

Bahnhofausbau Gleise 7+8, Zürich Oerlikon

Zeitraum: Planung 2008-2012, Realisation 2012 -2016

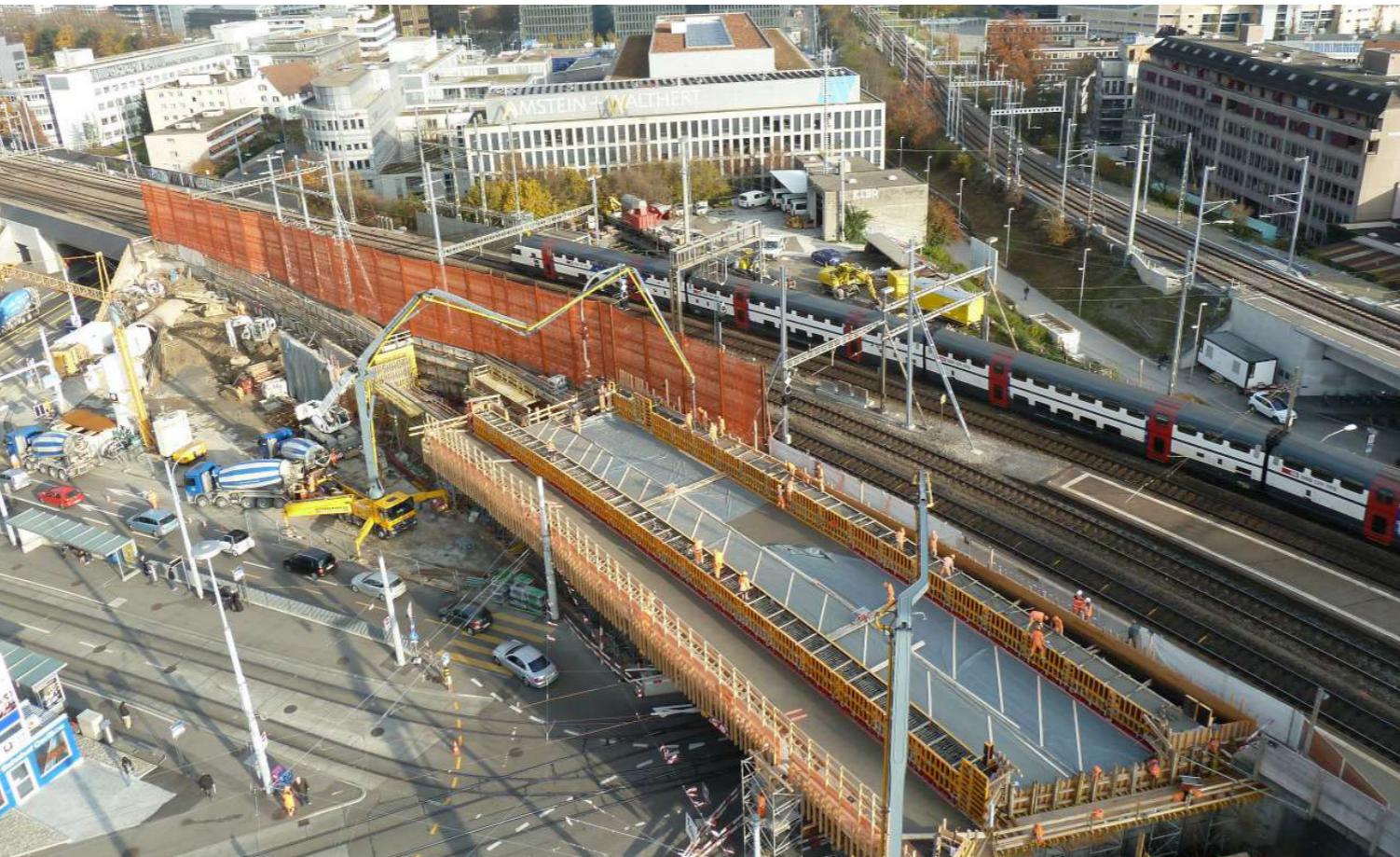
Ort: CH- Zürich Oerlikon

Auftraggeber: SBB-Durchmesserlinie, PJ-DML, Zürich

Architektur: 10:8 Architekten

Planung und Ausführung: IG SLW (Bänziger, Gruner, Locher, Wild)

Bausumme: ca. 80 Mio.



Erläuterung

Das SBB Projekt „Gleise 7+8“ besteht in der Erweiterung der Gleisanlage im Bahnhof Oerlikon um die Perrongleise 7 und 8 und der vollständigen Anpassung der zugehörigen Verkehrswege: Affolternstrasse, PU Mitte und PU Wattstrasse sowie der Unterführung Schaffhauserstrasse durch einen angehängten Brückenneubau und eine grosse Stützmauer.

Für die Gestaltung der neuen Unterführung Schaffhauserstrasse gelten folgende Aspekte:

- Klarer Bezug zum Umfeld:
Die Position der Widerlagerwände Ost und West hat einen direkten Bezug zu den Widerlagerwänden der Brücke Gleise 1 + 2; die Flucht der Widerlagerwände trifft auf die Ecken der Widerlagerwände der Brücke Gleise 1 + 2. Die Perronauskragung beim Gleis 3 orientiert sich an der Auskragung der Brücke Gleise 1 + 2, um eine einheitliche Gestaltung im betroffenen Raum zu generieren.

- Einheitliche Brücken:

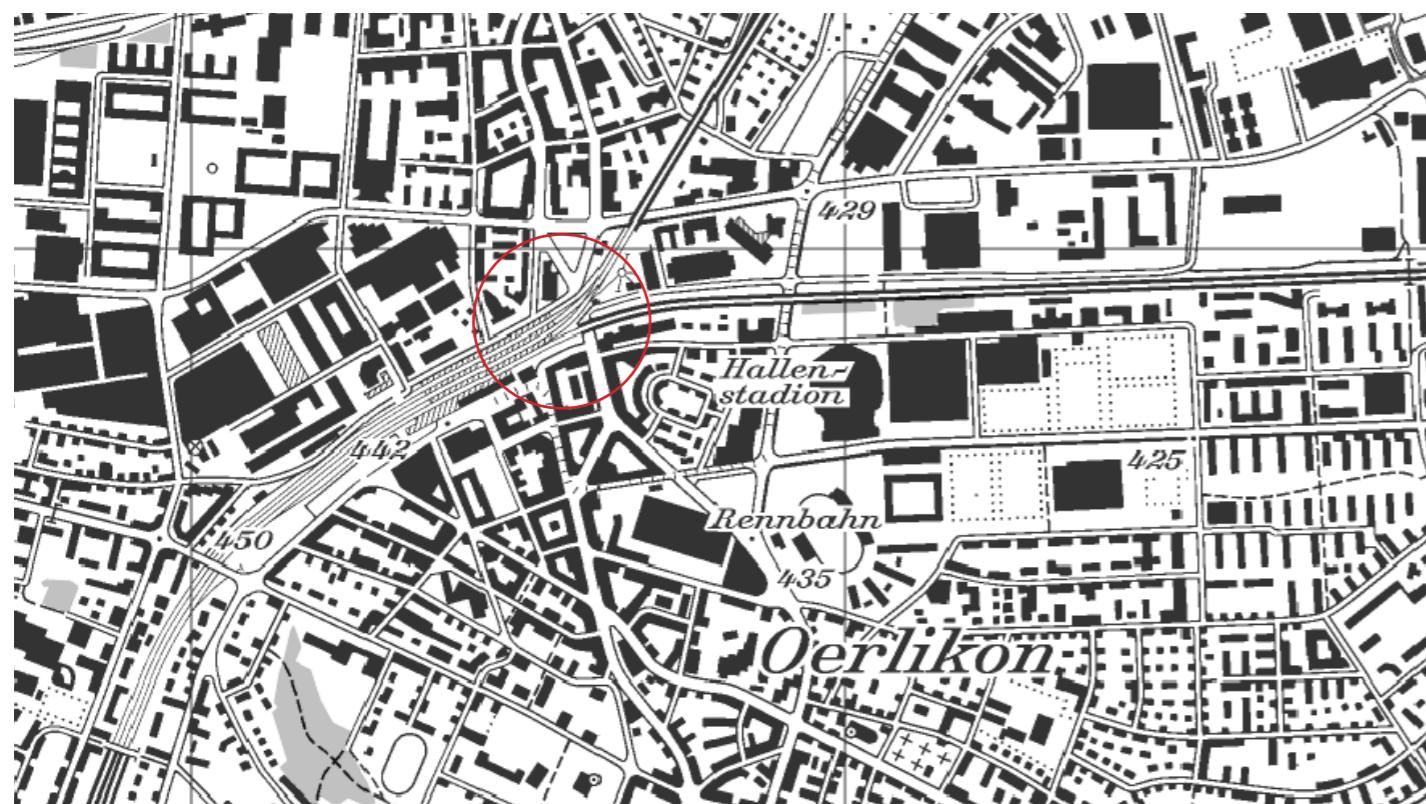
Beim Entwurf der Brücke Gleise 7+8 - 6 werden alle wesentlichen Gestaltungspunkte aus dem Leitbild übernommen. Dies ist vor allem im Tragwerk und in der regelmässigen Stützenstellung sowie den drei parallel laufenden Achsen (WL West - Stützen - WL Ost) feststellbar. Die Stützen sind in Gleisrichtung zentrisch angeordnet, wodurch die gleich langen Spannweiten an beiden Portalen zur Geltung kommen. Diese regelmässige Spannweite der Brücken unterstreicht die Entflechtung der Verkehrsströme, welche jedoch nicht genau parallel zu den Widerlager- und Stützenachsen laufen. Dem Benutzer wird diese Unregelmässigkeit nicht weiter auffallen, da die Platzverhältnisse unterhalb der Brücke sehr grosszügig sind.

- Einheitliche und regelmässige Stützen:

Die Stützenlage ergibt sich aus statischen Gründen infolge des Trogquerschnittes und der obenliegenden Gleisgeometrie. Durch die Anpassung der Gleisgeometrie konnte die Stützenlage so optimiert werden, dass die Abstände zwischen den zwei mittleren Stützenpaaren mit 2 m konstant gehalten werden. Die dazwischen entstehenden Fenster sind leicht asymmetrisch, was in Anbetracht der zur Verfügung stehenden 8.6 m mit einer Differenz von ca. 20 cm nicht in Erscheinung tritt.

Für den Entwurf der neuen Brücke Gleise 7+8 wurde ein Tragwerk konzipiert, welches sehr stark durch folgende Randbedingungen geprägt ist:

- Einheitliche Brückengestaltung für den Endzustand
- Bau der Brücke Gleise 7+8 unter Aufrechterhaltung des SBB-Betriebes und der vorgesehenen Bauphasen
- Realisierung der neuen Brücken unter Aufrechterhaltung eines reduzierten Strassenbetriebes unterhalb der bestehenden Brücke
- Definition der Brückengeometrie unter Einhaltung der vorgegebenen Lichtraumprofile für den Trambetrieb und den MIV
- Entwicklung des nördlichen Brückenrandes mit angewinkelten Flügelwänden und Beibehalten der durchlaufenden Brüstung mit dem Ziel eine Portalwirkung als Verbindungselement der beiden Quartiere zu erreichen.



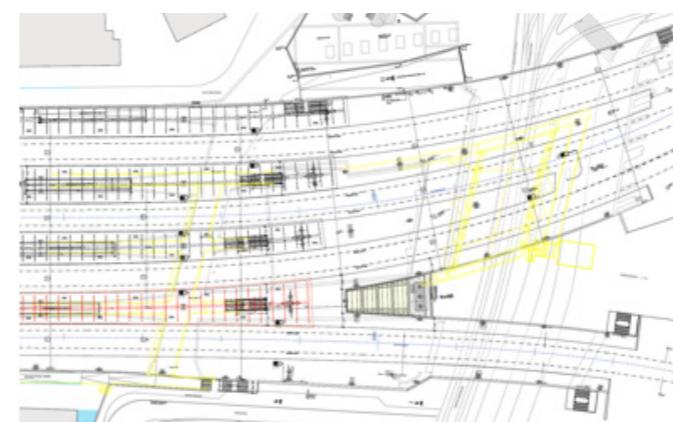
Situation



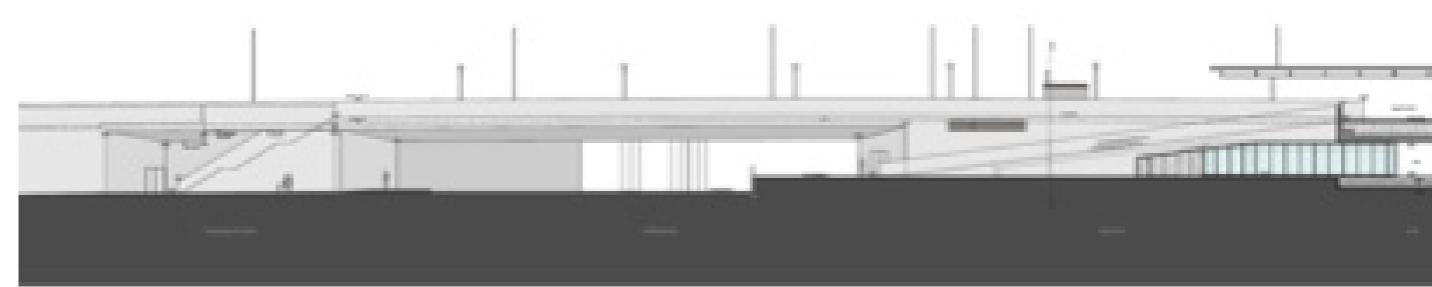
Fotografien Baustelle



Vogelperspektive



Situation Bahnhof Zürich Oerlikon



Ansicht Bahnhof Zürich Oerlikon

Bahnhofausbau Zugang Ost, Zürich Oerlikon

Zeitraum: Planung 2008-2012, Realisation 2012 -2016

Ort: CH- Zürich Oerlikon

Auftraggeber: SBB-Durchmesserlinie, PJ-DML, Zürich

Architektur: 10:8 Architekten

Planung und Ausführung: IG SLW (Bänziger, Gruner,

Locher, Wild)

Bausumme: ca. 80 Mio.



Erläuterung

Bahnhofsausbau „Zugang Ost“

Basierend auf dem positiven Volksentscheid vom 28. November 2010 wird in einem Gemeinschaftsprojekt der SBB und der Stadt Zürich der Raum Schaffhauserstrasse im Rahmen der Bauarbeiten für den Ausbau des Bahnhofs Oerlikon erfolgen. Es handelt sich um ein städtisches Projekt, dass durch die SBB ausgeführt wird. Die Arbeiten umfassen:

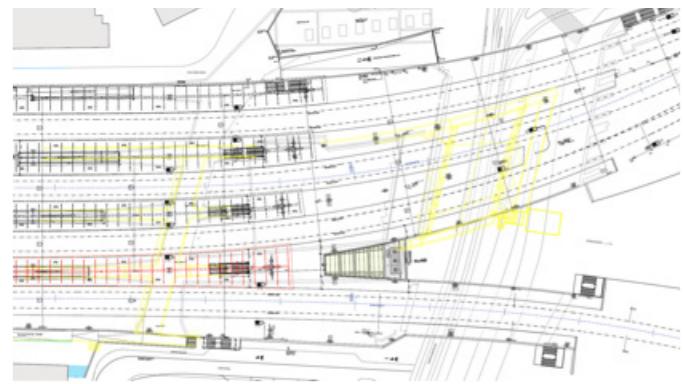
- Abbruch und den Neubau der Brücke Gleis 3-6 als Aufweitung der Schaffhauserstrasse für den späteren Endzustand

Die bestehende Brücke über die Schaffhauserstrasse hat eine Spannweite von 17 m. Diese Spannweite begrenzt den Strassenraum so, dass er mit den Bedürfnissen des Langsam-, Tram- und motorisierten Individualverkehrs mittelfristig nicht vereinbar ist. Um den zukünftigen Verkehrsentwicklungen mit der angestrebten Entflechtung der Verkehre gerecht zu werden, wird ein Strassenraum mit einer Breite von ca. 40 m notwendig.

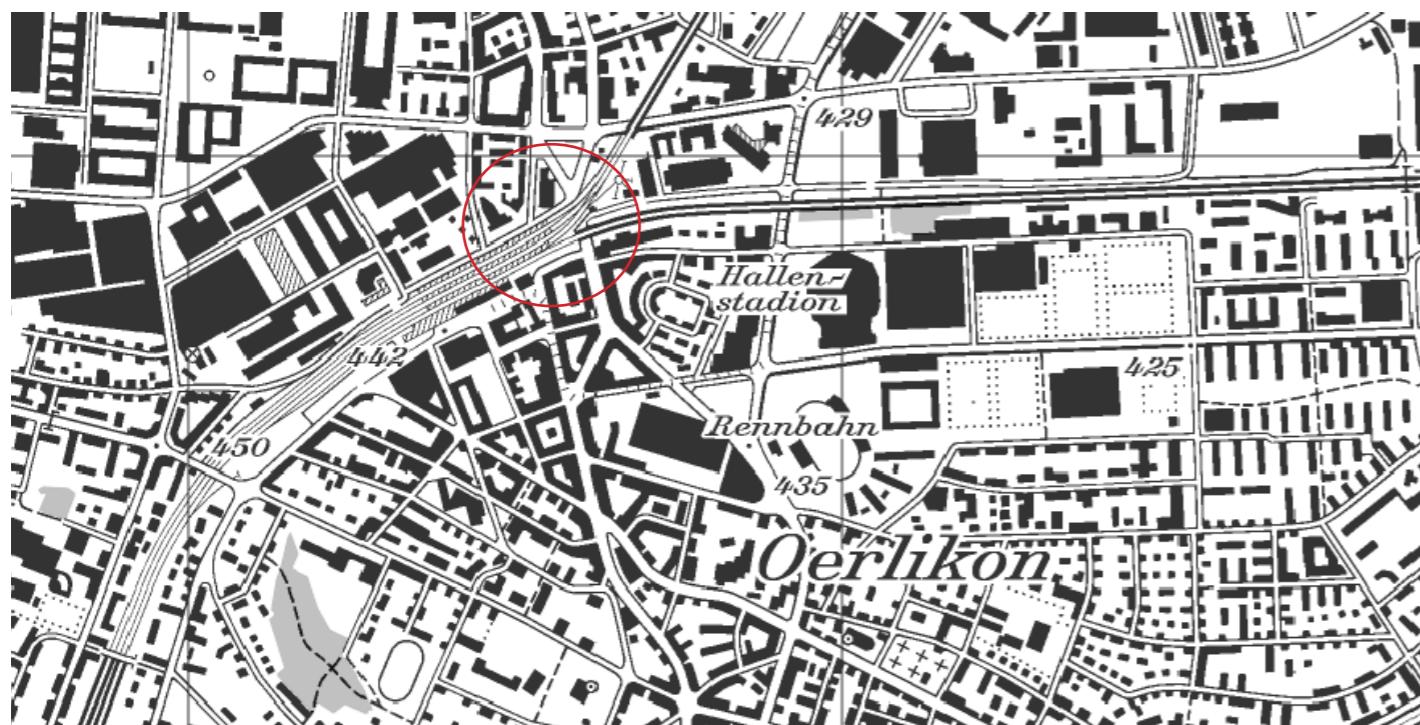
Das Tragwerk der bestehenden Brücke besteht aus einem einfach gelagerten Plattentragwerk. Somit kommt eine Ergänzung der Brücke, um den zukünftigen Raumbedarf sicherzustellen, aus statisch-konstruktiven Gründen nicht in Frage. Nur der Ersatz der bestehenden Brücke führt zu einer Lösung. Durch den Ersatz der Brücke werden die geforderte Aufweitung und, damit verbunden, die Entflechtung der Verkehre sowie die Aufwertung des Verkehrsraumes unter der Brücke ermöglicht.

Für den Entwurf der neuen Brücke wurde ein Tragwerk konzipiert, welches sehr stark durch folgende Randbedingungen geprägt ist:

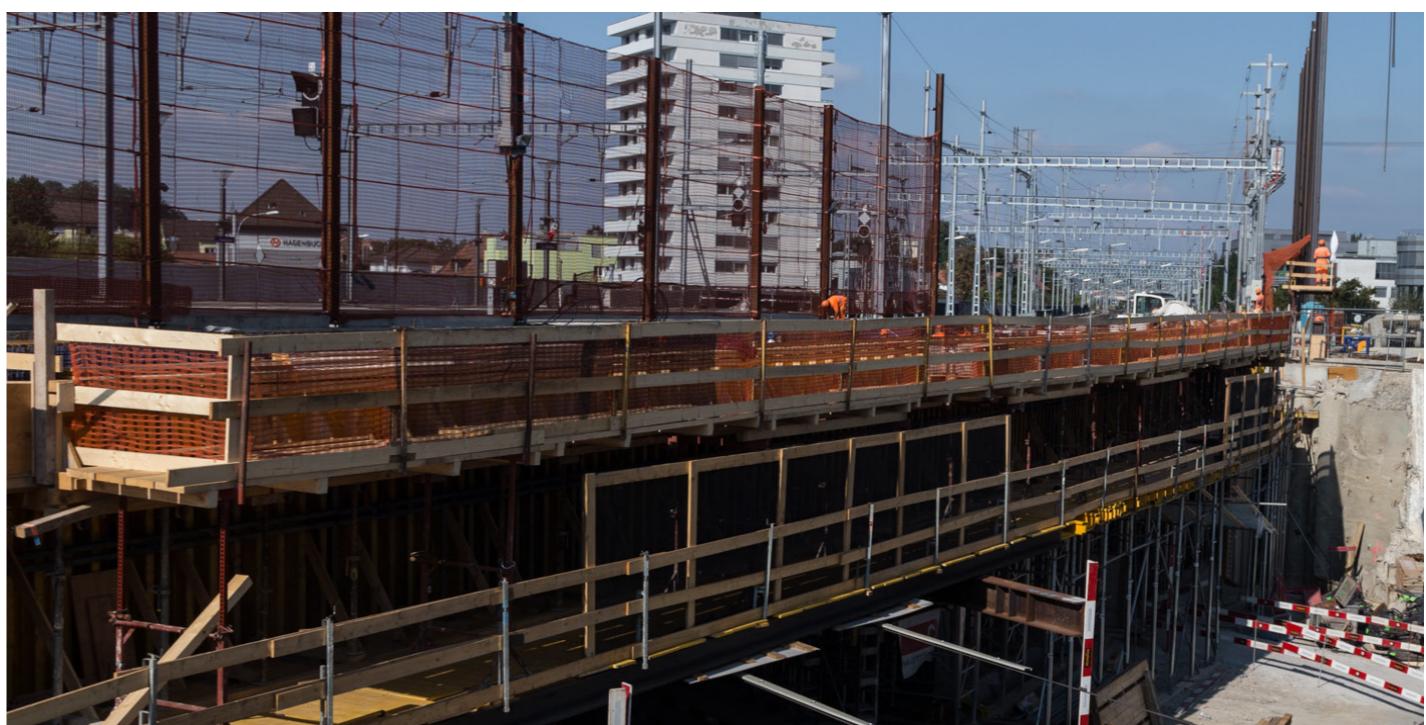
- Einheitliche Brückengestaltung für den Endzustand
- Ersatz der Brücke Gleise 3 - 6 unter Aufrechterhaltung des SBB-Betriebes und der vorgesehenen Bauphasen
- Realisierung der neuen Brücken unter Aufrechterhaltung eines reduzierten Strassenbetriebes unterhalb der bestehenden Brücke
- Definition der Brückengeometrie unter Einhaltung der vorgegebenen Lichtraumprofile für den Trambetrieb und den MIV
- Miteinbezug des Tragwerks der neuen Brücke Gleise 7 + 8 und Gleise 1 + 2
- Berücksichtigung von gestalterischen Vorgaben infolge des Leitbildes Bahnhof Oerlikon



Situation Bahnhof Zürich Oerlikon



Situation



Fotografien Baustelle