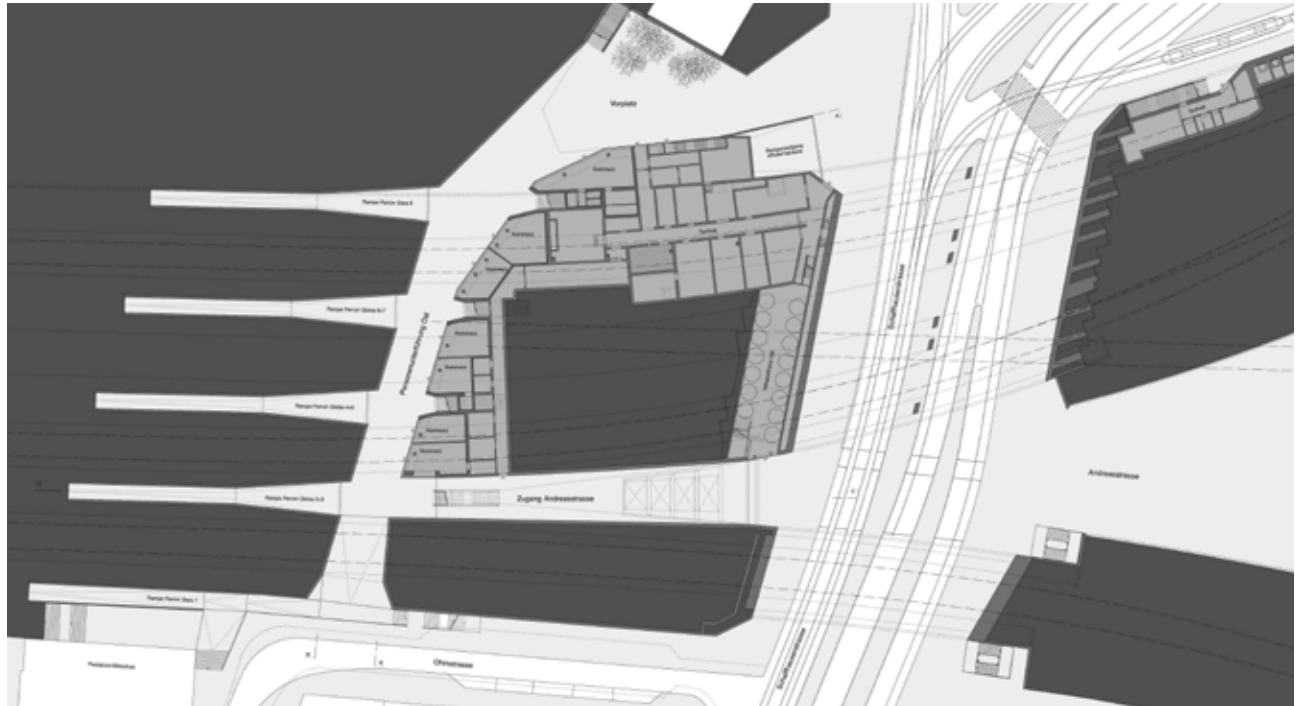




Oerlikon – der neue Bahnhof verbindet Architektur als Wegweiser

Portale



Personenunterführung Ost mit Gewerbenutzungen und Zugang Andreasstrasse

Portale zu den Quartieren

Mit dem Ausbau der Personenunterführung Ost schliessen die Quartiere Seebach und Leutschenbach neu auf Stadtniveau an den Bahnhof an.

Die Wände der Brücken gehen nahtlos in die Personenunterführung über und schaffen an den Zugängen Ost und Andreasstrasse skulpturale Portale. Durch dieses Leitelement sind die Quartiere und der Umsteigerraum Ost räumlich und visuell mit der Bahn verbunden.

Verbindende Stadtkante

Der Nordseite des Bahnhofs kommt als «Perron zur Stadt» eine neue Bedeutung zu, weil sich die ehemals geschlossenen Industrieareale zu offenen Wohn- und Arbeitsquartieren entwickelt haben. Mit der Durchmesserlinie ist der Bahnhof auf dieser Seite ausserdem um zwei Gleise erweitert worden.

Das mit dem nördlichen Kopfbau verbundene Dach des Perrons 8 bildet über die ganze Länge eine räumliche Öffnung zur Stadt. Im Übergang zum Quartier Seebach tritt der Perronabschluss als räumliche Kante in Erscheinung. Die Kante führt die Passanten und Velofahrer vom unteren Stadtniveau über eine Rampe auf den Max-Frisch-Platz. In ihrer Fortsetzung mündet sie in die Brücke, die wichtige Verkehrsverbindungen und Bahnzugänge ermöglicht.



Zugang Ost: Die Quartierebene führt direkt in die Personenunterführung



Leitelemente



Der farbig verglaste Baldachin verbindet die Quartierverbindung mit der Personenunterführung der SBB

Licht und Farbe

Verschiedene Gebäudeelemente übernehmen die Funktion von Wegweisern: Die farbig verglasten Baldachine an den Bahnhofplätzen, die führende Lichtwand in der Quartierverbindung und das Oberlicht im Zugang Andreasstrasse werden durch den Einsatz von Licht und Farbe zu prägenden visuellen Orientierungsmerkmalen.

Bei Tag markieren die farbigen Gläser mit einer speziellen Lichtatmosphäre die Ausgänge zur Stadt, bei Nacht zeigen die Gläser als Laternen die Zugänge zur Bahn an.

Materialwelt des Bahnhofs

Ein durchgehendes Material- und Konstruktionskonzept verbindet die verschiedenen Orte des Bahnhofs zu einer Gesamtanlage. Es kommen die für öffentliche Räume typischen Materialien Sichtbeton, Stahl und Glas zum Einsatz. Die Zeichen der Bahnarchitektur – der dunkle Stahlbau der Perrondächer oder die Staketengeländer der Treppen und Rampen – sind spezifisch für Oerlikon entworfen worden. Der Stahlbau nimmt mit massgefertigten Hohlprofilen die technischen Leitungen der Perronanlagen auf. Dies verleiht der Anlage eine klare und elegante Architektursprache. Die Sichtbetonelemente haben ein einheitliches Schallungsbild. Durch das konsequente Versetzen der Schalttafeln, auch über Dilatationsfugen, Raumkanten und Bauteile hinweg, erhalten die Wände einen fließenden Charakter und werden zu Leitelementen im Stadtraum.



Die Lichtwand führt die Passanten unter dem Gleisfeld durch

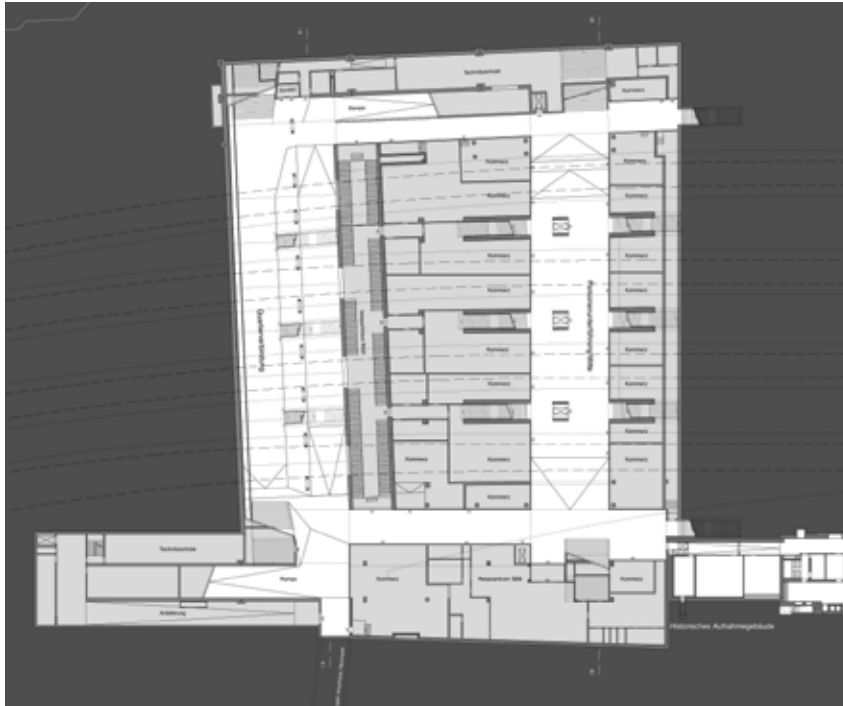


Das farbige Oberlicht markiert das Portal zum Bahnhof



Neue Stadtkante: Ansicht von der Nordseite an Brücke Schaffhauserstrasse – Perrondach Gleis 8 – Kopfbau Nord

Neue Mitte



10:8 Architekten

Quartierverbindung und Personenunterführung Mitte mit Gewerbeflächen



10:8 Architekten

Zentrumsfunktion für die Quartiere

Der Bahnhof wird zum Stadtraum

Mit der rasanten Quartierentwicklung in Zürich Nord erhält der Bahnhof Oerlikon eine Zentrumsfunktion, die eine grosszügige Gestaltung und eine allseitig gute Anbindung an die Stadt erfordert.

Der Bahnhof wird in Zukunft ein Stadtraum sein, der die umliegenden Quartiere miteinander verbindet. Drei angrenzende Umsteigeräume im Norden, Süden und Osten bilden zusammen eine neue regionale Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs. In diesem Kontext übernimmt die Architektur die Funktion der Wegleitung, indem sie über die Gleise hinweg neue räumliche und visuelle Zusammenhänge schafft.

Räume werden zusammengebunden

Mit den ausgebauten Personenunterführungen Mitte und Ost, der neuen Quartierverbindung und den neuen Plätzen treffen am Bahnhof künftig mehrere Funktionen aufeinander. Das bietet die Chance, unter den Gleisen einen lebendigen und sicheren Raum zu schaffen.

Auf den Plätzen bindet je ein gläserner Baldachin die Abgänge und Bahnleistungen zusammen. Fussgänger und Velofahrer nutzen die neue Quartierverbindung gemeinsam, aber in getrennten Bereichen. An den Enden ist die Quartierverbindung jeweils mit der Ladenzone der Unterführung Mitte kurzgeschlossen.



10:8 Architekten / maars Visualisierungen

Personenunterführung Mitte mit Blick zum Bahnhofplatz



10:8 Architekten

Schnitt durch die Quartierverbindung mit den zwei Kopfbauten Nord und Süd

Plätze

Grosszügiger Max-Frisch-Platz

Die grosszügige Gestaltung des Max-Frisch-Platzes ermöglicht eine angenehme Koexistenz der vielfältigen Nutzungsansprüche von Bewegung und Aufenthalt durch Fussgänger, Velos und Busse.

Der Asphaltbelag mit seinem feinen Muster schafft ein identitätsstiftendes Bild. Das subtile und zurückhaltende Linienmuster aus geschnittenen Fugen, die mit Bitumen verfüllt sind, transformiert durch seine wechselnde Ausrichtung der Linien die Bewegungsströme und das pulsierende Leben auf dem Platz.

Die Bäume gruppieren sich auf dem Platz und schaffen differenzierte Räume. Die lockere Anordnung spielt mit dem dynamischen Platzraum, verändert die lineare Ausrichtung und verbessert die Aufenthaltsqualität.

Das Betondach der Bushaltestelle steht als prägnantes Element für sich, nimmt aber gleichzeitig die Geometrie der bestehenden Dächer im Bereich der Perrons und der Quartierverbindung auf. Die skulptural modellierten Pfeiler bilden die Basis für das allseitig auskragende, plastisch geformte Dach.

Die Sitzbänke und ein Brunnen bilden eine Einheit. Mit ihren kräftigen Holzauflagen behaupten sie sich im urban geprägten Raum und laden zum Verweilen ein.

Die konsequente und schlichte Gestaltung würdigt den Namensgeber des Platzes Max Frisch, der «(...) die undeutliche Lebens-, Erkenntnis- und Entscheidungsnot der Zeit in deutliche Gestaltung und Vorgänge gebannt hat (...)».

Offener Bahnhofplatz Süd

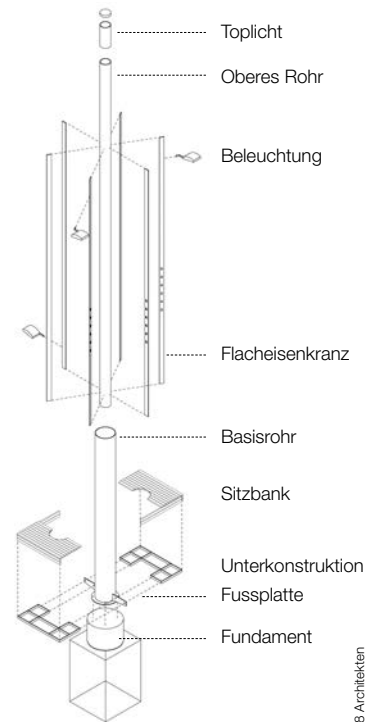
Ein einheitlicher Belag und niedrige Randabschlüsse öffnen den Oerliker Bahnhofplatz Süd von Fassade zu Fassade. Die neuen Infrastrukturelemente definieren den Platz mit einer der Bahnarchitektur analogen Sprache:

Acht spezifische Masten nehmen die Fahrleitungen der VBZ und die Beleuchtung auf. Grosszügige, lichtdurchlässige Dächer fassen am östlichen Ende die Bus- und Tramhaltestellen zusammen. Sitzmobiliar aus Holz gibt dem dynamischen Bahnhofplatz Aufenthaltsqualität.



Max-Frisch-Platz

Meitler Landschaftsarchitektur



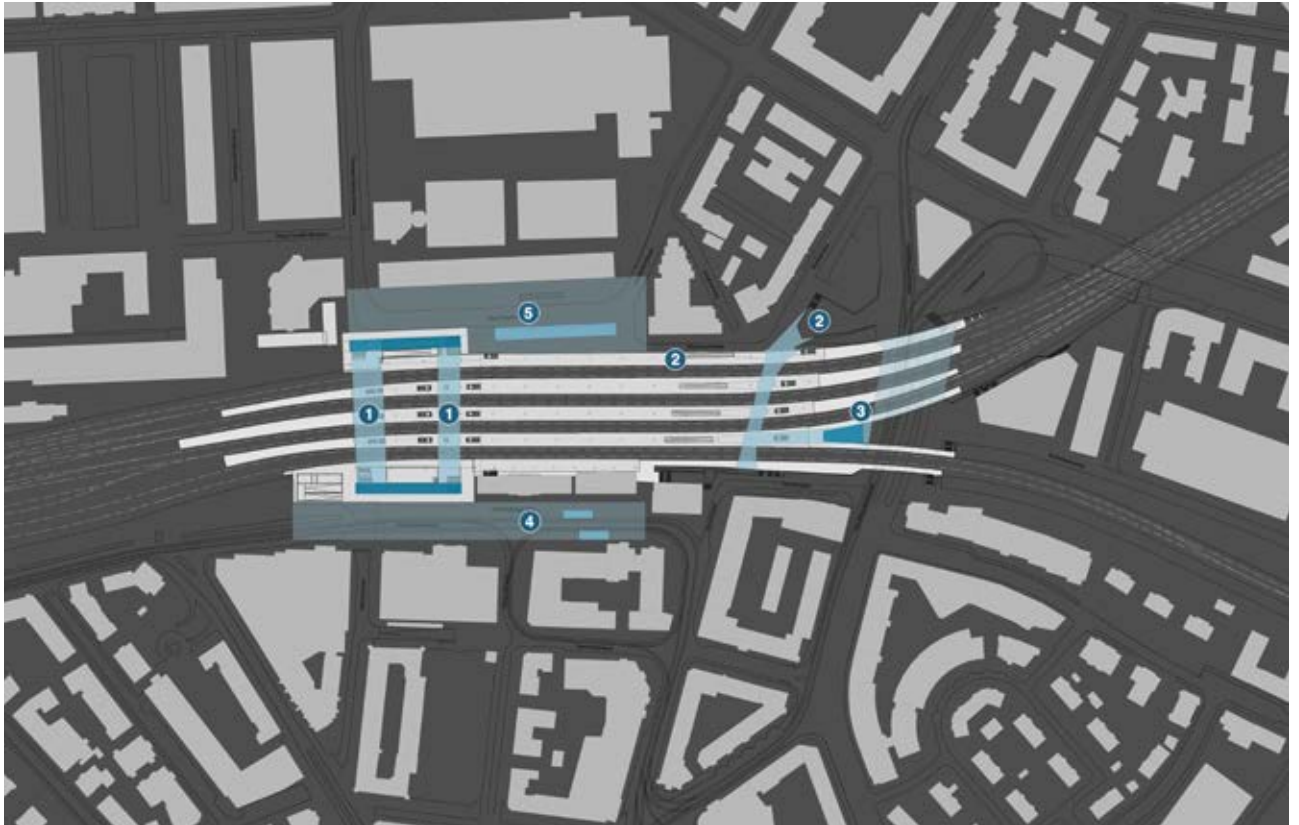
Hauptelemente des neuen Masts Bahnhofplatz Süd

10:8 Architekten



Der Bahnhofplatz Oerlikon ist durch die Lichtmasten auch nachts präsent

10:8 Architekten, Feddersen & Klostermann / maaars Visualisierungen



Situationsplan Bahnhof Oerlikon mit den verschiedenen Ausbauprojekten

10:8 Architekten

Auftraggeber und Projektverfasser

1 Quartierverbindung und Personenunterführung Mitte

Auftraggeber: SBB AG, Tiefbauamt der Stadt Zürich
 Architektur: 10:8 Architekten GmbH
 Ingenieurbau: Locher Ingenieure AG
 Lichtplanung: vogt partner

2 Ausbau Gleise 7+8

Auftraggeber: SBB AG
 Architektur: 10:8 Architekten GmbH
 Ingenieurbau: IG SLW+Partner
 Lichtplanung: vogt partner

3 Quartieranbindung Ost

Auftraggeber: SBB AG, Tiefbauamt der Stadt Zürich
 Architektur: 10:8 Architekten GmbH
 Ingenieurbau: IG SLW+Partner
 Lichtplanung: vogt partner

4 Bahnhofplatz Süd

Auftraggeber: Tiefbauamt der Stadt Zürich
 Architektur: Feddersen&Klostermann
 mit 10:8 Architekten GmbH
 Ingenieurbau: Eichenberger AG
 Lichtplanung: Jörg Wiederkehr

5 Max-Frisch-Platz

Auftraggeber: Tiefbauamt der Stadt Zürich
 Landschaftsarchitektur: Mettler Landschaftsarchitektur
 Architektur: Allemann Bauer Eigenmann Architekten AG
 Ingenieurbau: BKM Ingenieure AG
 Lichtplanung: conceptlicht at

Kontaktadressen

Stadt Zürich
 Tiefbauamt
 Werdmühleplatz 3
 8001 Zürich

www.stadt-zuerich.ch/oerlikon

Rudolf Steiner
 Gebietsmanager
 Telefon 044 412 27 18

André Murer
 Projektleitung Bau
 Telefon 044 412 24 22

Schweizerische Bundesbahnen SBB
 Infrastruktur Projektmanagement
 Durchmesserlinie
 Vulkanplatz 11
 Postfach, 8048 Zürich

Katja Nahler
 Projektleitung Bau
 Telefon 051 222 24 13
www.durchmesserlinie.ch

Idee, Konzept, Umsetzung

Stadt Zürich, Tiefbauamt
 10:8 Architekten GmbH

Gestaltung und Druck

GeoPrint-Shop

Auflage: 800