Zur Bahnhofsarchitektur

Autor(en): **Odermatt, Bruno**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **92 (1974)**

Heft 27: **Jubiläumsausgabe 100 Jahre "Die Eisenbahn" - "Schweizerische Bauzeitung"**

PDF erstellt am: **04.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-72418

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Zur Bahnhofarchitektur

Von **Bruno Odermatt**, Zürich

DK 725.31

Bücher über Eisenbahnen füllen zur Zeit Regale in den Buchhandlungen. Der Liebhaber findet ein gutes Hundert Bildbände, denen beim Durchblättern Dampf und Russ förmlich aus den Seiten quillt. Fast wischt man sich das gereizte Auge vor so viel vergangener Herrlichkeit, und das Ohr vermeint Bremsgeräusche und Pfeifen auszumachen. Die im Vergleich recht spärliche Literatur über Bahnhofbauten vermittelt indessen kaum so handfeste Assoziationen. Ausserdem wendet sie sich vorläufig an Fachleute, die in ihrem Bereich eine kühl-sachliche Darstellung der augenfälligen Faszination vorziehen. Nun, vielleicht könnte der nostalgische Wellenschlag über kurz oder lang auch alte Bahnhöfe hochschaukeln. An geeigneten geschichtsträchtigen Bauten dürfte es gewiss nicht fehlen: Im Greyerzerland, im Pays d'Enhaut oder im Jura mindestens wird die Suche nicht schwerfallen.

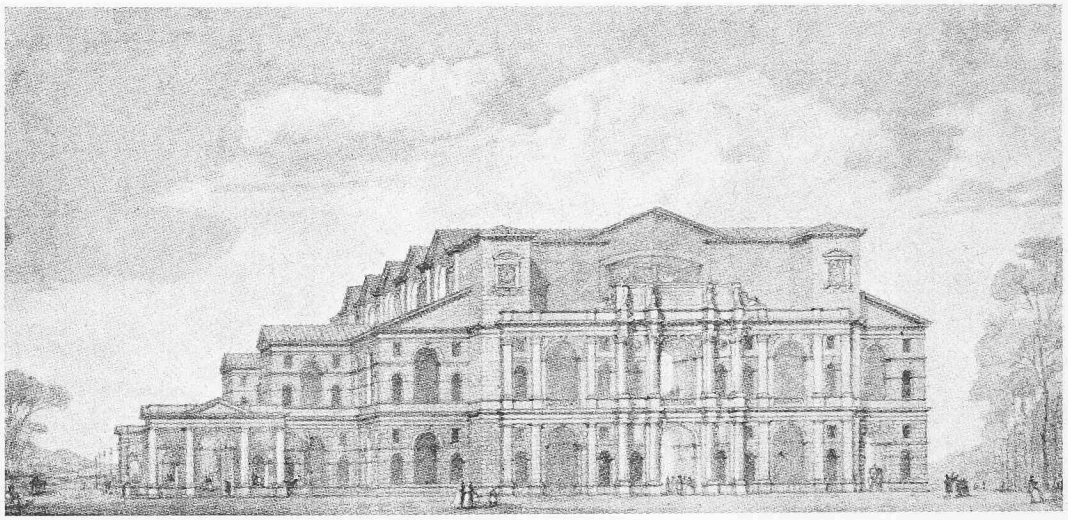
Damit liesse sich das Thema dieses Abrisses allerdings nur teilweise beleuchten. Unser Interesse gilt weniger einer statischen Rückschau. Vielmehr soll anhand von einigen charakteristischen Beispielen eine Entwicklung gezeigt werden, deren Ausgangspunkt ohne weiteres greifbar ist, deren heutiger Stand aber einen Durchgang darstellt zu Konzeptionen, die vor allem in Wettbewerbsentwürfen und zum Teil bereits auch in ausgeführten oder in der Verwirklichung begriffenen Bauten deutlich die Hinwendung zur Mehrfachnutzung erkennen lassen. Die Tendenz zeigt sich nicht nur in dieser Sparte des Planens; sie kann in anderen Bereichen ebenso festgestellt werden und ist dort oft sogar in grösserer Intensität und in ausgeprägterer Form anzutreffen. Ähnliche Wege kann man zum Beispiel im Hotelbau verfolgen, wo vielfach fremde Bedürfnisse mit objekteigenen verschmolzen werden und somit Mehrzweckanlagen mit Schwerpunktsnutzung entstehen. Auch im Kirchenbau spielt sich gleichzeitig ein Wandel in dieser Richtung ab. Die Anstösse liegen aber zum Teil in anderen, nicht durchweg vergleichbaren Ebenen.

Auch rückblickend lassen sich Parallelen aufzeichnen. Sie finden sich weniger in einer Veränderung oder Erweiterung der Funktionen, wie sie die Mehrfachnutzung anstrebt. Viel eher liegen sie in der architektonischen Sprache, die – zeitgebunden – sich nicht scheute, Zweck und Funktion einer Bauaufgabe vorübergehend dem Bedürfnis nach formaler «Grossartigkeit» zu opfern. Neben Bahnhofbauten müssten hier Banken, Versicherungen und Verwaltungsbauten angeführt werden, deren Erscheinung nur auf dem uniformen Hintergrund des Dranges nach Repräsentation zu verstehen ist.

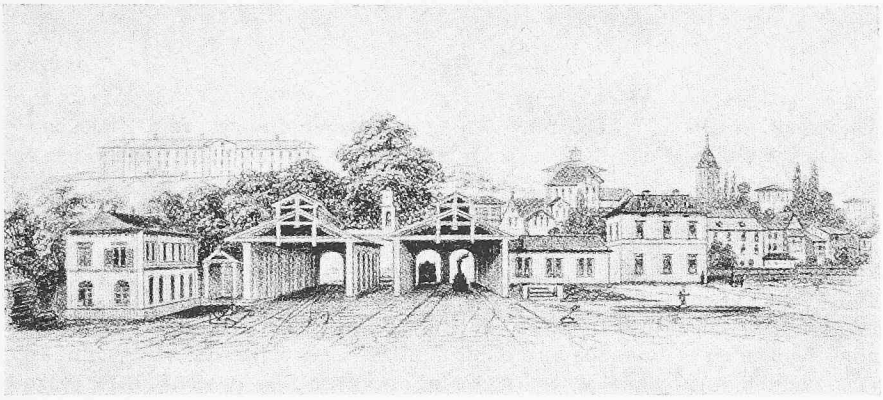
Die Entwicklung der Bahnhofbauten vom Zweckbau – der in seinen Anfängen wohl reichlich den Charakter des zweckdienlichen Provisorium zeigte – über den Repräsentationsbau zur nüchternen aber vielgestaltigen Mehrzweckanlage nahm seinen Ausgang in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts.

Am 15. Juni 1844, als in Europa schon 8000 km und in Amerika 7700 km Bahnen bestanden, wurde die erste Bahn auf Schweizerboden, die 1,8 km lange Strecke St. Ludwig–Basel als Teilstück der Linie Strassburg–Basel und am 9. August 1847 die 13,5 km messende Schweizerische Nordbahn – die «Spanisch-Brötlibahn» – als Anfang der Verbindung Zürich–Basel eröffnet. Mit diesen bescheidenen Versuchen beginnt die schweizerische Eisenbahngeschichte, die schon bald ausserordentlich belebte und von kräftig vorgetragenen Interessenkämpfen gekennzeichnete Abschnitte durchlaufen sollte.

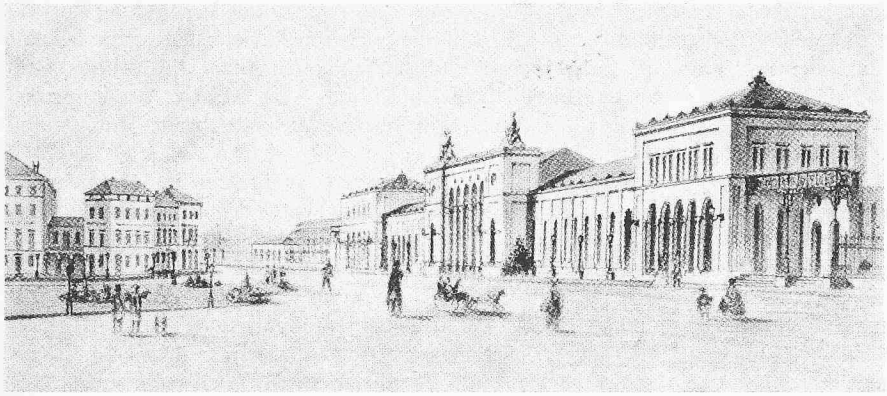
Gleichzeitig stellt sich den Architekten und Ingenieuren ein neuer Kreis von Bauaufgaben, der aus verschiedenen Gründen zuerst nur recht zaghaft angegangen wurde. Die gesamtwirtschaftliche Entwicklung und der Bau von Eisenbahnlinien waren ursprünglich durch zahllose Binnenzölle, Weg- und Brückengelder, Gewerbemonopole und Transportprivilegien ausserordentlich gehemmt. Ausserdem löste die für die Schweiz neue, im Ausland mindestens noch recht junge technische Errungenschaft bei Teilen der Bevölkerung verständliche Skepsis aus. Die Voraussagen für die Zukunft des gänzlich von der Technik geprägten Fortbewegungsmittels waren durchaus nicht eindeutig, zum grösseren Teil wohl eher von der Angst vor dem Ungewöhnlichen diktiert. Das bauliche Gesicht der Eisenbahn aus dieser Zeit ist denn auch entsprechend umrisslos, zurückhaltend, bar jeden Anflugs gestalterischer Phantasie und entsprechenden Ehrgeizes. Es entstanden einfache, fast primitive Zweckbauten, die den Reisenden und den Güterverlad vor der Unbill der Witterung schützen und es erleichtern sollten, dem sicher oft zwischenfallsreichen Fahrplan sich glimpflich anzupassen. Die Radierung von J. Ulrich vom ersten Zürcher Bahnhof aus dem Jahr 1847 mag diese anspruchslose Haltung verdeutlichen. Die Anlage bestand aus zwei parallelen Hallen mit je zwei Personengeleisen und dazwischen einem Dienstgeleise. Die für die Reisenden notwendigen Räume und die unentbehrlichsten Einrichtungen für die Verwaltung waren seitlich davon in einem zweigeschossigen Bau untergebracht.



Das nicht ausgeführte Wettbewerbsprojekt von Gottfried Semper für den Bahnhof Zürich 1861



Der alte Bahnhof Zürich aus dem Jahre 1947, nach einer Radierung von J. Ulrich



Bahnhof der Schweizerischen Zentralbahn in Basel, vollendet 1860, nach einer Darstellung von A. Schaffner

Diese Lage änderte sich allerdings sehr bald, nachdem Ereignisse wie die Bildung des neuen Bundesstaates, 1848, der Entscheid der eidgenössischen Räte zugunsten des Privatbahnsystems, 1852, und schliesslich die Verstaatlichung der fünf grössten Privatbahngesellschaften, 1898, alle Hindernisse auf dem Weg zu einem einheitlichen leistungsfähigen Verkehrssystem beseitigt hatten. Im Zusammenhang mit dem Aufkommen der Industrie und mit spektakulären bahntechnischen Leistungen – der Gotthard- und der Simplonverbindung – wuchs die Bedeutung der Bahnen zusehends. Sie wurden, fast möchte man sagen, zum Objekt nationalen Bürgerstolzes. Der sichtbare Niederschlag solcher Wandlung zeigt sich in der Gestaltungsart der wichtigeren Bahnhofbauten. Wiederum vermittelt das Beispiel des Zürcher Hauptbahnhofes ein eindrückliches Bild von den gewaltigen Veränderungen, die im Gange waren. Die übergangslose Methamorphose von der idyllischen, mit Drehscheibe zum Lokomotivwechsel versehenen Provinzendstation zur ambitiösen Kolossalarchitektur des ausgehenden 19. Jahrhunderts, wie sie die Entwürfe des damaligen Stadtbaumeisters Wanner und Gottfried Sempers zeigen, spiegelt nicht nur die ausserordentlich rasch gestiegenen Anforderungen technischer Natur und das rasante Wachsen des Verkehrsvolumens. Sie ist ebensosehr zu verstehen als Ausdruck eines gesteigerten Selbstbewusstseins, der umfassenden wirtschaftlichen und kulturellen Bedeutung und des Anspruchs, alleiniger Träger einer Funktion zu sein, die in dieser Dimension bis anhin gar nicht bestand. Auch der 1860 vollendete Bahnhof der Schweizerischen Zentralbahn (und der französischen Ostbahn) in Basel zeigt in seiner majestätischen aber allzu puristisch vorgetragenen Symmetrie die Merkmale der Zeit. Die beiden Bauten lassen – stellvertretend für viele andere Entwürfe – auch erkennen, dass von einem Bezug zur baulichen und topographischen Umgebung noch keine Rede sein konnte. Sie wurden vielmehr bewusst von der Nachbar-

Aufnahmegebäude Basel SBB aus dem Jahre 1907

Aufnahmegebäude Luzern aus dem Jahre 1893, von P. A. Tièche

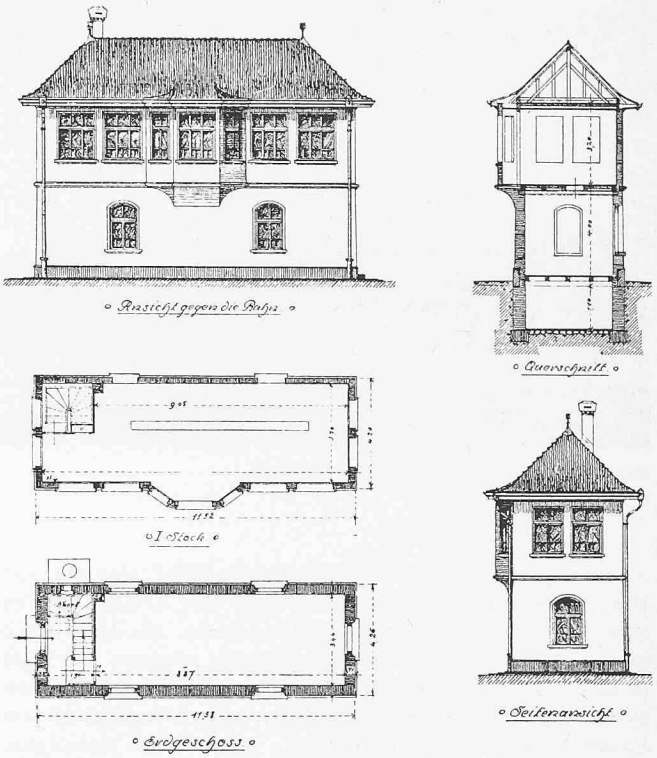
schaft formal abgesetzt und als in jeder Hinsicht singuläre Baukörper in oder an das Stadtbild gestellt. Das vor einigen Jahren einem Brand zum Opfer gefallene Empfangsgebäude in Luzern geht auf einen Entwurf von P. A. Tièche zurück, der im Jahre 1893 in einem internationalen Wettbewerb mit einem ersten Preis ausgezeichnet wurde.

Die aus dem Ebenmass geratene, vornehmlich klassizistische Palastarchitektur Sempers und seiner kollegialen Konkurrenten ist milderem, neubarockem Habitus gewichen. Die Kuppel als althergebrachtes, weithin sichtbares Element der Repräsentation, die zurückgesetzt in der Manier eines Bühnenhauses den Bau dominiert, zeigt nur einen der formalen Bezüge, die den Vergleich mit zeitgenössischen Theaterbauten – etwa derjenigen von Fellner und Helmer – nahelegen. Das Aufnahmegebäude Basel-SBB weist, zwar weniger ausgeprägt, in derselben Richtung.

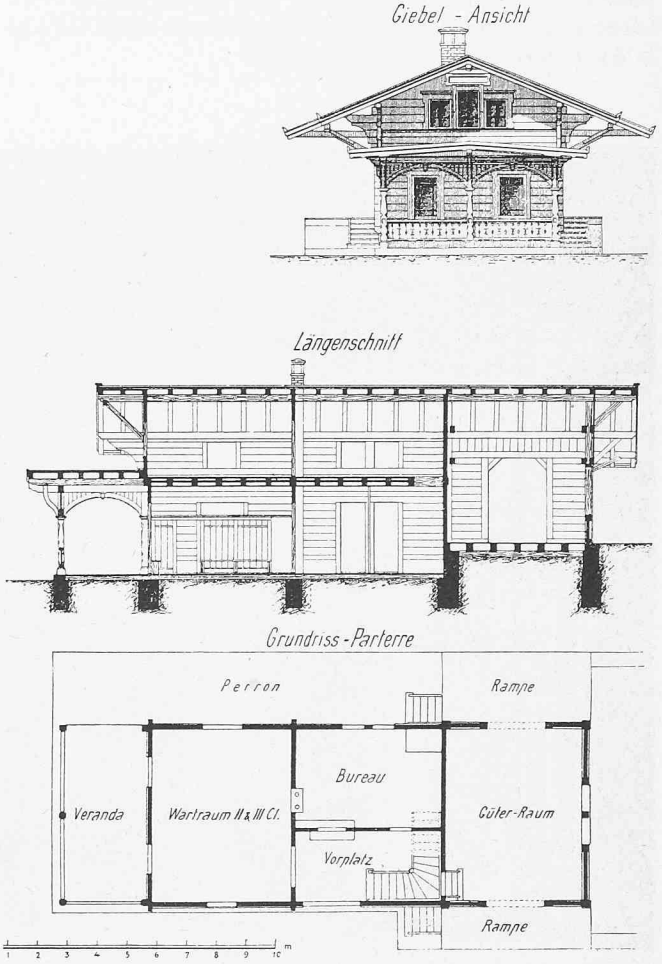
Eine reizvolle Kleinigkeit in der bis hieher reichlich grossspurigen Galerie: Die repräsentative Geste reicht bei Bahnhöfen in städtischen Gebieten bis in kleinste Formen. Das Stellwerk im alten Bahnhof Baden atmet beste herrschaftliche Gärtnerhäuschen-Tradition mit Erker, Knickwalm und dazugehöriger dekorativer Spenglerarbeit.

Ein Seitenblick auf die Entwicklung der kleinen Stationen in ländlichen Gegenden zeigt, dass schon sehr früh Typenbahnhöfe in Erscheinung traten, deren grundrissliche Disposition aus den in diesen Verhältnissen meist einfachen betrieblichen Begebenheiten hergeleitet werden konnten. Dass diese «Einheitsbauten» zudem den baulichen Charakter der Landschaft, des Tales, in zwangloser Weise wahrten, ist nach einem leicht irritierenden Rundblick in der Gegenwart bemerkenswert wohltuend. Die schlichten Holzbauten, die bereits 1889 auf der Strecke Landquart–Davos entstanden, und die etwas reichere mit dekorativem Schnitzwerk versehene Variante der Chur–Arosa-Linie aus dem Jahr 1913 sind Beispiele gelungener Einbindung von Zweckbauten in das Landschaftsbild, so wie dieses damals als charakteristisch empfunden wurde.

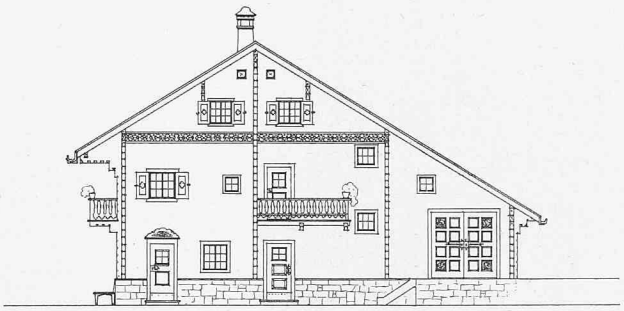
Die bedeutenderen Bauten aus dem ersten Viertel unseres Jahrhunderts kennzeichnet weiterhin das Bedürfnis nach Selbstdarstellung. Indessen glättet sich die Formensprache und führt mit der Zeit zu einer Versachlichung des Ausdruckes. Stilistische Mittel der Vergangenheit sind zwar noch nicht verschwunden, sie werden aber mit immer grösserer Zurückhaltung zur Anwendung gebracht. Die Neubarock-Fassade des Bahnhofes St. Gallen, von Alexander von Senger 1911 erbaut, wirkt trotz der kräftigen Gliederung ruhig und vornehm. Die Befangenheit in den geschichtlichen Stilen, die lange Zeit die Bildung eigenständiger Züge in der Erscheinung von Bahnbauten hemmte, weicht nun Versuchen, die Grundrisse rationeller zu entwickeln und die Bauten von innen heraus ohne historische Bindung zu gestalten.



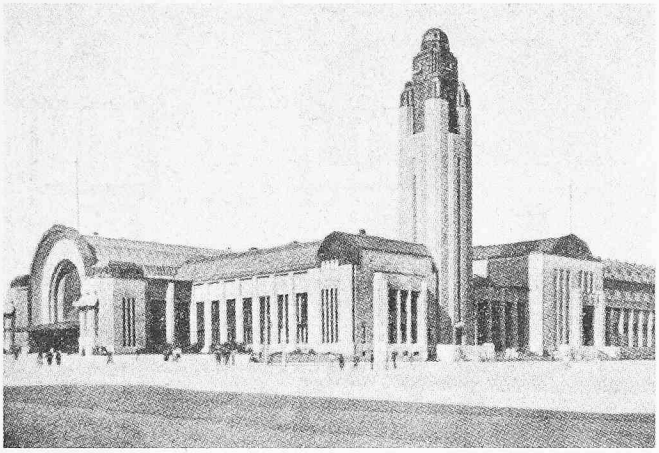
Stellwerkhäuschen



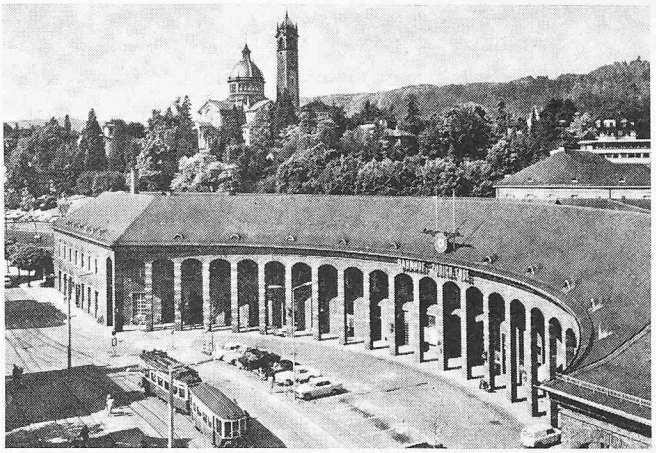
Bahnhoftyp an der Linie Landquart–Davos, 1889



Bahnhoftyp der Chur–Arosa-Bahn. *A. Rocco,* 1913



Bahnhof Helsinki, 1910, von *Eliel Saarinen*

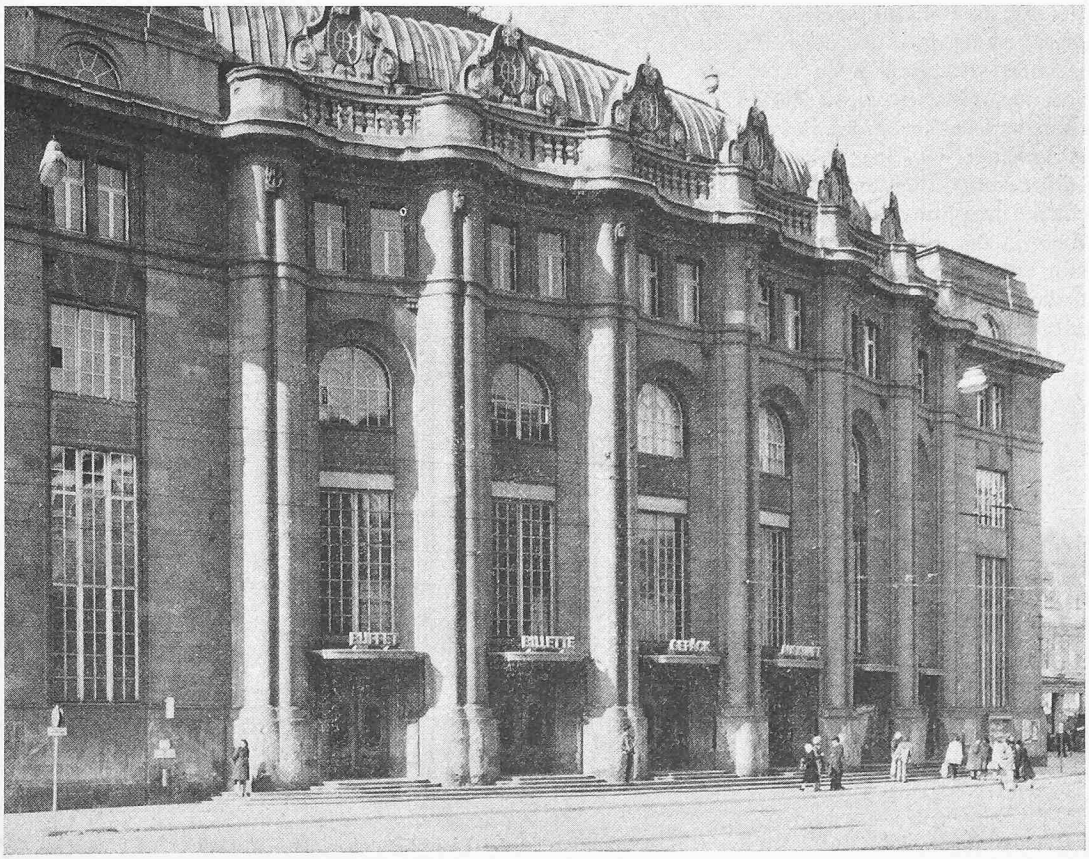


Bahnhof Zürich-Enge von *O. und W. Pfister,* 1925

Bei dem um 1910 entstandenen Bahnhof Helsinki von Eliel Saarinen beobachtet man erstmals eine Abkehr von der zählebigen Überlieferung – und die Absicht, aus dem Zweck heraus zu bauen. Ähnliche Bestrebungen zeichnen sich bald in Holland, Dänemark und Schweden ab. In der Schweiz entstehen auf diesem Hintergrund die Aufnahmegebäude von Lausanne 1918 (Taillens, Dubois, Monod und Laverrière, SBZ 1918, H. 16, S. 177), Genf 1927 und Fribourg 1927. Der Bahnhof Zürich-Enge aus dem Jahre 1925 von O. und W. Pfister ist vor allem deshalb erwähnenswert, weil hier erstmals betont ein städtebaulicher Gesichtspunkt in die Lösung der Aufgabenstellung einbezogen worden ist. Das Empfangsgebäude umschliesst mit einem Pfeilergang halbkreisförmig den Bahnhofplatz, heute Tessinerplatz. Die Verkleidung in Gotthardgranit könnte hier den Schienenweg durchs rauhe Gebirge in den milden Süden vergegenwärtigen.

Der Planung von Bahnhofanlagen im weiteren städtebaulichen Zusammenhang wurde in den letzten zwanzig Jahren in zunehmendem Masse Beachtung geschenkt. Die hohen Bodenpreise, das meist mitten in der Stadt liegende Bahnhofareal, die wirtschaftlich ungenügend genutzten Geleiseanlagen und die immer dichtere Verflechtung verkehrstechnischer, wirtschaftlicher und kommerzieller Belange im Umkreis der Verkehrszentren führte schliesslich zu Anlagen mit Mehrfachnutzung (Bahn, Geschäftsbauten, Wohnbauten, Hotels, Konferenzsäle usw.), die vollständig in die Umgebungsstruktur eingebunden sind.

Das gegenwärtig komplizierteste und umfangreichste Bauwerk, das im Rahmen dieser Umschau Erwähnung finden müsste, der kürzlich eingeweihte Berner Bahnhof, hat in der Schweizerischen Bauzeitung schon ausgiebige Publizität erfahren (1958, H. 29, S. 440; H. 50, S. 749, S. 756; H. 51, S. 773).



Bahnhof St. Gallen von *Alexander von Senger,* 1911

Neue Bahnhofanlage Bern, Luftbild aus Nordost; vorne das Dienstgebäude Bollwerk, Mitte links das Aufnahmegebäude, im Hintergrund die Postbauten: Checkamt, Brief- und Paketamt (Flachbau), im Hintergrund rechts der Postbahnhof

Wir begnügen uns diesmal mit einem Luftbild der Gesamtanlage, das die aussergewöhnlichen Dimensionen der Aufgabe sichtbar werden lässt.

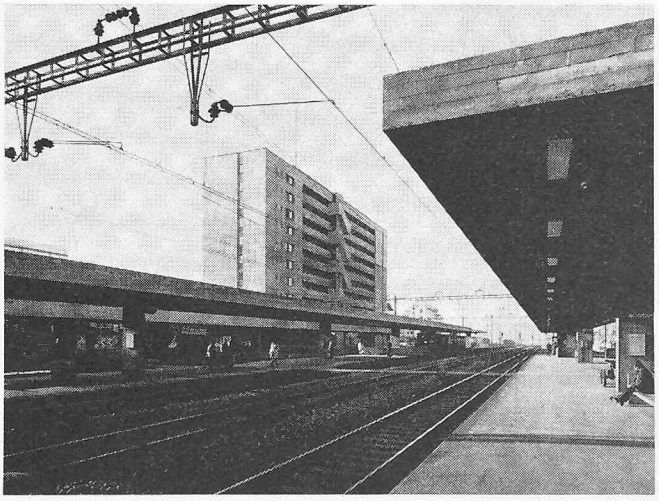
Im folgenden sollen drei Beispiele gezeigt werden: eine vor kurzem fertiggestellte Bahnhofbaute, ein Projekt, das sich in der Planungsphase befindet und eine Studie, deren Weiterbearbeitung noch offen steht.

Bahnhofgebäude Zürich-Altstetten

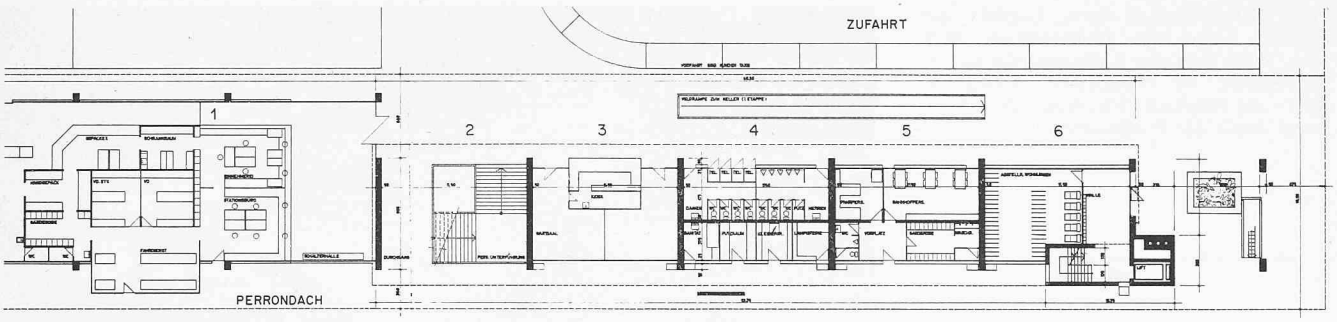
Beim Bahnhofgebäude Zürich-Altstetten handelt es sich – unter dem Titel Mehrzwecknutzung betrachtet – um die Kombination eines mit Rücksicht auf den Wohnungsmarkt für das eigene Personal erstellten, grösseren Wohnhauses mit einem typischen Stadtbahnhof. Die bahnbetrieblichen Belange, die zugehörigen technischen Installationen und die Publikumsräume beanspruchen die ganze Erdgeschossfläche und den grössten Teil des Untergeschosses.

Die zentrale Personenunterführung und der platzseitige Hauptzugang münden in eine offene Halle. An diese angeschlossen ist auf der einen Seite die Schalterhalle mit den dahinterliegenden Betriebsräumen und unter diesen die Apparateräume. Dieser eingeschossige Trakt – der «Bahnhof» – ist als weitgespannter Raum mit Dachoblichtern konzipiert. Dadurch ist die notwendige Flexibilität für spätere, veränderte Ansprüche gesichert. So wird das grosse Gepäcklokal schon in absehbarer Zeit – nach der Inbetriebnahme des Schnellgut-

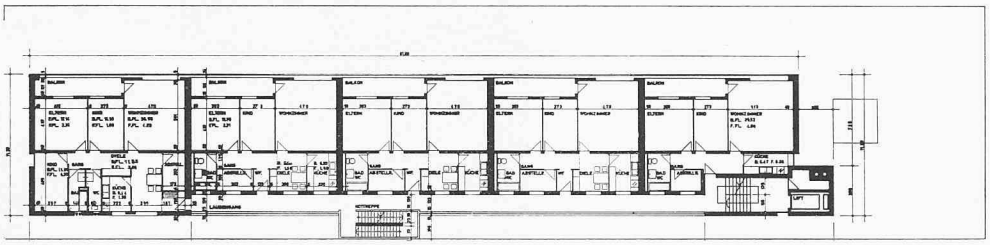
Ansicht des Aufnahmegebäudes von der Bahnseite



Das Aufnahmegebäude von Westen



Oben:
Erdgeschoss 1:600, 1 Schalterhalle, 2 Personenunterführung, 3 Wartsaal, 4 Toiletten, 5 Personal, 6 Abstellraum



Rechts:
2. bis 9. Obergeschoss 1:600, Wohnungen

Stammbahnhofes Zürich-Altstetten – grösstenteils eine neue Verwendung finden. Auf der andern Seite befindet sich das «Nebengebäude» mit den Publikumsräumen und einigen Dienstlokalen.

Über diesem Trakt, welcher an die grundrisslichen Gesetzmässigkeiten des Wohnungsbaues anpassungsfähiger ist als der «Bahnhof»-Teil, liegt der neungeschossige Wohnaufbau. Das Treppenhaus befindet sich ausserhalb des Betriebs- und Publikumsbereiches. Seine seitliche Lage führt zu einer Laubenganglösung mit Nottreppe. Sämtliche Nebenräume der Wohnungen sind am Laubengang aufgereiht; sie bilden gegen die Bahnseite eine wirksame Lärmbarriere. Über dem Wohnaufbau befindet sich eine allen Hausbewohnern zugängliche Dachterrasse. Sie wurde als Ersatz für den erdgeschossig nicht vorhandenen Platz, in erster Linie für die Kinder eingerichtet.

(Nach dem Bericht des Architekten)

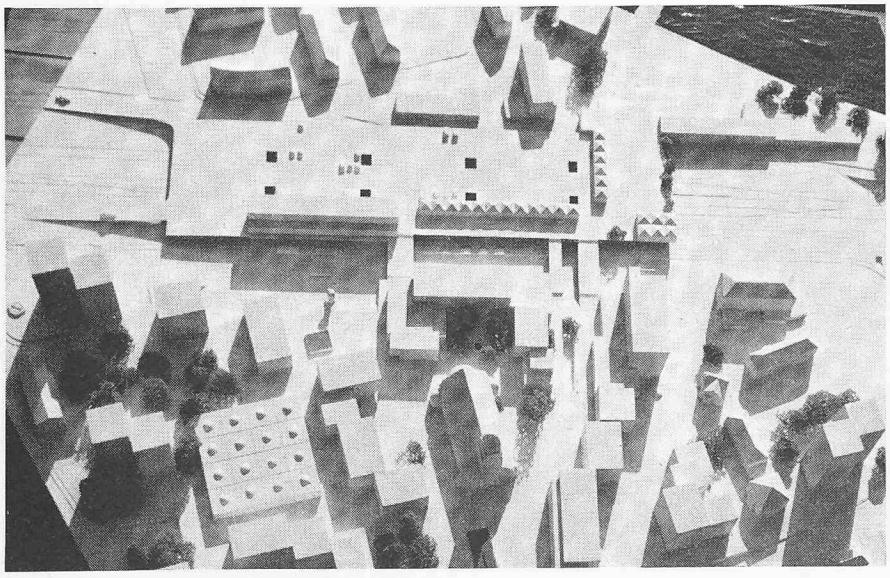
Architektur und Bauleitung:	SBB, Sektion Hochbau, Zürich Chef: *M. Fehr;* Mitarbeiter: *M. Vogt, J. Ziltener*
Ingenieur:	*W. Jacobsohn,* Zürich
Aufnahmen:	*H. Bruppacher,* Zürich
Fertigstellung:	1968

Bahnhofanlage Dietikon ZH

Zentrumsplanung

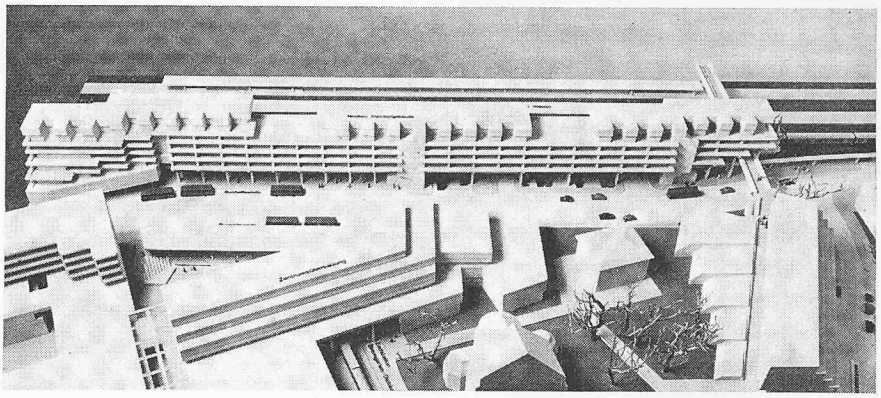
Die Gemeinde Dietikon veranstaltete 1963 unter Mitwirkung der Baudirektion des Kantons Zürich, der SBB-Kreisdirektion III, Zürich, der Schweiz. PTT-Betriebe, der Bremgarten – Dietikon-Bahn und der kath. Kirchgemeinde Dietikon einen Ideenwettbewerb über die bauliche und verkehrstechnische Gestaltung des Bahnhofplatzes und seiner Umgebung. Das Projekt W. Moser und J. Schilling, das mit dem ersten Preis ausgezeichnet wurde, schafft einen verkehrsfreien Fussgängerbereich zwischen Bahnhofvorfahrt und Löwenplatz mit grosszügigen Plätzen (SBZ 1964, H. 14, S. 224).

Nachdem die Verkehrskonzeption Dietikon festgelegt war, wurde der Entwurf 1968 bis 1972 von W. Moser überarbeitet. Man entschied sich für eine Höhe von sechs bis sieben Geschossen, um ein einheitliches Stadtbild zu erzeugen und die kath. Kirche nicht zu konkurrenzieren. Bahnhofplatz und Löwenplatz wurden durch die Dispositionen der Hochbauten zu städtischen Plätzen geformt. Diese sind durch ein Einkaufszentrum mit innenliegender gedeckter Ladenstrasse miteinander verbunden. Die Station der Bremgarten – Dietikon-Bahn wird als Kopfbahnhof westlich längs der kath. Kirche ange-



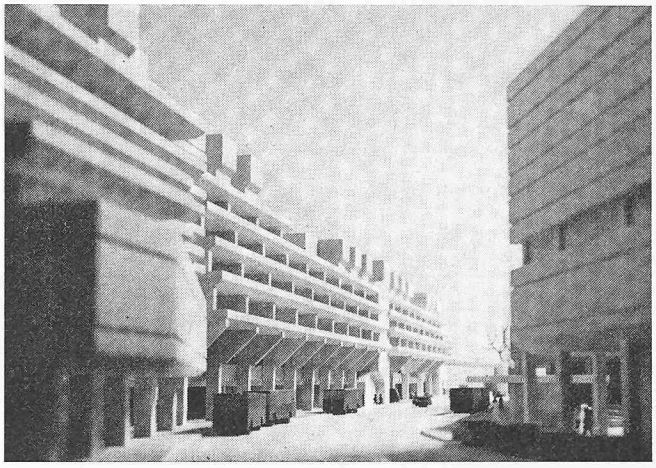
Das 1963 aus dem Wettbewerb hervorgegangene Projekt von *W. Moser* und *J. Schilling,* Zürich

Planungsphase mit U-Bahn; Aufnahmegebäude, im Hintergrund U-Bahn und SBB-Linie, vorne links das Zentrum mit der Endstation der Bremgarten—Dietikon-Bahn



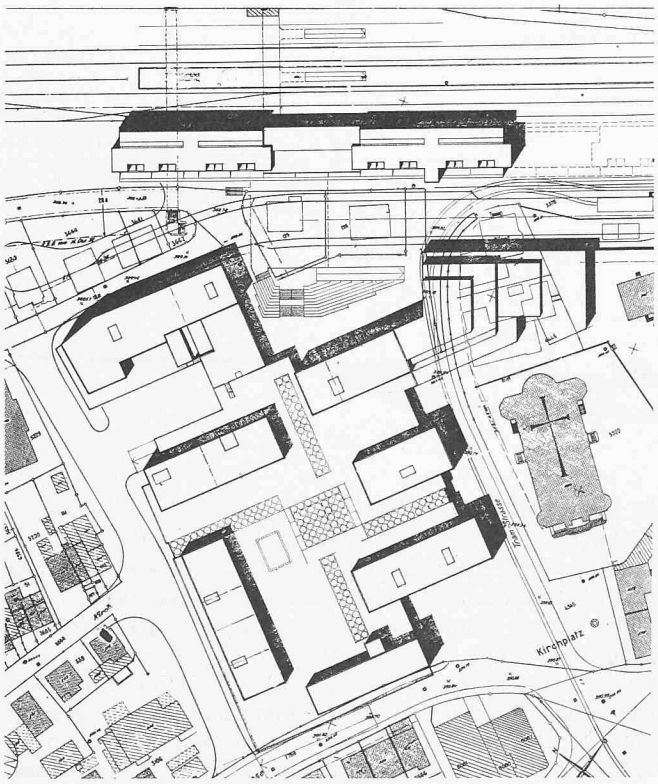
legt. Die verschiedenen Buslinien haben ihre Haltestellen direkt vor dem Bahnhof. Der Bahnhofplatz wird auf diese Weise zu einem wichtigen Verknüpfungspunkt des öffentlichen Verkehrs im Limmattal. Dies rechtfertigt die grosszügige Absenkung des Platzes zur Hauptunterführung, welche zu den SBB-Perrons und dem nordöstlichen Quartier führt.

Das ganze Erdgeschoss wird von Räumlichkeiten des SBB-Bahnhofs beansprucht, wobei alle Publikumsräume unmittelbar im Haupteingangsbereich liegen. Die U-Bahnstation Dietikon wurde im ersten Obergeschoss vorgesehen. Durch die Ablehnung der U-Bahn im Frühling 1973 musste dieses Geschoss in ein Bürogeschoss, welches von der zentralen Unterführung her erschlossen ist, umgewandelt werden. Seine Auskragung dient gleichzeitig der Überdeckung von Perrons und Trottoir. Städtebaulich zeichnet sich für das Bahnhofgebäude ein ähnlicher Aufbau ab wie für die übrigen Hochbauten, die den Platz bilden. Damit wird eine organische Verknüpfung mit dem neuen Ortsbild Dietikon möglich.

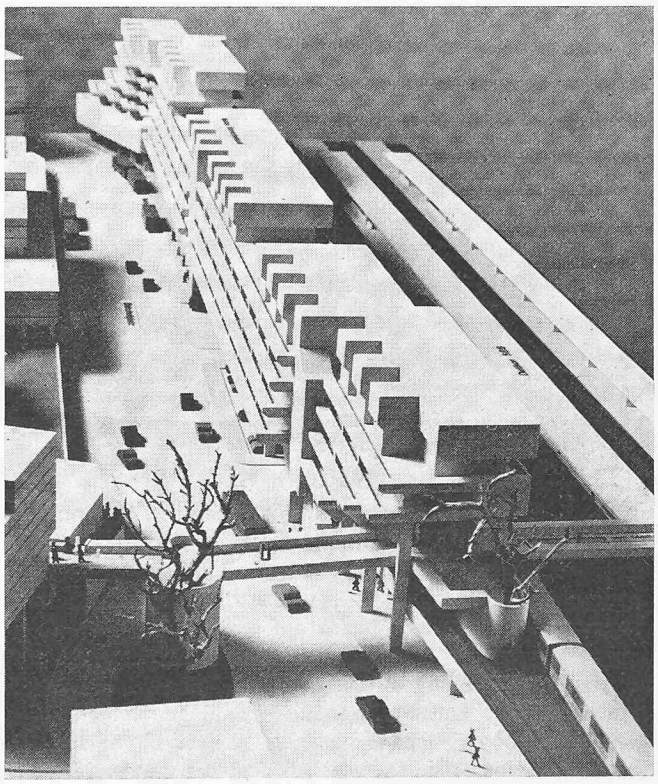


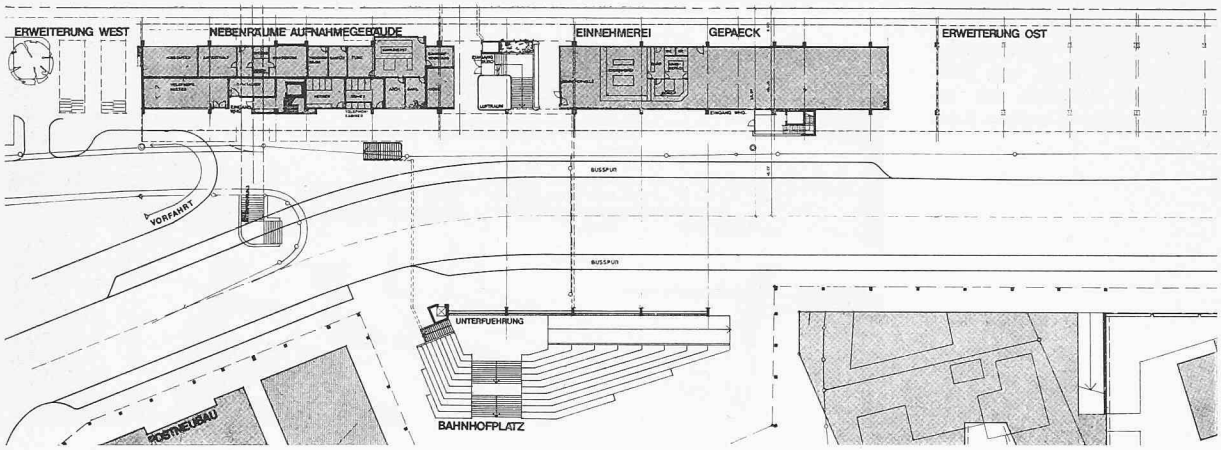
Planungsphase mit U-Bahnstation; links das Aufnahmegebäude, Blick gegen Südosten

Gegenwärtige Planungsphase, Lageplan 1:2500, oben das Aufnahmegebäude, anschliessend der Bahnhofplatz und das Einkaufszentrum

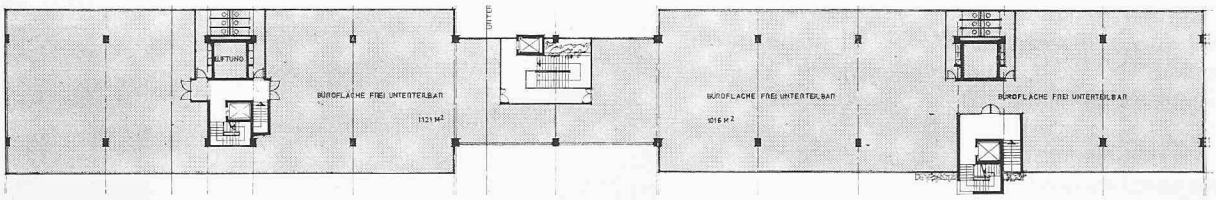


Planungsphase mit U-Bahnstation; Aufnahmegebäude mit U-Bahn und SBB-Linie, Blick gegen Nordwesten

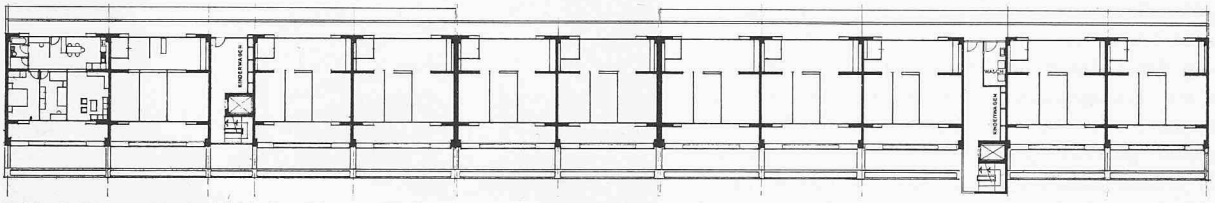




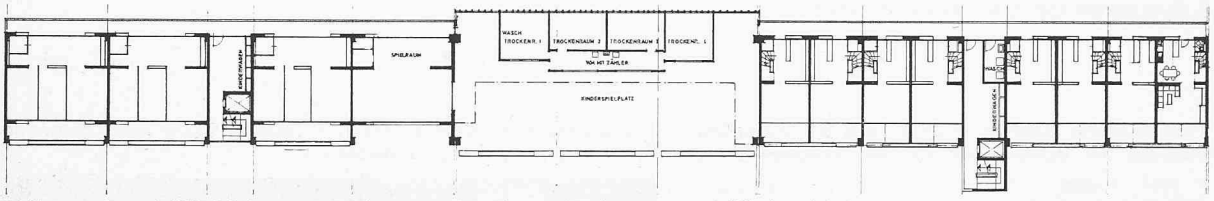
Grundriss Erdgeschsos 1:1200



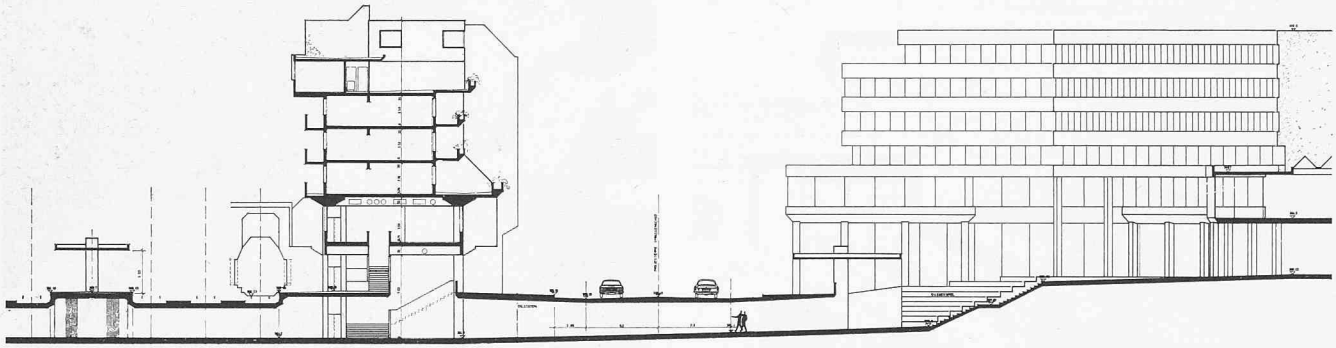
1. Obergeschoss 1:800, Bürofläche



2. bis 4. Obergeschoss 1:800, 3½-Zimmer-Wohnungen



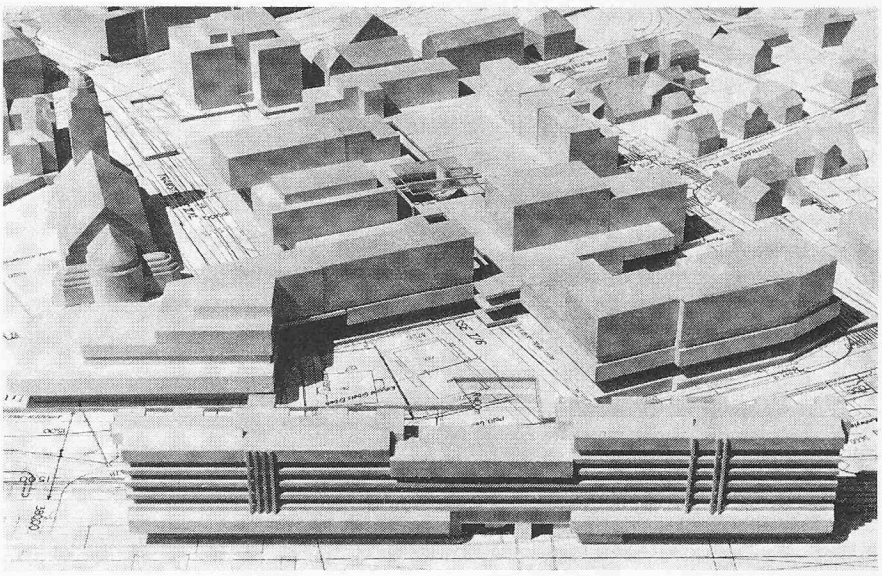
5. Obergeschoss 1:800, Maisonnette-Wohnungen, 3½-Zimmer-Wohnungen und Kinderspielplatz



Schnitt durch Aufnahmegebäude 1:650

Im 2. bis 7. Obergeschoss sind insgesamt 52 Wohnungen untergebracht. Sie werden durch die starke Zäsur des Bürogeschosses sowie durch die spezielle Ausbildung der Balkonbrüstungen weitgehend vom Strassenlärm verschont. Sämtliche Wohn- und Schlafräume liegen auf der den Geleisen abgewendeten Seite des Gebäudes, so dass auch der Bahnlärm keine Beeinträchtigung bringt. Die jedem Treppenhaus zugeordnete Gruppe von Maisonnette-Wohnungen bilden einen markanten oberen Gebäudeabschluss der unschöne Liftaufbauten vermeiden läst. Dazwischen liegt der Kinderspielplatz in Form einer offenen Terrasse und eines Bastelraumes in Wohnungsgrösse. Ebenso sind die zentralen Wasch- und Trokkenräume diesem Bereich zugeordnet. Das Gebäude kann später gegen Süden wie auch gegen Norden verlängert werden. Im Süden könnte damit der Anschluss an die projektierte Fussgängerverbindung mit der Limmatbrücke gefunden werden, welche in das nahe Erholungsgebiet Hardwald führt. Im Norden ist ein Abschlussbau im Zusammenhang mit Buswendeschleife, Park-and-Ride-Garage und Bahnhof-Restaurant im 1. Obergeschoss denkbar. (Nach dem Bericht des Architekten)

Gegenwärtige Planungsphase ohne U-Bahn; im Vordergrund das Aufnahmegebäude von der Bahnseite gesehen, dahinter Überbauungsvorschlag mit Endstation der Bremgarten–Dietikon-Bahn

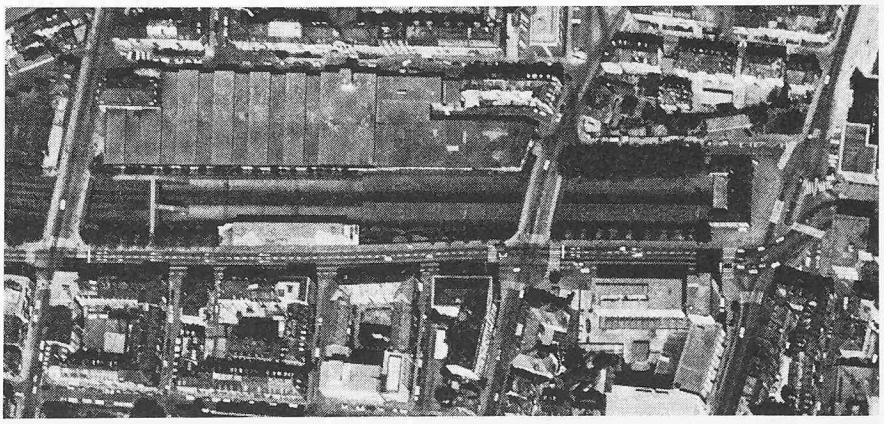


Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen
Architekt: *W. Moser*, Zürich; Mitarbeiter: *R. Bänziger*
Ingenieure: *P. Huber, H. Winiger* und *C. Kränzlin*, Zürich
Aufnahmen: *E. Widmer*, Zürich *R. Bänziger*, Zürich

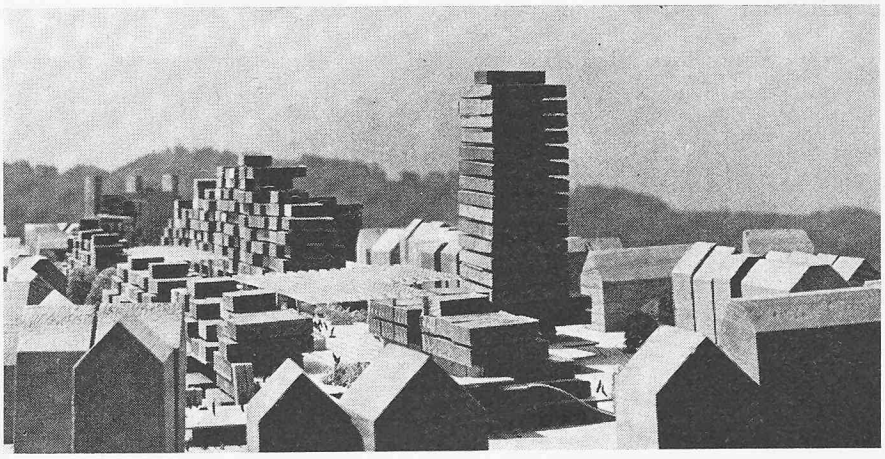
Überbauungsstudie Zürich-Wiedikon

Die folgende Studie wurde als Diplomarbeit von zwei Absolventen der Eidg. Technischen Hochschule in enger Zusammenarbeit mit städtischen Planungsstellen durchgeführt. Obwohl sie nur summarisch wiedergegeben werden kann, zeigt sich der Kern der Problemstellung, die Mehrfachnutzung sehr deutlich. Das Aufnahmegebäude des Bahnhofs Wiedikon, das 1927 mit den übrigen Bahnanlagen beim Umbau der linksufrigen Zürichseebahn erstellt wurde, sitzt – mit ebenerdigem Zugang vom Bahnhofplatz – als quergestellter «Reiterbahnhof» rund 8 m über den unten durchlaufenden Geleisen, welche in einem tiefen Einschnitt bis zum Hauptbahnhof führen. Diese besonderen Verhältnisse als günstige Ausgangslage benützend, stellten die Verfasser anhand ihres Überbauungsvorschlags unter anderem folgende Problemkreise zur Diskussion:

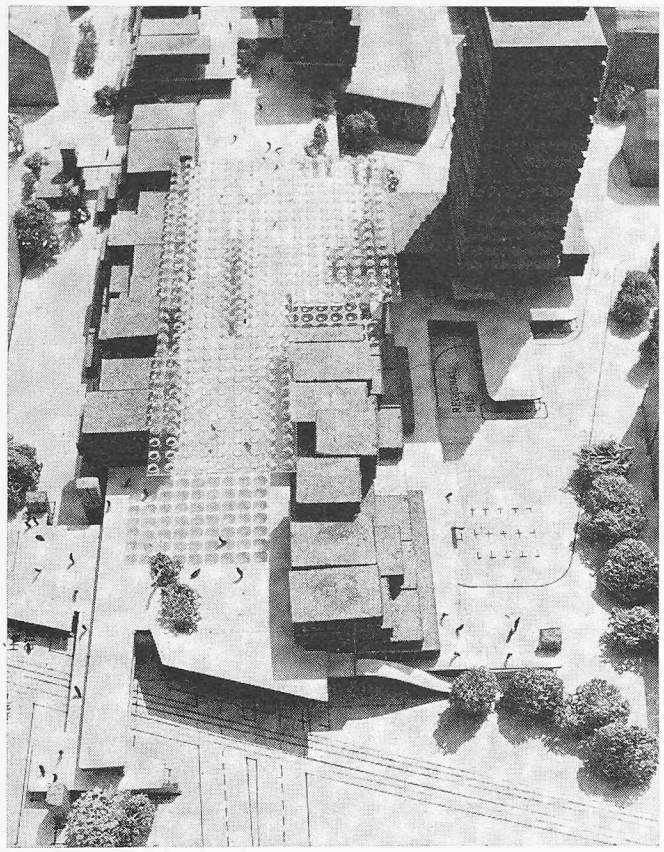
- Zusätzliche Wohnraumbeschaffung im innerstädtischen Bereich;
- Aufwertung bestehender Wohnquartiere, Belebung durch Nutzungsänderung, neues Angebot, Immissionsschutz;
- Strassenplanung;
- Neue Impulse zur städtebaulichen Entwicklung.

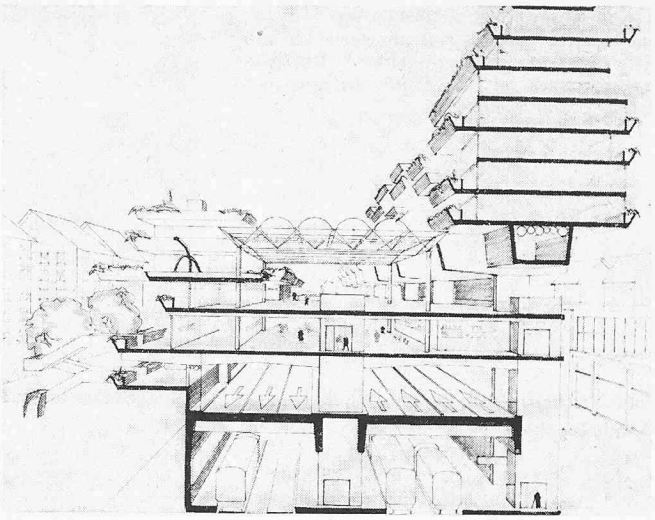


Bahnhof Zürich-Wiedikon; rechts das Aufnahmegebäude, nach links verlaufend der Geleiseeinschnitt Richtung Hauptbahnhof (Swissair-Photo)



Ansicht des Baumassenvorschlages von Süden





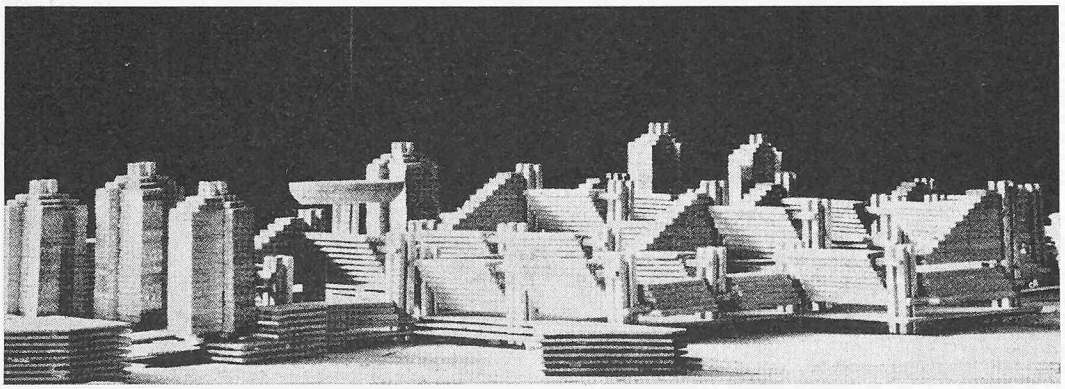
Schnittperspektive

Modellaufnahme des Überbauungsvorschlages von Südost; im Vordergrund der Platz vor dem heutigen Bahnhof Wiedikon

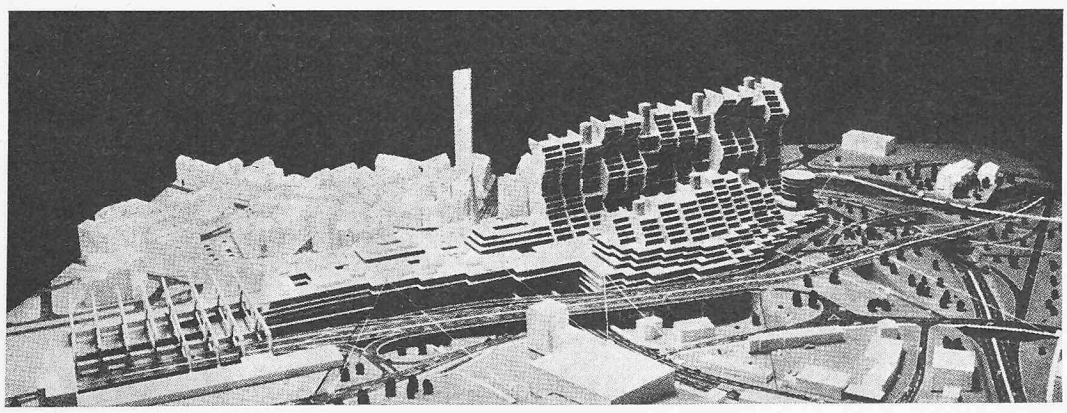
Projekt:	*P. Deuber und U. von Bergen,* Architekturabteilung ETH, Zürich
Examinator:	Prof. *R. Schaal,* ETH Zürich
Koexaminator:	*H. Mätzener,* Adjunkt, Städtisches Hochbauamt

Ausblick

Ein Blick nach vorn? Er fällt von den städtebaulich schön durchgebildeten Lösungsvorschlägen für Basel (J. Gass und W. Boos, Burckhardt Architekten, Basel), Zürich (Max Ziegler, SBZ 1971, H. 18, S. 429; H. 19, S. 457), und Winterthur (Ulrich J. Baumgartner, SBZ 1971, H. 31, S. 774) auf die ungeheuerlichen Baumassenkonzentrationen der Entwürfe für Düsseldorf und auf das gequälte Formenspektakel eines Projektes für den Mainzer Hauptbahnhof. Sempers grossartiger Überschwang galt der grossartigen Neuerung Eisenbahn. Wessen «Standbild» wird heute gefeiert?



Hauptbahnhof Düsseldorf, Entwurf *Peter Eckermann*



Hauptbahnhof Mainz, Semesterarbeit an der Staatlichen Ingenieurschule Mainz, Prof. *H. Kanis*