

**Zeitschrift:** Schweizer Ingenieur und Architekt  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 108 (1990)  
**Heft:** 48: S-Bahn Zürich - Architektur

**Artikel:** Station Hedingen: geschichtlicher Bezug  
**Autor:** Bosco, Pietro Dal  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-77572>

### 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:** 17.02.2026

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

# Station Hedingen

## Geschichtlicher Bezug

**Die Chronik der «Ämtler Bahn» ist farbig und sehr interessant. Leider kann hier nur ein kurzer Ausschnitt aus dieser Geschichte wiedergegeben werden: Mitte des vorigen Jahrhunderts - also vor dem Bau der Bahnlinie durch das Säuliamt - zogen Hunderte von Menschen zu Fuß über den Albis, um den Markt- und Arbeitsplatz Zürich zu erreichen. Bereits im Jahre 1864 wurde dann die Bahnlinie Zürich-Zug-Luzern in Betrieb genommen. Dies sei vor allem auch ein Verdienst des damaligen Bundesrates Dubs, der in Affoltern beheimatet war! Ein «Schnellzug» ab Affoltern a.A. soll Zürich in beachtlichen 39 Minuten erreicht haben. Die Stationsgebäude an dieser Bahnlinie wurden im Jahre 1864 alle in ähnlichem Baustil erstellt.**

## Ausgangslage für bauliche Massnahmen

Beim Umbau und Ausbau des Bahnhofes in den sechziger Jahren dieses Jahrhunderts wurde das Stationsgebäude

VON PIETRO DAL BOSCO,  
KILCHBERG

wenig vorteilhaft «verändert» und ein Nebenbau errichtet, der auf das bestehende Gebäude keine Rücksicht nahm. Es galt also, diese ländliche Bahnstation wieder in ihr ehemaliges Erscheinungsbild zurückzuführen. Noch vorhandene Substanz sollte erhalten bleiben und

Neubauten sich mit einfachen Konstruktionselementen dem Baustil des Altbau unterordnen.

## Konzept Stationsgebäude

Der Haupteingang zur Schalterhalle befindet sich nun wieder an der Hauptfassade «gegen das Dorf». Die Gestaltung wurde anhand früherer Fassadenpläne rekonstruiert. Die dunklen Metallteile stehen im Kontrast zur hellgrauen Sandsteinkonstruktion. Die Symmetriaxe des Gebäudes führt streng durch Vorplatz/Eingang, Schalterhalle, Stationsbüro und Stellpultvorbau. Durch einen Quergang mit Rampe

### Architekten:

Christoph Suter Partner AG, 8802 Kilchberg

Mitarbeiter: Beat Conrad, Architekt

Verantwortlicher Partner: Pietro Dal Bosco, Architekt

### Ingenieure:

Emch und Berger AG, Zürich

konnten die Schalterhalle und der Vorplatz behindertengerecht verbunden werden. Geleiseseitig wurde dem Stationsbüro ein Metallglasvorbau zugefügt. Dies erlaubt eine gute Übersicht über den Zugverkehr, und die Wichtigkeit an zentraler Lage wird betont.

## Konzept Nebengebäude

Das Dienstgebäude Seite Bonstetten, im Erdgeschoss als eingeschossiger Trakt sichtbar, dient einerseits der Überdeckung der Perronzugänge, dem Rampenbauwerk zur zentralen Personenunterführung und Erschliessung der zweiten Perronanlage und anderseits den bahnbetrieblichen Relais- und Verteilstationen für den ausgebauten Streckenabschnitt. Mit den Bauwerkstoffen Sichtbeton und Stahl wurde eine einfache und zeitlose Bauweise gewählt. Das Nebengebäude Seite Affoltern ist in der gleichen Bauweise ausgeführt. Eine Kioskanlage sowie öffentliche Toiletten erweitern das Angebot. Ein kleiner Garten mit der restaurierten Brunnenanlage und Sitzbänke schliessen den Raum zwischen dem Nebengebäude und dem Altbau.

## Konzept Bahnhof

Der Bahnhofplatz wurde ebenfalls neu gestaltet. Die Park-and-Ride-Anlage und die Velounterstände nehmen Rücksicht auf die Bedürfnisse der Bahnreisenden. Die neue Personenunterführung und die Anpassung des bestehenden Niveauüberganges bilden den dorfseitigen Abschluss der Gesamtanlage Ausbau Bahnhof Hedingen.



Bild 1. Ansicht Stationsgebäude