

# **Bahnhof Zürich-Oerlikon, Projekt Umbau und Erweiterung, 1990 : Architekten Ueli Marbach und Arthur Rüegg**

Autor(en): **U.M.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **78 (1991)**

Heft 3: **Dossier Bahnhof = Dossier gare = Dossier railway station**

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-59142>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

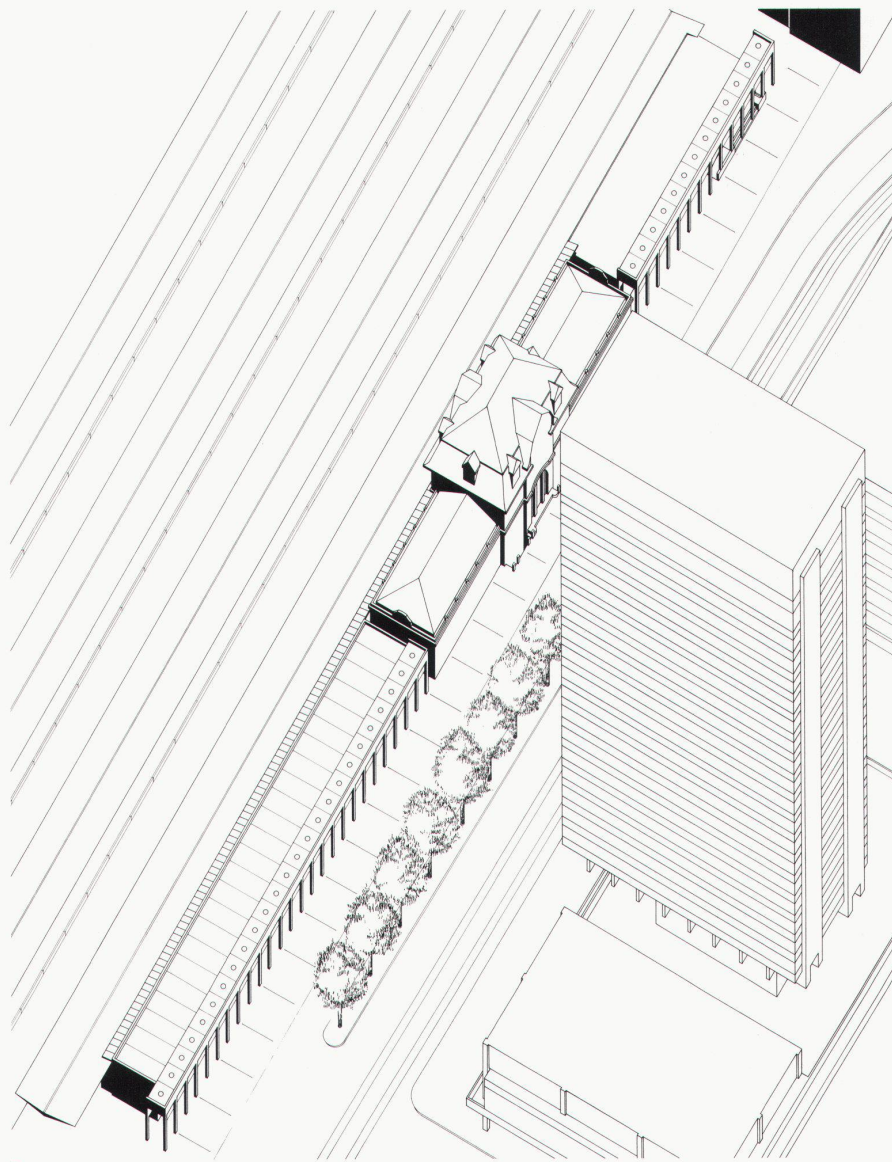
## Bahnhof Zürich-Oerlikon, Projekt Umbau und Erweiterung, 1990

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 neueren 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

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.

