

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

Artikel: "Für das Gelingen waren die Menschen entscheidend"
Autor: Neuhaus, Gabriela / Schubiger, Katrin / Littarru, Daniel
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-730969>

Nutzungsbedingungen

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

Conditions d'utilisation

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

Terms of use

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

Download PDF: 11.01.2026

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



Katrin Schubiger

Die Architektin ist Teilhaberin von 10:8 Architekten, die 2004, gemeinsam mit Locher Ingenieuren, den Wettbewerb für die Quartierverbindung gewannen. Als Teil der Gesamtleitung war sie auf der Planerseite, zusammen mit dem Büropartner Georg Rinderknecht, projektübergreifend für die Architektur verantwortlich.



Daniel Littarru

Der Ingenieur arbeitet seit 2008 bei Locher Ingenieuren und leitet dort den Bereich Kunstbauten. Beim Bahnhofausbau Oerlikon bearbeitete er seit 2008 als Projektleiter die Personenunterführungen der Projektteile Gleise 7 und 8 und der Quartieranbindung Ost. Ab 2013 übernahm er die Gesamtleitung der Ingenieurgemeinschaft SLW+Partner (bestehend aus Locher Ingenieure, Wild Ingenieure, Bänziger Partner und Gruner). Er war auch für die Bahntechnikkoordination und die Gesamtterminplanung zuständig.



Alexander Binder

Der Architekt und Wirtschaftsingenieur war ab 2011 Gesamtprojektleiter und ab 2016 Abschnittsleiter Durchmesserlinie Ausbau Oerlikon und begleitete den Umbau in Oerlikon vonseiten SBB ab 2008.



André Murer

Der Bauingenieur ist Leiter des Geschäftsbereichs Projektierung + Realisierung beim Tiefbauamt der Stadt Zürich. Er begleitete den Umbau im und um den Bahnhof Oerlikon von 2009 bis 2015 als Gesamtprojektleiter vonseiten der Stadt. Ab 2015 war er Vorsitzender des Steuerungsausschusses.

«Für das Gelingen waren die Menschen entscheidend»

Vier leitende Projektbeteiligte lassen im Gespräch noch einmal zwölf Jahre Entwicklungs- und Bauzeit am Bahnhof Oerlikon Revue passieren: Es war ein Ausnahmeprojekt.

Interview:
Gabriela Neuhaus

Es war schwierig, für dieses Gespräch einen gemeinsamen Termin zu finden. Wie hat man es in den letzten zwölf Jahren geschafft, die vielen Beteiligten zu koordinieren?

Katrin Schubiger: Der Bahnhof Oerlikon war in dieser Beziehung für uns Architekten eine grosse Herausforderung: Es handelte sich ja nicht einfach um ein einzelnes Projekt, sondern es gab viele Teilprojekte. Deshalb gab es zahlreiche unterschiedliche Sitzungen mit verschiedenen Themen und Schwerpunkten. Die Schlüsselpersonen waren da in ihrer Agenda sehr gefordert.

Daniel Littarru: Wichtig waren regelmässige und klare Sitzungsraster. Zudem musste eindeutig festgelegt sein, in welchem sogenannten Gefäss welches Thema bearbeitet wird. Bei unserer Ingenieurgemeinschaft waren die verantwortlichen Projektleiter und Ingenieure der verschiedenen Fachbereiche während der intensivsten Phase, von

2009 bis 2015, überwiegend mit dem Bahnhofausbau Oerlikon beschäftigt. Wenn man sich fast ausschliesslich auf ein Projekt konzentriert, fliesst auch viel Herzblut hinein, und man schafft es immer, Termine freizuschaukeln, wenn es gilt, ein Problem zu lösen.

André Murer: Bei uns waren 15 Projektleiter involviert, die aber noch viele andere Projekte bearbeiten mussten. Oerlikon war für das Tiefbauamt lange Zeit das grösste Projekt in der Stadt Zürich. Entsprechend wurden die Prioritäten gesetzt, man hat schnell reagiert und Entscheide gefällt. Das war mit Emotionen verbunden und lief nicht immer rund. Die persönliche Nähe und die Vertrauensbasis, die wir im gesamten Team aufbauen konnten, waren daher extrem wichtig.

Was waren aus heutiger Sicht Schlüsselmomente in diesem ganzen Prozess?

Katrin Schubiger: Eine der intensivsten Phasen war der Zusammenschluss der bereits laufenden Projekte mit dem Zugang Ost. Wir waren schon an der Baumeisterausschreibung für die Personenunterführung Mitte und die Durchmesserlinie und mussten nun zusätzlich diesen grossen

neuen Projektteil, für den wir Ende 2010 innert kürzester Frist eine Machbarkeitsstudie erstellt hatten, im Jahr 2011 noch in die Ausschreibung integrieren.

Alexander Binder: Für mich war der Entscheid, die Personenunterführung Mitte mit dem Bau der Quartierverbindung zu koordinieren und gleichzeitig in das Grossprojekt Durchmesserlinie zu integrieren, von vergleichbarer Bedeutung. Nur war damals der Zeitdruck weniger gross.

Daniel Littarru: Beim Zugang Ost war von Anfang an klar, dass man nicht phasengerecht wird arbeiten können. Von der Machbarkeitsprüfung sind wir mit einem minimalen Vorprojekt im Schnellverfahren in eine Ausschreibung mit sehr grossem Volumen übergegangen. Das war ungewöhnlich, speziell – aber richtig, weil man nur so die Synergien nutzen konnte. Trotzdem: Bei einem derartig komplexen Projekt so schnell in die Umsetzung zu gehen, war mit grossen Risiken verbunden.

Was genau waren diese Risiken?

Alexander Binder: Der Bahnhof Oerlikon ist für die SBB ein wichtiger Knotenpunkt. Hätte das Projekt den laufenden Betrieb gestört, wären sehr grosse Probleme entstanden. Die Abwägung, das Projekt mit fixen Inbetriebnahmeterminen derart weiterzuentwickeln, zu vergrössern und gleichzeitig immer sicherzustellen, dass der laufende Betrieb davon möglichst wenig beeinträchtigt wird, war extrem fordernd. Bis feststand: Man kann und man will das machen. Zudem musste die Finanzierung gesichert werden. Wir haben bei den SBB ganz andere Entscheidungswege als die Stadt. Beim Zugang Ost bezahlte die Stadt einen Grossteil der Investitionen, wir haben uns dranhängt und dann ebenfalls investiert.

«Wir schafften es immer,
ein Problem zu lösen.» Daniel Littarru

André Murer: Am Anfang stand der Bau einer Quartierverbindung, dann kamen die Gleise 7 und 8 dazu. Das Ganze wuchs organisch und hat sich an kein SIA-Phasenmodell gehalten. Im Rückblick muss man sagen: So dürfte man eigentlich nicht bauen.

Aus dem Projekt einer Quartierverbindung entwickelt sich der Umbau eines ganzen Bahnhofs und seines Umfelds – ist das normal?

Daniel Littarru: Ich glaube, dass es normal ist, dass sich ein Projekt in gewissen Bereichen verändert, weil es Optimierungen gibt. Aber nicht in dieser Dimension. Der Umbau des Bahnhofs Oerlikon ist einmalig.

Alexander Binder: Wir bewegen uns da wirklich jenseits von dem, wie ein übliches SBB-Projekt aufgeleitet wird. Das hat wohl auch damit zu tun, dass die Stadt so stark involviert war. Wir konnten uns gegenseitig den Ball zuspielen, Ergänzungen erarbeiten und so einen Mehrwert schaffen. Bei uns setzte dies voraus, dass die Entwicklungen von den oberen Ebenen bis hin zur Konzernleitung mitgetragen wurden. Da brauchte es mehrere Personen, die bereit waren, Risiken einzugehen und Verantwortung zu übernehmen. Das hat funktioniert, weil alle am gleichen Strick zogen. Hätten wir nicht aufzeigen können, welches der Mehrwert ist und wie wir die Risiken in den Griff kriegen, wäre es nicht weitergegangen.

«Das Ganze hat sich an kein SIA-Phasenmodell gehalten.»

André Murer

Katrin Schubiger: Für mich ist diese Entwicklung der grösste Erfolgsfaktor des Projekts. Heute sind die meisten Schlüsselprojekte, die im Entwicklungsrichtplan 2000 erst als Skizzen existierten, umgesetzt. Möglich wurde dies dank dem Zusammenspiel von Stadt und SBB. Es wurde immer sehr schnell entschieden – wenn man bedenkt, wie lange solche Entscheidungsfindungen sonst gehen können. Der zweite Erfolgsfaktor ist aus meiner Sicht die Konstanz und die Leidenschaft der Schlüsselfirmen und -personen. Es braucht die richtigen Personen, die Risiken abschätzen und mutige Entscheide fällen können.

André Murer: Wir mussten von unseren üblichen Konventionen und Prozessen abweichen, sonst hätten die Synergien nicht genutzt werden können. Das Zeitfenster war befristet – fünf oder zehn Jahre später wäre diese Chance vertan gewesen. Natürlich haben wir alle Regelungen bezüglich Finanzkompetenzen eingehalten – wir mussten aber schnelle Wege finden und Entscheidungsträger überzeugen, um die Finanzierung zu sichern. Es gab auch zwei erfolgreiche Volksabstimmungen. Bei einer Ablehnung der Kredite wäre die Planung vergebens gewesen. In der Stadt sind wir hochpolitisch unterwegs. Wären wir in der Umsetzung nicht erfolgreich gewesen, hätte man sicher das eine oder andere aufgerollt, Fragen gestellt.

Warum aber diese schrittweise Planung und nicht gleich von Anfang an ein umfassendes Umbau- und Erweiterungsprojekt für den Bahnhof Oerlikon? Warum nicht ein Wettbewerb für das Ganze?

Katrin Schubiger: Es wäre gar nicht möglich gewesen, ausgehend von einem Richtplan einen Wettbewerb mit so vielen Nahtstellen auszuschreiben, ohne dass konkrete Besteller vorhanden sind. Die Alternative wäre vielleicht ein Grossprojekt gewesen, etwas Visionäreres, das mit dem Bestehenden Tabula rasa gemacht hätte. Da muss man sich allerdings fragen, ob ein solches Projekt bewilligungs- und mehrheitsfähig gewesen wäre. An der ETH haben Studierende als Planungsübung den Bahnhof Oerlikon als «grand projet» geplant – und dessen Potenzial ausgenutzt. Da kamen schon andere Entwürfe, da ist mehr möglich, als was wir gebaut haben. Im Studium ist theoretisch vieles möglich – in der Realität ist die Planung an komplexe Prozesse gebunden.

Alexander Binder: Am Anfang gab es noch kein gemeinsames Projekt. Die Stadt plante die Quartierverbindung, während wir bei den SBB parallel an der Durchmesserlinie arbeiteten. Auf unserer Seite war lange Zeit nicht klar, ob der Ausbau der Personenunterführungen überhaupt finanzierbar wäre. →

«Wir sind als Planer eine Art Ehe miteinander eingegangen.»

Katrin Schubiger

→ **Daniel Littarru:** Der Startschuss erfolgte, als SBB Immobilien an Bord kamen und sich an der Finanzierung beteiligt haben. Da entstand eine richtige Aufbruchstimmung. Ich erinnere mich an die Präsentation der Machbarkeitsstudie für die Läden in der Personenunterführung Mitte. Angesichts der enormen Erweiterung des Durchgangs auf siebzig Meter, waren die Baukosten beträchtlich. Als ich das Ganze vorstellte, kamen überraschenderweise sehr interessierte Rückfragen. Was es bedeuten würde, wenn man zusätzliche kommerzielle Nutzungen planen würde. Am Schluss dieser Sitzung war für mich klar: Man hat die Vorteile gesehen und will das machen.

André Murer: Mich erstaunte, dass die Personenunterführung Mitte so spät in die Diskussion kam. Die bestehende Unterführung war angesichts der Frequenzen viel zu eng. Hier hätte man früher zusammensitzen sollen und die Vorteile einer Zusammenarbeit erkennen können.

Alexander Binder: Es brauchte diesen Winkelzug, bei dem SBB Immobilien eingesprungen sind und sich bereit erklärten, die Finanzierung vorzuschiesse, die eigentlich von SBB Infrastruktur hätte geleistet werden müssen.

Was wir heute in Oerlikon sehen, entwickelte sich aus einem andauernden Planungs- und Umsetzungsprozess. Laufend wurden neue Chancen erkannt wurden, die trotz knappen Zeitfenstern genutzt werden konnten. Stimmt dieses Fazit?

Alexander Binder: Aussenstehende könnten den Eindruck erhalten, es sei Glückssache gewesen, dass das Ganze funktioniert hat. Dem ist aber nicht so: Man war sich der Risiken jederzeit bewusst, man hat sie stets offen dargelegt und sich Gedanken gemacht, wie man damit umgeht. Es gab aber keine Reserven, man verlangte von den Beteiligten weit mehr als üblich. Insofern sind wir alle froh, dass es funktioniert hat. Aber es war kein Glücksspiel.

«Man hat die Risiken jederzeit offen dargelegt.»

Alexander Binder

Katrin Schubiger: Wesentlich zum Erfolg beigetragen hat auch die Zusammenarbeit im Planerteam: Als wir 2004 mit Locher Ingenieuren den Wettbewerb gemacht haben, konnten wir bereits auf gemeinsame Erfahrungen bei einem Projekt der Stadtbahn Zug zurückgreifen. In Oerlikon sind wir als Generalplaner eine Art Ehe miteinander eingegangen. Auch in Teilprojekten, wo wir nicht vertraglich gebunden waren, haben wir uns gleich verhalten und das Gesamtprojekt als gemeinsames Projekt betrachtet. Trotz vieler Reibungen hat sich diese Partnerschaft bewährt.

Alexander Binder: Wir haben erkannt, dass das eine leistungsfähige Partnerschaft ist und wir für das Projekt die richtigen Personen im Boot haben. Allerdings mussten wir einige Kopfstände machen, damit wir – innerhalb der üblichen Submissionsvorschriften mit begründeten Direktaufträgen – alle Projekterweiterungen mit den gleichen Büros weiterbearbeiten konnten. Das Ganze hätte schon terminlich nicht funktioniert, wenn wir jedes zusätzliche Projekt wieder neu hätten ausschreiben müssen.

Katrin Schubiger: Wir vier sitzen nun hier am Tisch – stellvertretend für ganz viele. Für das Gelingen des Projekts waren die Menschen entscheidend. Nicht nur jene in den Schlüsselpositionen, sondern alle, die teils über Jahre hinweg mit extremer Leidenschaft mitgewirkt haben. Diese Menschen hat es alle gebraucht. ●

Projektbeteiligte

10:8 Architekten

Lutz Neumann
Robert Schmude
Gregor Schlup
Ivica Kesic
Ursula Seyr
Wolfgang Werschnig
Gardar Snaebjörnsson
Filipa Costa
Peter Bommeli
Katrin Schubiger
Georg Rinderknecht
Jürg Senn

SBB

SBB Infrastruktur:
- Beat Bürgin
- Katja Nahler
- Alexander Binder
- Boris Kühne
- Gyula Mutamba
- Ernst Jäggi
- Walter Burkart
- Reto Weiss
- Niels Fehr
- Marco Keller
- Roberto Compagnino
- Reto Andreoli
- Konrad Streckeisen
SBB Immobilien:
- Ueli Jud
- Pascal Gerber
- Christian Kümin
- Lucia Nievergelt

Stadt Zürich

Tiefbauamt:
- Vilmar Krähenbühl
- André Murer
- Reto Kurt
- Patrick Seidler
- Sandra Winkelmann
- Rudolf Steiner
- Christa Thalmann
- Salome Bérard
- Stephan Schellenberg
- Alexander Horber
Amt für Städtebau:
- Peter Noser
- Nica Pola
- Cornelia Taiana
- Pia Anttila
- Christine Bräm
- Mireille Blatter
- Christine Enzmann
Liegenschaftsverwaltung:
- Peter Ascari
- Andreas Hohl

Locher Ingenieure

Daniel Littarru
Kurt Anderegg
Markus Sernatinger
Oliver Kurz
Tobias Asal
Michael Hässig
Monika Kalt
Christoph Müller
Patrick Fehlmann
Peter Eppler
Clemens Werndli
Arno Bisquolm
Mike Brunner
Simon Geiser
Rolf Bergmann

Bänziger Partner

Adriano Alberti
Aldo Bacchetta
Ivano Conigliaro
Abidin Cetin
Thomas Gilg
Adrian Kutas
Flavia Schäfer
Luc Trausch

ARGE Gate Oerlikon

Implenia:
- Daniel Hardegger
- Beatrice Battistini
- Michael Fehlmann
- Werner Lustenberger
- Sandra Wanner
- Herbert Wenger
- André Baumann
- Remo Agosti
- Sandro Schneider
- Kurt Oberholzer
- Patrick Hongler
- Thomas Schwarz
Kibag:
- Alex Dieziger
- Bruno Hardmeier
- Raul Kohler
- Ursina Jenny

Organigramm des Projekts

Auftraggeber SBB AG, Stadt Zürich

SBB Infrastruktur, SBB Immobilien, Tiefbauamt der Stadt Zürich

Behörden / Interessenvertreter

BAV, Amt für Städtebau, Denkmalpflegen, BKZ, GVZ, Schutz + Rettung, UGZ, Prüfstatik

Fachdienste / Werke

SBB: DML, Fahrbahn, Fahrleitung / -strom, Weichenheizung, Sicherungsanlagen, Kabel, technische Anlagen, Telecom, Architektur, Umwelt; Stadt Zürich: EWZ, ERZ, ÖB, DAV, VBZ

Neugestaltung Plätze

Bahnhofplatz Süd

Gestaltung: Feddersen & Klostermann, 10:8 Architekten
Ingenieurbau: Eichenberger
Fachplanung: Pöry
Lichtplanung: Jörg Wiederkehr

Max-Frisch-Platz

Gestaltung: Mettler
Landschaftsarchitektur, Allemann Bauer
Eigenmann Architekten
Ingenieurbau: BKM Ingenieure, Locher Ingenieure
Lichtplanung: Conceptlicht at

Ausbau Bahnhof Oerlikon

	Quartierverbindung PU Mitte	Zugang Ost	Gleis 7 und 8	Perronanlagen Perrondächer
Ingenieurbau, Gesamtkoordination und Koordination Bahntechnik	Locher Ingenieure	IG SLW + Partner: Locher Ingenieure Bänziger Partner Wild Ingenieure Gruner Ingenieure	IG SLW + Partner: Locher Ingenieure Bänziger Partner Wild Ingenieure Gruner Ingenieure	IG SLW + Partner: Locher Ingenieure Bänziger Partner Wild Ingenieure Gruner Ingenieure
Architektur	10:8 Architekten	10:8 Architekten	10:8 Architekten	10:8 Architekten
Gebäudetechnik HLKK / S / SP / E / GA	EBP Schweiz	EBP Schweiz EPAG Engineering	EBP Schweiz	
Bauleitung Ausbau	HSSP Ambühl und Moser Leutwyler Partner Architekten	HSSP Ambühl und Moser Leutwyler Partner Architekten	HSSP Ambühl und Moser Leutwyler Partner Architekten	HSSP Ambühl und Moser Leutwyler Partner Architekten
Spezialisten	Fassaden: EPPAG Lichtgestaltung: Vogt Bauphysik: Bakus Aufzüge: Wehrle Umwelt: Gruner Geologie: Jäckli Erdsonden: Geowatt	Fassaden: EPPAG Lichtgestaltung: Vogt Bauphysik: Bakus Umwelt: Gruner Geologie: Jäckli Erdsonden: Geowatt	Fassaden: EPPAG Lichtgestaltung: Vogt Bauphysik: Bakus Umwelt: Gruner Geologie: Jäckli	Lichtgestaltung: Vogt Umwelt: Gruner Geologie: Jäckli

Ausführende Unternehmer

Rohbau: ARGE Gate Oerlikon (Implemia Schweiz, Kibag); Stahlbau: Sottas; Bedachung: ARGE Kübler / WB Bürgin; Fassaden, Metallbau: Ruch; Lift: Emch Aufzüge; Naturstein: ARGE Kuster & Bärlocher; Abhangdecken: Teko
Deckensysteme; Gips / Innendämmungen: Anliker; Unterlagsböden: Steinitt; Elektro: AZ Elektro, Kull Elektro, Melcom; Heizung, Kälte: Alpiq InTec Ost, Hälgi; Lüftung: Walair; Sanitär: Engle Services; Sprinkler: Oeschger
Brandschutz; Gebäudeautomation: Burkhalter Elektronik, Leicom



- 1 Planung Schnittstellen**
- Gestaltung
 - Termine
 - Logistik

- 2 Projektübergreifende Koordinationsleistungen**
- Synchronisierung
 - Gestaltung + Konstruktion
 - Terminkoordination
 - Bauphasenplanung
 - Kostenkontrolle

- 3 Interdisziplinäre Leistungen**
- Synthese Hochbau + Infrastrukturbau,
 - Steuerung Planerteam
 - Projektorganisation
 - Planung der Planung
 - Führung und Koordination Fachspezialisten

- 4 Integration externe Leistungen**
- Einbindung Drittprojekte
 - Koordination der Nahtstellen
 - Synchronisation, Integration und Koordination Planungsprozesse
 - Planung von Dritt- und Fachplanern sowie Fachdiensten

- 5 Koordinative Leistungen**
- Projektübergreifendes Qualitäts-, Kosten- und Termincontrolling
 - Bauablauf und Terminplanung inklusive Koordination Sperrungen und Personenführungen
 - Führung und Überwachung aller Ausführungsunternehmer

- 6 Kommunikative Leistungen**
- Synthese der Aufgabenstellungen
 - dynamische Projektprämissen und Projektanforderungen
 - Rollende Bestellungsprozesse
 - Anforderungen Öffentlichkeit
 - Betreuung zahlreicher Verträge