

Zeitschrift: Werk, Bauen + Wohnen
Herausgeber: Bund Schweizer Architekten
Band: 78 (1991)
Heft: 3: Dossier Bahnhof = Dossier gare = Dossier railway station

Artikel: Bahnhof Zürich-Oerlikon, Projekt Umbau und Erweiterung, 1990 :
Architekten Ueli Marbach und Arthur Rüegg
Autor: U.M.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-59142>

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: 11.02.2026

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

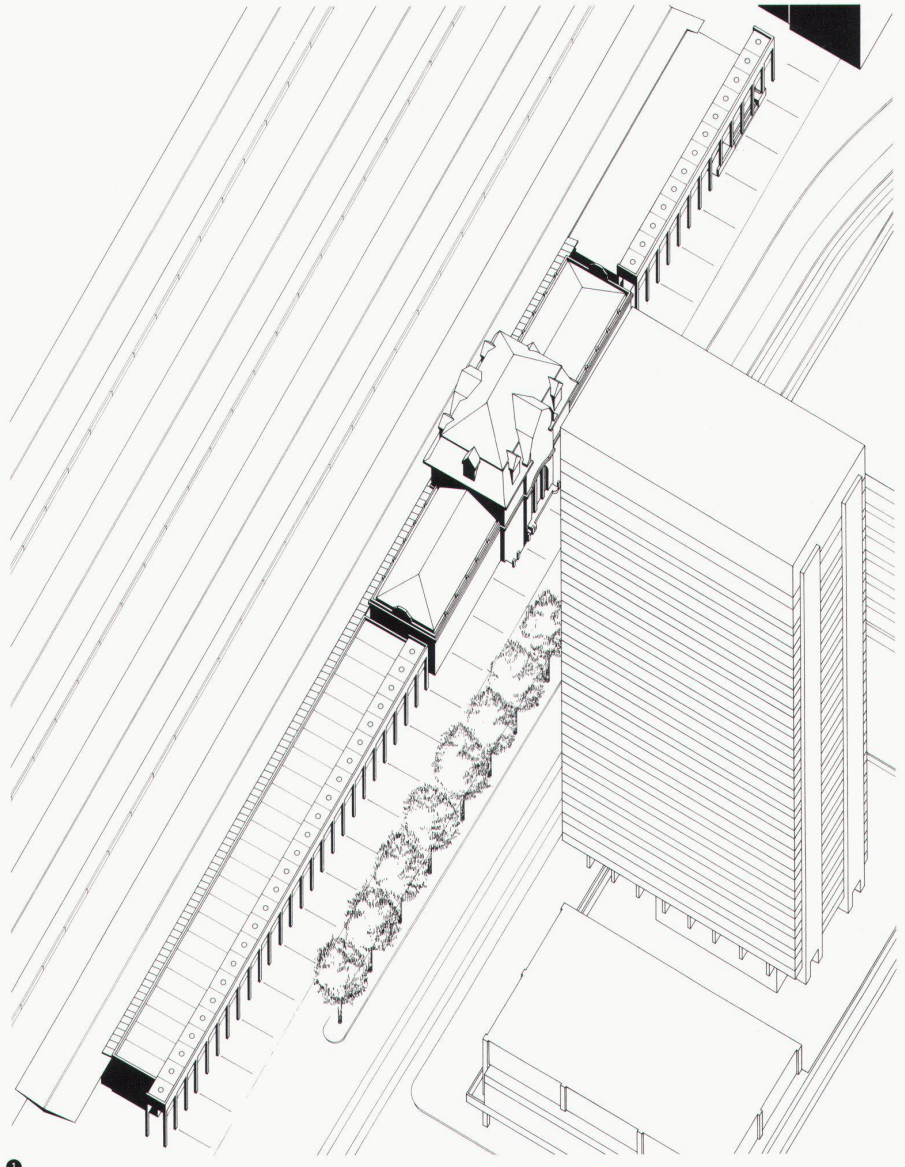
Bahnhof Zürich-Oerlikon, Projekt Umbau und Erweiterung, 1990

Architekten: Ueli Marbach und Arthur Rüegg, Zürich

Die Entwicklung von Oerlikon ist gekennzeichnet durch die Gleisanlagen: den flussartigen Gleiseinschnitt, der das Industriegebiet vom Zentrum trennt. Die Bahnanlagen werden auf der Seite Zentrum von der Hofwiesenstrasse (mit Tramführung) begleitet, das Aufnahmegebäude bildet einen eindeutigen Abschluss der senkrecht dazustossenden Edisonstrasse. Der symmetrische Aufbau des Aufnahmegebäudes ist für den Bahnbetrieb nicht mehr optimal; die Gleisanlagen bedingen die seitlichen Personenunterführungen. Im Grossmassstab werden in analoger Weise die Verbindungen von Oerlikon nach Affoltern bzw. Seebach wegen der Industriezone seitlich abgedrängt. Das Zentrum und der Bahnhof werden so von diesen Verbindungen nicht mehr direkt bedient. Zudem orientieren sich die neuen Hauptgebäude entlang der Hofwiesenstrasse auf die Stadtmitte, den Marktplatz. Damit wird die Hofwiesenstrasse und in der Folge der Bahnhofvorplatz zu einem gestaltlosen «rückwärtigen» Gebiet; sie liegen quasi ausserhalb der Stadt.

Der städtebauliche Abschluss der Edisonstrasse durch das Aufnahmegebäude bleibt nach wie vor von hoher Bedeutung. Er dient in der schwierigen und konfusen städtebaulichen Anlage von Oerlikon als Merkmalt, markiert den eigentlichen Quartierrand, wertet dieses Randgebiet auf, ist Ansatz zu einer urbanen Formulierung der Hofwiesenstrasse und ist nicht zuletzt präziser Hinweis auf die Anlagen der SBB.

Das Konzept der grossräumigen Zonierung wird im engeren Planungsbereich direkt umgesetzt und für die alten und neuen (für den Betrieb und die für Verbesserung der Publikumsanlagen notwen-



① Isometrie / Isométrie / Isometry

② Fassade Gleisseite / Façade côté voies / Façade track side

③ Fassade Stadtseite / Façade côté ville / Façade city side

④ Grundriss Erdgeschoss / Plan, rez-de-chaussée / Ground-plan, ground-floor

⑤ Mögliche Entwicklung Gesamtareal / Développement possible de l'ensemble / Possible development total complex

⑥ Modell Schalterhalle mit Einbau / Maquette du hall public avec volume annexe / Model ticket hall with installations

digen) Bauten zur architektonischen Grundlage: Das denkmalgeschützte und städtebaulich wichtige Aufnahmegebäude wird auf der Ost- und Westseite innerhalb der ausgeschiedenen Bauzone mit einer markanten Vorhalle linear ergänzt. Diese Vorhalle ist auf der Westseite Teil der neuen Nutzungen, auf der Ostseite fasst sie das bestehende Fernsteuerzentrum mit in die Gesamtanlage. Diese Vorhalle erlaubt in angemessenem Rahmen eine Strassen- bzw. Platzraumdefinition des Bahnhofsvorgeländes und ermöglicht, aus dem «Niemandland» einen städtischen Ort zu machen: Der Umsteigebahnhof erhält eine Identität.

Die Vorhalle reagiert auf die Höhe des Mezzaningeschosses des gegenüberliegenden Hotelbaus und auf die Traufausbildung des Aufnahmegebäudes; sie bildet die Fortsetzung des neuen inneren Längskorridors im Aufnahmegebäude. Die Achsabstände leiten sich direkt von den Proportionen des Aufnahmegebäudes und des Hausperrondaches ab. Das Aufnahmegebäude selbst wird in seiner ursprünglichen Erscheinung belassen und nur partiell energetisch und unter denkmalpflegerischen Gesichtspunkten saniert. Die Vorhallen unterstützen die Einmaligkeit des Jugendstil-Bahnhofgebäudes, ohne sich diesem anzubiedern. U.M.

