001 statt mit prognostizierten 4% mit 7% zu. Weitere Kapazitäten bedingen einen Gleisausbau im Bahnhofsbereich – es braucht acht Gleise, um 1800 Züge täglich zu bewältigen. Einsparungen von 40 Millionen bei gleichzeitigem Ausbau des Bahnhofs mit der Einführung der Durchmesserlinie machten deren Verknüpfung attraktiv. Dass die Gleisabstände reduziert und die Perrons verbreitert werden können, schafft nötigen Raum für zusätzliche Passagiere und zieht den Neubau der Perrondächer nach sich. Der Ausbau von Gleis 7 und 8 hätte den Abbruch des «Gleis 9» bedeutet. Dass das Gebäude doch verschoben werden konnte, ist auf intensive Verhandlungen von Stadt, SBB und Grundeigentümern zurückzuführen, die aus dem Quartier Oerlikon angestossen wurden.

Anbindung Ost

Mit der Anbindung Ost bekommt Leutschenbach die geforderte direkte Verbindung zum Bahnhof. Mit den Gleisbaumassnahmen werden jeweils 2 Gleise ausser Betrieb genommen, was die einmalige Chance bietet, auch die Gleisquerung zwischen Ohm- und Wattstrasse aufzuweiten.

Somit wird nicht nur, wie im ersten Entwicklungsrichtplan vorgesehen, der Bahnhof mit der Stadt vernetzt, sondern gleichzeitig die Bahninfrastruktur ausgebaut, der Bahnhof als Gesamtes komplett neu gebaut. Der neue Bahnhof Oerlikon wird zu einer wichtigen Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs und zu einer Verbindung zwischen den vier Stadtteilen Neu-Oerlikon, Seebach, Leutschenbach und dem Zentrum Oerlikon **[ABB. 2]**. Tram- und Buslinien, Zugänge und Querungen der Bahn, öffentliche Räume und angrenzende Baufelder werden in das Netz der Stadt integriert. Die Kosten der Ausbauten SBB in Oerlikon belaufen sich dabei auf rund 450 Millionen Franken.

Und was ist der Bahnhof heute? So wie das Reisen einen anderen Stellenwert hatte, hat sich auch der Bahnhof verändert. Anstelle des Aufnahmegebäudes, des repräsentativen Raums für die Vorbereitungen der Reise, manifestiert sich der Bahnhof heute in Anzeigetafeln und Ticketautomaten. Er dient der täglichen Fort- und Pendelbewegung. Das Aufnahmegebäude aus der Gründungszeit wird meist für kommerzielle Zwecke genutzt. Die Pendler hasten morgens mit dem Kaffeebecher in der Hand zur Unterführung.

Der neue Bahnhof Oerlikon wird im Stadtraum nicht nur als Zugang zur Unterführung zu den Gleisen erfahrbar, sondern auch als ein wichtiger, durchlässiger Teil der Stadt. Dazu braucht es nicht nur die planerischen Ideen, sondern auch die Koordination und Zusammenarbeit der verschiedenen Beteiligten auf unterschiedlichen Ebenen.

KONTAKT
pia.anttila@zuerich.ch

RÉSUMÉ

La gare d'Oerlikon – du chas d'aiguille au nœud ferroviaire

L'ancienne gare de service d'Oerlikon est devenue l'un des principaux nœuds du réseau ferroviaire suisse. Le passage de l'ancienne gare industrielle au statut de gare pendulaire pose de nombreux défis, tant en termes d'exploitation que d'urbanisme et d'aménagement du territoire. En février 1998, une motion de l'exécutif de la Ville de Zurich demandait que le centre de Zurich-Nord soit mieux relié aux quartiers voisins, et que le site de la gare soit valorisé. En collaboration avec les CFF et le canton, trois équipes ont défini une conception directrice globale, suite à quoi ont été édictés, pour le futur développement du secteur de la gare et de ses environs, sept principes qu'a concrétisés, en l'an 2000, un plan directeur de développement comportant dix projets-clés. La nouvelle gare d'Oerlikon ne donne pas seulement accès aux quais via un passage sous-voie: elle représente un véritable morceau de ville. Cela demande des idées, mais aussi une bonne coordination et collaboration entre les acteurs impliqués aux différents niveaux.