

Station Hedingen: geschichtlicher Bezug

Autor(en): **Bosco, Pietro Dal**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

Band (Jahr): **108 (1990)**

Heft 48: **S-Bahn Zürich - Architektur**

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-77572>

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.

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 Altbaues 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 Symmetrie des Gebäudes führt streng durch Vorplatz/Eingang, Schalterhalle, Stationsbüro und Stellpultvorbau. Durch einen Quergang mit Rampe



Bild 1. Ansicht Stationsgebäude

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 andererseits 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 dorfsseitigen Abschluss der Gesamtanlage Ausbau Bahnhof Hedingen.

Adresse des Verfassers: Pietro Dal Bosco, Architekt HTL, c/o Christoph Suter Partner AG, 8802 Kilchberg.