

Editorial

Autor(en): **Dietsche, Daniela**

Objektyp: **Preface**

Zeitschrift: **Tec21**

Band (Jahr): **140 (2014)**

Heft 13: **Oerlikon underobsi**

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.



Durch die Lärmschutzwände auf dem Birchsteg Richtung Portalbauwerke geblickt.
Coverfoto von Anna-Lena Walther.



DURCHMESSERLINIE ZÜRICH

Die Durchmesserlinie ist die grösste innerstädtische Baustelle der Schweiz. Sie verbindet die Bahnhöfe Zürich Altstetten, Zürich HB und Zürich Oerlikon. Dank der Durchmesserlinie können bestehende Verbindungen zwischen West- und Ostschweiz beschleunigt und neue Direktverbindungen geschaffen werden (TEC21 17/2012). Vom Hauptbahnhof führen die Gleise der Durchmesserlinie Richtung Westen über zwei neue Brücken – Kohlendreieck- und Letzigrabenbrücke – von der Langstrasse bis Altstetten (TEC21 48/2012). Herzstück der Durchmesserlinie ist der unterirdische Durchgangsbahnhof Zürich Löwenstrasse. Er entstand in rund 16 m Tiefe unter den bestehenden Gleisen 4 bis 9 des Hauptbahnhofs. Ebenfalls unterhalb der bestehenden Gleise wurde die neue Passage Gessnerallee gebaut (TEC21 31-32/2013). Richtung Osten verlassen die Züge den Bahnhof Zürich Löwenstrasse durch den Weinbergtunnel, der die Limmat und den Zürichberg unterquert und nach rund 5 km in den Bahneinschnitt Oerlikon mündet. In Oerlikon selbst wurde das Gleisfeld zwischen dem Tunnelportal und dem Bahnhof erweitert. Letzterer wird derzeit ausgebaut. «Wenn die Löwenstrasse das Herz der Durchmesserlinie ist, dann ist der Bahnhof Zürich Oerlikon – geografisch gesehen – ihr Kopf», sagte Philippe Gauderon, Leiter SBB Infrastruktur beim Spatenstich in Oerlikon am 3. April 2012. Grund genug, sich in dieser Ausgabe von TEC21 den vierten Abschnitt der Durchmesserlinie genauer anzuschauen.



Alle bisher erschienen Artikel zur Durchmesserlinie finden Sie im gleichnamigen E-Dossier auf www.espazium.ch/tec21

Die Stadt Zürich und die SBB bauen in Oerlikon, was das Zeug hält: Gleise verlegen, Brücken verlängern, Betonkonstruktionen erstellen, Gebäude verschieben, Plätze gestalten.

Neue Zugänge, Übergänge, Unterquerungen für Züge, Autos, Fahrräder oder Fussgänger. Taktgeber der jüngsten Arbeiten ist die Durchmesserlinie Zürich (siehe links). Allerdings ist in Oerlikon schon länger alles underobsi. Auf dem ehemaligen Industrieareal blieb kein Stein auf dem anderen. Der Stadtteil Neu-Oerlikon wurde in Rekordzeit aus dem Boden gestampft. Mit dem Ergebnis, dass vor allem punkto Städtebau und Erdgeschossnutzungen die Meinungen auseinandergehen. Bei Arbeiten im Bahneinschnitt verschwanden Kunstbauten aus vergangenen Zeiten: das gemauerte Portal des Wipkingertunnels oder die Regensbergbrücke, eine Stahlkonstruktion von 1908. Egal ist das alles den Bewohnern von Oerlikon offensichtlich nicht. Verschiedene Initiativen versuchen die industriellen Wurzeln zu zeigen und an die Geschichte des Stadtteils zu erinnern. Prominentestes Beispiel ist vermutlich die Verschiebung des Hauptsitzes der Maschinenfabrik Oerlikon im Jahr 2012 oder als kleineres Beispiel das Bestreben, ein «Krokodil», ein Exemplar der legendären Elektrolokomotiven, an seinen «Geburtsort» zurückzuholen. Denn während der Blütezeit der Industrie war der Ortsname Oerlikon in der Welt bekannter als die Stadt Zürich – dank den Lokomotiven, Generatoren, Motoren und Werkzeugmaschinen, die hier hergestellt wurden.

Daniela Dietsche,
Redaktorin Ingenieurwesen/Verkehr