

Zeitschrift: Tec21
Herausgeber: Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein
Band: 143 (2017)
Heft: [12]: Umsicht = Regards = Sguardi 17

Artikel: Ausbau Bahnhof Zürich Oerlikon
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-737348>

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: 12.01.2026

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

Die neue Mitte



1 Verbindung von der Zwischenebene in die zweigeschossige Halle.
(Fotos: 10:8 Architekten, Fabian Willi)



2 Die Glasbaldachine wirken als weithin sichtbare Landmarken.

«Der Ausbau des Bahnhofs Oerlikon ist ein Jahrzehnteprojekt. Als Totalumbau eines städtischen Knotenpunkts im Vollbetrieb setzt er neue Massstäbe. Den Beteiligten gelang es, trotz schwieriger Baubedingungen und im Planungsprozess stetig erweiterter Ansprüche, eine herausragende Gesamtlösung umzusetzen – architektonisch und sozialräumlich sowie bau- und verkehrstechnisch. Zudem fanden sie eine überzeugende, zeitgemässe Gesamtform für die unterschiedlichen Aspekte des Bauwerks.»

Jurybericht

Nach Zürich, Bern und Basel, aber noch vor Olten und Genf: Der Bahnhof Zürich Oerlikon ist, gemessen an der Frequenz von 110000 Passagieren täglich, der sechstgrösste Bahnhof der Schweiz. Dabei war vor rund 20 Jahren noch alles ganz anders. Die steile Karriere vom Provinzbahnhof in die Top Ten begann mit dem Entwicklungsleitbild Bahnhof Oerlikon aus dem Jahr 2000. Erstellt wurde es als Reaktion auf einen städtebaulichen Wandel: Während Jahrzehnten befanden sich, für die Öffentlichkeit unzugänglich, die Industrieareale der Maschinenfabrik Oerlikon (MFO, später ABB), der Accumulatoren Fabrik (später Accu Oerlikon) und der Schweizerischen Werkzeugmaschinenfabrik Oerlikon (später Oerlikon-Bührle AG) auf der Nordseite der SBB-Linie; südlich lag das historische Zentrum von Oerlikon. Die räumliche Verbindung? Kaum existent.

Mit der Umstrukturierung der Konzerne und ihrem teilweisen Wegzug Ende der 1990er-Jahre sowie der Öffnung und Bebauung der Areale mit Wohn- und Geschäftshäusern entstand ein neues Quartier mit 12000 Arbeitsplätzen und 5000 Einwohnern. Oerlikon hatte sich verlagert, plötzlich lag der Bahnhof im Zentrum zwischen Alt- und Neu-Oerlikon. Die Verbindung zwischen den Ortsteilen, unter den Gleisen hinweg, bekam Priorität.

Von der Gestaltungsidee zum Kompletausbau

2004 schrieb die Stadt Zürich einen Wettbewerb für eine neue Fussgänger- und Velounterführung aus. Das Planerteam unter der Leitung des jungen Zürcher Büros 10:8 Architekten gewann die Konkurrenz mit der Idee, die neue Quartierverbindung mit der bestehenden Unterführung Mitte zusammenzuziehen. Zwei farbige Glasbaldachine auf den Bahnhofplätzen Nord und Süd fungieren als Portale und als weithin sichtbare Wegweiser zu beiden

Unterführungen. Der Ausbau der Unterführung Mitte von 4.5 m auf 12.5 m und eine Lichtwand über die gesamte Länge der neuen Passerelle komplettierten den Entwurf. Dies waren die ersten Bausteine in der aktuellen zwölfjährigen Bau- und Planungsgeschichte. Weitere sollten folgen.

2007 fiel der Entscheid, im Lauf der Realisierung der Durchmesserlinie unter dem Zürcher Hauptbahnhof auch in Oerlikon zwei zusätzliche Gleise zu bauen (Gleis 7 und 8) – klingt unkompliziert, bedingte aber, die zwei neuen Gleise in die bestehende Gleisanlage einzuflechten und den Bahneinschnitt im Bereich Oerlikon auf der gesamten Länge um 18 m zu verbreitern. Dies alles unter Betrieb – pro Tag passierten rund 800 Züge die Baustelle.

Die damit verbundenen Anpassungen der Unterführungen bewogen die SBB, gleichzeitig den Bahnhof auszubauen und die Perronanlagen einheitlich zu gestalten. Später erweiterte sich das Projekt um den Ausbau der Personenunterführung Ost und die Anbindung an die Quartiere im Bereich der Andreasstrasse. Letztere soll die Verbindung zu den ebenfalls wachsenden Stadtteilen Leutschenbach und Seebach verbessern.

Hoch- und Tiefbau vereint

Den involvierten Firmen gelangen dabei zum einen technische Innovationen wie die Deckelbauweise im Bahnbau, die es erlaubte, den Betriebsunterbruch während der Erneuerung der zweigleisigen Hauptstrecke im Vollbetrieb auf eine Wochenendsperrung von 50 Stunden zu begrenzen. Dabei hob man vorfabrizierte Betondeckenelemente mit einem Gewicht von rund 85 Tonnen auf einen ebenfalls vorgefertigten Auflagerriegel, sodass der Bahnbetrieb innerhalb kurzer Zeit wieder aufgenommen werden konnte; unter den Deckeln blieb Raum für



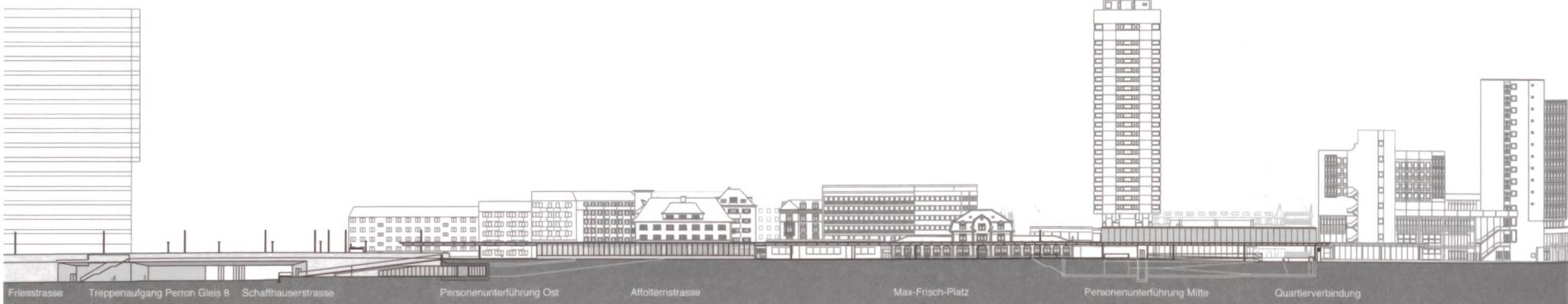
3



4



6



5

Auszeichnung

ORT

Zürich

AUFTAGGEBER

SBB AG Infrastruktur, Grossprojekt Durchmesserlinie, Zürich; SBB AG Immobilien Bewirtschaftung Ost, Zürich; Tiefbauamt der Stadt Zürich

ARCHITEKTUR

10:8 Architekten GmbH, Zürich

INGENIEURBAU TRAGWERKE UND BAHNBAU

Locher Ingenieure AG, Zürich

INGENIEURBAU BRÜCKEN

Bänziger Partner AG, Zürich

INGENIEURBAU TRASSEE

Wild Ingenieure AG, Küssnacht am Rigi

TIEFBAU UND WERKLEITUNG

Gruner AG, Zürich

UMWELT UND STAHLBAU

Gruner AG, Basel

GEBAUDETECHNIK

Ernst Basler + Partner AG, Zürich

ELEKTROPLANUNG BAHNTECHNIK UND

ENERGIEVERSORGUNG

epag engineering AG, Zürich

BAUMANAGEMENT

hssp AG, Zürich (Phasen 41–53)

Leutwyler Partner Architekten, Zürich (Phasen 31–41)

CHEFBAULEITUNG AUSBAU

Meyer Partner Architekten GmbH, Zürich

ÖRTLICHE BAULEITUNG AUSBAU

Ambühl + Moser Architekten, Wagen

BAUPHYSIK

Bakus Bauphysik + Akustik GmbH, Zürich

FASSADENPLANUNG UND STAHLBAUPLANUNG

QUARTIERVERBINDUNG

Emmer Pfenninger Partner AG, Münchenstein

LICHTGESTALTUNG

vogtpartner, Winterthur

GEOLOGIE

Jäckli Geologie, Zürich

ERDSONDEN

Geowatt AG, Zürich

AUFZUGSPLANUNG

hr. wehrle, Schachen b. Herisau

PLANUNG UND AUSFÜHRUNG

2004–2016

die weiteren baulichen Arbeiten. Zum anderen gelang es ihnen, trotz einer Vielzahl von Bauherrschaften, dem Bauen unter Betrieb und der kontinuierlichen Vergrösserung des Projektierungsspielraums, eine einheitliche gestalterische Handschrift über alle Bauwerke durchzusetzen. Die Ausführungsqualität und Detaillierung der Stahl- und Sichtbetonbauten ist aussergewöhnlich hoch – dies trotz einer Bauweise, die bewusst Wert auf robuste, unterhaltsarme Konstruktionen und Oberflächen legte.

Neben den offensichtlichen Eingriffen überrascht aber auch die Vielschichtigkeit des Projekts. Viele Ebenen sind für den Laien auf den ersten Blick nicht sichtbar. So wurden Schutzmassnahmen für Vögel im Bereich der Oberlichter getroffen und Amphibien-

körbe in die Gleisbereiche eingesetzt. Die ganzjährige Nutzung der anfallenden Abwärme verbessert die Energiebilanz, Erdsondenfelder erlauben die saisonale Speicherung von Wärme und Kälte. So stammt nahezu die gesamte thermische Energie aus dem Areal selbst, zugeführt wird einzig die Elektrizität für Betrieb und Beleuchtung.

Anfang Dezember 2016 wurde der neue Bahnhof Oerlikon offiziell eröffnet. Schon jetzt ist er mehr als nur ein Infrastrukturbau: Er ist der neue Mittelpunkt im aufstrebenden Norden von Zürich. Die Sorgfalt, mit der er trotz engem terminlichem Korsett und hoher organisatorischer und technischer Komplexität realisiert wurde, überzeugte die Jury. Sie prämiert den neuen Bahnhof Oerlikon mit einer Auszeichnung.

3 Portal zur Personenunterführung Ost.
(Pläne: 10:8 Architekten)

4 Querschnitt.

5 Längsschnitt.

6 Südseite des neuen Bahnhofs.