



## NEU-OERLIKON / BAHNHOF OERLIKON

---



© Desair 2008

**Im Gebiet des ehemaligen Industriearials, nördlich des Bahnhofs Oerlikon, fand in den letzten zehn Jahren eine der grössten Umnutzungen der Schweiz statt. Im Endausbau werden auf einer Fläche von 60 ha in Neu-Oerlikon rund 12 000 Arbeitsplätze und Wohnraum für 5 000 Menschen entstehen. Mit der Entwicklung Oerlikons als Dienstleistungs- und Detailhandelszentrum für Zürich Nord werden zudem attraktive Aussenräume und ein funktionales Verkehrsnetz gefordert.**

Das heutige Neu-Oerlikon war bis Ende der 1980er Jahre ein bedeutender Industriestandort. Basierend auf dem Masterplan aus einem öffentlichen Konkurrenzverfahren, entstanden unter Mitwirkung der GrundeigentümerInnen und der Stadt Zürich in einem mehrjährigen Planungsprozess Grundlagen zur Realisierung des heutigen Gebietes. Die Entwicklung war rasant. Nach zehn Jahren Bautätigkeit sind die meisten Baufelder überbaut. Das ehemalige Industriegebiet verwandelte sich zu einem Nutzungsdurchmischten neuen Quartierteil mit Dienstleistungs-, Gewerbe- und August 2009

Wohnbauten, Schulen und Kulturbauten sowie attraktiven Parkanlagen. Heute benutzen täglich rund 110 000 Reisende den Bahnhof Oerlikon. Die Zahlen im öffentlichen Verkehr steigen jährlich. Allein im Zürcher Regionalverkehr hat sich die Anzahl der Reisenden seit der Einführung der S-Bahn im Jahr 1990 mehr als verdoppelt. Um dieser Nachfrage gerecht zu werden, soll der Bahnhof ausgebaut werden. Zudem soll die Chance genutzt werden, Neu-Oerlikon besser an das Zentrum Oerlikons anzubinden.

## Entwicklungsziele Neu-Oerlikon / Bahnhof Oerlikon

Mit der Umwandlung des Gebietes gingen etliche Industriebauten verloren, und mit ihnen verschwand ein wichtiger Teil der Identität des Gebietes. Die Stadt Zürich will nun im Rahmen einer Revision der Sonderbauschriften u.a. einen Teil der Industriebauten vor dem Abbruch schützen. Dazu begleitet sie zusammen mit den GrundeigentümerInnen Studien externer Fachleute, die aufzeigen, wie man die alten Bauten marktwirtschaftlich sinnvoll einbezieht. Zudem werden mit Hilfe eines Quartierentwicklungsfonds Projekte lanciert, die zur Belebung und sozialen Entwicklung beitragen.

Der Bahnhof ist ein zentraler Verkehrsknotenpunkt in Zürich Nord. Mit einem prognostizierten Zuwachs von 30% Bahnreisenden sollen in den nächsten Jahren die Infrastruktur des Bahnhofs und die angrenzenden öffentlichen Räume ansprechend und funktional gestaltet werden. Die Ausrichtung des Bahnhofs auf einen nördlichen und einen südlichen Bahnhofplatz stärkt die vorhandenen Quartierstrukturen. Kurze Umsteigewege führen von den Tram- und Bushaltestellen zu den Zügen. Die Bahnhofplätze auf beiden Seiten der Gleise verbinden den Bahnhof mit den angrenzenden Quartieren Oerlikon-Zentrum und Neu-Oerlikon. Die Plätze sind zugleich Ankunfts- und Orientierungsorte und bilden zusammen mit dem Bahnhofsareal den Verkehrsknotenpunkt Oerlikon. Auf beiden Plätzen befinden sich grosszügige Zugänge zur Quartierverbindung Oerlikon, Fuss- und Velowege verbinden die Quartierteile unter dem Bahnhofareal.



Neu- und Altbauten im Baufeld D



MFO-Park im Baufeld D



Max-Bill-Platz

## Visionen

Dank verbindenden Massnahmen im Bahnhofbereich und identitätsstiftenden Merkmalen im Quartier wachsen Oerlikon-Zentrum und Neu-Oerlikon selbstverständlich zusammen. Oerlikon entwickelt sich zu einem eigenständigen Zentrum für das mittlere Glattal. Die städtebauliche Entwicklung erfolgt in Etappen und nimmt Rücksicht auf gewachsene Strukturen. In diesem Sinn entsteht im Raum Schaffhauserstrasse eine städtebauliche Entwicklung mit hoher Qualität.

### Gebietsmanagerin Neu-Oerlikon

Christine Enzmann · AfS  
T +41 44 412 45 44  
christine.enzmann@zuerich.ch

### Gebietsmanager Bahnhof Oerlikon

Rudolf Steiner · TAZ  
T +41 44 412 27 18  
rudolf.steiner@zuerich.ch

[www.stadt-zuerich.ch/entwicklungsgebiete](http://www.stadt-zuerich.ch/entwicklungsgebiete)

## Planungen und Projekte Neu-Oerlikon / Bahnhof Oerlikon

Momentan sind vorwiegend gewerblich industrielle Projekte in Planung resp. in Realisierung. Sie befinden sich entlang der Binzmühlestrasse auf den Baufeldern A und C.

- Produktions- und Laborgebäude Toro 3 + 4 der ABB
- Verwaltungs- und Entwicklungsgebäude der Fa. Klingelberg AG
- Gewerbehäuser «Oerlikon», diverse eingemietete Betriebe
- Fertigstellung der Eduard-Imhof-Strasse

Zusammen mit dem Bahnhofausbau der SBB (Gleis 7 + 8) und der Durchmesserlinie (Altstetten – Zürich HB – Oerlikon) realisiert auch die Stadt neue Infrastrukturbauten.

- Oerliker Bahnhofplatz
- Neue Quartierverbindung Bahnhof
- Max-Frisch-Platz
- Einrichten von Bus-Durchmesserlinien



Affolternstrasse beim Bahnhof Oerlikon

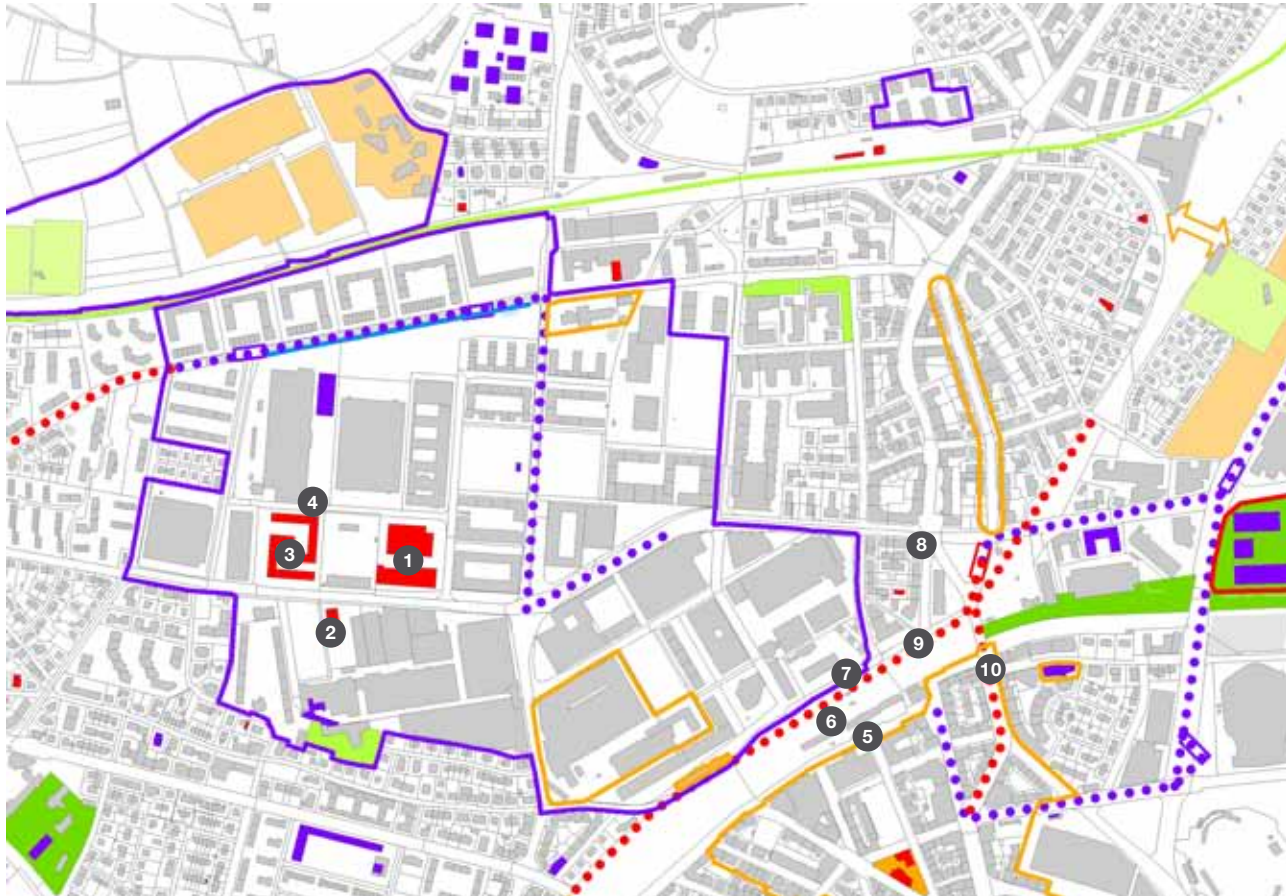


Neuer Bahnhofplatz Süd





Neue Quartierverbindung Oerlikon

## Übersicht



Realisiert/Im Bau  
Konkret/Bewilligt  
Studie/In Planung

			Projekt
			Baufeld Gebietsplanung
			Projekt öffentlicher Freiraum
			Projekt öffentlicher Raum/Stadtraum
			Gewässerprojekt
			ÖV-Projekt mit Haltestelle
			Strassenprojekt

In Kraft  
Im Festsetzungsverfahren  
In Bearbeitung

			Perimeter laufende Planungen
--	---	---	------------------------------

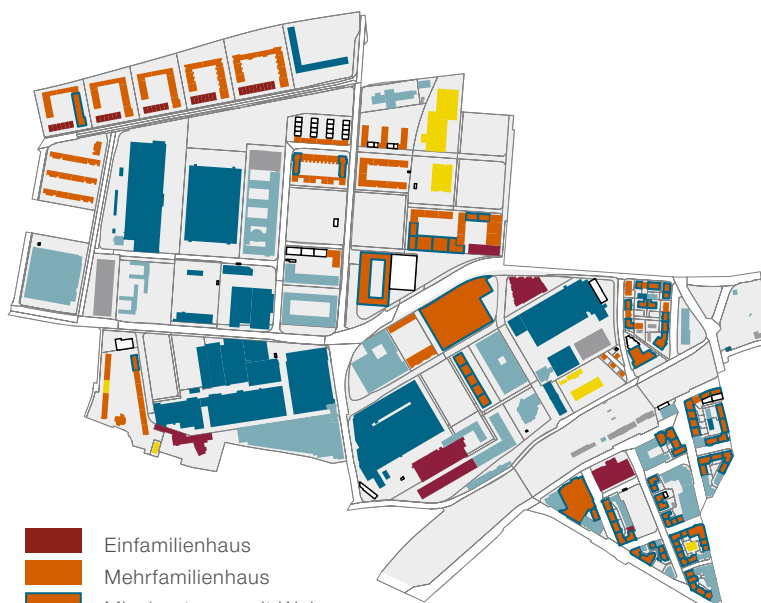
Die Daten ausserhalb der Stadt Zürich (Limmattal und Glatttal) wurden von der Firma Planpartner AG erstellt.



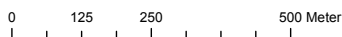
- 1 Produktions- und Laborgebäude Toro 3+4 ABB
- 2 Verwaltungs- und Entwicklungsgebäude Klingenberg AG
- 3 Gewerbehäuser Oerlikon
- 4 Fertigstellung Eduard-Imhof-Strasse
- 5 Oerliker Bahnhofplatz
- 6 Quartierverbindung Bahnhof
- 7 Max-Frisch-Platz
- 8 Einrichtung Bus-Durchmesserlinien
- 9 Bahnhofsusbau Gleise 7+8
- 10 Schaffhauserstrasse, Anbindung Bahnhof Oerlikon

## Kennzahlen: Baulicher Ist-Zustand in Neu-Oerlikon/Bahnhof Oerlikon

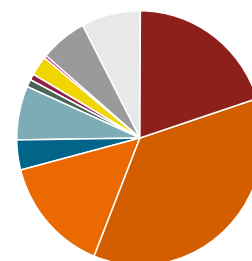
### Gebäudetypologie für Neu-Oerlikon/Bahnhof Oerlikon mit Vergleichsdaten für Stadt Zürich gesamt



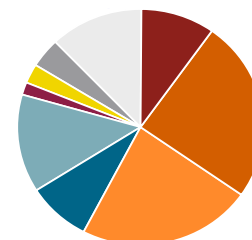
Daten von Statistik Zürich, Stand August 2008  
 Klassifikation der Gebäudearten vorgenommen durch GKZ-HBD  
 Geodaten der amtlichen Vermessung Zürich, Stand Dezember 2008



Gebäudetypologie \*

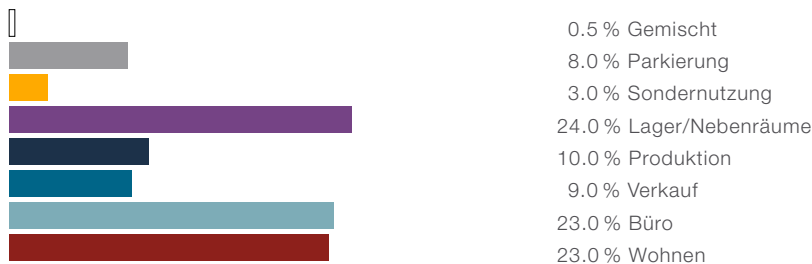


Stadt Zürich



Neu-Oerlikon/Bahnhof Oerlikon

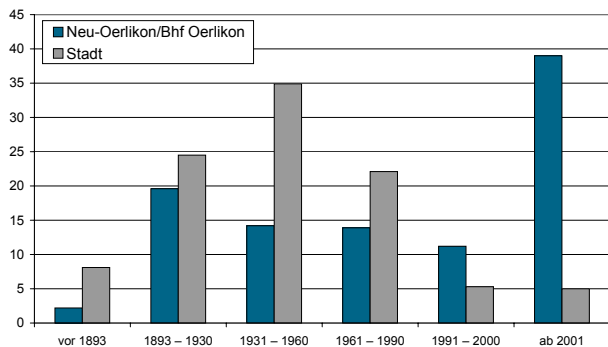
### Nutzungsmix im Neu-Oerlikon/Bahnhof Oerlikon Anteil verschiedener Nutzungen an der Bruttogeschossfläche (%)



Daten über Geschossnutzungen von Statistik Zürich, Stand August 2008

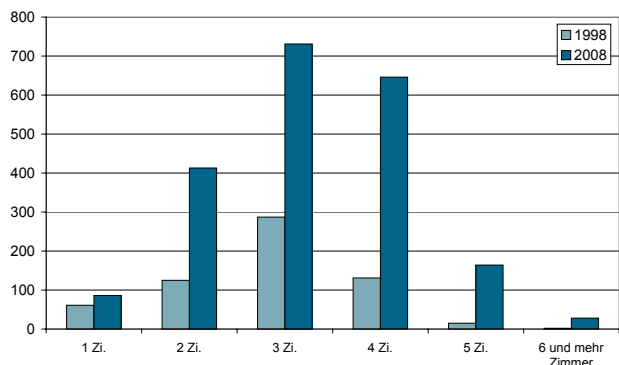
\* Die Anteile beziehen sich auf die Anzahl der Gebäude, nicht auf deren Fläche. Die Anzahl der Einfamilienhäuser im Gebiet kann hoch sein, in der Karte jedoch flächenmässig nur einen untergeordneten Rang einnehmen.

Anteil Gebäudebestand nach Bauperiode in (%) Neu-Oerlikon/Bahnhof Oerlikon und Stadt Zürich gesamt



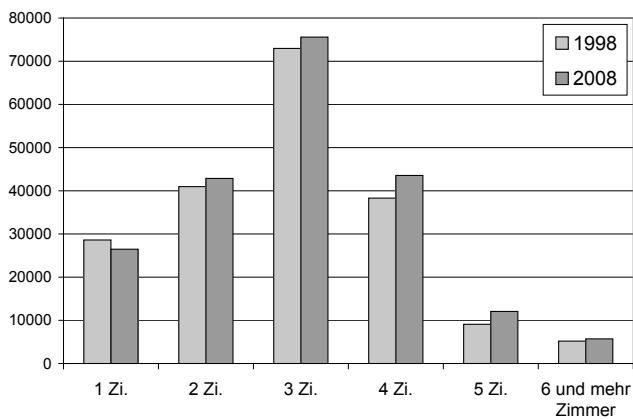
Daten von Statistik Zürich, Stand Ende 2007

Verteilung Wohnungsgrössen in Neu-Oerlikon, 1998 und 2008



Daten von Statistik Zürich

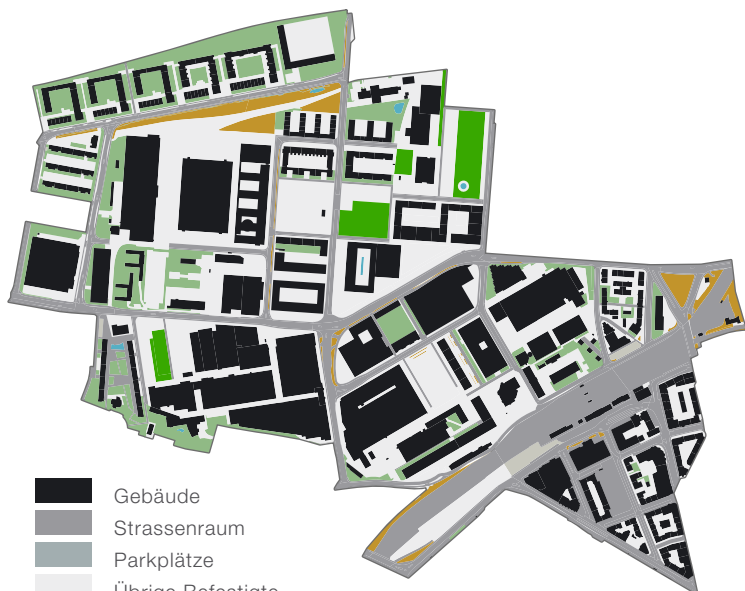
Verteilung Wohnungsgrössen Stadt Zürich, 1998 und 2008



Daten von Statistik Zürich

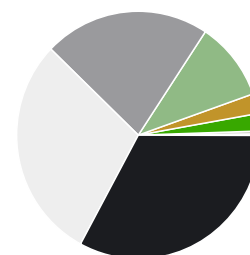
## Kennzahlen: Baulicher Ist-Zustand in Neu-Oerlikon / Bahnhof Oerlikon

### Bodenbedeckungsarten in Neu-Oerlikon/Bahnhof Oerlikon



- Gebäude
- Strassenraum
- Parkplätze
- Übrige Befestigte
- Gewässer
- Wald
- Gartenanlagen
- Parks, Sportanlagen
- Wiese
- Übrige Grünflächen

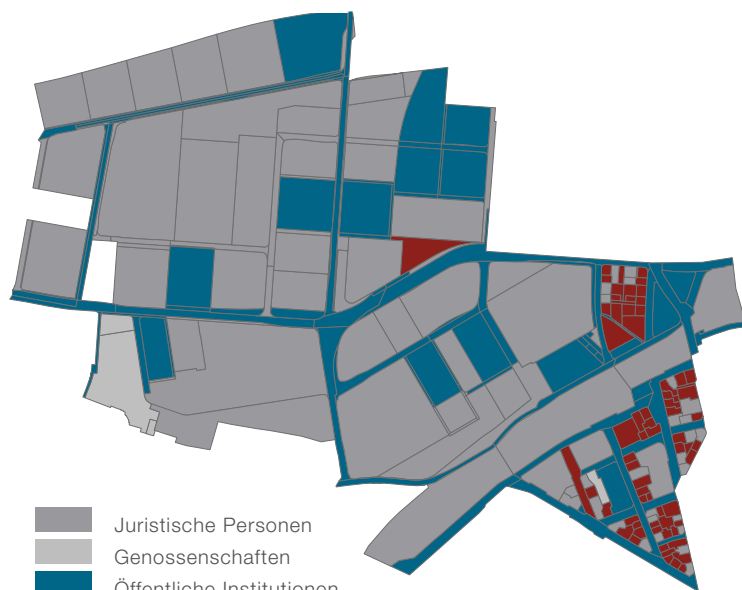
Anteile Bodenbedeckungsarten



0 125 250 500 Meter

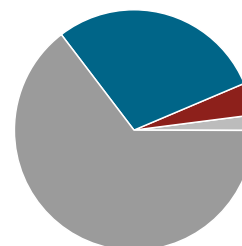
Daten von Statistik Zürich, Stand September 2008

### Parzellenflächen in Neu-Oerlikon/Bahnhof Oerlikon nach Eigentümerkategorien



- Juristische Personen
- Genossenschaften
- Öffentliche Institutionen
- Natürliche Personen
- Unbekannt

Flächenanteile der Eigentümerarten

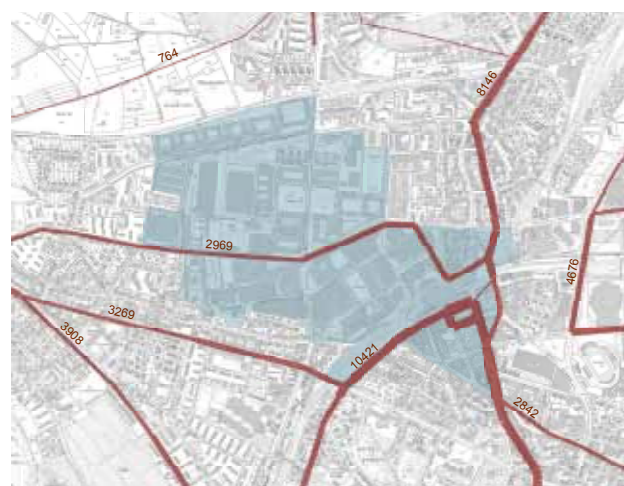


0 125 250 500 Meter

Daten von Statistik Zürich, Stand Ende 2007

## Kennzahlen: Verkehr in Neu-Oerlikon / Bahnhof Oerlikon

### MIV-Frequenzen und ÖV-Auslastung um Neu-Oerlikon/Bahnhof Oerlikon 2007



#### MIV 2007

##### Fahrzeuge/Tag

- 0 – 4000
- 4001 – 8000
- 8001 – 14000
- 14001 – 21000
- 21001 – 35000
- 35001 – 60000
- 60001 – 100000
- 100001 – 140533

Neu-Oerlikon

#### ÖV 2007

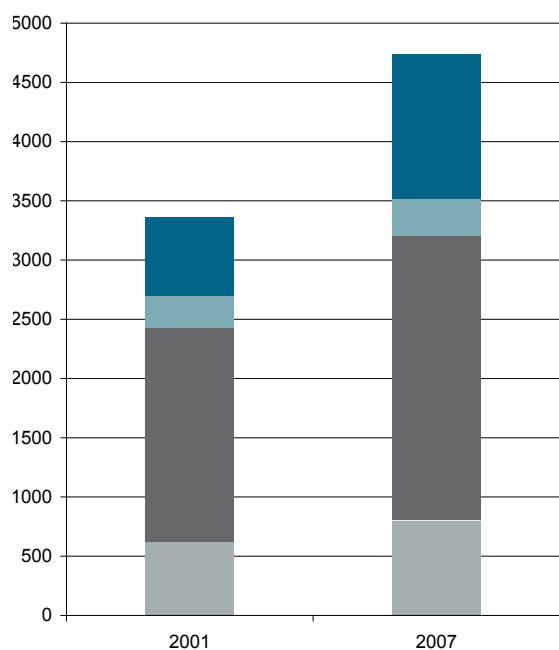
##### Personen/Tag

- 1 – 1000
- 1001 – 2000
- 2001 – 4000
- 4001 – 7000
- 7001 – 10000
- 10001 – 15000
- 15001 – 20000
- 20001 – 30000

Bei den Verkehrsachsen handelt es sich um eine schematische Darstellung. Die Achsen verlaufen von Haltestelle zu Haltestelle. Die Darstellung gibt nicht den genauen Verlauf der ÖV-Linien wieder.

Daten aus dem Verkehrsmodell von TAZ Mobilität und Planung, Stand 2007

### Anzahl private und öffentliche Parkplätze 2001 und 2008



#### Öffentliche Parkplätze

- Plätze in Parkhäusern
- Strassenparkierung

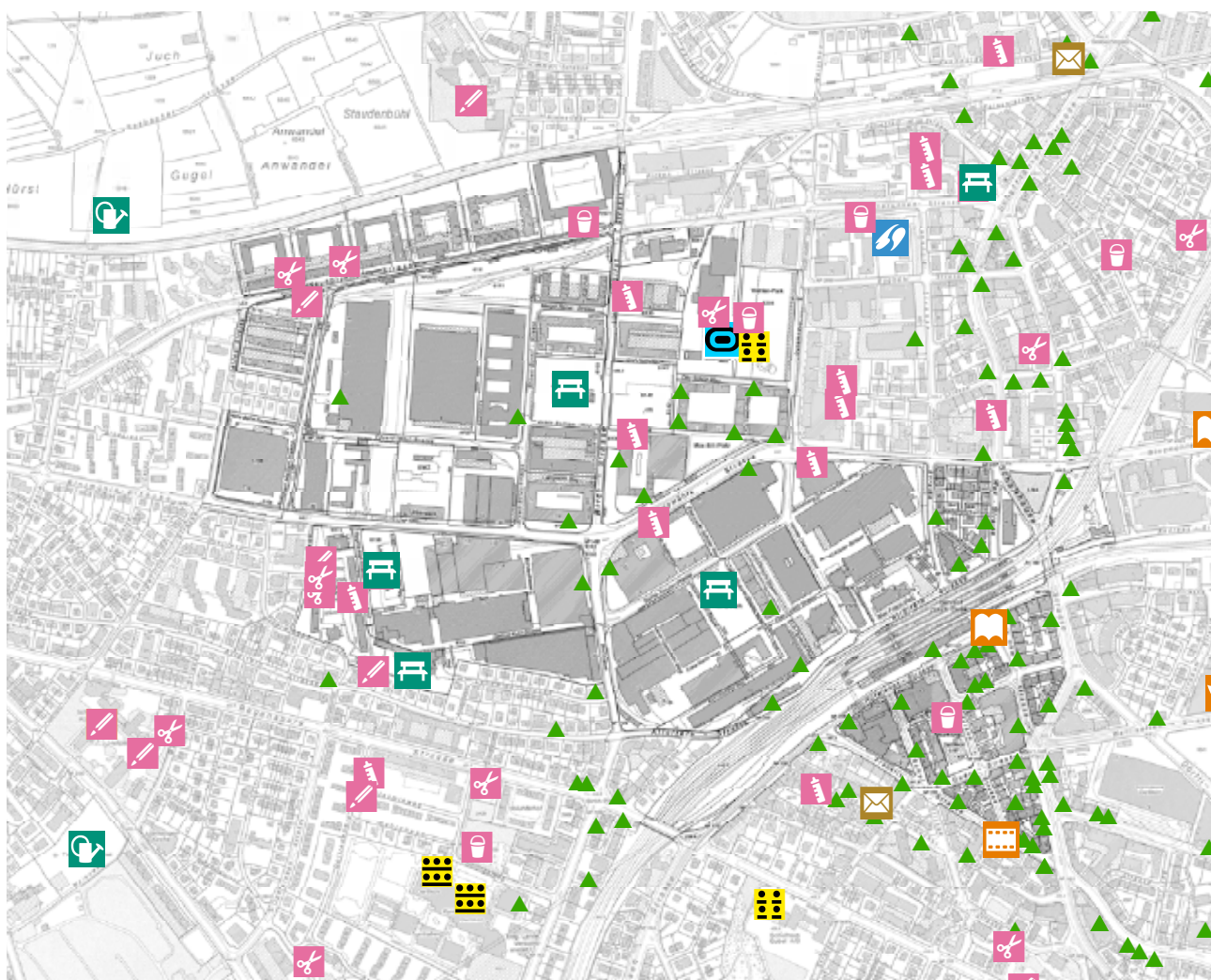
#### Private Parkplätze

- Gedekte Abstellplätze bei Mehrfamilienhäusern
- Ungedekte Abstellplätze bei Mehrfamilienhäusern
- Abstellplätze bei Einfamilienhäusern


















Daten zu privaten Parkplätzen von Statistik Stadt Zürich/Amt für Städtebau  
 Daten zu öffentlichen Parkplätzen von TAZ Mobilität + Planung

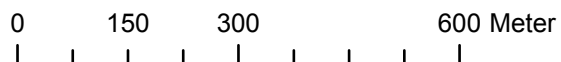
## Kennzahlen: Versorgungsqualität

### Angebote im Bereich Bildung, Kultur, Freizeit und Sport in Neu-Oerlikon/Bahnhof Oerlikon und Umgebung

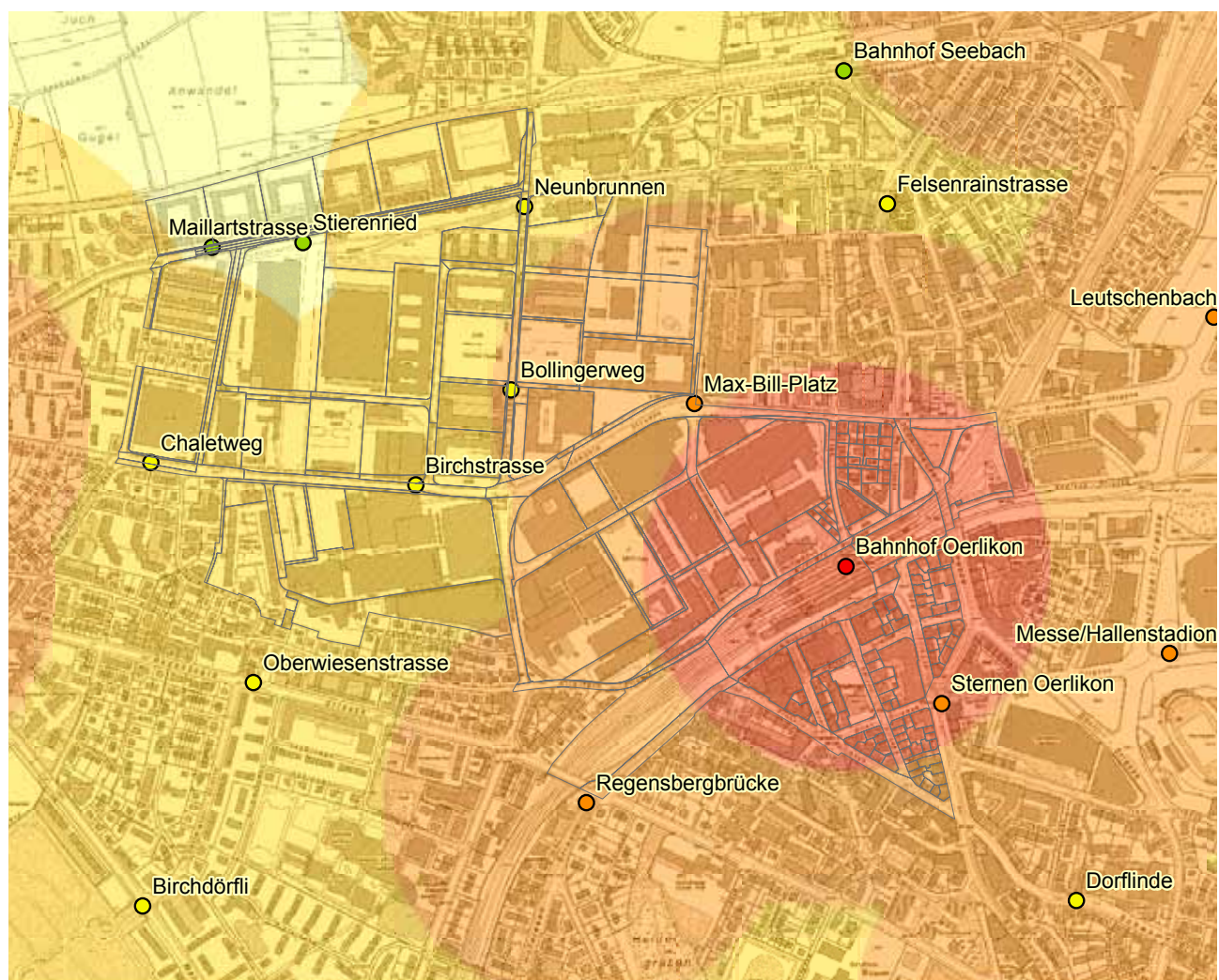


Daten der Amtlichen Vermessung Zürich (Points of Interest), Stand September 2008

- |  |  |  |
|--|--|--|
|  Bibliothek |  Kindergarten |  Familiengarten |
|  Theater    |  KiTa         |  Park           |
|  Kino       |  Kinderhort   |  Post           |
|  Stadion    |  Spielplatz   |  Spitex         |
|  Eisbahn    |  Volksschule  |  Restaurant     |
|  Freibad    |  Mittelschule |  |



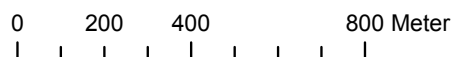
Güteklassen und Einzugsgebiete der ÖV-Haltestellen in Neu-Oerlikon/Bahnhof Oerlikon



Bewertung der Haltestellen gemäss kantonomer Wegleitung, Stand 2006

Erschliessungsgüte ÖV

- Sehr gut erschlossen
- Gut erschlossen
- Mässig erschlossen
- Schlecht erschlossen



Haltestellen (Güteklasse)

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5

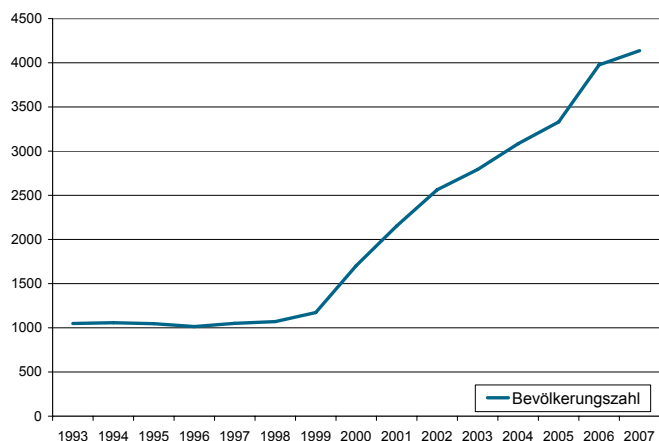
**Erschliessungsgüte ÖV.** Die Güteklasse einer Haltestelle wird bestimmt aus der Art der Verkehrsmittel, die die Haltestelle bedienen und deren Kursintervall.

**Haltestellen (Güteklasse)**

Ausgehend von den Haltestellenkategorien kann das Gebiet, abhängig von der Erreichbarkeit der Haltestellen für Fussgänger, in Erschliessungsgüteklassen eingeteilt werden. Haltestellen mit einer besseren Güteklasse haben dabei einen grösseren Einzugsbereich.

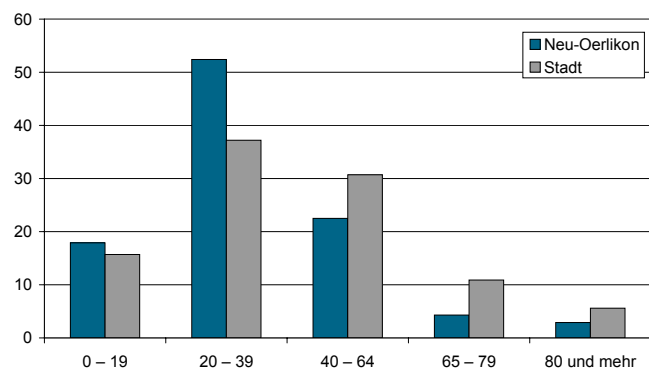
## Kennzahlen: Demographie in Neu-Oerlikon / Bahnhof Oerlikon

Bevölkerungsentwicklung Neu-Oerlikon/Bahnhof Oerlikon 1993 – 2007



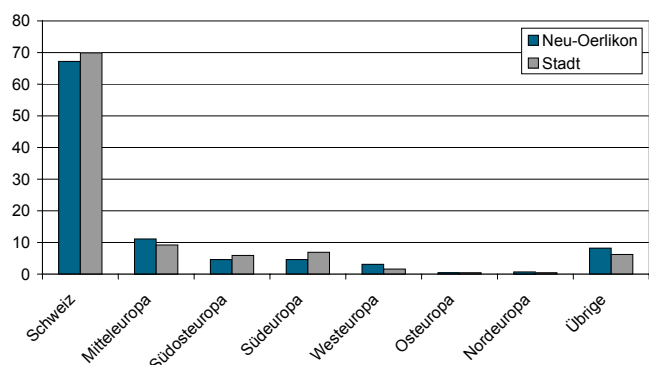
Daten von Statistik Zürich

Wohnbevölkerung nach Altersklassen in Prozent Neu-Oerlikon/Bahnhof Oerlikon und Stadt Zürich gesamt



Daten von Statistik Zürich, Stand 2007

Wohnbevölkerung nach Herkunftsregionen in Prozent Neu-Oerlikon/Bahnhof Oerlikon und Stadt Zürich gesamt



Daten von Statistik Zürich, Stand 2007

## Herausforderungen

---

Die Entwicklung Oerlikons zu einem eigenständigen Zentrum beinhaltet zahlreiche Herausforderungen. In näherer Zukunft sind dies neu entstehende Hochbauten für BewohnerInnen, Industrie und Gewerbe-/Dienstleistungsbetriebe. Im Bahnhofbereich sind neue Wegverbindungen und Plätze vorgesehen. Eine der grössten Herausforderungen liegt im Bereich der Schaffhauserstrasse mit den SBB-Brücken und der städtebaulichen Verdichtung durch zwei neue Gebäudevolumina. Der Zeitplan für die Umsetzung ist von der Entwicklung im Immobiliensektor und der Finanzierbarkeit abhän-

gig. Die Realisierung erfolgt in Etappen und in Abstimmung mit den Bauvorhaben der SBB. Zur Genehmigung des Gesamtprojektes wird eine Vorlage für die Volksabstimmung vorbereitet. Damit wird gesichert, dass die etappenweise vorgesehene Realisierung nachhaltig ist und das Gesamtprojekt verwirklicht werden kann.

- Schaffhauserstrasse, Quartieranbindung Ost
- Entwicklung Baufeld Watt-/Schaffhauser-/Binzmühlestrasse
- Entwicklung Baufeld Andreasstrasse