

Werk, bauen + wohnen

Stadtträume

Vom Leben zwischen den Häusern

Kontroverse um die Grösse von Freiräumen
Einflüsse des Baurechts, Freilager Zürich
Place de la Sallaz Lausanne, Bahnhof Oerlikon
und: Traditionalismus gegen Moderne

4—2017
Espaces urbains
Urban Spaces



CHF 27.-/EUR 25.- 9 770267 933000

Netz der Stadträume



Die Abgänge zu den beiden zentralen Unterführungen sorgen nebst gestalteter Transparenz für freie Durchsicht von Stadtkante zu Stadtkante (Bild oben: Fabian Willi). Der barrierefrei gestaltete Bahnhofplatz von Oerlikon kommt im Sinn einer guten Übersichtlichkeit mit nur wenig Stadtmobiliar aus.



Neue Plätze rund um den Bahnhof Oerlikon

Seit Jahren wartete das Zürcher Quartier Neu-Oerlikon auf seinen Anschluss an die bestehende Stadt; derweil verdoppelte sich der Verkehr im Bahnhof Oerlikon. Drei neue Quartierverbindungen erschliessen Perrons und Stadtteile – und eröffnen urbane Potenziale.

Tibor Joanelly
René Dürr (Bilder)

Der Ausbau des Bahnhofs in Zürich Oerlikon zeigt in aller Deutlichkeit, wie sich Infrastrukturvorhaben auf den Stadtraum auswirken. Er erfolgte im Zuge der Inbetriebnahme der Zürcher Durchmesserlinie der SBB, einer unterirdischen Neubaustrecke, die im Hauptbahnhof Zürich die direkte Durchfahrt auch für den überregionalen Verkehr ermöglicht (wbw 6–2014). Zwei neue Gleise bringen im Bahnhof Oerlikon, dem nächsten Umsteigeknoten, die dringend benötigte Leistungssteigerung. Ihr Bau hatte eine komplette Neuorganisation der Passantenströme und damit der anschliessenden Stadträume zur Folge.

Schon lange vor der Inbetriebnahme hatte die Stadt Zürich die Auswirkungen in einem Entwicklungsrichtplan vorweggenommen und in einem vorbildlichen Prozess in urbanistische Bahnen geleitet. Die Resultate vermögen bis auf ein, zwei Stellen zu überzeugen.

Umbau schafft Übersichtlichkeit

Eine Städtebaukritik beginnt am besten dort, wo die einstige Vorstadt Oerlikon vertraut ist, am Bahnhofplatz. Wo einst die Kante der gründerzeitlichen Stadt abbricht, ist Ordnung geworden: räumlich, aber auch von der Bedeutung her. Das markante Swissôtel

Zürich ist ein Bau aus den frühen 1970er Jahren, ein Schweizer Abgesang auf den Brutalismus, gebaut von Fred A. Widmer. Bisher war der Raum davor vollgestellt mit Blumen-Rabatten und Tram-Wartehäuschen. Nun steht der Bau befreit von alledem da – und er kommt zu Geltung. Das macht ihn zwar nicht schöner, dafür aber ist die Stadt rundum lesbar: Als modernes Raumkontinuum, das durch den freigestellten Bau eine schlüssige Bedeutung erhält. Im Kontrast dazu tritt die raumformende Kraft des Blockrands, der den Oerliker Marktplatz hinter dem Hochhaus rahmt, umso stärker hervor.

Weiteres fällt auf: Der Hochhauskomplex des Oerliker *Neumarkts*, 1981 von Fischer Architekten gleich nebenan erbaut, ist mit seinem Einkaufszentrum ein früher Vertreter des Bautyps «Klumpen» (wbw 11–2014). In ein paar Jahren wird er mit dem von Armon Semadeni geplanten Hochhaus *Franklin-Turm* ein Gegenüber finden, das dem Bahnhofvorplatz einen südwestlichen Abschluss gibt.

Die augenfälligste Neuerung am Bahnhof ist ein Hut aus Stahl mit durchsichtiger gelb leuchtender Hülle links neben dem historischen Aufnahmegebäude. Er ist halb Vordach und halb gedeckter kleiner Stadtplatz, und er beherbergt einiges von dem, was den Bahnhofplatz zuvor verstellte. Vor allem aber markiert er den Abgang zur neuen «Quartierverbindung» im Westen, zu den Gleisen und dem gegenüberliegenden Stadtquartier Neu-Oerlikon. Dem Neubau musste eine Erweiterung des Aufnahmegebäudes von Ueli Marbach und Arthur Rüegg aus dem Jahr 1993 weichen.

Die Fläche zwischen Bahnhof und Hochhaus ist barrierefrei asphaltiert, mit Gewinn wurden ihr Bordsteinkanten und eine Reihe Kastanien geopfert. Ein paar wenige Masten halten Fahrleitungen, Flutlichter und quadratische Bänke. Mehr Sitzgelegenheiten gibt es auf diesem von Bewegung geprägten Platz nicht. 10:8 Architekten, die ihn zusammen mit den Städtebauern Feddersen & Klostermann geplant haben, war es ein Anliegen, die Fläche möglichst von Stadtmobiliar freizuhalten. Die Übersicht im Raum zahlt sich aus, man orientiert sich sofort und intuitiv, was essenziell ist für einen Bahnhof, der täglich einen Andrang von mehr als 85 000 Ein-, Aus- und Umsteigern bewältigen muss, Tendenz steigend. Das ist bald ähnlich so viel wie die Hauptbahnhöfe von Basel, Lausanne oder Luzern, und ein Drittel mehr als noch im Jahr 2012.



Bauherrschaft

Schweizerische Bundesbahnen SBB, SBB Immobilien; Tiefbauamt der Stadt Zürich

Architektur

Bahnhofplatz Oerlikon: 10:8 Architekten, Feddersen & Klostermann

Max-Frisch-Platz: Mettler Landschaftsarchitektur, Allemann Bauer Eigenmann Architekten (Busdach)

Fachplaner

Locher Ingenieure, Zürich; Bänziger Partner, Zürich; Wild Ingenieure, Küssnacht am Rigi; Gruner, Basel; Ernst Basler Partner, Zürich; vogtpartner, Winterthur; Emmer Pfenninger Partner, Basel; Bakus Bauphysik und Akustik, Zürich; Geowatt, Zürich

Baumanagement und Bauleitung Ausbau

hssp, Zürich; Meyer Partner Architekten, Zürich; Ambühl + Moser Architekten, Rapperswil-Jona; Leutwyler Partner Architekten, Zürich

Bausumme total (exkl. MWSt.)

CHF 700 Mio. Gesamtkosten BKP 1–9
450 Mio. Gebäudekosten BKP 2

Massgeblich beteiligte Unternehmer

Rohbau: ARGE Implan/ Kibag, Zürich

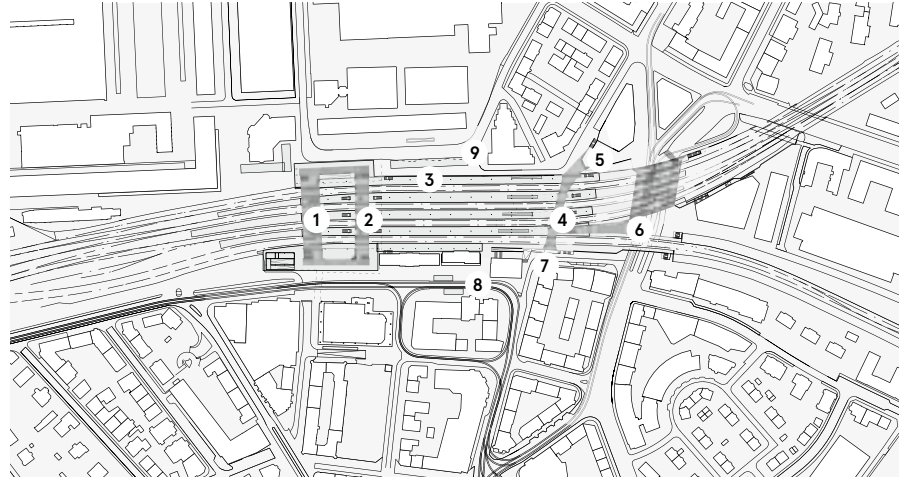
Stahlbau: Sottas, Bulle

Holzbau: Kübler, Zürich

Fassaden/Metallbau: Ruch, Altdorf UR

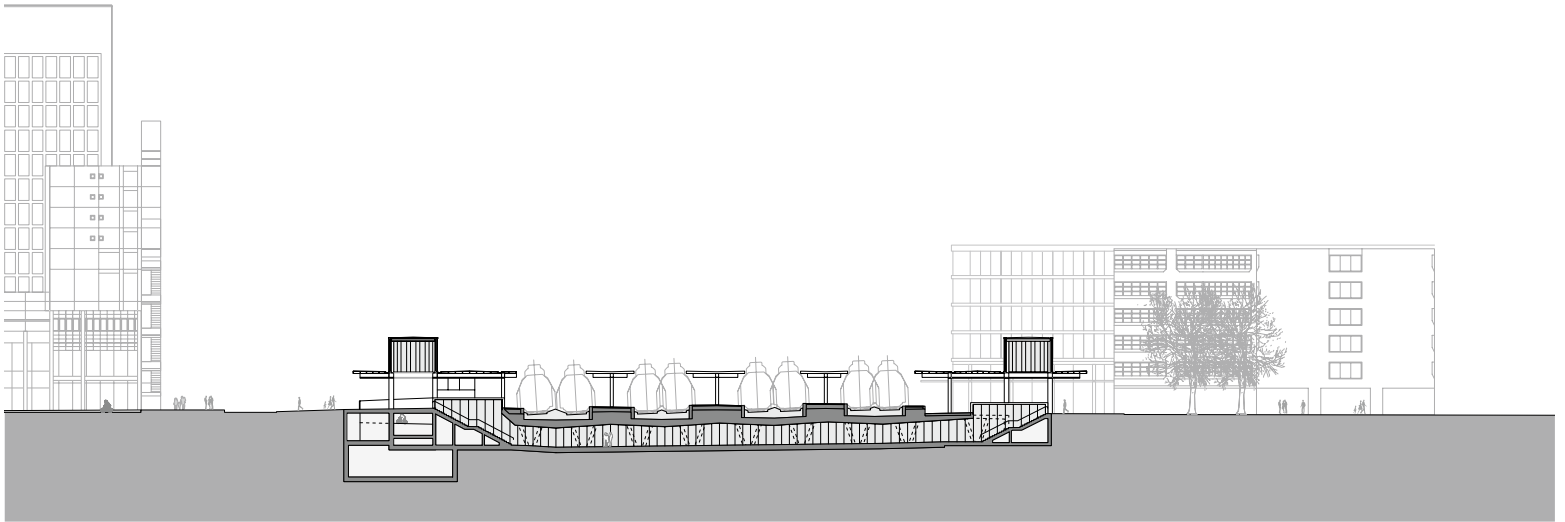
Chronologie

Wettbewerb Quartierverbindung Oerlikon: 2004, Planung: 2005–12, Planung Ausbau PU Mitte: 2009–12, Planung Gleis 7+8 und Perronanlagen: 2008–12, Planung Ausbau PU Ost: 2010–12, Realisierung Ausbau Bahnhof Oerlikon: 2012–16, IBN Durchmesserlinie: 2015, Eröffnung Bahnhof Oerlikon: 2016

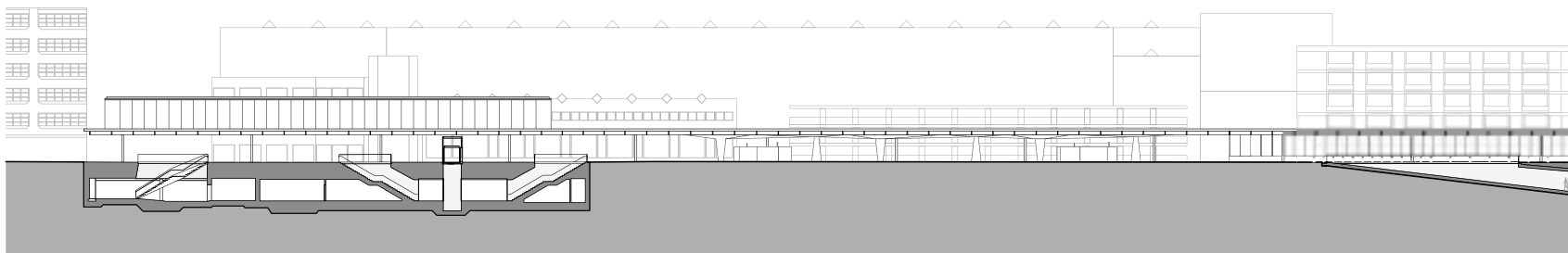
**Situation**

- | | |
|---|---|
| <p>1 Quartierverbindung Oerlikon für Velo und Fussgänger mit Velostation</p> <p>2 Ausbau der Personenunterführung Mitte mit kommerziellen Nutzungen</p> <p>3 Neue Gleise 7+8 mit Stadtperron Gleis 8, Neue Perronanlagen mit Dächern Gleise 1–6</p> <p>4 Ausbau Personenunterführung Ost mit neuen Ladennutzungen</p> <p>5 Portal Wattstrasse</p> | <p>6 Portal Andreasstrasse mit neuem Zugang und Velostation Ost</p> <p>7 Portal Ohmstrasse</p> <p>8 Bahnhofplatz Oerlikon: Neudefinition des Bahnhofplatzes mit Stadtperron, Möblierung, Beleuchtung und Tramwarteallen</p> <p>9 Max-Frisch-Platz: Neuer Platz als Ankunftsort von Neu-Oerlikon, Integration eines Bus-Hubs</p> |
|---|---|

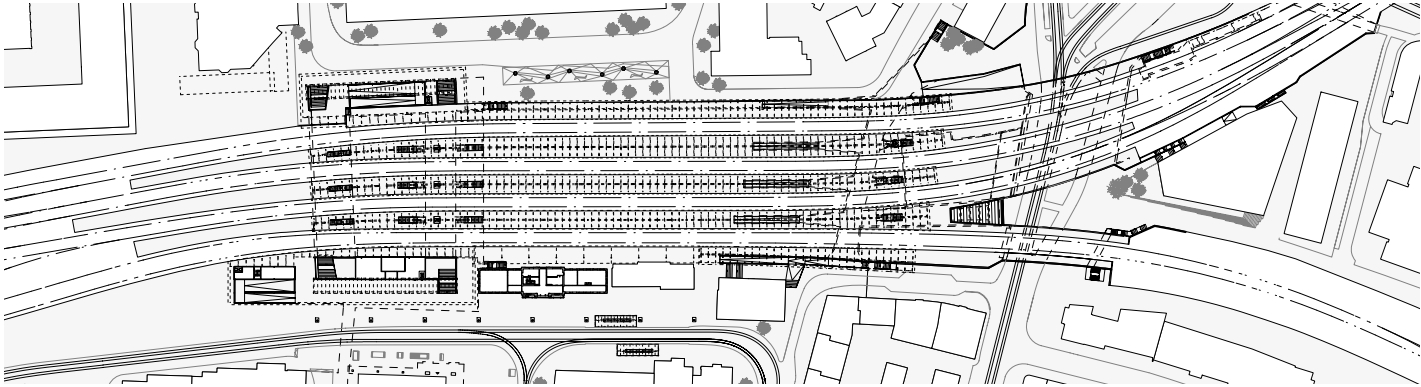
Dem Bahnhofumbau wurde 2017 vom SIA die Auszeichnung Umsicht/regards/sguardi verliehen.



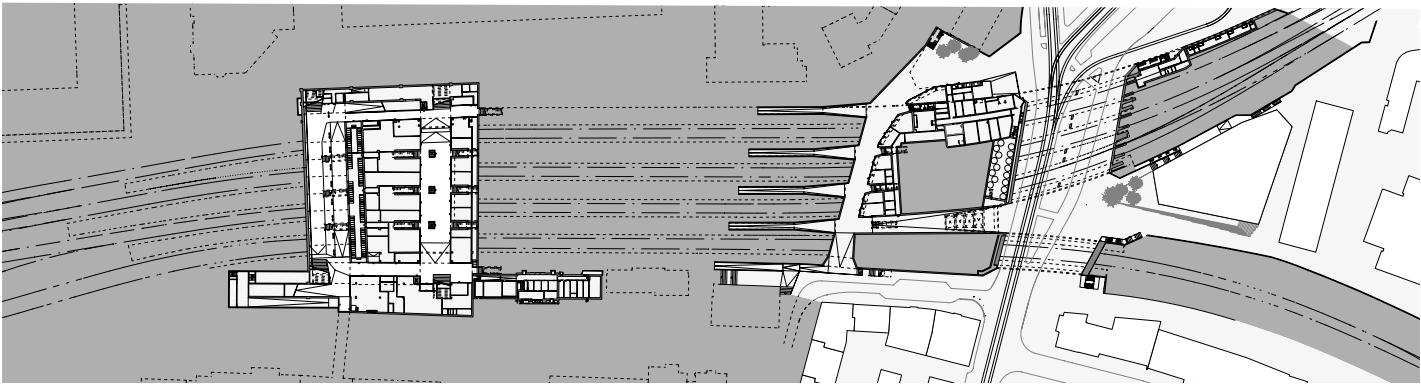
Querschnitt durch die Quartierverbindung, Blick nach Westen



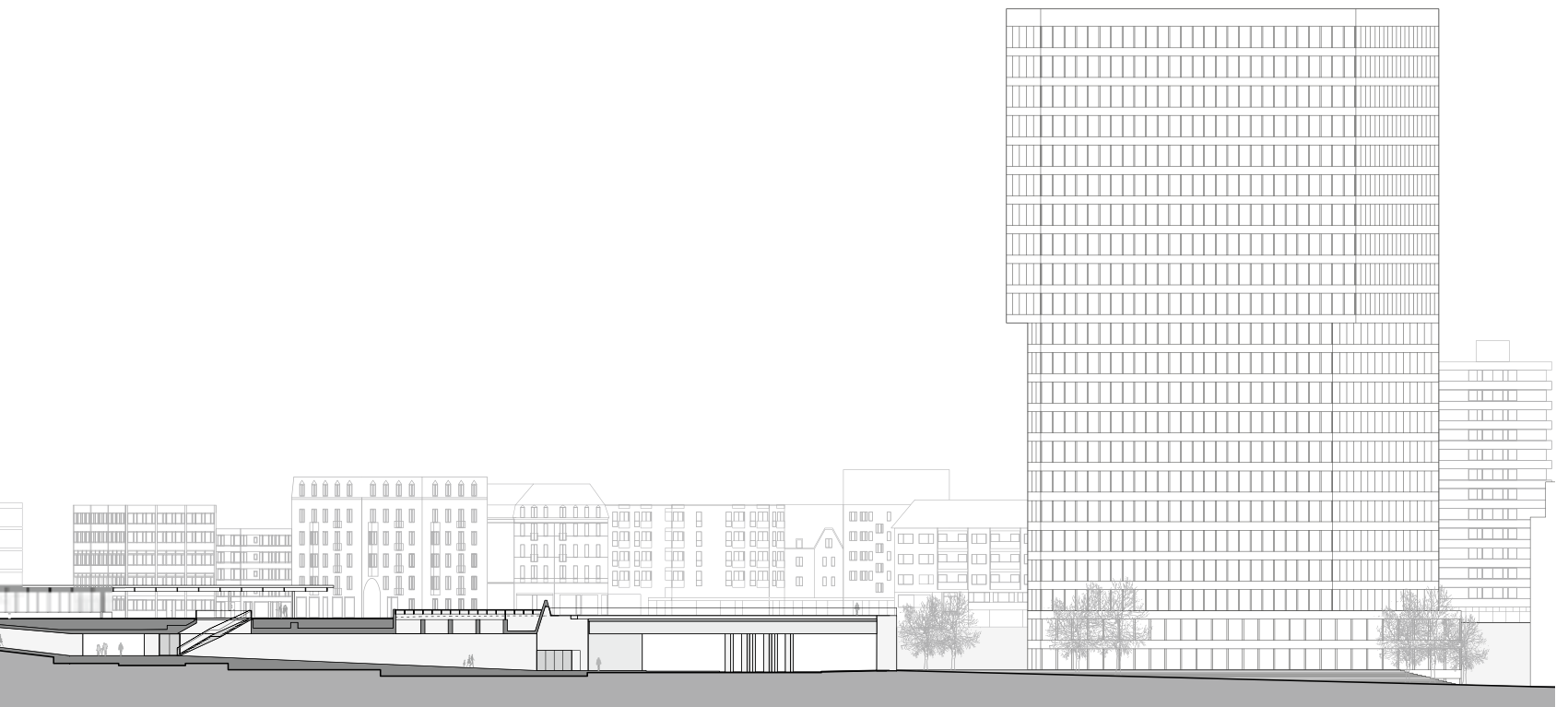
Längsschnitt, Blick nach Norden. Der Andreasturm (rechts) ist erst im Bau.



Grundriss und Situation Ebene Bahnhofplatz Oerlikon

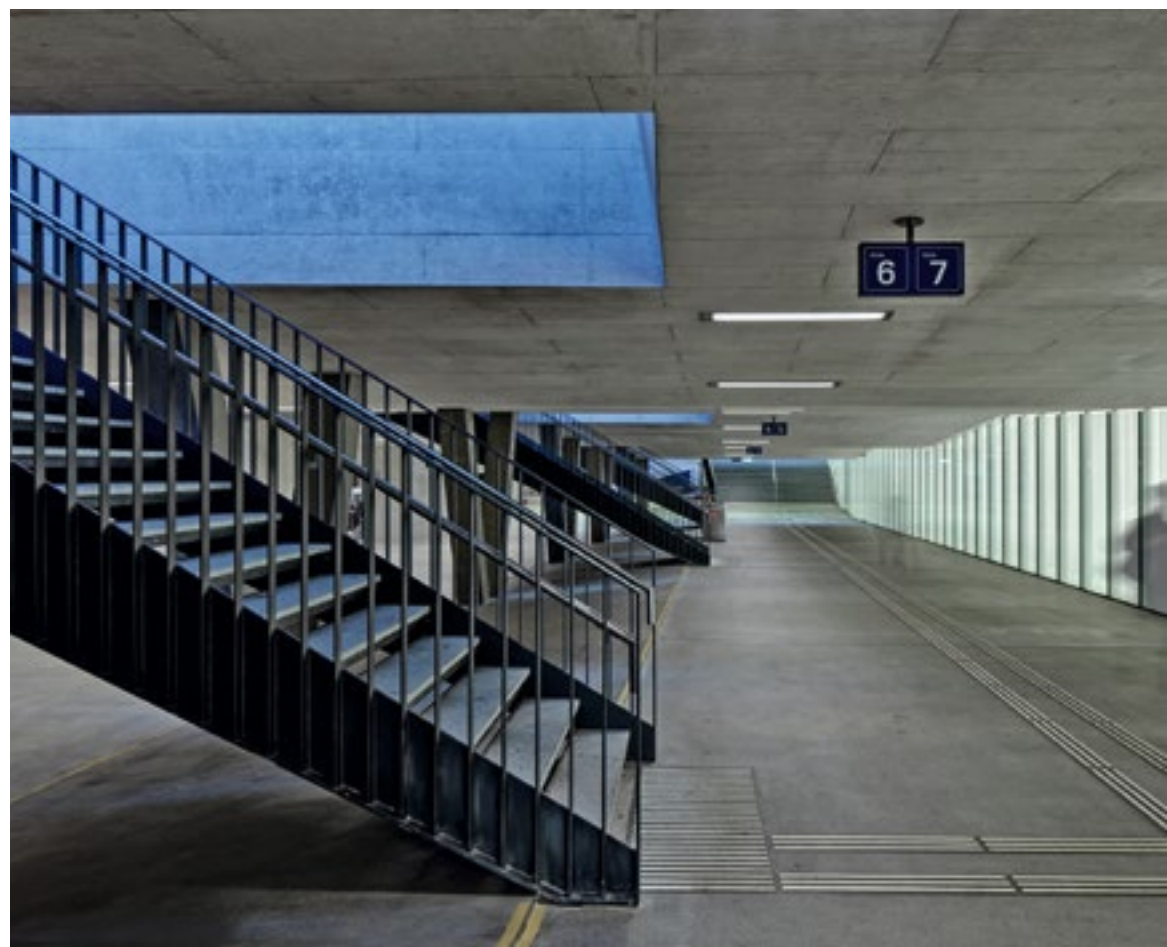


Grundriss und Situation Ebene Personenunterführungen





Rundgang vom Oerliker Bahnhofplatz zum neuen Stadtanschluss im Nordosten:
 Der transparente Hut über dem Abgang in die Unterführungen ist auch ein kleiner gedeckter Stadtplatz (oben links). Die neue Quartierverbindung im Westen ist sachlich und übersichtlich gestaltet; eine Lichtwand leitet die Passanten (unten links). Polierte Sachlichkeit und dezente Lichtführung in der Personenunterführung Mitte schaffen Atmosphäre (unten rechts). Der Max-Frisch-Platz erscheint noch weitgehend leer (oben rechts). Personenhraulik sorgt für Dynamik am Portal Wattstrasse (oben Mitte).





Der Bahnhofsvorplatz war für 10:8 Architekten nicht der Hauptauftrag. Sie gewannen 2004 den Wettbewerb für die neue unterirdische *Quartierverbindung* zwischen Oerlikon und Neu-Oerlikon, welche die Fluchten der bestehenden Strassen aufnimmt und ergänzt. Bereits im Jahr 2000 publizierte das Zürcher Amt für Städtebau dazu den besagten Entwicklungsrichtplan und gab Handlungsempfehlungen ab. In den Plan aufgenommen wurden zudem Empfehlungen zur Zusammenarbeit zwischen den Akteuren im Gebiet, einschliesslich SBB, Zürcher Verkehrsverbund (ZVV), dem städtischen Tiefbauamt und der Dienstabteilung Verkehr.

Gelbe Hüte weisen den Weg

Der Ausbau des Bahnhofs machte neben der neuen Quartierverbindung die Verlängerung und den Ausbau der bestehenden zentralen *Personenunterführung Mitte* notwendig, die bis dahin mehr schlecht als recht Zugang zu den Perrons gewährt hatte. Wie im Wettbewerb angedacht, wurden die beiden Projekte zusammengelegt, und 10:8 Architekten planten somit auch eine neue Ladenpassage. Die beiden unterirdischen Räume sind miteinander verbunden, unterscheiden sich jedoch stark im Charakter. Die *Quartierverbindung* ist ein nüchterner Raum, der Fussgänger- und Fahrradwege sortiert, er will schnell durchquert sein. Damit dies ohne den bisweilen Angst hervorrufenden «Tunneleffekt» möglich ist, setzten die Architekten alles daran, beengende Wände und Decken durch Schrägen und transparente Stahltreppen aufzulösen. Bis auf die Dominante einer grossen Lichtwand, die den Passanten den Weg weist, stehen die gestalterischen Mittel unter dem Aspekt von Funktionalität, Sicherheit und Effizienz.

Die *Personenunterführung Mitte* der SBB ist als Ladenpassage mit Schaufenstern und herabgehängter Decke aufwändiger materialisiert. Auf der Seite von Neu-Oerlikon münden beide Unterführungen in eine grosse Treppen- und Rampenanlage unter dem gleichen gelben Hut wie auf Oerliker Seite. Dieser beschirmt hier nur die Aufgänge und beherbergt keine Verkaufs- und Verpflegungsbetriebe. Die Hut-Krone über Treppen und Fahrradrampe wirkt etwas überinstrumentiert. Doch ihr leuchtendes Gelb weist von weitem den Weg zum Bahnhof.

Überinstrumentiert – oder vielmehr zu gross und daher leer – erscheint mehr noch der angrenzende Max-Frisch-Platz als nördlicher Vorplatz des Bahn-

hofs und Auftakt zum Quartier Neu-Oerlikon. Seine Gestaltung ist das Resultat eines Wettbewerbs von 2009, den das Büro Mettler Landschaftsarchitektur gewann. Taucht man aus einer der beiden Unterführungen auf, so steht man im Niemandsland des ehemaligen Industriequartiers, sozusagen mit einem Fuss in der Agglomeration. Dieser Eindruck entsteht, weil der Platz nicht fertig gebaut, seine Kontur noch nicht durch Gebäude bestimmt ist. Doch auch wenn der einst der Kanton und die ABB ihre Grundstücke an der langen Platzkante überbaut haben, bleibt zu bezweifeln, dass dieser Platz als solcher zur Wirkung kommt. Die bauliche Dichte und die Personenfrequenzen genügen nicht; eine richtige städtische Atmosphäre will nicht entstehen.

Der von der städtischen Verwaltung entsprechend seinem Namensgeber mit internationaler Ausstrahlung bedachte Platz ist zu weit, zu gross geraten. Das äussert sich überdeutlich in seiner nicht nur aus Spargründen hilflosen Möblierung. Das von Allemann Bauer Eigenmann in Zusammenarbeit mit den Landschaftsarchitekten entworfene, elegante Beton-Vordach hilft hier nicht weiter, es beschirmt gerade einmal die Haltebereiche von zwei Buslinien. Wenn man die Gegebenheiten dieser Bahnhofsseite in Rechnung stellt, dann fragt sich, ob es nicht angemessener gewesen wäre, auf die Einrichtung eines Platzes ganz zu verzichten und die Bebauung bis auf Strassen- und Haltestellenbreite an den Bahnhof heranzuführen?

Die Studien umsetzen

Im Nordosten dann entstand das eigentliche Gegenstück zum Oerliker Bahnhofplatz. Auch hier zeichnet sich eine neue Lesbarkeit ab. Obwohl der Stadtraum räumlich noch nicht durch Hochbauten gefasst ist, ahnt man, dass die über Jahrzehnte vernachlässigte städtebauliche Leerstelle an der Grenze zum Quartier Seebach eine besondere urbane Qualität entfalten wird. Möglich macht dies die neue *Unterführung Ost*, ein Bauwerk, das erst spät im Planungsprozess seine definitive Form und eine kommerzielle Nutzung erhalten hat. Sie verbindet in direkter Fortsetzung von Strassenfluchten Oerlikon mit den nördlich angrenzenden Quartieren sowie mit dem aufstrebenden Entwicklungsgebiet Leutschenbach. Darüberhinaus führt sie über zwei Ausgänge unmittelbar zu zwei Tram- und zwei Buslinien. 10:8 Architekten zeichneten auch hier für die archi-

tektonische Planung verantwortlich, im Folgeauftrag zur Quartierverbindung im Südwesten und zur Unterführung Mitte.

Der nördliche Ausgang an der Wattstrasse verspricht einen Ort hoher Intensität. Expressive Stützmauern, Rampen und Treppen verbinden verschiedene Ebenen einer schwierigen Topografie und bilden einen dynamischen Raum, der die Pendlerströme Richtung Tramstation und Quartier lenkt. Dereinst soll dieser Raum durch ein Gebäude gefasst werden – zu wünschen wäre, der hier möglichen Lagegunst wegen, ein Hochhaus –, das mit viel Ausnutzung und einem öffentlichen Erdgeschoss auf die sehr urbane Situation reagiert. Zurzeit steht hier ein Provisorium. Etwas weiter gegen Norden liegt im Dreieck zwischen Schaffhauser-, Binzmühle und Friesstrasse ein Grundstück, das im Moment als Installationsplatz genutzt wird. Es soll bald in einen kleinen Park verwandelt werden. Als ob es nicht genug Parks gäbe in der Gegend! Im besagten Entwicklungsrichtplan von 2000/2009 war an der Stelle ein Gebäude vermerkt, seine ungefähre Gestalt wurde durch das Amt für Städtebau anhand einer Testplanung ermittelt. Es

ist vordringlich, dass auch dieses Grundstück mit einem Gebäude besetzt wird, und auch hier stünde ein Hochhaus an der richtigen Stelle. Für öffentlichen Grünraum ist an der Friesstrasse entlang des Bahndamms gesorgt. Dieser Ort könnte, wenn auch durch den Damm verschattet, zumal im Sommer eine gute Aufenthaltsqualität bieten.

Gestalterisch umgesetzt wird dieser Raum durch Studio Vulkan Landschaftsarchitekten, und diese sind es auch, welche die Umgebung eines weiter südlich emporwachsenden Hochhauses planen, beim *Andreas-Turm* von Gigon & Guyer Architekten. Seine Lage zwischen den sich verzweigenden Gleissträngen gibt dem Ausgang der *Unterführung Ost* ein bauliches Gegenüber. Man darf gespannt sein, wie sich dieser Ort entwickelt. Seine Lage ist eher unwirtschaftlich. Wenn aber alles gut geht, dann wird das Erdgeschoss des Hochhauses bis tief in die mit Kurzzeitparking und Taxi-Standplätzen möblierte Unterquerung der Gleise ausstrahlen. Damit dieser Raum entsprechend seiner intensiven Nutzung mehr als eine Unterführung wird, stehen SBB und Stadt in der Pflicht. —

Résumé

Le réseau des espaces urbains Critique urbanistique autour de la réorganisation ferroviaire à Oerlikon

Deux voies supplémentaires viennent agrandir la gare d'Oerlikon dans le cadre de la mise en service de la ligne diamétrale zurichoise – une nouvelle ligne ferroviaire souterraine traversant la gare centrale. Trois nouvelles liaisons de quartier relient les voies et la ville. L'Office zurichois de l'urbanisme a publié en 2000 un plan directeur, dans lequel les intérêts urbanistiques et les infrastructures ont été abordés de manière coordonnée, alors que les interfaces de la planification étaient définies. Dans la foulée, les espaces publics sous et autour de la gare ont été réaménagés. C'est à 10:8 Architekten de Zurich que l'on doit les nouveaux passages inférieurs et les constructions en acier d'un jaune lumineux qui marquent leur accès. Même si la place Max Frisch de Mettler Landschaftsarchitekten n'arrive pas à convaincre l'auteur pour ce qui est de sa grandeur et de son mobilier urbain, il est évident que les années de planification coordonnée ont permis d'aménager autour de la gare des espaces urbains d'une très grande qualité et d'une forte cohérence urbanistique.

Summary

Network of Urban Spaces Urban planning critique of the new railway infrastructure in Oerlikon

In the course of bringing Zurich's Durchmesserlinie — a new underground rail connection to the Main Station — into operation Oerlikon Station was extended by adding two tracks. Three new connections link tracks and urban districts. In 2000 the Zurich Office for Urban Planning published development guidelines in which the urban planning interests were harmonised with the infrastructure and interfaces in the planning were defined. Subsequently, the public spaces beneath and around the station were redesigned. 10:8 Architekten from Zurich were responsible for the new underpasses and for the striking, glowing yellow steel structures that mark the access to them. Even though Max-Frisch-Platz by Mettler Landschaftsarchitekten on the northern side of the station, for example, cannot entirely convince the author with regard to its size and street furniture, it emerges clearly that, thanks to years of coordinated planning, the surrounding urban spaces display a very high level of quality and urban coherence.