

Zeitschrift: Tec21
Herausgeber: Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein
Band: 129 (2003)
Heft: 18: Regionalbahnhöfe im Kontext

Artikel: Park-Bahnhof: Gemeinde springt auf den Zug auf
Autor: Lüthi, Sonja
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-108745>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 03.05.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Sonja Lüthi

Park-Bahnhof: Gemeinde springt auf den Zug auf

Der Bahnhof Opfikon verbirgt sich unter einem begrünnten Deckel. Dunkelheit und Unübersichtlichkeit beeinträchtigen die Sicherheit. Eine Neugestaltung ist gefragt, wegen der Überdeckung aber teuer. Das Projekt eines Planerteams unter der Leitung der Berner Architekten Stephan Lucek und Peter Schenker verspricht Abhilfe: Nach Modulen unterschiedlicher Dringlichkeit und Abhängigkeit gegliedert, richten sich die Massnahmen nach dem Budget.

Bahnreisende nach Opfikon im Zürcher Glattal erreichen ihren Bestimmungsort unterirdisch: Es ist dunkel und kalt. Denn der Bahnhof Opfikon ist nicht mehr als ein Tunnel, in den ein Perron gesetzt und in dessen Decke fünf Löcher gestanzt wurden. Sie bergen zwei Lifte und drei Treppen Richtung Giebeleichstrasse, Schaffhauserstrasse und Grünfläche, wie Schilder verkünden.

Täglich steigen hier gegen 3000 Pendler aus und abends wieder ein. Opfikon behaust über tausend Betriebe mit insgesamt rund 16 000 Arbeitsplätzen. Dies bei einer Zahl von rund 12 700 Einwohnern. Die zentrale Lage zwischen Zürich und dem Flughafen Kloten und die gute Erschliessung durch zwei Autobahnstränge, zwei Bahnhöfe und ab 2006 durch die Glattalbahn machen Opfikon zu einem attraktiven Wirtschaftsstandort.

Grüner Deckel

Bahnreisende, die zum ersten Mal in Opfikon ankommen, werden im Bahnhoftunnel alleine gelassen. Zur Orientierung dient die Beschriftung der drei Treppen – für Auswärtige ohne Stadtplan jedoch keine Hilfe: «Grünfläche». Der Treppenaufgang führt unter das gläserne Dach eines Pavillons zu einem länglichen Park. In seiner Mittelachse steht ein lang gestreckter Betonbrunnen, daneben befindet sich ein Spielplatz. Lose über den Park verstreut wachsen junge Föhren, die den Blick auf die beiden anderen Treppenaufgänge zur Giebeleichstrasse und zur Schaffhauserstrasse verstellen. Die beiden Strassenräume beenden den Parkraum abrupt und auf gegensätzliche Weise. Die Giebeleichstrasse,



1

Als schwarzer Schlauch präsentiert sich der Bahnhof heute, ein Eindruck, der im gleissenden Licht der Tunneleinfahrten noch verstärkt wird

2

Der als Park ausgebildete Deckel über dem Bahnhof mit dem lang gestreckten Brunnen (Bilder: LB/Red.)



3

Die Dachlandschaft, wie sie heute die Eingänge in den Untergrund markieren (Bild: LB/Red.)

die in die östlichen Wohnquartiere führt, verströmt den Charme der Peripherie. Die Schaffhauserstrasse, der Zubringer von Zürich, ist eine stark befahrene Durchgangsstrasse quer durch Opfikon, die in der Gegend des Bahnhofs von Geschäftsbauten gesäumt wird. Pläne der Stadt sehen vor, sie nach und nach zur zentrumsprägenden Flaniermeile umzuwandeln.

Der Park, eigentlich der «Deckel» des Bahnhofs, wurde Anfang der achtziger Jahre als Lärmschutzmassnahme erbaut. Seither wird er tagsüber rege von Passanten und Anwohnern besucht, nachts jedoch wegen seiner vielen Schlupfwinkel von Drogenkonsumenten in Beschlag genommen. Als vor rund drei Jahren das Mobiliar des Bahnhofs bei einem Vandalenakt demoliert wurde, beschloss die Gemeinde, die Sicherheit auf dem Bahnhofareal zu verbessern. Gleichzeitig liefen erste Planungen für das SBB-Projekt «Facelifting Stationen». Gemeinde und SBB entschieden sich für eine Zusammenarbeit. Die Zuständigkeiten schienen zunächst klar: Der unterirdische Bahnhof ist im Besitz der SBB, und der «Deckel» gehört der Gemeinde. Die Aufteilung der Kosten erwies sich jedoch als komplex und resultierte in der Vereinbarung, wonach die SBB die Kosten gewisser Elemente im unterirdischen Bahnhofsbereich auf sich nehmen würden. Den Löwenanteil, die übrigen Massnahmen im Gleisbereich und alle mit der Überdeckung in Zusammenhang stehenden Kosten würde die Stadt tragen.

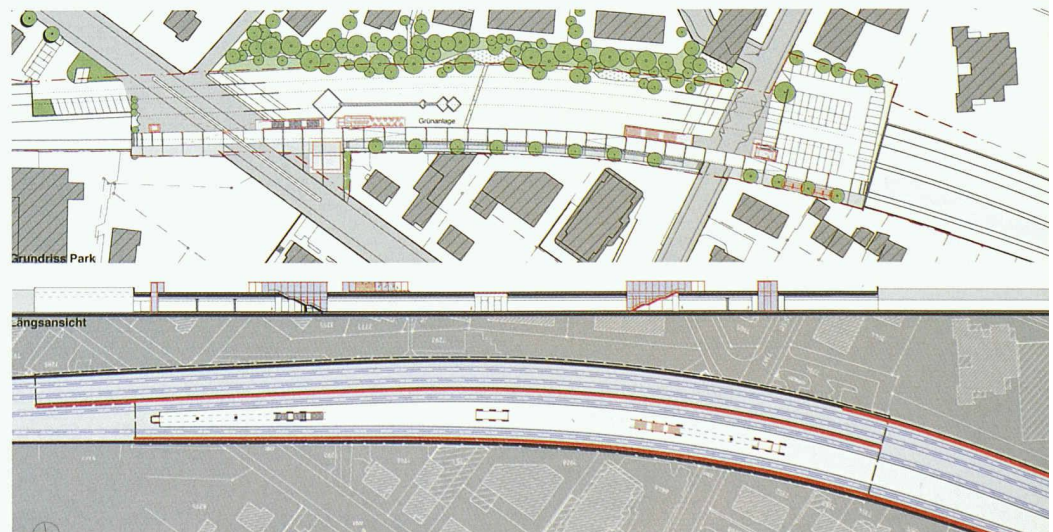
Die Module

Das Vorprojekt, für das ein Planerteam unter der Leitung der Berner Architekten Stephan Lucek und Peter Schenker verantwortlich zeichnet, kommt der hohen finanziellen Belastung der Gemeinde entgegen. Wird das gesamte Projekt realisiert, belaufen sich die Kosten nach aktuellem Voranschlag auf 8,8 Millionen Franken, wovon 7,2 Millionen Franken auf die Gemeinde entfielen. Es kann aber auch nur ein Teil des Pakets realisiert werden, denn das Projekt ist in verschiedene Module unterschiedlicher Dringlichkeit und gegenseitiger Abhängigkeit gegliedert. Wird lediglich der Grundstock des Massnahmenpakets realisiert, betragen die Kosten nicht mehr als 2,9 Millionen Franken.

Als «Grundstock» bezeichnen die Architekten diejenigen Module, die für die Sicherheit im Bahnhof unumgänglich sind. Da es sich dabei um Massnahmen im unterirdischen Gleisbereich handelt, werden sie mit Rücksicht auf den Bahnbetrieb in einer Etappe realisiert. Ein besonderes Augenmerk gilt dabei der Beleuchtung. In Zukunft tauchen Bahnreisende bei ihrer Ankunft in eine helle, übersichtliche Umgebung: Weisse, abgehängte Decken über den Perrons reflektieren das Licht von Leuchtröhren und drängen die dunkle Fahrbahn in den Hintergrund. Der ehemalige Aufgang zum «Grünraum» ist durch ein Oblicht ersetzt, unter welchem der neue Warteraum liegt. Die beiden verbleibenden Treppenkaskaden führen durch ausge-

4

Situationsplan des begrün-ten Deckels sowie Schnitt und Grundriss des Bahn-hoftunnels (Bild: Planer-team LUCBE)





weitete Öffnungen, sind verglast und durch die Umkehrung der Treppe zur Giebeleichstrasse zu einander orientiert. Gerichteten Lichtschächten ähnlich, versorgen sie den Bahnhof tagsüber mit natürlichem Licht und abends mit indirektem Kunstlicht, das dem Prinzip der Perrondächer entsprechend an den Treppenüberdachungen reflektiert wird. Die Intensität der Bahnhofsbeleuchtung richtet sich nach der Tageszeit – kräftig am Tag und schwach am Abend – und entschärft so den abrupten Wechsel vom Tunnel zur Grünfläche. Abends beleuchten die verglasten Treppenaufgänge den Park wie grosse Laternen, die den Weg zum Bahnhof weisen.

Weitere Module, die auf der Parkebene losgelöst vom Grundpaket realisiert werden können, unterstützen die Wegführung. Die wild wachsenden Büsche und Bäume werden entfernt. Der neue Park ist übersichtlich und verweist in seiner Struktur auf den darunter liegenden Bahnhof. Die Zugänge zum Parkraum werden durch die Neuausbildung der Grenzen geklärt und der Park in seine Umgebung eingebunden. Auf der Seite der Schaffhauserstrasse und des angrenzenden Geschäftsviertels, wo der Hauptzugang zum Bahnhof liegt, führt neu eine Allee zu den beiden Treppenaufgängen. In ihrer Gestaltung nimmt sie Elemente der künftig von Bäumen gesäumten Schaffhauserstrasse auf. Optisch verlängert sie den Grünraum über die beiden Strassenräume und signalisiert dadurch die Übergänge. Gegenüber, an ein Wohnquartier anschliessend, bildet

ein geschwungener Weg, der zwischen den Bäumen verläuft, einen Kontrast zur städtischen Allee. In einem Park-Kaffee mit Kiosk sollen Pendler und Anwohner in Zukunft auch während der kalten Jahreszeit den Grünraum geniessen können.

Bis dahin werden Bahnreisende nach Opfikon allerdings noch eine Weile im Dunkeln aussteigen müssen. Entscheidet sich die Stadt für die Realisierung des gesamten Pakets, findet die Einweihung des neuen Bahnhof Opfikon frühestens im Frühling 2005 statt.

Sonja Lüthi, Architekturstudium an der TU Delft und der ETH Zürich, 2001 Architekturdiploam an der ETH Zürich, 2001–2002, Journalistin bei der Alpha Journalisten AG in Zürich, seit 2002 freie Journalistin in Zürich.

S.L., Rousseaustrasse 76, 8037 Zürich

AM BAU BETEILIGTE

BAUHERR

Stadt Opfikon, Bauamt
SBB AG I-AM-ZUE, Anlagenmanagement Filiale Zürich (Projektleitung)

ARCHITEKTEN

Planerteam LUCBE:
Lucek Architektur Büro AG, Bern
Schenker & Stuber Architekten AG, Bern

LANDSCHAFTSPLANUNG

Klötzli + Friedli LandschaftsarchitektIn HTL/BSLA, Bern

BELEUCHTUNG

Jörg Wiederkehr Beleuchtung- und Elektroplanung, Spiez

INGENIEURE

Marchand & Partner AG Ingenieure u. Planer, Bern

3 D-VISUALISIERUNG

Urs Ricklin, Bern

BERATER

Ivan Seeholzer, Bern (Verkehrsplanung)
P + Petermann Philippin Umwelttechnik Bern (Schallschutz)
Promertplan AG, Brugg (Metallbau)
Heierli Ingenieurbüro AG, Zürich (best. Konstruktion)

TERMINE

Bei Realisierung des Grundstocks (ohne Volksabstimmung):
Voraussichtlicher Baubeginn: Frühling 2004
Voraussichtliche Bauzeit: 1 Jahr
Bei Realisierung des Gesamtpakets (mit Volksabstimmung):
Voraussichtlicher Baubeginn: Herbst 2004
Voraussichtliche Bauzeit: 1 1/2 Jahre

5

Verglaste Treppenaufgänge und Lichtschächte sollen wie Laternen den Weg zum Bahngelände weisen und oben und unten besser verknüpfen

6

Visualisierung der unterirdischen Welt, die tagsüber mit natürlichem Licht, abends mit Kunstlicht erhellt werden soll (Bilder: Planerteam LUCBE)