Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design

Herausgeber: Hochparterre

Band: 11 (1998)

Heft: 11

Artikel: Fünf neue Bahnhöfe : die S-Bahnhöfe sind die Schaufassaden der Agglomerationsbahn

Autor: Capol, Jan

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-120914

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 04.08.2025

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

KASERNENAREAL ZÜRICH: Zwei öffentliche Wettbewerbe für die Areale Gessnerallee und Kaserne in Zürich. Dabei waren die Bewahrung des Ensembles entscheidend. Beide Male gewannen Ueli Schweizer und Walter Hunziker. Doch das Volk lehnt den Kredit von 72 Millionen ab. Allerorten werden nun Provisorien eingerichtet: Auf einem Teil der Kasernenwiese werden Häftlinge in einem ‹provisorischen Gefängnis› eingesperrt, das zum dauerhaften Ort zu werden droht. Aber auch Definitives entsteht: in der Gessnerallee, den Reithallen, ein Zentrum mit dem Theaterhaus, einem Restaurant und der Schauspielakademie. Schliesslich führt der Kanton als Eigentümer für den Rest des grossen Areals einen weiteren Wettbewerb durch, der ohne Resultat versackt. Ein zweiter Wettbewerb mit vagem Programm und eindeutiger Absicht folgt: Die Zeughäuser sollen verhökert werden. 1998 mischt sich die Kulturinitiative Zeughäuser mit einer Zeitung, die in Hochparterre erscheint, ein: Auf dem Grundstück von nationaler Bedeutung soll kein Basar für Autohändler, sondern ein kulturelles Treibhaus für Kunst, Literatur, Fotografie und Gastronomie entstehen. Motionen und Anfragen von Politikerinnen und Politikern von SP, Grüne, CVP und FdP im Kantons- und Gemeinderat sind unterwegs. Am 17. November um 20 Uhr folgt der nächste Streich: Im Theaterhaus Gessnerallee wird über ‹eine Zukunft für die Zeughäuser und die Kaserne› debattiert.

REVISION DES RAUMPLANUNGSGESETZTES: Eine Expertenkommission stellt den Entwurf

Fünf neue Bahnhöfe

Die SBB und der Kanton Zürich haben für die S-Bahn drei neuausgebaute Bahnhöfe in Betrieb genommen, zwei weitere werden demnächst fertig gestellt. Sie sind die Schaufassaden einer modernen Agglomerationsbahn.

In zwei Jahren wird die zweite und letzte Ausbauetappe der Zürcher S-Bahn fertig gestellt sein und damit auch die vier Bahnhofsausbauten Turgi, Regensdorf-Watt, Zürich-Seebach und Rüti (ZH) sowie der neue Bahnhofstandort Glanzenberg. Sie sind die neuen Fassaden der S-Bahn, sie präsentieren die Bahninfrastruktur in der Vertikalen.

Die neuen S-Bahnhöfe zeichnen sich durch drei Merkmale aus:

- Das Bahnhofsgebäude ist meist grösser, als es der Bahnbetrieb erfordert. Neben den wenigen betriebsnotwendigen Räumen enthält es Wohnungen, Gewerberäume und Büros. Die SBB hoffen damit einerseits auf einen Immobilienertrag, andererseits geben erst die Drittnutzungen dem Bahnhofsgebäude jenes Volumen, das aus der Haltestelle den Bahnhof macht.
- Die Kosten der Bahnhofsgebäude betragen zusammen mit den weiteren Hochbauten der SBB lediglich 10 Prozent des gesamten Bahnbaus. Diesem Aufwand entsprechen die personellen Besetzungen der Hochbausektionen. Die Kreisdirektion 3 zum Beispiel beschäftigt im Hochbau 23 Leute, darunter 15 Architekten und drei Haustechniker. In der gesamten Bauabteilung der Kreisdirektion sind etwa 200 Personen angestellt.
- Zu jedem Bahnhof gehört die Unterführung. Wer in den Zug einsteigen will, muss zuerst unter den Gleisen durch. Eine zentrale Aufgabe der Bahnhofarchitekten besteht also darin, aus Unterführungen Passagen zu gestalten.

Seebach: inszenierte Unterführung

Auf den Fahrplanwechsel 1997 haben die SBB den Bahnhof Zürich-Seebach an den Doppelspurausbau der Furttallinie angepasst. Das alte Bahnhofsgebäude hat damit grösstenteils seine Funktion verloren, denn die Bahnpassagiere warten nicht mehr unter seinem Vordach, sondern im Gleistrassee auf dem Mittelperron. Die Architekten der SBB Hochbausektion glichen das Prestige-Gefälle zwischen Haltestelle und Bahnhof wieder aus, indem sie den Weg durch die Unterführung inszenierten: Eine schwebende Untertasse markiert die Rampe, die unter die Gleise führt, zwei Lichtschächte machen aus der Unterführung eine Passage.

Turgi: Der Zylinder am Gleis

Turgi liegt zwar im Aargau, zwischen Baden und Brugg, die Gemeinde gehört aber zum Einzugsbereich der Zürcher S-Bahn. Der alte Bahnhof aus dem Jahr 1858 zählte zu den ältesten Bahnhöfen der Schweiz. Er lag, wie Olten heute noch, als «Inselbahnhof» zwischen den Gleisen. Die Intercity-Züge mussten ihn etwas umkurven, weshalb ihn die SBB verlegen und dabei das alte Bahnhofsgebäude abbrechen liessen. Das Büro Hasler Schlatter Werder gewann 1990 den Wettbewerb um den Bahnhofsneubau. Vorgesehen war neben dem Bahnhofsgebäude ursprünglich auch ein Gewerbe- und Dienstleistungszentrum sowie eine Wohnüberbauung. Auf das Dienstleistungszentrum verzichten die SBB zur Zeit, es besteht kein Bedarf, die Wohnüberbauung hingegen soll realisiert werden. Hasler Schlatter Werder entwarfen das neue Aufnahmegebäude von Turgi als Zylinder und setzten es präzis zwischen Bahnhofstrasse und Gleisunterführung, damit die Passagiere auf dem Weg zum Zug den Kiosk und die Schalterhalle im Zylinder passieren. Die Perrondächer von Turgi stammen von Martin Spühler. Er hat sie im Auftrag der Kreisdirektion 3 als Typendächer entworfen. Spühlers Dächer kommen etwas teurer als die bisherigen, deshalb liessen die SBB erst den Prototypen in Frick und – auf Antrag von Hasler Schlatter Werder – die Dächer in Turgi aufstellen.

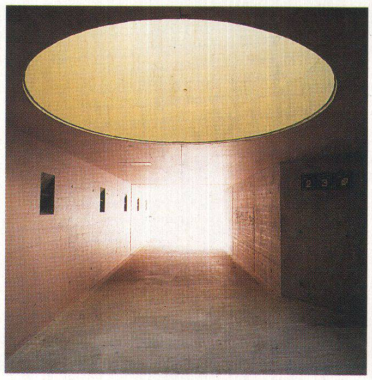
Regensdorf: Der Wohnbahnhof

Das Büro A.D.P. (Architektur Design Planung) hat in Regensdorf die Kombination von Wohnhaus und Aufnahmegebäude an die Furttallinie gestellt. Es ist relativ klein, aber um einiges grösser als die alten Bahnhöflein mit Billettschalter und Wohnung für den Bahnhofsvorstand. Dieser wohnt heu-

Bahnhof Zürich-Seebach, 1997

Bauherrschaft: SBB, Kanton Zürich, Stadt Zürich
Architekten: SBB Kreis 3 Hochbau (Alfred Jörger), Zürich
Inbetriebnahme 1997
Gesamtkosten Bahnhofsausbau: 29,6 Mio.

Zürich-Seebach: einer von zwei Lichtschächten in der Passage. Das Farbkonzept für den Bahnhof stammt von Barbara Jörger



Bilder: Beno Dermond

zur Revision des Raumplanungsgesetzes vor. Die Motion des Berner SVP-Ständerates Zimmerli verlangt, dass das Kernstück des Raumplanungsgesetzes, die Zonenordnung, aufgeweicht und die Landwirtschaftszone fremden Nutzungen geöffnet wird. 1997: Das Parlament entscheidet sich für die Revision nach Zimmerli, doch die Gegner reichen ein Referendum ein. Damit kommt es im Februar 1999 zu einer Volksabstimmung. Es wird die zentrale Abstimmung zur Ausmarchung der Schweizerischen Landesplanung werden. Und dennoch bleibt es still in der Architektenschaft. Wer interessiert sich überhaupt für Planung?

– 1990 –

BAHNHOF STADELHOFEN: Die Stadt Zürich erhält eine Betonskulptur im Stadelhofen, ein neues Stück Stadt. Vor allem aber ein neues System des öffentlichen Verkehrs: Die S-Bahn. Sie hat weitere bemerkenswerte Bauten geboren. Im Beitrag ab Seite 28 dieser Ausgabe werden sie vorgestellt.

CH-91: Es heisst: Die Schweiz werde 1991 700 Jahre alt, das sei ein Grund zum Feiern. Die Projekte von Bund, Kanton und Privaten sind ein Jahr vor der Feier noch nicht abgesegnet, einige werden verworfen und schliesslich kommt das Projekt ‹CH-91› dazu – es will die Zukunftswerkstatt Schweiz zeigen. Doch wegen interner Zerwürfnisse fällt auch dieses Projekt auseinander. Der Kulturboykott der Künstlerinnen, Intellektuellen, Literaten und Journalisten macht dem Jubel-Vorhaben schwer zu schaffen. Am Schluss bleiben nur

te in der Regel nicht mehr an den Gleisen, sondern im Reiheneinfamilienhaus am Agglomerationsrand. Das Bahnhofsgebäude in Regensdorf ist hart und einfach, ein steinerner Kubus, in den die Architekten die Räume gemeisselt und die Öffnungen geschnitten und aus dem heraus sie das Dächlein und den Boden des Laubengangs geklappt und mit Glas verschlossen haben. Im Erdgeschoss befinden sich die Bahnhofsnutzungen wie Billettschalter und weitere Betriebsräume, zudem ein Stellpult zum Bedienen der Weichen und Signale. Es wird aber, ausser für den Rangierdienst, von Zürich-Oerlikon aus bedient. Die Rampe zur Unterführung deckt ein Dach in der Breite der Stirnfassade.

Die SBB haben bis vor kurzen jene Architekturbüros mit Direktaufträgen berücksichtigt, die in SBB-Wettbewerben Preise gewonnen hatten, aber noch keinen Auftrag ausführen konnten. A.D.P. gewann zum Beispiel 1990 den dritten Preis im Wettbewerb um das Zürcher Röntgen-Areal. Die SBB beauftragten in der Folge A.D.P. mit dem Bahnhof Regensdorf-Watt direkt. Seit 1996 allerdings bestimmt das neue Bundesgesetz über das öffentliche Beschaffungswesen (ein Folgegesetz des Gatt-Übereinkommens von 1994), dass die SBB Aufträge ab einem gewissen Finanzvolumen nur über Wettbewerbe vergeben dürfen. Gegenwärtig verlangen Aufträge im Wert von mehr als 700 000 Franken einen offenen Wettbewerb.

Glanzenberg: Der schwierige Raum

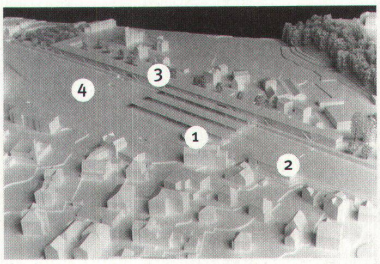
Zwischen Schlieren und Dietikon bauen die SBB seit Juni 1998 den neuen Bahnhof Glanzenberg. Wer in Zürich arbeitet und auf dem Mutschellen wohnt, pflegt heute mit dem Auto nach Dietikon und mit der S-Bahn in die Stadt zu fahren. Der neue Bahnhof Glanzenberg mit P+R-Anlage soll das Dietiker Zentrum vom Pendelverkehr entlasten. Die SBB beauftragten 1993 Ueli Zbinden mit der Bahnhofsplanung, da er sich bereits mit Arbeiten sowohl für die SBB (Stellwerk Tiefenbrunnen) wie auch für die Zentrumsplanung von Dietikon profiliert hatte. Die Aufgabe, einen neuen Bahnhof zu planen, ist zwar ehrenvoll, aber im Fall von Glanzenberg auch etwas undankbar. Denn dieser kommt unter eine Autobahnbrücke zu liegen – ein unwirtlicher Ort, eingedeckt vom Rauschen der Autobahn. «Ein schwieriger Raum», meint Zbinden. Er begegnet der Unwirtlichkeit mit wenigen gestalterischen Mitteln. Die Abgänge in die zwei Unterführungen sollen so grosszügig wie möglich sein, die Decken und Wände der Unterführungen lässt Zbinden mit gelben Keramikplatten bestücken. Sie sollen leuchten, die Betonwelt der Umgebung kontrastieren. Eine mit den gleichen Keramikplatten verkleidete Mauer als Bahnhofsbegrenzung verbindet die beiden vierhundert Meter auseinander liegenden Unterführungen.

Rüti: Die dynamische Kurve

Der Bahnhof Rüti im Zürcher Oberland ist klein, das Wohn- und Bürohaus an den Gleisen hingegen gross. Es hat mit dem Bahnbetrieb direkt aber wenig zu tun. Lediglich im Erdgeschoss befinden sich einige Betriebsräume mit einem Stellpult, das von Rapperswil aus gesteuert werden kann. Das Büro Fosco Fosco-Oppenheim Vogt konstruierte das Gebäude mit einer aussenisolierten Abfangdecke auf Stützen und Betonwänden. Darauf befinden sich drei Geschosse mit zehn Wohnungen. Darunter ist eine Büroetage als Mezzaningeschoss gestaltet. Das neue Gebäude steht in der Rechtskurve der Bahn Richtung Rapperswil. Da die Hauswand den Gleisen der Kurve folgt, verjüngt sich der Gebäudegrundriss Richtung Rapperswil. Das 200 m lange Perrondach spitzt den Gebäudegrundriss optisch weiter zu. Fosco Fosco-Oppenheim Vogt haben es speziell für Rüti konstruiert, es ist ein etwas grosses Dach für den kleinen Bahnhof – doch schliesslich ist der Zug in Rüti gleich lang wie in Zürich. Eine wichtige Aufgabe des Gebäudes und der Perrondächer besteht darin zu rufen: Hier ist der Bahnhof Rüti! **Jan Capol**

Bild: René Rötheli

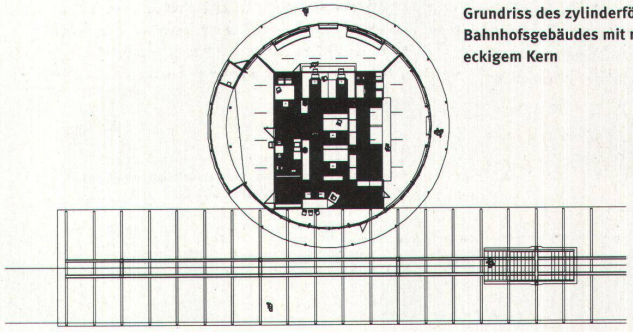
Turgi: Der Zylinder besteht aus einem Dach auf vier zentralen Pfeilern, das Vordach liegt auf sechzehn schmalen peripheren Stützen. Eine transparente Fassade trennt den Innen- vom Aussenraum.



Modell Bahnhof Turgi:
1 Bahnhofsgebäude
2 Dienstgebäude
3 geplante Wohnüberbauung
4 Park + Ride-Anlage, hier war das Dienstleistungszentrum vorgesehen

Bahnhof Turgi AG, 1997

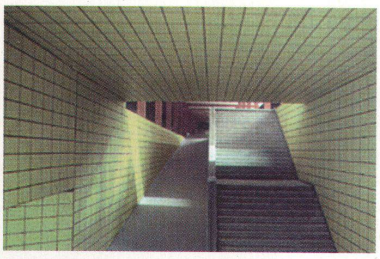
Bauherrschaft: SBB, Kanton Aargau, Gemeinde Turgi
Architekturbüro: Hasler Schlatter Werder (Jürg Hasler), Zürich
offener Wettbewerb 1990
Anlagekosten Pavillon (Baukostenplan SBB 91–99, entspricht BKP SIA 1–9): 4,3 Mio. Franken
Gesamtkosten Bahnhofsausbau: 49 Mio. Franken



Grundriss des zylinderförmigen Bahnhofsgebäudes mit rechteckigem Kern

Scherben. Aber die Schweiz will es nicht lassen: 2001 soll eine Expo zwischen Murten, Biel, Yverdon und Neuchâtel entstehen, von der zwei Jahre vor Türöffnung nur wenige etwas wissen, und ausser diesen interessieren sich auch nur die dafür, die da Geld zu verdienen hoffen. Die Managerin Jacqueline Fendt und die Künstlerin Pipilotti Rist, Gallionsfiguren auf dem schwankenden Schiff, sind trotzdem unentwegt; immerhin haben sie schon das elektronische Eintrittsbillett erfunden, stacheln das Volk zu einem Korb bunter Projektideen an und setzen auf Schnellboote, die nur langsam über die Seen im Herzen ihrer Expo werden fahren dürfen. Boykott gibts keinen, aber viel Augenreiben, ungläubiges Staunen und Freude über Pipilotti Rists extravagante Pressekonferenzen.

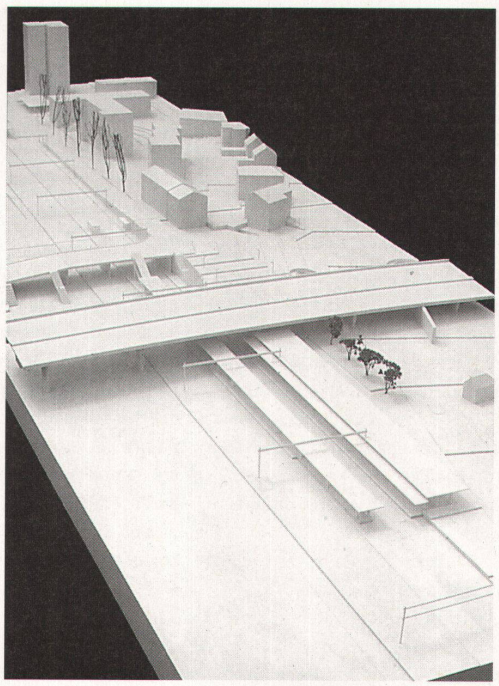
WW KONGRESSZENTRUM LUZERN: Luzern hat grosses im Sinn und schreibt für das Kultur- und Kongresszentrum am See einen zweistufigen Wettbewerb aus. Jean Nouvel aus Paris gewinnt mit einer grossen Halle, einem Dach und einem gestrandeten Schiff. Doch zusammen mit zwei weiteren soll Nouvels Konzept überarbeitet werden. 1993: Das grosse Dach ist geblieben, verschwunden ist das gestrandete Schiff, denn in den See darf nicht gebaut werden, doch dafür gibts ein System von Kanälen und Seebecken. 180 Mio. soll alles kosten, 1994 wird über den Baukredit abgestimmt. Am Tag, als die Schweizerinnen und Schweizer die Kulturinitiative bodigen, genehmigen die Luzernerinnen und Luzerner den Kredit. Der Abstimmung geht ein bisher beispielloses Stück politischen Designs in der



Fotomontage einer Unterführung des Bahnhofs Glanzenberg

Bahnhof Glanzenberg

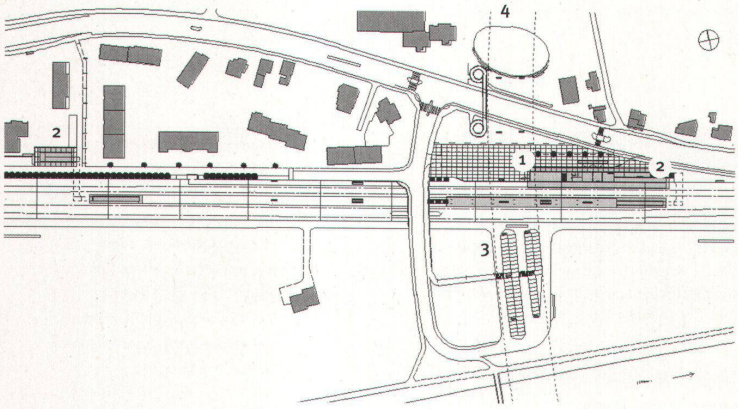
Fertigstellung im Mai 2000
Bauherrschaft: SBB, Kanton Zürich, Gemeinden Dietikon, Schlieren, Unterengstringen
Architekturbüro: Ueli Zbinden, Zürich
Direktauftrag 1993
Anlagekosten Bahnhofsgebäude (Baukostenplan SBB 91–99): 2,3 Mio. Franken
Gesamtkosten Bahnhofsneubau: ca. 23,5 Mio. Franken



Modell des Bahnhofs Glanzenberg: Er kommt unter die Autobahn zu liegen. Als Erkennungsmarke sind fünf Säulenpappeln – die Bäume des Limmattals – auf dem Bahnhofsplatz vorgesehen

Situation beim Bahnhof Glanzenberg:

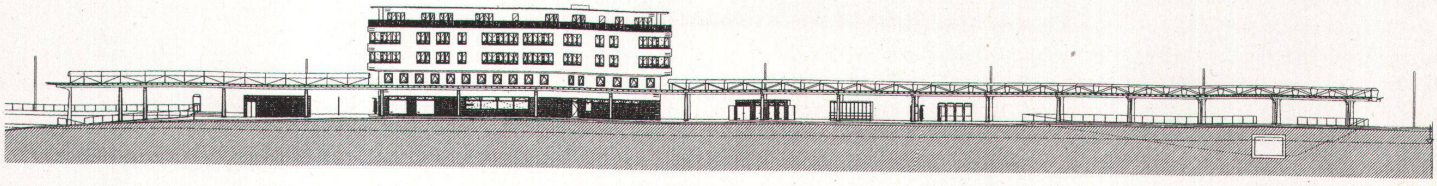
1 der Bahnhof
2 Unterführungen
3 Park + Ride-Anlage
4 Autobahn



Bahnhof Rüti ZH

Fertigstellung im Mai 1999
Bauherrschaft: SBB, Kanton Zürich, Gemeinde Rüti ZH
Architekturbüro: Fosco Fosco-Oppenheim Vogt, Zürich
Studienauftrag 1992
Anlagekosten Bahnhofsgebäude (Baukostenplan SBB 91–99): 6,6 Mio. Franken
Gesamtkosten Bahnhofsausbau: ca. 42 Mio. Franken

Ansicht des Bahnhofs Rüti mit dem 200 m langen Perrondach



Schweiz voraus. Der Luzerner Stadtpräsident Franz Kurzmeyer und der Soziologe Thomas Held erhalten für die Überzeugungsarbeit 1997 den Design Preis Schweiz Verdienste. Zuvor aber, 1995, ist Baubeginn auf einer der grössten Baustellen der Schweiz. 1998 wird der erste Teil des Kultur- und Kongresszentrums mit Beethovens 9. Symphonie eingeweiht. Und alle sind begeistert vom grossen Dach über dem See. Siehe auch den Beitrag ab Seite 46 dieser Ausgabe.

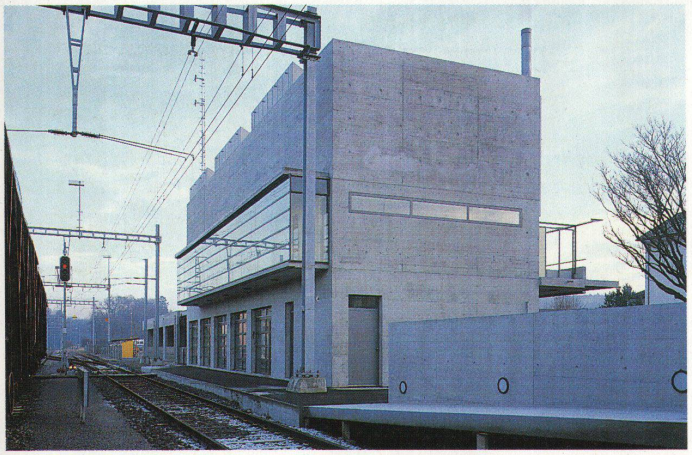
AAREPARK SOLOTHURN: In Solothurn saniert der Burgdorfer Architekt Heinz Kurth die Wohnsiedlung ‹Aarepark› aus dem Jahre 1960. Das Projekt gilt als Modellsanierung und Hochparterre schaut, was nach einer zweijährigen Überarbeitungsphase vom Projekt verwirklicht ist. 1993 ist die Sanierung abgeschlossen; Hochparterre hält den Weg in einer umfangreichen Dokumentation fest.

MÖBELJASS: Der Hochparterre-Verlag gibt den Möbeljass heraus und widmet ihn dem dritten Designers' Saturday in Langenthal. Er zeigt die letzten Jahrzehnte der Schweizer Möbelgeschichte und Personen auf 36 Karten. Er wird zum Bestseller, es gibt noch Exemplare: Wer will, telefoniere 01 / 444 28 88.

DDR: Designerinnen und Designer aus Weimar und Halle stellen ihre Projekte vor und berichten von ihrer Hoffnung auf Aufbruch. Kurz darauf gibt es die DDR nicht mehr. Auch die riesige Industriebrache zwischen Wittenberg, Dessau und Bitterfeld beschäftigt Hochparterre.

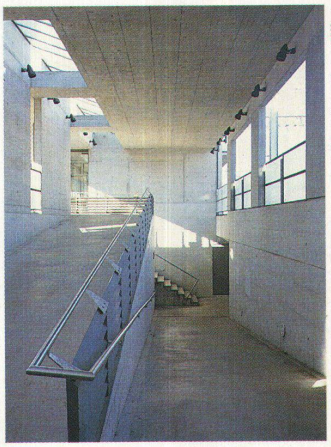
Bahnhof Regensdorf-Watt, 1997

Bauherrschaft: SBB, Kanton Zürich, Gemeinde Regensdorf–Watt
Architekturbüro: A.D.P. (Caspar Angst), Zürich
Direktauftrag 1995
Anlagekosten Bahnhofsgebäude (BKP SBB 91–99): 3,3 Mio. Franken
Gesamtkosten Bahnhofsausbau: 33,7 Mio. Franken

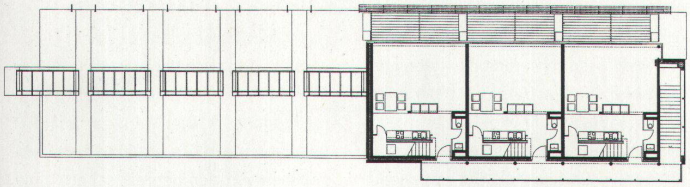


Regensdorf-Watt: Der Kubus am Gleis mit Laubengang und Oblichtern für die Wohnungen

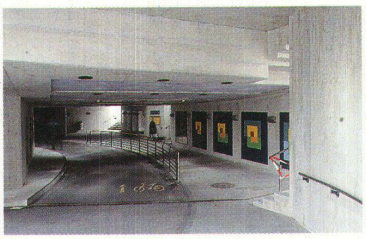
Die Lichtführung macht die Rampe in die Unterführung zur angenehmen Passage



Bilder: Hans-Peter Siffert



Grundriss 1. Obergeschoss mit Küchen und Wohnräumen der 3 1/2-Zimmer-Maisonnette-Wohnungen. Unter dem Vordach links befindet sich die Rampe zur Unterführung und zu den Bahnhofstoiletten



Oben: Die Unterführungen des Bahnhofs Rüti hat der Architekt Beat Ernst konzipiert
Links: Das Bahnhofgebäude Rüti mit der gebogenen Gleisfassade, vorne das Perrondach im Bau