

Bahnhof Uster: Überbauung Süd

Autor(en): **Spühler, Martin**

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-77579>

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.

Bahnhof Uster

Überbauung Süd

Aufgrund eines zweistufigen Wettbewerbes entwickelte sich das Bauprojekt Wohn- und Geschäftshaus Bahnhofpassage Uster. Da das Bauvorhaben keine SBB-Betriebsräume, sondern ausschliesslich Drittnutzungen und einen Bushof beinhaltet, wird es zu einem Pilotprojekt für die Bauherrschaft. Mit der Realisierung wird voraussichtlich Mitte 1991 begonnen, der Bezug ist 1993 vorgesehen.

Bestimmender Hintergrund bei dieser Aufgabe war die Tatsache, dass seit dem letzten Jahrhundert die Eisenbahn für

VON MARTIN SPÜHLER,
ZÜRICH

die Entwicklung der Städte im In- und Ausland eine zentrale Rolle spielte. Der Ort «Bahnhof» mit seinem Umfeld und seiner Ausstrahlung identifiziert die Stadt. Mit der Entwicklung der S-Bahn, der Bahn 2000, der Funktionstrennung von Personen- und Güterverkehr und der Automation sind die signifikanten Bahnhofbautypen in Frage gestellt.

In Uster kommt dies ganz deutlich zum Ausdruck. Das bestehende Aufnahmegebäude erzählt noch von einem andern Uster und einer andern Bahn. Deshalb sehen wir die Aufgabe darin, eine Formulierung für den zeitgemässen Bahnhof zu finden, der einerseits die städtebauliche Geschichte sichtbar bleiben lässt und andererseits aus der neuen Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel einen entsprechenden Gebäudetyp entwickelt.

Ein wesentliches Anliegen bei der Projektierung war es, den durch den Abbruch des Güterschuppen undefinierten Raum zwischen Perronanlagen und Bankstrasse städtebaulich neu zu bestimmen.

Mit einem dreischichtigen Gebäudeaufbau wird versucht, die unterschiedlichen Nutzungs- und Raumbedürfnisse zu einer Gesamtform zusammenzuführen.

Für die Organisation ist die Mittelschicht das tragende Element, das mit den beiden bestehenden Personenunterführungen verknüpft ist. Im westlichen Teil wird eine natürlich belichtete Ladenpassage aufgebaut mit den Zu-

gängen zu Büros und Wohnungen. Als gemeinsamer halböffentlicher Aussenraum dient das Deck im 2. Obergeschoss, von dem aus sämtliche Wohnungen erschlossen werden. Im östlichen Abschnitt befindet sich der gedeckte Bushof mit Mittelperron. Überdeckt ist er mit einem zweigeschossigen Bürotrakt. Dieser ermöglicht eine Fassadenentwicklung, welche einen städtischen Raumabschluss der Bankstrasse ergibt.

Die perronseitige Schicht – als Schallschutzbauteil ausgebildet – wird in den oberen Wohngeschossen in Richtung Geleise vollständig geschlossen. Sämtliche Wohnungen werden als südorien-

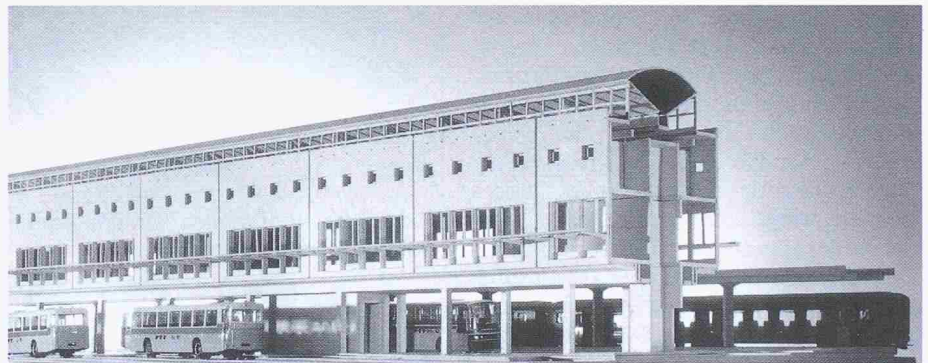


Bild 2. Studienmodell Bushof

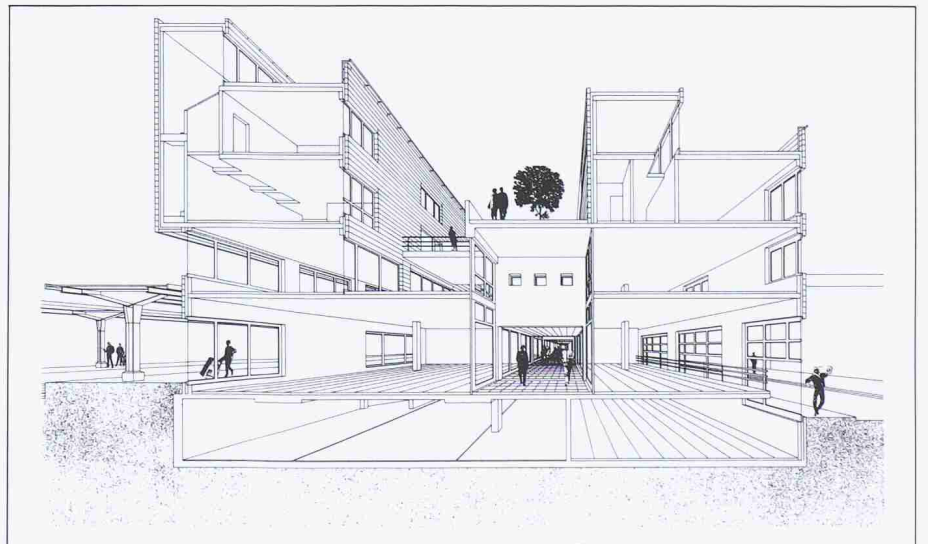


Bild 3. Querschnittperspektive

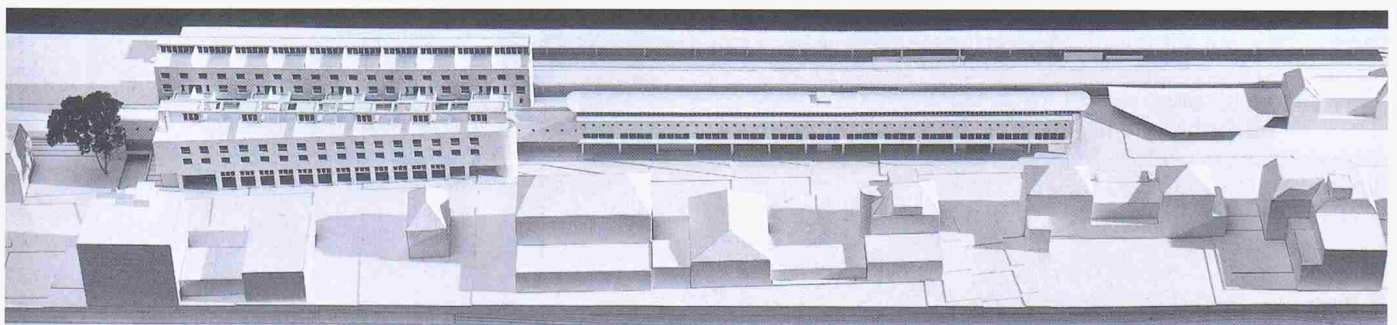


Bild 1. Modellaufnahme, Gesamtanlage

2. OBERGESCHOSS

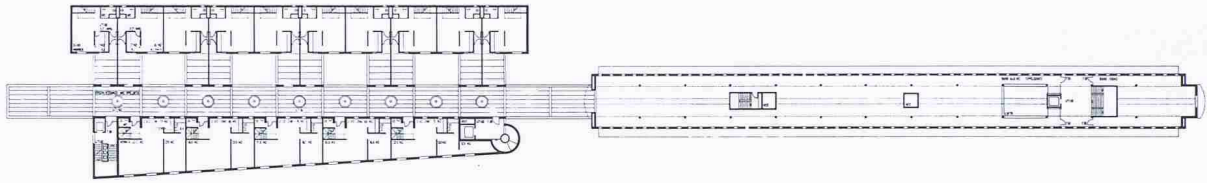


Bild 4. Grundriss 2. Obergeschoss

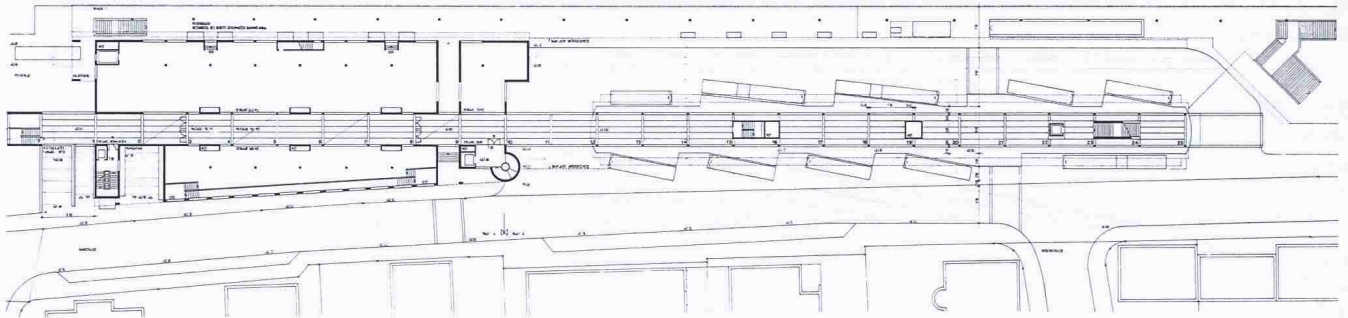


Bild 5. Grundriss Erdgeschoss

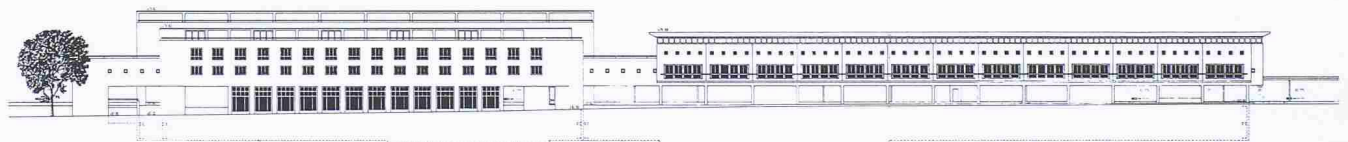


Bild 6. Ansicht Bankstrasse

tierte Maisonnettetyten mit Dachgarten ausgebildet. Die Verkaufsräume im Erdgeschoss sowie die Büros im ersten Obergeschoss sind mit den notwendigen Schallmassnahmen bahnorientiert.

Mit der auf die Bankstrasse ausgedrehten Stadtschicht erhält der Bahnhofplatz seinen westlichen Abschluss und die Bankstrasse ihren städtischen Strassenraum. Das leichte Gefälle der Bankstrasse erlaubt eine natürlich belichtete Nutzung von Basementverkaufsflächen. Über den Büros sind im 2. Obergeschoss Kleinwohnungen ebenfalls mit Dachgarten angeordnet.

Die Gestaltung bezüglich Detaildurch-

bildung und Material wird direkt aus dem Konzept der Dreischichtigkeit abgeleitet. Dabei erhalten die verkehrsberuhigte Bankstrasse und der eigentliche Bahnhofvorplatz unterschiedlichen Ausdruck. Die Fassade der Mittelschicht ist, entsprechend ihrer Brückenkonstruktion, in glattem Sichtbeton gedacht. Der Ausdruck wird wesentlich von der filigranen Dach-, Vordach- und Fensterkonstruktion bestimmt. Die beiden äusseren Gebäudeschichten werden mit einer Sichtsteinkonstruktion ausgeführt. Ihre kleinteilige Steinoberfläche mit einfach gehaltenen Fensteröffnungen bringt eine zurückhaltende Differenzierung zum Bushof.

Das Projekt Uster stellt den Versuch dar, das Umfeld Bahnhof mit seinen geänderten Funktion neu zu interpretieren. Darüber hinaus interessierte uns die Frage der Integration von Grossformen in den bestehenden Kontext. Neben dem Grundtyp der Lösung beschäftigte uns das Problem der architektonischen Ausbildung. Es galt, einen adäquaten Ausdruck für zeitgenössisches Wohnen und Arbeiten direkt aus der inneren Logik des Konzeptes abzuleiten.

Adresse des Verfassers: *Martin Spühler*, Architekt BSA/SIA, Bellerivestrasse 16, 8008 Zürich.