

Bahnhof Oerlikon : vom Nadelöhr zum vernetzten Ort

Autor(en): **Anttila, Pia**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale**

Band (Jahr): - **(2012)**

Heft 4

PDF erstellt am: **14.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-957874>

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 Oerlikon – Vom Nadelöhr zum vernetzten Ort

PIA ANTILA
Amt für Städtebau
der Stadt Zürich.

Die Verschiebung des ehemaligen Verwaltungsgebäudes der Maschinenfabrik Oerlikon – genannt «Gleis 9» – am 22. und 23. Mai 2012 hat den Bahnhof Oerlikon in die mediale Öffentlichkeit gerückt. Diese Gebäudeverschiebung wurde durch den Bau von zwei neuen Gleisen ausgelöst. Am Bahnhof Oerlikon entsteht nicht nur ein komplett neuer Bahnhof sondern ein neuer, vernetzter Stadtteil.

Der erste Bahnhof – und die Industrie

Die Geschichte des Bahnhofs Oerlikon begann mit seiner Ablehnung – durch Schwamendingen. Die Gemeinde, zu der Oerlikon damals gehörte, erlaubte den Bau der Nordostbahn 1855 nur am Rand des Dorfes. Mit der Bahn kam 1872 die Eigenständigkeit der Gemeinde Oerlikon und die Industrie auf der Nordseite der Gleise, 1876 die Maschinenfabrik Oerlikon MFO, 1895 die Akkumulatorenfabrik und 1906 die Werkzeugmaschinenfabrik Oerlikon. Mit über 2500 Arbeitern und Angestellten und Zulieferbetrieben war die MFO Anfang des letzten Jahrhunderts einer der grössten Arbeitgeber im Kanton Zürich. Die Generatoren und Motoren aus Oerlikon fanden sich in Trams und Lokomotiven, auf Hebekranen und Transformatoren.

Mit der Industrie kam die Bevölkerung. 1870 hatte Oerlikon 730 Einwohner, 1910 bereits 5800 und im Jahre 1941 mit 18'800 Einwohnern fast schon den heutigen Stand von 21'000 erreicht. Auch der Bahnhof wurde mehrfach angepasst, letztmals in den 1990er Jahren.

Umnutzung – Zentrum Zürich Nord ...

Seit den 1980er Jahren zeichnete sich ab, dass sich die Industrie verändert und verlagert und damit ihr Flächenbedarf in Oerlikon abnimmt. 1990 einigten sich Grundeigentümer und Stadt auf einen Entwicklungsrichtplan mit den wichtigsten Kenngrössen, Nutzungs- und Freiflächenziffern und deren Grobverteilung. 1998, nach einem internationalen städtebaulichen Wettbewerb, wurden die Rahmenbedingungen in den Sonderbauvorschriften «Zentrum Zürich Nord (ZZN)» und in Infrastrukturverträgen verbindlich festgehalten. Neu-Oerlikon hat sich seitdem schnell entwickelt. Mit vier neuen, international anerkannten Parks, Wohn-, Geschäfts- und Industriebauten entsteht ein eigenständiges Quartier.

... und Leutschenbach

Das Quartier im Osten zwischen den beiden Bahnästen zeichnete sich noch 1995 trotz seiner zentralen Lage durch heterogene Baustrukturen aus. Neben Fernsehstudio und Dienstleistern fanden sich Standplätze von Fahrenden, Gewerbe- und Lagerflächen sowie Parkplätze. Das zusammen mit den Grundeigentümern erarbeitete Entwicklungskonzept von 2000 forderte erstmals den direkten Zugang zum Bahnhof Oerlikon.

Bahn-Nadelöhr – und weitere Verkehrsinfrastrukturen

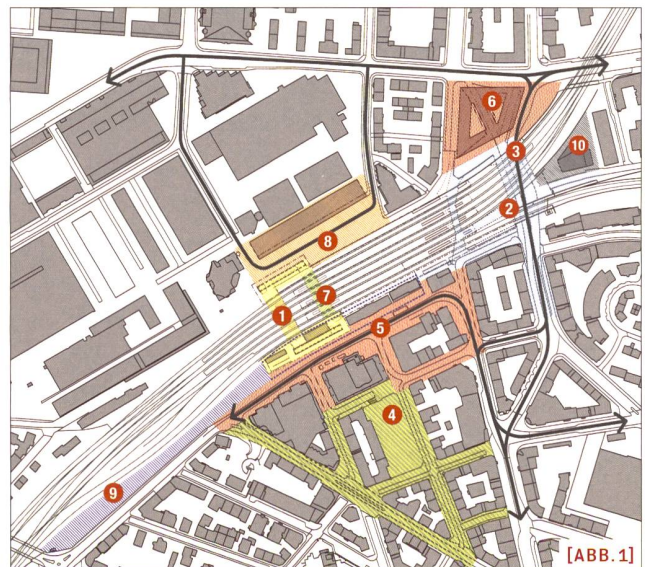
Die Planung des ZZN beinhaltete eine Raumreservation der Bahn für zwei zusätzliche Gleise. Die SBB untersuchten verschiedene Ausbau-Varianten vom Hauptbahnhof Zürich Richtung Norden. Die Ablehnung der Erweiterung des Wipkingerviadukts mit einem zusätzlichen Doppelgleis verhalf der Durchmesserlinie zum Erfolg. Die Bahnkapazität zwischen Altstetten, Hauptbahnhof und Oerlikon wird wesentlich erweitert.

Mit der Glattalbahn sollte die Siedlungsentwicklung im Glattal auf den öffentlichen Verkehr gelenkt werden – mit dem Bahnhof Oerlikon als Anknüpfungspunkt.

Gesamtbetrachtung Stadt – Entwicklungsrichtplan

Der Gemeinderat der Stadt Zürich forderte im Februar 1998 mit einer Motion eine bessere Vernetzung des «Zentrum Zürich-Nord» mit den angrenzenden Quartieren und eine Aufwertung des Bahnhofareals. Dieser Auftrag für eine Gesamtbetrachtung führte nach einem entwerferischen Leitbildprozess mit drei Teams sowie SBB und Kanton zu sieben Leitsätzen für die künftige Entwicklung des Bahnhofgebiets und seiner Umgebung, die im Jahr 2000 zum Entwicklungsrichtplan mit zehn Schlüsselprojekten konkretisiert wurde [ABB. 1].

Das Zentrum Oerlikon (4) wurde ab 2003 umgestaltet, der Stadtteilentwicklungsprozess lanciert und der Wettbewerb Quartierverbindung (1) 2004 entschieden. 2005 folgte der Kreditbeschluss zur Verlängerung der SBB-Brücken Gleis 1 und 2 über die Schaffhauserstrasse. Damit konnte die Aufwertung im Osten (2) [ABB. 1] Der Entwicklungsrichtplan 2009, Schlüsselprojekte.





... und zukünftiger
Entwicklungen. .../
... et futurs. ...
(Oerlikon)



... Orte mit verschiede-
nen Gesichtern:
oberirdische .../...
*Des lieux aux multiples
visages: en surface ...*
(Oerlikon)



... und unterirdische. .../
... comme en sous-sol. ... (Oerlikon)

Zusammenarbeit

Ein Steuerungsgremium koordiniert seit 2005 die weitere Entwicklung des Bahnhofs Oerlikon, seit 2007 unterstützt durch das Gebietsmanagement Bahnhof Oerlikon. Mit der Konferenz für den Bahnhofsausbau 2007 wurde die Grundlage für ein koordiniertes Vorgehen von Stadtrat, SBB, und Kanton Zürich (vertreten durch den Zürcher Verkehrsverbund ZVV) gelegt. Der Gemeinderat und die interessierte Öffentlichkeit wurden periodisch über den Stand der Planung informiert. Die Unterstützung der Bevölkerung zeigte sich mit jeweils über 70% Zustimmung zu den Kreditvorlagen: 50 Mio. für den Bau der Quartierverbindung (2008) und 110 Mio. für die Quartieranbindung Ost (2010).

Bahnhof als ÖV-Drehscheibe

Aus der Überprüfung des Entwicklungsrichtplans 2009 resultierte das neue Umsteigekonzept mit drei Umsteigeräumen im Norden, Osten und Süden. Dies führte zu einem Umdenken der SBB mit dem Entscheid, die Personenunterführung Mitte, verknüpft mit der Quartierverbindung, auszubauen. Die Gestaltung der angrenzenden Plätze wurde im Wettbewerb Bahnhofplatz Nord (Max-Frisch-Platz) und im Workshopverfahren Bahnhofplatz Süd entschieden.

S-Bahn

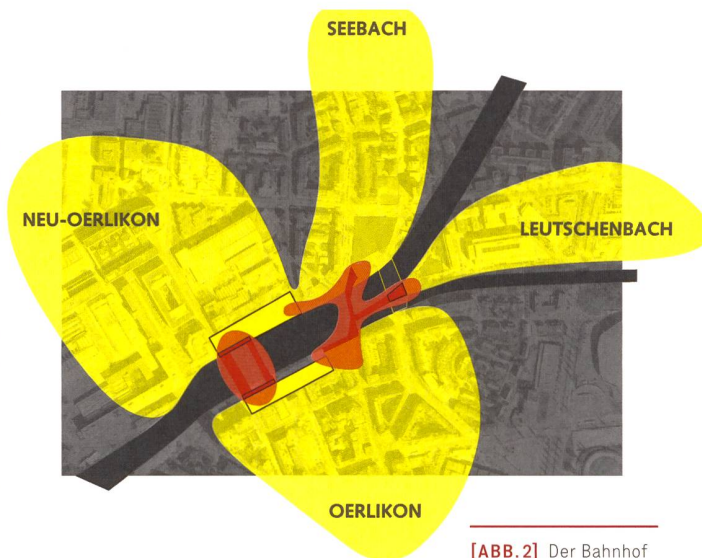
Mit dem Angebotsausbau der S-Bahn nahm der Bahnverkehr seit 2001 statt mit prognostizierten 4% mit 7% zu. Weitere Kapazitäten bedingen einen Gleisausbau im Bahnhofsbereich – es braucht acht Gleise, um 1800 Züge täglich zu bewältigen. Einsparungen von 40 Millionen bei gleichzeitigem Ausbau des Bahnhofs mit der Einführung der Durchmesserlinie machten deren Verknüpfung attraktiv. Dass die Gleisabstände reduziert und die Perrons verbreitert werden können, schafft nötigen Raum für zusätzliche Passagiere und zieht den Neubau der Perrondächer nach sich. Der Ausbau von Gleis 7 und 8 hätte den Abbruch des «Gleis 9» bedeutet. Dass das Gebäude doch verschoben werden konnte, ist auf intensive Verhandlungen von Stadt, SBB und Grundeigentümern zurückzuführen, die aus dem Quartier Oerlikon angestossen wurden.

Anbindung Ost

Mit der Anbindung Ost bekommt Leutschenbach die geforderte direkte Verbindung zum Bahnhof. Mit den Gleisbaumaßnahmen werden jeweils 2 Gleise ausser Betrieb genommen, was die einmalige Chance bietet, auch die Gleisquerung zwischen Ohm- und Wattstrasse aufzuweiten.

Somit wird nicht nur, wie im ersten Entwicklungsrichtplan vorgesehen, der Bahnhof mit der Stadt vernetzt, sondern gleichzeitig die Bahninfrastruktur ausgebaut, der Bahnhof als Gesamtes komplett neu gebaut. Der neue Bahnhof Oerlikon wird zu einer wichtigen Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs und zu einer Verbindung zwischen den vier Stadtteilen Neu-Oerlikon, Seebach, Leutschenbach und dem Zentrum Oerlikon [ABB. 2]. Tram- und Buslinien, Zugänge und Querungen der Bahn, öffentliche Räume und angrenzende Baufelder werden in das Netz der Stadt integriert. Die Kosten der Ausbauten SBB in Oerlikon belaufen sich dabei auf rund 450 Millionen Franken.

Und was ist der Bahnhof heute? So wie das Reisen einen anderen Stellenwert hatte, hat sich auch der Bahnhof verändert. Anstelle des Aufnahmegebäudes, des repräsentativen Raums für die Vorbereitungen der Reise, manifestiert sich der Bahnhof heute in Anzeigetafeln und Ticketautomaten. Er dient der täglichen Fort- und Pendelbewegung. Das Aufnahme-



[ABB. 2] Der Bahnhof Oerlikon als Verbindung zu den umliegenden Quartieren.

gebäude aus der Gründungszeit wird meist für kommerzielle Zwecke genutzt. Die Pendler hasten morgens mit dem Kaffeebecher in der Hand zur Unterführung.

Der neue Bahnhof Oerlikon wird im Stadtraum nicht nur als Zugang zur Unterführung zu den Gleisen erfahrbar, sondern auch als ein wichtiger, durchlässiger Teil der Stadt. Dazu braucht es nicht nur die planerischen Ideen, sondern auch die Koordination und Zusammenarbeit der verschiedenen Beteiligten auf unterschiedlichen Ebenen.

KONTAKT

pia.anttila@zuerich.ch

RÉSUMÉ

La gare d'Oerlikon – du chas d'aiguille au nœud ferroviaire

L'ancienne gare de service d'Oerlikon est devenue l'un des principaux nœuds du réseau ferroviaire suisse. Le passage de l'ancienne gare industrielle au statut de gare pendulaire pose de nombreux défis, tant en termes d'exploitation que d'urbanisme et d'aménagement du territoire. En février 1998, une motion de l'exécutif de la Ville de Zurich demandait que le centre de Zurich-Nord soit mieux relié aux quartiers voisins, et que le site de la gare soit valorisé. En collaboration avec les CFF et le canton, trois équipes ont défini une conception directrice globale, suite à quoi ont été édictés, pour le futur développement du secteur de la gare et de ses environs, sept principes qu'a concrétisés, en l'an 2000, un plan directeur de développement comportant dix projets-clés. La nouvelle gare d'Oerlikon ne donne pas seulement accès aux quais via un passage sous-voie: elle représente un véritable morceau de ville. Cela demande des idées, mais aussi une bonne coordination et collaboration entre les acteurs impliqués aux différents niveaux.