

Bahnhof Oerlikon

Entwurf April 2017

Bereits vor Baubeginn 2009 wies der Bahnhof Zürich Oerlikon eine Frequenz von werktäglich 60'000 Bahnpassagieren auf. Heute sind es 85'000 mit insgesamt 110'000 Reisenden. Schweizweit ist das das siebent grösste Passagieraufkommen. Als einer der wichtigsten Bahnknoten ist Oerlikon mit Strecken zu neun Nachbarbahnhöfen verbunden. Täglich durchqueren gut 1100 Züge den Bahnhof. Es halten elf S-Bahn Linien, davon zehn mindestens im Halbstundentakt, und diverse RE und IR Linien. Am Wochenende verkehren zusätzlich drei Nacht-S-Bahn Linien. Zudem durchqueren diverse Züge des nationalen Verkehrs den Bahnhof ohne Halt. Güterzüge verkehren vorwiegend ab dem Rangierbahnhof Limmattal über Zürich Altstetten durch den Käferbergtunnel und das Gleis 8 in Richtung Kloten. Erschlossen wird der Bahnhof durch drei Tram- und acht Buslinien. Prognosen gehen davon aus, dass der Personenverkehr innerhalb weniger Jahre um 30 Prozent zunimmt.

Die Eröffnung des Bahnhofs erfolgte 1855 mit der Strecke nach Winterthur. Erst 1856 kam die Verbindung durch den Wipkingertunnel mit dem Zürcher Hauptbahnhof. Die beiden letzten grossen Ergänzungen kamen 1969 mit der Käferberglinie nach Zürich Altstetten und 1979 mit der Flughafenlinie nach Zürich Flughafen. Im Hinblick auf die Eröffnung der Durchmesserlinie (DML) 2014 war ein umfassender Ausbau des einstigen Quartierbahnhofes unabdingbar. Insbesondere die lediglich sechs Durchfahrtsgleise mit je einer Perronlänge von etwa 300 Metern konnten nicht mehr genügen. 2012 starteten die Hauptbauarbeiten, inklusive der spektakulären Verschiebung des einstigen MFO-Verwaltungsgebäudes um rund 60 Meter nach Westen. Im Dezember 2016 erfolgte die Fertigstellung.

Die eigentlichen Gesamtkosten beliefen sich auf 685 Mio. Franken. Ein Anteil von 490 Mio. entfiel auf die DML. 150 Mio. trug die Stadt Zürich für bessere Quartierverbindungen bei. Weitere 45 Mio. gingen zu Lasten von SBB Immobilien. Zusätzliche 9 Mio. erforderte die Neugestaltung des auf der Bahnhofsrückseite gelegenen Max-Frisch-Platzes. Dazu kam mit weiträumiger Umgestaltung die Tramhaltestelle von dem Bahnhof.

Ganz fertig ist das Umfeld um den Bahnhof jedoch erst 2021. Es folgt noch die Renovation des eigentlichen Bahnhofsgebäudes von 1914 sowie die Umgestaltung der Tram- und Bushaltestelle Bahnhof Oerlikon Ost. Zudem entstehen auf dem Bahnhofsareal noch der Andreas- und Franklinturm.

Einschnitt

Vor dem Bau der DML war der viergleisige Einschnitt zwischen dem Wipkinger- respektive dem Käferbergtunnel und dem Bahnhof Oerlikon zwischen 10 und 25 m breit. Nun ist dieser Abschnitt um bis zu 18 m breiter und sechsgleisig. Heute umfassen bis zu 33 m hohe und zum Teil überhängende Betonstützmauern von 670 m Länge den Einschnitt. Beim Bau besonders herausfordernd war, dass bestehende Wohnhäuser bis unmittelbar an die Stützmauern heranreichen. Zum Schutz der Anwohner sind nun auf den Stützwänden auf 700 m Länge 4 m hohe Lärmschutzwände aus Glas und Stahl verbaut. Zusätzlich bestehen entlang der Gleise auf deren Höhe 1 – 2 m hohe schallabsorbierende Lavabetonelemente. Entlang der Überwerfungen bestehen weitere 1,1 m hohe lärmindernde Alu-Elemente.

Über den Tunnelleingängen im Einschnitt zum Wipkinger- und Weinbergtunnel entstand zwischen 2011 und 2013 ein 36 m hohes Rettungs- und Technikgebäude. Im Gebäude befinden

sich Strom- und Bahnstromversorgungsanlagen inklusive Trafostation, Sicherungs- und Telekomanlagen sowie Wasser- und Löschwasserversorgung. Zum sind Einsatzräume und Rettungsmittel sowie eine Rauchdruckanlage hier untergebracht. Ein Treppenhaus über zehn Stockwerke führt auf den auf Strassenniveau liegenden Umschlagsplatz für die Notdienste.

Innerhalb des Einschnittes besteht ab dem Gleis 2 eine Überwerfung mit 35 ‰ Neigung und einer Gesamtlänge von 510 m. Wobei traktionstechnisch diese Rampen kaum ins Gewicht fallen.

Zwei Brücken überqueren den Einschnitt. Einerseits der den Fussgängern und Velofahrern vorbehaltene Birchsteg mit 42 m Spannweite. Andererseits die Regensbergbrücke mit 46 m Länge und einer auf einer Seitenwand des Unterwerfungsbauwerkes abgestützter Zwischenstützwand. Letztere ist bereits für die geplante Tramstrecke von Oerlikon nach Affoltern vorbereitet. An beiden Stellen bestanden bereits vor dem Bau der DML Brückenverbindungen. Auf der altersschwachen 1908 erstandenen Regensbergbrücke war das Fahrzeuggewicht jedoch auf 28 t limitiert.

Die naheliegende Idee diesen Einschnitt als Tunnel auszuführen wurde bereits früh verworfen. Einerseits aus Sicherheitsgründen, andererseits wären dann zukünftige Anpassungen mit weiteren Überwerfungen und / oder Tunnels kaum mehr je möglich.

Gleisanlage

Bereits in der frühen Planung wurde rasch klar, dass es zur Leistungssteigerung des Bahnhofs nichts bringt, wenn im Einschnitt alle sechs Gleise aus den drei Tunnels auf derselben Höhe zu liegen kommen. Zur Vermeidung von Querfahrten sind daher Überwerfungen unabdingbar.

Um möglichst kreuzungsfreie Verbindungswege zu erhalten, ist das Tunnelende des Weinbergtunnels auf zwei eingleisige Portale aufgespalten, deren Gleise sich optimal in die Gleisanlage einfügen.

Erstaunlich ist, wie viele kreuzungsfreie Direktverbindungen die realisierte Gleistopografie zulässt. Mit Ausnahme der Verbindung vom Käferbergtunnel im Westen nach Wallisellen im Osten lässt die Gleisanlage in jeder Relation eine Fahrstrasse zu. Für Bauzüge bestehen über eine Weiche ab Gleis 3 zwei Abstellgleise mit je etwa 75 m Nutzlänge.

Als Lichtsignale sind ausschliesslich solche des Typs N verbaut. Die Durchfahrtsgeschwindigkeit im Bahnhof beträgt für alle Gleise 80 km/h. Die Zulaufgeschwindigkeit beträgt in den Relationen Käferbergtunnel und Wallisellen 125 km/h, Weinbergtunnel 120 km/h, Wipkingertunnel 115 km/h, Opfikon 105 km/h, Glattbrugg 95 km/h und Seebach 40 km/h.

Da man während der ganzen Bauzeit den vollen Bahnbetrieb aufrechterhalten wollte, waren für die Realisierung des Bahnhofs mehr als 20 Bauphasen erforderlich. Dies allein, ist eine nicht zu unterschätzende Meisterleistung und würde wahrscheinlich so nirgends im Ausland umgesetzt!

Perronanlagen

Alle acht Durchfahrtsgleise sind mit je einer Perronkante von rund 420 Metern Nutzlänge versehen und auf gut 250 Meter überdacht, was zumindest im S-Bahn Betrieb mit bis zu 300 Meter langen Kompositionen auch bei regnerischem Wetter eine gute Verteilung der Passagiere entlang des Perrons ergibt. Die grossen Spannweiten der Stahlkonstruktion aller neu erstellten Perrondächer ermöglichen einen guten Überblick. Die Abfahrtsanzeigen zeigen, je nach Perron, nicht nur den nächsten Zug an, sondern auch die nachfolgenden zwei oder vier Züge. Einzig in der Mitte der Perrons gibt es einen «Glaskasten» der die Passagiere vor dem Wind schützt. Sitzgelegenheiten gibt es sehr wenige. Vervollständigt sind die Perrons mit Entwertern,

Infotafeln und Snackautomaten.

Unterführung Mitte

Die Unterführung Mitte liegt da, wo bereits bis anhin die wichtigste Unterführung lag. Mit ihrer Breite von lediglich 4,5 m genügte sie den Anforderungen jedoch schon lange nicht mehr. Nun besteht eine grosszügige Ladenpassage mit 12,5 m lichter Weite. Vom Bahnhofvorplatz führt eine breite Treppe über insgesamt 29 Stufen in die Passage hinab. Aus der Passage führen beidseitig Treppen mit bis zu 34 Stufen auf die Perrons hinauf. Auf der Rückseite führt wiederum eine breite Treppe mit 28 Stufen auf den neu erstellten Max-Frisch-Platz. Je ein Lift für 13 Personen verbindet die drei Perrons sowie die Vorder- und Rückseite mit der Unterführung.

Insgesamt 18 Geschäfte mit 2300 m² Verkaufsfläche befinden sich im üblichen «Bahnhofsmix» entlang der Unterführung. Beachtenswert ist das sehr grosszügig gestaltete SBB Reisezentrum gleich neben der Treppe an Südende. Gesamthaft stehen acht offene Bedienungstheken zur Verfügung. Insgesamt 16 Mitarbeiter stehen von Montag bis Freitag von 06:30 bis 20:00 und Samstag und Sonntag von 06:45 bis 19:00 Uhr zur Verfügung. Für die wartenden Kunden stehen bequeme Stühle bereit.

Quartierverbindung

Seit den 1980er Jahren hat sich die Industrie aus dem Gebiet auf der Bahnhofsrückseite zurückgezogen. Dafür entstand das Wohnquartier Neu-Oerlikon, welches sich bemerkenswerterweise jedoch bereits auf dem Gebiet von Seebach befindet. Um den erwarteten hohen Fussgängerverkehr zwischen den beiden Bahnhofsseiten zu erleichtern, entschloss sich die Stadt am westlichen Perronende die bestehende beengte Unterführung durch eine Neue in ähnlicher Lage zu ersetzen. Der städtische Souverän bewilligte dazu im September 2009 einen Objektkredit von 50 Mio. Franken. Durch die Komplexität des Bauvorhabens übertrug man die Realisierung den SBB.

Die etwa 92 m lange und 16 m breite Unterführung dient auf der westlichen Hälfte den Fussgängern und auf der Östlichen den Velofahrern. Mit Rücksicht auf die Velofahrer weist die Unterführung überall mindestens eine lichte Höhe von 2,5 m auf. An jedem Ende führen etwa 3,5 m breite Velorampen aufs Strassenniveau hinauf. Für die Fussgänger bestehen an beiden Enden breite Treppen, nördlich mit 24 Stufen und südlich mit 30 Stufen. Die in den Abstimmungsunterlagen aufgeführten Lifte an beiden Enden der Unterführung kamen nicht zur Ausführung. Dagegen erfolgte beim Bezirksrat eine Aufsichtsbeschwerde gegen die Stadt Zürich. Kinderwagen müssen nun wohl zwangsweise über die eigentlich den Velos vorbehaltenen Rampen mit 6 % Neigung gestossen werden! Die drei Zwischenperrons sind ab der Längsmitte der Unterführung mit Stahlteppen mit 29 bis 30 Stufen erschlossen. An beiden Enden bestehen Verbindungsgänge zur Unterführung Mitte. Gegen den Max-Frisch-Platz hin bestehen zwei städtische WC-Kabinen, eine davon ist münzpflichtig und Rollstuhltauglich sowie mit einem Wickeltisch versehen. Dazu kommt eine Kabine, die den am Bahnhof wendenden Buschauffeuren vorbehalten ist. Gegen den Bahnhofsvorplatz hin schliesst sich eine Coop-Filiale an. Die seit dem Bau des Einkaufszentrums Neumarkt bestehende direkte Verbindung mit der Unterführung ist nun wiederum erstellt. Die sehr grosszügige Veloabstellanlage entlang der ganzen Unterführung bietet Platz für etwa 430 Velos. Ein Teil ist nur Mietern zugänglich. Die Anlage ist bereits zur kalten Jahreszeit gut belegt. An beiden Enden befinden sich auf Strassenniveau die üblichen Automaten und Infoeinrichtungen.

Fantasievoll ist die Beleuchtung. Die westliche Wand ist durchwegs verglast und mit verschiedenen Breiten vertikalen weissen Streifen versehen. Etwa 50 cm dahinter befinden sich vertikal ausgerichtete Beleuchtungs- und Farbstreifen. Dadurch ergibt sich beim Vorübergehen

ein leichtes Lichtspiel.

Diese Unterführung hat so ihre Tücken. Entlang des Fussgängerteils besteht gegen die Velofahrbahn hin ein etwa 3 cm hoher Absatz als Blindenleithilfe. Da der Absatz aber offenbar gerne übersehen wird, stürzten da bereits mehrere Personen. Nun steht am südlichen Ende eine Bauabschrankung die die hauptsächlichste Stolperfalle entschärft. Zusätzlich sind versuchsweise verschiedene Markierungen angebracht. Da aus den beiden Verbindungsgängen von der Unterführung Mitte zur Velofahrbahn hin bei den Einmündungen gegenseitig nur sehr beschränkte Sichtverbindungen bestehen, ist nun zur Gefahrenminderung provisorisch je ein Absperrerelement auf der Fahrbahn aufgestellt. Da in der Unterführung keinerlei Markierungen und Signalisationen vorhanden sind, erschliesst sich kaum einem Benutzer die Sinnhaftigkeit der Gegebenheiten. Auch auf Strassenniveau finden sich keinerlei Markierungen oder Signalisierungen zur Veloroute. Trotzdem erkennt die städtische Dienstabteilung Verkehr keinen Verbesserungsbedarf!

Unterführung Ost

Auch in ähnlicher Lage zur heutigen Unterführung Ost bestand bereits eine Unterführung. Auch diese Unterführung genügte den Ansprüchen nicht mehr. Nun entstand eine sehr grosszügige Unterführung in die fünf Geschäfte integriert sind. In westlicher Richtung sind die Perrons mit etwa 45 m langen Rampen erschlossen, in östlicher mit Treppen mit 31 oder 32 Stufen.

Von der Mitte aus wird die Unterführung gegen Norden immer breiter und führt zur Haltestelle Bahnhof Oerlikon Ost. Im Portalbereich stehen mehrere Billettautomaten und statische wie auch dynamische Infotafeln.

Zwischen den Gleisen 2 und 3 führt ein Ausgang direkt zum zukünftigen Andreasturm. Dieser ermöglicht auch die kürzeste Fussgängerverbindung zum ab da etwa 400 m entfernten Hallenstadion und zur Messe.

Nördlich dieses Ausgangs liegt unter den Gleisen 3 bis 6 ein zweiter doppelstöckiger Veloraum mit 370 Abstellplätzen. Das untere Geschoss ist nur für Mieter zugänglich. Für die Anlage bewilligte der Zürcher Gemeinderat (Legislative) erst 2012 einen nachträglichen Kredit von 2,6 Mio. Franken.

Unter dem grossen Vorplatz nördlich zur Unterführung besteht ein Retentionsfilterbecken mit einem Volumen von 1300 m³. Alles Wasser aus dem Gleisbereich wird hier gesammelt. Im Havariefall lässt sich hier die Verschmutzung zurückhalten.

Strassenunterführung Schaffhauserstrasse

Die Stadt plante zusammen mit der Unterführung Ost und der Strassenunterführung Schaffhauserstrasse seit längerem einen grösseren Wurf. Als der Ersatz der Brücke für die Gleise 1 und 2 über die Schaffhauserstrasse anstand, bewilligte der Gemeinderat im November 2007 einen Kredit von acht Millionen Franken, um die neue Brücke wesentlich länger zu realisieren und damit zukünftig auf der Bahnhofostseite einen grosszügigen Umsteigepunkt zu ermöglichen. Im März 2010 genehmigte der Gemeinderat weitere drei Millionen Franken für Vorarbeiten. Im November 2010 genehmigte der Soverän einen weiteren Kredit über 99 Millionen Franken, so dass nun insgesamt 110 Millionen für die Neugestaltung der Unterführung bereitstand.

Die Brücken sind nun so lange, dass eine sehr grosszügige Unterführung für Tram, Bus, Strasse und Fussgänger entsteht.

Bahnhofsgebäude

Im bestehenden Bahnhofsgebäude wird nach der Renovation im westlichen Teil eine Confiserie einziehen und im östlichen Teil eine Brasserie. Im Obergeschoss entstehen Sozialräume für alle im Bahnhof situierten Geschäfte.

Im östlich gelegenen Dienstgebäude befinden sich die Sicherungsanlagen sowie die bestehenden Schliessfächer und WC. Das noch vorhandene Stellwerk wird heute von der Betriebszentrale Ost am Flughafen Kloten aus ferngesteuert.

Neu entstanden ist auf der Nord- und Südseite je ein markanter Kopfbau, die die Ausgänge der Quartierverbindung und der Unterführung Mitte entlang der Gleise 1 und 8 verbinden. Auffallend ist die Überdachung mit gelben Glas. Im südlichen Kopfbau sind drei Geschäfte sowie ein Dienstgebäude integriert.

Architektur

Bemerkenswert ist die sehr sorgfältige und schön gestaltete baulich Ausführung. Besonders ist beispielsweise der Sichtbeton. Durch einen genauen Schalungsplan über den gesamten Bahnhof ist nirgends eine Trennfuge der zahlreichen Bauabschnitte erkennbar. Die Beleuchtung ist in die Betondecke eingelassen und sehr ausgefeilt. In Anbetracht der fast endlosen Zwangspunkte leistete das auf Bahnanlagen spezialisierte Büro 10:8 Architekten bemerkenswerte Arbeit.

Erfreulich ist auch die durchwegs ansprechende Gestaltung aller vorhandenen Geschäfte.

Bedauerlicherweise sind am Ausgang zur Haltestelle Bahnhof Oerlikon Ost bereits die ersten Aufputzinstallationen zur Frequenzzählung erfolgt.

Tram und Bus

Vor dem Bahnhof an der Haltestelle Bahnhof Oerlikon hält die Tramlinie 11 sowie die Buslinien 61 und 62. Insbesondere für die Trampassagiere steht in beide Fahrrichtungen je ein Perrondach von 17 x 5 Metern zur Verfügung. Da die an derselben Haltekanten verkehrenden Busse nicht an den höheren Haltekanten des Trams halten können, müssen diese an der niedrigeren Kante hinter den Dächern anhalten. Die Busse der Linien 94, 768 und 781 halten an etwas abseits gelegenen Haltekanten. Ab etwa 2025 soll anstelle der Buslinien 61 und 62 das Tram nach Affoltern verkehren.

Hinter dem Bahnhof auf den gänzlich neuen und sorgfältig gestalteten Max-Frisch-Platz liegt die grosszügig dimensionierte Haltestelle Bahnhof Oerlikon Nord. Hier halten die Buslinien 80 und 64 an einem prägenden fünf Meter breiten und 70 Meter langen Dach. Unter dem Dach befinden sich zwei Paravents mit Billettautomaten, Infotafeln, Sitznischen und sogar einem Bancomaten. Verschönert wird der grosszügige Platz durch 31 neue Bäume und zwölf Bänke. Die Beleuchtungsmasten sind bereits so ausgelegt, dass auch die Fahrleitung der zukünftigen Trolleybuslinie 80 daran befestigt werden kann.

Die Haltestelle Bahnhof Oerlikon Ost ist die wichtigste Haltestelle zur Verbindung mit dem städtischen Netz. Hier halten die Tramlinien 10 und 14 sowie die Buslinien 768 und 781. Dieser beachtlich grosse Platz wird in den nächsten Jahren noch neugestaltet, so dass der Strassenverkehr nicht mehr zwischen der Tramhaltestelle und dem Eingang zur Unterführung Ost zirkuliert.

Andreas- und Franklinturm

Heute wird der Bahnhofsvorplatz durch das 1972 erstellte und seit 2013 unter Denkmalschutz stehende Swissôtel dominiert. Mit seiner Höhe von 85 m wird es auch das höchste Gebäude bleiben. Gleich daneben steht das 60 m hohe Gebäude Neumarkt mit seinem 34 Geschäfte umfassenden Einkaufszentrum. Bis 2021 wird sich die Skyline um den Bahnhof jedoch markant ändern. Die SBB erstellen zwei eigene je 80 Meter hohe Bürotürme zu je 21 Stockwerke. Der Andreasturm mit 9000 m² Nutzfläche ist bereits im Bau, der Franklinturm mit 14'800 m² folgt.

Der Andreasturm wird östlich des Bahnhofs zwischen den Gleisen 2 und 3 auf dem seinerzeitigen Bahnmeisterareal erstellt. Die ehemalige Drehscheibe soll in absehbarer Zukunft im Bahnhof Bauma wiederauferstehen. Der Franklinturm wird westlich des Areal auf der Fläche des ehemaligen Freiverlads zu stehen kommen.

Seitens der SBB sind zwei weitere Hochhäuser auf dem eigenen Areal angedacht, eines westlich des Bahnhofs auf dem Areal des ehemaligen Güterschuppens und eines anstelle des Stellwerkgebäudes östlich neben dem Bahnhofsgebäude.

Die Stadt selbst beabsichtigt nördlich der Unterführung Ost, auf dem Areal zwischen Wattstrasse und der Tramhaltestelle Bahnhof Oerlikon Ost, ihr Werkgebäude durch eine adäquatere Nutzung mit Geschäften zu ersetzen.

Ideologisiert?

Franz Hohler veröffentlichte 2013 seinen Roman «Gleis 4». Der Roman beginnt damit, dass eine Frau mit Koffer am Bahnhof Oerlikon in einer Unterführung von einer Treppe steht und ihr ein fremder Mann den Koffer nach oben trägt. Oben bricht der Mann Tod zusammen! Nun, die Chance, dass diese Fiktion Realität wird, ist auch nach dem Umbau intakt.

Der Bahnhof erfüllt sicherlich alle Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetz. Aber wer als Fahrgast den Bahnhof benutzt, wird sich fragen, wieso er jedes Mal eine Zwangsbewegungstherapie über sich ergehen lassen muss? Obwohl der Bahnhof schweizweit zu den am stärksten frequentierten Bahnhöfen gehört, gibt es nirgends eine Rolltreppe; was bereits in der Lokalpresse mehrmals thematisiert wurde. Dem Vernehmen nach sei dazu der benötigte Platz nicht vorhanden. Auf die Perrons hinauf mag das ja noch seine Berechtigung haben, aber in der Unterführung Mitte und der Quartierverbindung wäre zumindest je eine auf den Bahnhofsvorplatz und den Max-Frisch-Platz hinaufführende Rolltreppe gut machbar gewesen. Immerhin beträgt der Höhenunterschied gut zwei Stockwerke, respektive bis zu 34 Treppenstufen. Zudem gibt es lediglich in der Unterführung Mitte insgesamt fünf Lifte. In der Quartierverbindung gibt es nur Treppen und in der Unterführung Ost Treppen und sehr lange Rampen ohne ein ebenes Zwischenstück.

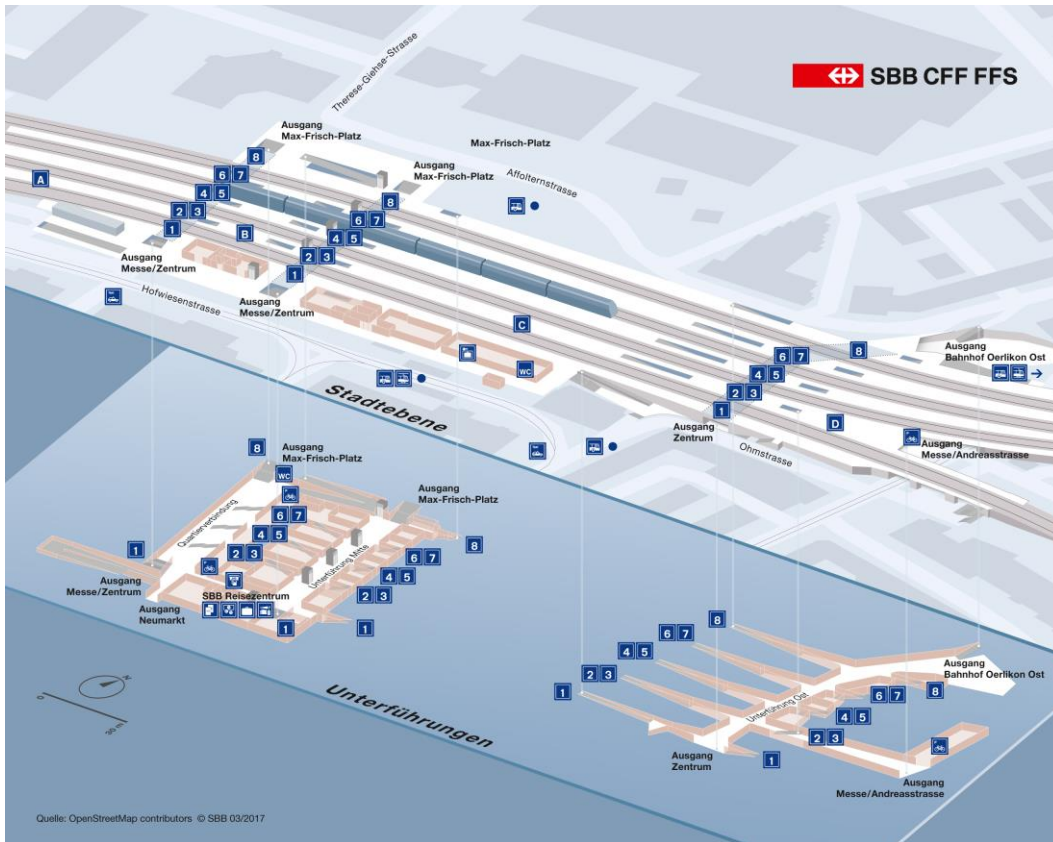
Zum Vergleich, allein mit der Erweiterung durch den Bahnhof Zürich Löwenstrasse sind am Hauptbahnhof 57 weitere Rolltreppen im Betrieb gekommen! In Relation dazu, wäre ein gutes Dutzend Rolltreppen sicherlich angebracht gewesen.

In den Unterführungen sind die Toilettenanlagen mit insgesamt zwei WC Kabinen sicherlich nicht überdimensioniert.

Weil es in der Stadt Zürich eine starke Velolobby gibt, entstand eine extrem grosszügige Velounterführung. Sicher sind Veloabstellplätze am Bahnhof sehr sinnvoll. Bei der Unterführung Ost liessen sich diese gut realisieren. Aber die unterirdischen Plätze entlang der gesamten Quartierverbindung waren extrem teuer. Hat sich da wirklich keine preiswertere Möglichkeit gefunden? Insbesondere da im gelebten Modalsplit mit sinkender Tendenz lediglich Anteile im Promillebereich erstrampelt werden. In unserer zunehmend geriatrischen Gesellschaft müssten eigentlich die Prioritäten dementsprechend gesetzt werden. Da sind die Rollatoren die Gattung

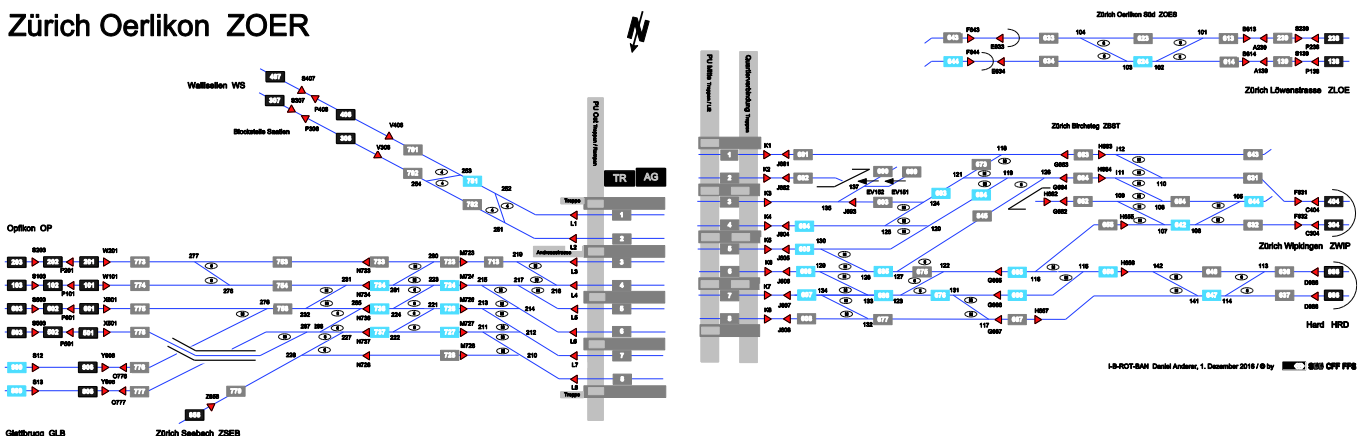
Pneufahrzeuge mit den höchsten Zuwachsraten!

Durch den bewussten Verzicht auf kommerzielle Nutzungen in der städtischen Quartierverbindung, entstand hier zwar kein «finsternes Loch», sondern, durch die wirklich sehr helle Beleuchtung, einfach eine kaum einladende hell Leere. Auch die ausgefeilte sehr gute Gestaltung verbessert das nicht. Ob die Beleuchtung wenigstens mit dem politisch proklamierten Ziel der 2000 Watt Gesellschaft korreliert?



Zeichnung: OpenStreetMap contributors © SBB 03/2017, Trafimage Bahnhofpläne www.trafimage.ch

Zürich Oerlikon ZOER



Gleisschema Zürich Oerlikon (Skizze: SBB)



(Foto: Renatus Mauderli, www.vorfilm.ch, 17.11.2016)



(Foto: Renatus Mauderli, www.vorfilm.ch, 17.11.2016)