

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Tec21**

Band (Jahr): **130 (2004)**

Heft 51-52: **Rückblicke, Ausblicke**

PDF erstellt am: **22.05.2024**

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-Passage Zürich Oerlikon

(de) Unmittelbar neben dem Bahnhof Zürich Oerlikon liegt das Zentrum Zürich Nord (ZZN), das bisher grösste innerstädtische Umnutzungsvorhaben der Schweiz. Eine städtebaulich ansprechende Verbindung zum auf der anderen Seite des Bahnhofes gelegenen Zentrum von Oerlikon fehlt allerdings bislang.

Das Tiefbauamt der Stadt Zürich veranstaltete einen in Anlehnung an SIA 142 durchgeführten, mehrstufigen, selektiven Wettbewerb. Aus 25 Bewerbungen wurden sieben Teams zur Ausarbeitung einer Projektstudie mit einer vorgesehenen Investitionssumme von etwa 20 Millionen Franken selektiert.

Die bestehenden Bahnhofunterführungen mit den Zugängen zu den Perrons sind in ihrer heutigen Lage grundsätzlich richtig, aber als Quartierverbindung zu wenig leistungsfähig und attraktiv. Dies soll mit einer neuen Unterführung (oder durch den Ausbau von bestehenden) verbessert werden. Gleichzeitig sollte mit dem Einbezug der Bahnhofplätze Nord und Süd das Potenzial für die weitere städtebauliche Entwicklung des Bahnhofgebietes aufgezeigt werden. Zu den wichtigen Anforderungen gehörten die Schaffung einer leistungsfähigen Fahrradverbindung, die Beibehaltung oder der Ersatz der bestehenden kommerziellen Nutzungen sowie die Gewährleistung einer angstfreien Benutzung der Passage.

Baldachine setzen Zeichen

Das Siegerprojekt von *atelier 10:8 / Leutwyler Partner Architekten, Locher Ingenieure und Vogt Lichtgestaltung* setzt den heute vorhandenen, hierarchielos aneinander gereihten Gleisunterquerungen eine neue, zentrale Hauptverbindung entgegen, die alle Langsamverkehrsteilnehmer an einem Ort bündelt. Die grosszügige und stadträumlich überzeugende Verbindung ergänze geschickt die bestehende Personenunterführung zu einer Gesamtheit, schreibt die Jury in ihrem Bericht. Die breiten Zugänge auf beiden Seiten des Gleiskörpers nehmen vielfältige, auch diagonale Wegbeziehungen in einem breiten Fächer auf und wirken als «Fenster» zur Bahn und zum Quartier gegenüber. Die Bündelung der Verkehrsbeziehungen ermöglicht ein lebendiges Zentrum im Verknüpfungspunkt von Oerlikon, der Bahn und dem Wohn- und Arbeitsgebiet Zentrum Zürich Nord.

Die räumliche Definition sowie die Betonung der beiden Zugänge und ihre identische Ausbildung

mit den «Baldachinen» setzen ein starkes, prägnantes Zeichen für den Bahnhof und die Quartierverbindung. Ein Zeichen, das Identität und Orientierung schafft und die stadträumlich unterschiedlichen Platzseiten Süd und Nord verbindet.

Beurteilungsgremium

Martin Waser, Stadtrat, Vorsteher Tiefbau- und Entsorgungsdepartement der Stadt Zürich; Daniel Boesch, SBB-Projektmanagement; Boris Zigawe, Architekt, ABB Immobilien; Pierre U. Stacher, Swissôtel Zürich; Hanspeter Schneebeli, Vertreter «Zukunft Zentrum Oerlikon»; Vilmar Krähenbühl, Tiefbauamt Stadt Zürich; Oliver Schwarz, Architekt; Gundula Zach, Architektin; Christine Bräm, Amt für Städtebau Stadt Zürich; Sibylle Aubert, Landschaftsarchitektin; Roland Meier, Architekt SBB; Guido Grünhage, Lichtplaner; Aldo Bacchetta, Bauingenieur

Weiterbearbeitung

Arbeitsgemeinschaft atelier 10:8 / Leutwyler Partner Architekten, Locher Ingenieure, Vogt Lichtgestaltung

Weitere Teilnehmende

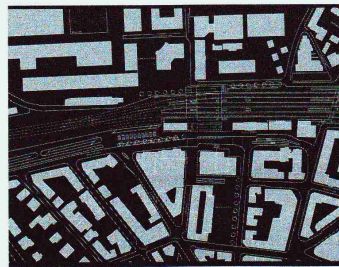
- Dürig AG, Basler & Hofmann Ingenieure und Partner, Amstein + Walthert, Kuhn Truninger Landschaftsarchitekten, Sarah Derendinger
- Wewo Bauingenieure, vehovar + jauslin architektur, Delux, SKS Ingenieure
- pool Architekten, H. Rigendinger Ingenieure, Bureaux Bölkerli, Kummeler + Matter
- Vrendli und Arnold Amsler Architekten, Dr. Deuring + Oehninger, Dr. Heinrich Jäckli, Burri AG, Theo Spinnler, Chris Hunziker, Balhasar Burkhard, Markus Raetz
- Henauer Gugler, Schaublin Architekten, Bartenbach LichtLabor, A. Geser, Jenni + Gottardi, Dr. J. Burckhardt
- B + S Ingenieure, marchwell, Arup Lighting, Lori Hersberger

Ausstellung

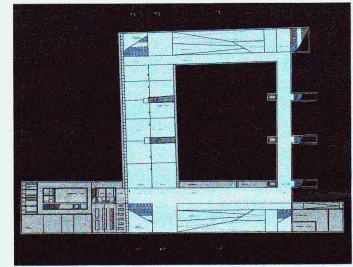
Bis am 22. Dezember sind die juriierten Projekte öffentlich ausgestellt im Gebäude 87T an der Elias-Canetti-Strasse beim MFO-Park. Jeweils von 17 bis 20.30 Uhr, am Samstag von 9 bis 17 Uhr, Sonntag geschlossen. Ausgestellt sind auch die Ergebnisse des Studienauftrages zur Gestaltung des Max-Bill-Platzes, der sich ebenfalls in Zürich Oerlikon befindet.



Zugang zur neuen Bahnhofunterführung von Norden. Die in der Nacht leuchtenden «Baldachine» setzen ein starkes Zeichen für Bahnhof und Quartierverbindung, das Identität und Orientierung schafft (Weiterbearbeitung Arge atelier 10:8 / Leutwyler Partner)

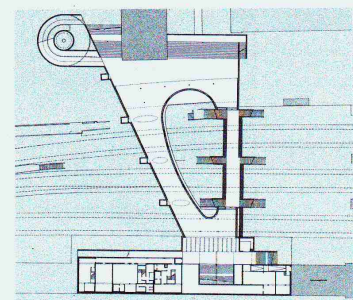


Das neue Stadtquartier Zürich Nord wird mit einer Unterführung in der Verlängerung von zwei Zufahrtsstrassen ans Zentrum von Oerlikon (Marktplatz unten Mitte) angebunden (Weiterbearbeitung Arge atelier 10:8 / Leutwyler Partner)



Die breite Verbindung unter den Gleisen bündelt alle Langsamverkehrsteilnehmer an einem Ort. So kann ein möglichst angstfreier Durchgang gewährleistet werden (Weiterbearbeitung Arge atelier 10:8 / Leutwyler Partner)

Die Diagonale aufgenommen und mit einer trichterförmigen Ausbildung mit blauem Leuchtkörper in der Mitte eine grosszügige Passage etabliert. Allerdings sieht die Jury etliche unübersichtliche und konfliktreiche Situationen bei den Fuss- und Velowegverbindungen (Vrendli und Arnold Amsler)



Die bestehende zentrale Passage wird verbreitert und zur Quartierverbindung für Fussgänger. Der gesamte Veloverkehr unterquert das Gleisfeld in der umgebauten und mit Rampen ergänzten Unterführung auf der Westseite (links im Bild) des Bahnhofs (Dürig AG)

