Der Bahnhof Zürich Oerlikon im Wandel.

2000
Entwicklungsrichtplan

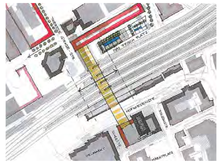
Wegen seiner Lage zwischen der Stadt Zürich, dem Flughafen und dem Glattal hat der Bahnhof Zürich Oerlikon eine zentrale Bedeutung. Mit der rasanten Entwicklung der Quartiere in Zürich Nord erhält der Bahnhof auch eine städtische Zentrumsfunktion.

Mit dem Entwicklungsrichtplan Oerlikon wollte die Stadt Zürich 2010 den Öffentlichen Verkehr attraktiver machen, den Bahnhof und damit das Zentrum Oerlikon aufwerten und die umliegenden Quartiere besser miteinander verbinden.

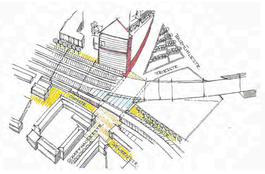
Bahnhof Zürich Oerlikon vor dem Umbau (1995)
ETH Zürich

Schlüsselprojekte
Stadt Zürich

1 Verbindung Nord-Süd
2 ÖV-Drehscheibe Ost
3 ÖV-Konzept
4 Aufwertung Alt-Oerlikon
5 Bahnhofplatz Süd
6 Dreieck Wattstrasse
7 Bahnhof Zürich Oerlikon
8 Bahnhofplatz Nord
9 Baufeld Süd-West
10 Baufeld Andreasstrasse



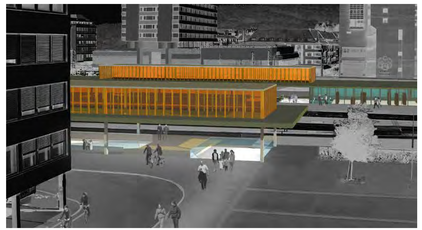
Schlüsselprojekt: Verbindung Nord-Süd
Stadt Zürich



Schlüsselprojekt: ÖV-Drehscheibe Ost
Stadt Zürich

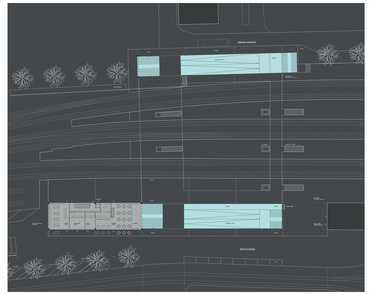
2004
Wettbewerb Quartierverbindung

2004 veranstaltete die Stadt Zürich den Wettbewerb für die Quartierverbindung, den das Planerteam unter der Leitung der 10:8 Architekten GmbH gewann. Die Quartierverbindung dient dem Fuss- und Veloverkehr zwischen Zentrum Oerlikon und Neu-Oerlikon. Die beiden gelben Baldachine auf den Bahnhofplätzen Nord und Süd und die lange Lichtwand in der Passage sind Wegweiser und Wahrzeichen zugleich. Aus der Quartierverbindung führen Treppen zu den Perrons.

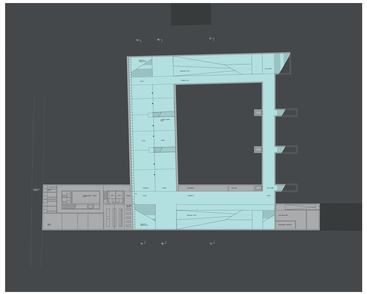


Baldachine
10:8 Architekten,
maaars architektur visualisierungen

Quartierverbindung
10:8 Architekten,
maaars architektur visualisierungen



Erdgeschoss
10:8 Architekten



Untergeschoss
10:8 Architekten

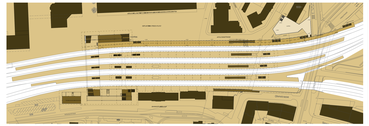
2008

Start Durchmesserlinie Gleis 7 und 8

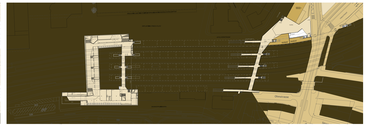
Mit der Durchmesserlinie erweiterte die SBB den Bahnhof Zürich Oerlikon um zwei Gleise und Perrons. Sie kommen nördlich des bestehenden Gleises zu liegen. Dafür musste die Affolternstrasse um einige Meter verlegt werden. Die bestehenden Perrons inklusive Dächern wurden verbreitert beziehungsweise neu gebaut. Das neue Perron Gleis 8 öffnet den Bahnhof gegen Norden und den neuen Max-Frisch-Platz hin. Dank den beiden neuen Gleisen 7 und 8 halten seit Dezember 2015 zwölf statt sieben S-Bahn-Linien in Oerlikon.

Perron
10:8 Architekten, masars architektur visualisierungen

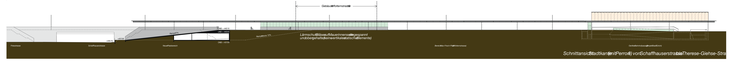
Arbeitsmodell
10:8 Architekten



Erdgeschoss
10:8 Architekten



Untergeschoss
10:8 Architekten



Ansicht von Norden
10:8 Architekten

2009

Abstimmung Quartierverbindung Oerlikon

Am 27. September 2009 stimmten die Stadtzürcher Stimmbürgerinnen und Stimmbürger mit 78,5 Prozent Ja zum Objektkredit von 50 Millionen Franken für die Quartierverbindung Oerlikon. Gleichzeitig beschloss die SBB, in der verbreiterten Personenunterführung Mitte 20 Geschäfte zu bauen. Die Quartierverbindung und die Personenunterführung Mitte sind im Bereich der Abgänge von den Bahnhofplätzen miteinander verbunden. Eine unterirdische Abstellanlage für rund 380 Velos ermöglicht ein schnelles und bequemes Umsteigen. Dank Liften und Rampen ist die Personenunterführung Mitte behindertengerecht.

Nordportal
10:8 Architekten, masars architektur visualisierungen

Abgang zur Personenunterführung Mitte (links)
10:8 Architekten, masars architektur visualisierungen

Quartierverbindung (rechts)
10:8 Architekten, masars architektur visualisierungen

Neue Zürcher Zeitung (von Irène Troxler, 28.9.2009)

Mit über 78 Prozent heisst Zürich eine Passage unter dem Bahnhof Oerlikon gut

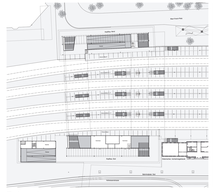
Alt und Neu verbinden
Die Stimmberechtigten der Stadt Zürich haben einem 50-Millionen-Kredit für eine neue Passage unter dem Bahnhof Oerlikon klar zugestimmt. Der neue Stadtteil im ehemaligen Industriegebiet soll besser mit dem Quartierzentrum verbunden werden.

Trotz hohen Kosten von rund 50 Millionen Franken hat das Zürcher Stimmvolk die geplante Quartierverbindung zwischen Alt- und Neu-Oerlikon sehr deutlich gutgeheissen. 60 053 Ja-Stimmen stehen 16 459 Nein gegenüber. Das entspricht einem Ja-Stimmen-Anteil von 78,5 Prozent.

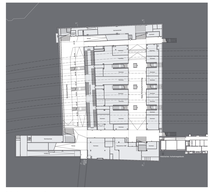
Ein alter Wunsch der Oerliker
Im direkt betroffenen Stadtkreis 11 fiel die Zustimmung mit 82,8 Prozent erwartungsgemäss noch deutlicher aus. Die geplante Passage für Fussgänger und Velofahrer ist ein Wunsch, den die Quartierbevölkerung immer wieder vorgebracht hatte. Er wird nun allerdings nicht sofort erfüllt. Obschon seit längerer Zeit ein Architekturprojekt vorliegt, will die Stadt aus Gründen der Kosteneffizienz warten, bis die SBB mit dem Bau der neuen Gleise für die Durchmesserlinie beginnen. Dies dürfte Ende 2011 der Fall sein. Fertig soll die neue Unterführung im Jahr 2014 sein.

Farbige Baldachine
Den Wettbewerb für die Gestaltung der Passage haben das Atelier 10:8 und Lautenbacher Partner Architekten gewonnen. Auffällig werden die beiden farbigen Baldachine sein, welche die Zugänge auf beiden Seiten markieren. Sie sollen wie Tore zum Bahnhof und zu den beiden Quartierteilen wirken. Die stattliche Breite der Passage von 16 Metern erlaubt separate Velo- und Fussgängerspuren. Zu liegen kommt sie westlich der heutigen Personenunterführung Mitte, welche ebenfalls erhalten bleibt. Die neue Verbindung bietet künftig überdies Zugänge zu den Gleisen, allerdings nicht für Rollstuhlfahrer, was im Vorfeld der Abstimmung für Unmut bei den Betroffenen gesorgt hatte. Diese müssen weiterhin die Personenunterführung Mitte benützen, welche über Rampen verfügt.

Weitere Investitionen geplant
Ruth Genner, Vorstehern des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements, deutete das klare Ja als Signal für andere Projekte in Oerlikon. So läuft gegenwärtig ein Wettbewerb für die Gestaltung des Max-Frisch-Platzes im Norden des Bahnhofs. Und auch der Bahnhofsplatz auf der Seite Alt-Oerlikons soll ein neues Gesicht bekommen. Ferner ist geplant, den Ostteil des Quartiers besser mit dem Bahnhof zu verbinden.



Erdgeschoss
10:8 Architekten



Untergeschoss
10:8 Architekten

2010

Abstimmung Quartieranbindung / Zugang Ost

Am 28. November 2010 stimmte die Stadt Zürich erneut über eine Vorlage im Zusammenhang mit dem Bahnhof Zürich Oerlikon ab. 71,4 Prozent der Bevölkerung befürworteten die Erhöhung des Objektkredits von 11 auf 110 Millionen Franken. Mit dem Zugang Ost öffnet sich der Bahnhof Zürich Oerlikon gegen Leutschenbach und das Glattal hin. Zudem verbreiterte die SBB die bestehende Personenunterführung Ost und baute sie zu einer Ladenpassage mit Café aus. Von der Andreasstrasse her gelangen Sie künftig direkt in die Personenunterführung Ost.

Zugang Ost
10:8 Architekten, masars architektur visualisierungen

Zugang Andreasstrasse
10:8 Architekten, masars architektur visualisierungen

Velostation Ost
10:8 Architekten, masars architektur visualisierungen

Portal Vorplatz Ost
10:8 Architekten, masars architektur visualisierungen

Personenunterführung Ost
10:8 Architekten, masars architektur visualisierungen

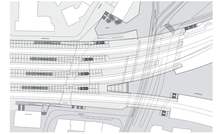
Neue Zürcher Zeitung (mbm. 29.11.2010)

Klares Ja für eine bessere Anbindung von Seebach und Leutschenbach an den Bahnhof Oerlikon

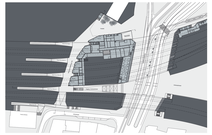
Näherrücken im Norden Zürichs
nbm. Schon heute ist der Bahnhof Zürich Oerlikon von den Frequenzen her die Nummer 6 in der Schweiz. Durchschnittlich steigen dort täglich 110 000 Passagiere ein, aus oder um. Gemäss Hochrechnungen soll diese Zahl in den nächsten Jahren um rund 30 Prozent ansteigen, befindet sich doch das Gebiet rund um den Bahnhof in einem baulichen Entwicklungsprozess. Die SBB besann deshalb den Bahnhof aus und erweitern ihn um die Gelesse 7 und 8. In Abstimmung auf die Pläne der SBB kann nun der Stadtrat die Quartiere Seebach und Leutschenbach besser an den Bahnhof anbinden. Die Stimmenden haben am Sonntag die entsprechende Vorlage über die Erhöhung des Objektkredits von 11,8 um 98,2 auf 110 Millionen Franken klar gutgeheissen.

Der Ja-Stimmen-Anteil betrug insgesamt 71,4 Prozent. In allen Stadtkreisen fand die Vorlage eine deutliche Mehrheit. Mit 70,9 Prozent Ja-Stimmen war die Zustimmung im Kreis 6 am höchsten. Der direkt betroffene Kreis 11 lag mit 75,9 Prozent Ja-Stimmen nur knapp dahinter. Am geringsten fiel die Unterstützung der Vorlage im Kreis 9 aus, wo sich 63,9 Prozent der Stimmenden für die bessere Quartieranbindung in Oerlikon aussprachen.

Stadträtin Ruth Genner, Vorstehern des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements, zeigte sich nach Bekanntwerden des Resultats zufrieden. Der Inhalt der Vorlage sei für die betroffene Quartierbevölkerung von grosser Wichtigkeit. Sie betonte, dass es sich bei den 110 Millionen Franken um einen Bruttokredit handle, über den die Stadt in einer gesamten Höhe habe abstimmen müssen. Am Schluss sollte aber Zürich nicht den vollen Betrag übernehmen müssen. Laut Genner kann damit gerechnet werden, dass sich sowohl der ZVV wie auch die SBB an den Kosten beteiligen werden. Auch vom Bund erhoffe man sich noch finanzielle Unterstützung. Das Projekt der Quartieranbindung an den Bahnhof Oerlikon sei beim eidgenössischen Agglomerationsprogramm angemeldet worden. Auf die Frage, wie hoch denn schliesslich der städtische Anteil sein werde, konnte Genner keine Antwort geben. Da seien zuerst noch Verhandlungen zu führen; bereits heute Montag soll ein erstes Treffen stattfinden.



Erdgeschoss
10:8 Architekten



Untergeschoss
10:8 Architekten

2012
Spatenstich

Mit dem Spatenstich am 3. April 2012 lancierten Kanton und Stadt Zürich sowie die SBB die Arbeiten im Bahnhof Zürich Oerlikon offiziell. Bereits zu Jahresbeginn begann die Bauunternehmung ARGE Gate (Implenia AG und Kibag AG) unter der Gesamtkoordination der Ingenieurgemeinschaft SLW+P sowie dem Gesamtplaner Quartierverbindung Oerlikon (beide unter der Leitung der Locher Ingenieure AG) mit ersten Vorarbeiten. Bahnreisende und Anwohner waren von den Bauarbeiten stark betroffen. Die SBB führte regelmässige Informationsanlässe durch und setzte Kundenlenker ein.

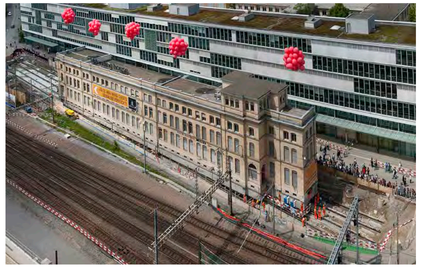
Regierungsrat Ernst Stocker, Stadträtin Ruth Genner und Leiter SBB Infrastruktur Philippe Gauderon (von links nach rechts)
Dorothea Hochuli

Regierungsrat Ernst Stocker, Gesamtprojektleiter Durchmesserlinie Roland Kobel, Stadträtin Ruth Genner, Abschnittsleiter Durchmesserlinie Beat Bürgin, Leiter SBB Infrastruktur Philippe Gauderon, Direktor ZVV Franz Kagerbauer (von links nach rechts)
Dorothea Hochuli

Rede von Regierungsrat Ernst Stocker
Dorothea Hochuli

2012
Hausverschiebung

Lange war das Schicksal des ehemaligen Direktionsgebäudes der Maschinenfabrik Oerlikon (MFO) unklar, da es den beiden neuen Gleisen der Durchmesserlinie weichen musste. Am 22. und 23. Mai 2012 wurde das 6200 Tonnen schwere, 60 Meter lange und 12 Meter breite Backsteingebäude um rund 60 Meter nach Südwesten verschoben. Mit einer Spezialübertragung berichtete das Schweizer Fernsehen live von diesem spektakulären Ereignis. An seinem neuen Standort beherbergt das MFO-Gebäude das Restaurant Gleis 9 und es feierte dieses Jahr seinen 127. Geburtstag.


Blick vom Neumarkt Oerlikon auf das Gebäude Gleis 9
Dorothea Hochuli

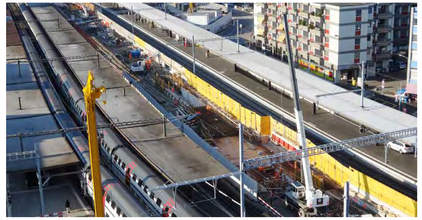
Mit Hydraulikpumpen wird das Gebäude auf Rollen gelagert verschoben
Dorothea Hochuli

Ziel der Gebäudeverschiebung
Dorothea Hochuli

2013–2015
Inselbaustelle

Mit der Inbetriebnahme des neuen Gleises 8 am 12. August 2013 nahm die SBB das bestehende Gleis 6 ausser Betrieb, um darunter die verbreiterten Personenunterführungen Mitte und Ost sowie die Quartierverbindung zu bauen. Anschliessend baute die SBB Gleis und Perron neu. Dadurch entstand eine Inselbaustelle zwischen zwei Gleisen mit Bahnbetrieb – eine grosse Herausforderung für Planer und Baufirmen. Die Inselbaustelle verschob sich im Halbjahresrhythmus nach Süden: Das neue Gleis 7 ersetzte Gleis 5, das neu gebaute Gleis 6 ersetzte das alte Gleis 4 und so weiter.

Das neue Perron 8: Die Holzeindeckung wird montiert
Dorothea Hochuli


Eine Inselbaustelle zwischen angrenzenden Betriebsgleisen
Implenia AG

Aushubarbeiten …
Esther Perroud

… und Ankerbohrarbeiten auf der Inselbaustelle neben dem neuen Gleis 8
Esther Perroud

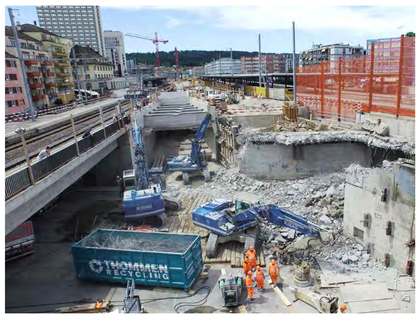
Gestaltet durch Schäfer und Partner AG

2013–2015

Brücken über die Schaffhauserstrasse

Gleichzeitig mit dem Bau der Unterführungen unter den gesperrten Gleisen erneuerte die SBB im Auftrag der Stadt Zürich die Brücken über die Schaffhauserstrasse. Der Raum unter den Gleisen für Autos, Trams, Velos und Fussgänger wurde von 17 auf 42 Meter verbreitert. Die Bauunternehmungen brachen die alten zweigleisigen Brücken ab, sobald die darüberliegenden Gleise ausser Betrieb waren. Unter den neuen Brücken entstand zudem eine Abstellanlage für rund 430 Velos. Bis Mitte 2019 passt die Stadt Zürich die Verkehrsorganisation der Schaffhauserstrasse an die neuen Verhältnisse an.

Abbruch der Brücken 3 und 4
Implenia AG



Abbruch der Brücken 3 und 4 mit Blick auf den neuen Zugang Andreasstrasse
vorFilm Renatus Meudert GmbH

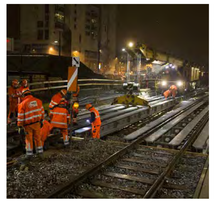
2014–2015

Gleis 1 und 2

Weil sie die einzige Verbindung nach Wallisellen darstellen, konnte die SBB die Gleise 1 und 2 lediglich an Wochenenden ausser Betrieb nehmen.

Hilfsbrücken: Im Bereich der Personenunterführung Mitte erstellten die Bauunternehmungen an mehreren Wochenenden eine Reihe von fünf Hilfsbrücken à 12 bis 19 Metern, unter denen anschliessend die Unterführung und die Quartierverbindung unabhängig vom Bahnbetrieb gebaut werden konnten. Nach Abschluss der 15-monatigen Bauzeit wurden die Hilfsbrücken wieder entfernt und das permanente Gleisbett erstellt.

Deckelbauweise: Im Bereich der Personenunterführung Ost erstellten die Bauunternehmungen innert 55 Stunden die Decke der neuen Unterführung und verlegten danach die Gleise neu. Darunter konnte anschliessend der Rest der Unterführung gebaut werden. Dafür betonierten die Bauunternehmungen vorgängig entlang der Ohmstrasse zwei 3,5 x 13 Meter grosse, 85 Tonnen schwere Deckenplatten, die während der Wochenendsperrung mit einem Kran eingehoben wurden.



Nächtlicher Einbau der Gleishilfsbrücken
Esther Perroud

Provisorische Fussgängerführung unter der Hilfsbrücke und durch die Baustelle der Personenunterführung Mitte
Esther Perroud

Aushubarbeiten im alten Gleistrog
Philipp Schmidt

Die alte Personenunterführung Ost wird demontiert
Philipp Schmidt

Die vorgefertigten Deckenplatten der neuen Personenunterführung Ost werden eingesetzt
Philipp Schmidt

2016

Bahnhof Zürich Oerlikon heute

Alle Beteiligten freuen sich und sind stolz über die Einweihung des ausgebauten Bahnhofs Zürich Oerlikon. Dank zusätzlicher S-Bahnen gelangen Sie bereits seit Dezember 2015 schneller und öfter ans Ziel. Die breiteren Perrons und Unterführungen machen das Umsteigen einfacher und bequemer. Und dank der neuen Läden finden Sie am Bahnhof Zürich Oerlikon alles, was Sie brauchen. Oerlikon – der neue Bahnhof verbindet.

Erdgeschoss 2000
10:8 Architekten

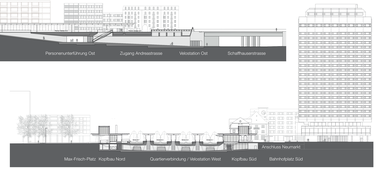
Erdgeschoss 2016
10:8 Architekten

Untergeschoss 2016
10:8 Architekten

Ansicht von Norden
10:8 Architekten

Ansicht von Süden
10:8 Architekten

Ansicht von Osten
10:8 Architekten



Quartierverbindung

Gestaltet durch Schäfer und Partner AG