

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

Artikel: Entwurfsarbeit der Hochschule: SBB-Areale Tiefenbrunnen und Wollishofen
Autor: Schnebli, Dolf
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-77574>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.03.2025

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

Gestaltung der Arbeitsplätze

Die Forderung nach optimalen Arbeitsbedingungen stand bei der Planung immer im Vordergrund. So konnte für die Hallen eine Dachkonstruktion gewählt werden, welche es erlaubt, dass tagsüber ohne den Einsatz von künstlichem Licht gearbeitet werden kann. Die Werkstattfassade wurde grossflächig verglast. Grosse Aufmerksamkeit wurde auch einer gleichmässigen und zugfreien Wärmeverteilung beigemessen.

Farbgebung

Wie auch für alle Konstruktionsteile waren für die Farbgebung lange Lebensdauer und Beständigkeit ausschlaggebend, weshalb bei der Fassade der Entscheid für die silberfarbige Ausführung gefällt wurde. Im Inneren des Ge-

bäudes konnte eine vom Künstler W. Müller-Brittnau vorgeschlagene Farbgestaltung realisiert werden. Am meisten Bedeutung erhielten dabei die Deckenbleche; die Stahlkonstruktion wurde in zurückhaltenden Grautönen gestrichen.

Konstruktion

Die Untergeschosse, welche bis zu fünf Meter unter den Grundwasserspiegel reichen, sowie die Bodenplatte mit den Hochperrons sind konventionell in Stahlbeton gegossen. Die darüber liegenden Bauteile sind weitgehend Stahlkonstruktionen. Ausserordentlich elegant konstruierte Fachwerkträger, welche auf eingespannten Rundrohrstützen aufliegen, überspannen die 36 beziehungsweise 27 Meter breiten Hallen stützenfrei.

Fassade

An die Wärmedämmung der hinterlüfteten Metallfassaden wurden die heute üblichen Anforderungen gestellt. Die Fenster, insbesondere im weitgehend verglasten Werkstatt- und Sozialtrakt, wurden vorwiegend aus handelsüblichen Walzprofilen wärmegetrennt konstruiert.

Der Gestaltung der Fassade wurde besondere Aufmerksamkeit gewidmet. Galt es doch, trotz der aussergewöhnlichen Ausmasse des Bauvolumens, das menschliche Mass und die Beziehung zur umgebenden Landschaft nicht zu verlieren.

Adresse des Verfassers: R. Kugler, dipl. Arch. ETH/SIA, Baumgartner+Partner AG, Metzggasse 17, 8400 Winterthur.

Entwurfsarbeit der Hochschule

SBB-Areale Tiefenbrunnen und Wollishofen

Dieser Beitrag vermittelt einen Einblick in die städtebaulich architektonische Entwurfsarbeit am Lehrstuhl Prof. Dolf Schnebli, Abteilung für Architektur der ETHZ.

Aufgabenstellung

Im Wintersemester 1989/90 ging es darum, für die zwei genannten SBB-Areale städtebauliche Konzepte zu erarbeiten,

VON DOLF SCHNEBLI,
ZÜRICH

die einerseits die neuen verkehrstechnischen Gegebenheiten, zum Teil verursacht durch die S-Bahn, andererseits die Möglichkeiten, neue Bauvolumen und neue Nutzungen in Beziehung zu den umliegenden Quartieren wie auch zur Stadt als Ganzes, beinhalten. Das Rahmenprogramm wurde vom Lehrstuhl in Zusammenarbeit mit Vertretern der SBB und dem Institut für Verkehrsplanung (Prof. Dietrich) aufgestellt.

Die zurzeit geltenden baugesetzlichen Vorschriften wurden den Studenten erläutert, es wurde aber auch darauf hingewiesen, dass städtebauliche Entwurfsarbeit an der Hochschule auch dazu anregen darf, sich über künftige Baugesetzgebung Gedanken zu machen.

Im Sommersemester wurden Teilbereiche einzelner Konzepte als architektonische Entwurfsarbeit weiterverarbei-

tet, teilweise mit Schwerpunktsetzung im Bereich der architektonisch-bau-technischen Detailgestaltung.

Resultate

Im folgenden werden einige Teilaspekte verschiedener Projekte illustriert, wir möchten aber einige Einsichten auflisten, welche Ergebnis der intensiven Auseinandersetzungen mit den zwei Arealen sind.

Verkehrsplatz Tiefenbrunnen

Die im Wintersemester sich klar abzeichnende Problematik der Umsteige- oder Verkehrsplätze wollten wir im folgenden Semester genauer untersuchen. Die Aufgabe bestand darin, diese üblicherweise von Verkehrsplanern formulierten Plätze architektonisch zu begreifen. Es galt, die funktionellen Anliegen perfekt zu lösen, die Umsteigeorte zu organisieren und als Ganzes in die architektonische Situation einzuordnen. Es war eines der interessantesten Erlebnisse bei dieser Semesterarbeit, dass wir alle den Unterschied feststellen konnten, wie ein Ort, der durch die Anlagen der öffentlichen Verkehrs-

Lehrstuhl Professor *Dolf Schnebli*, ETH Zürich

Assistenten:

Paolo Kölliker, Arch.

Bruno Trinkl, dipl. Arch. ETH/SIA

Margaret Koole, dipl. Arch. SIA

Roberto Neiger, dipl. Arch. ETH/SIA/OTIA

Astrid Peissard, dipl. Arch. HTL/SIA

Cristina Prister, dipl. Arch. ETH/SIA/OTIA

Luca Selva, dipl. Arch. ETH/SIA

Ruedi Vogt, dipl. Arch. ETH/SIA

Akademische Gäste:

Christoph Haerle, Bildhauer und dipl. Arch. ETH, Zürich

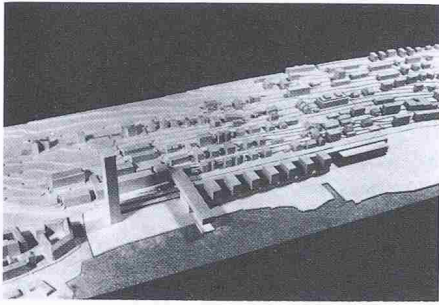
Marcel Meili, dipl. Arch. ETH, Zürich

Markus Schaeffle, dipl. Arch. ETH, Zürich

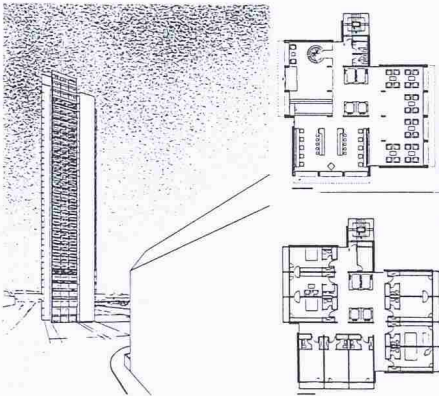
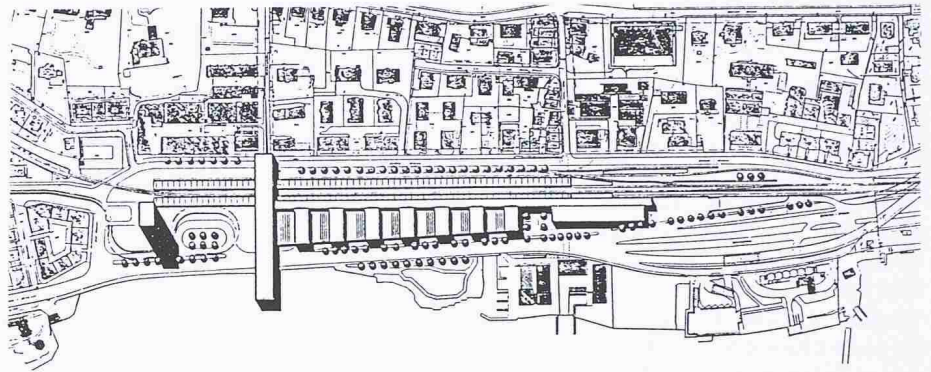
Ruggero Tropeano, dipl. Arch. ETH, Zürich

mittel gekennzeichnet wird, etwas ganz anderes werden will als die bekannten städtischen Plätze. Die gezielt eingesetzte Vorlesung von *Christoph Haerle*, einem jungen Architekten und Freund, der sich als Plastiker mit solchen Problemen beschäftigt, öffnete die Augen dafür, Tramgeleise, Fahrleitungen, Spannseile und Kandelaber, aber auch Randsteine, Asphalt und Steinbeläge als Gestaltungsmittel zu erkennen. Herr *Boppart* vom Institut von *Prof. Dietrich* war ständiger Begleiter der Projekte für Fragen des Verkehrs.

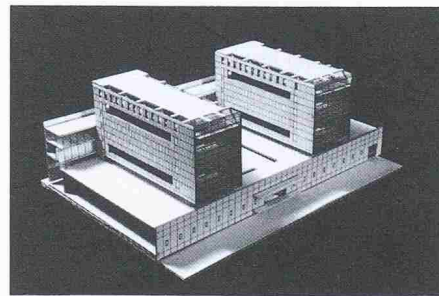
Die Arbeit hat manchen Studenten gezeigt, dass die heute dem Empfinden entsprechende Ansicht -, die Stadt sei eigentlich die Altstadt sowie ihre Erwei-



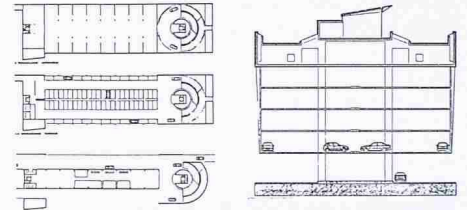
Städtebauliches Konzept von Miklos Berczelly



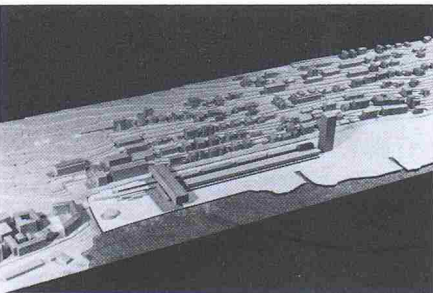
Hotel von Remo Vetter



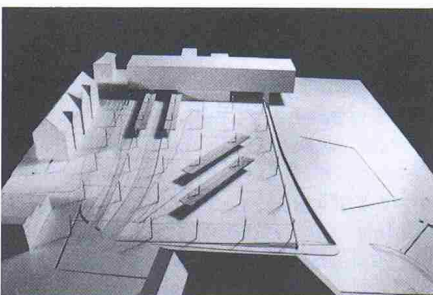
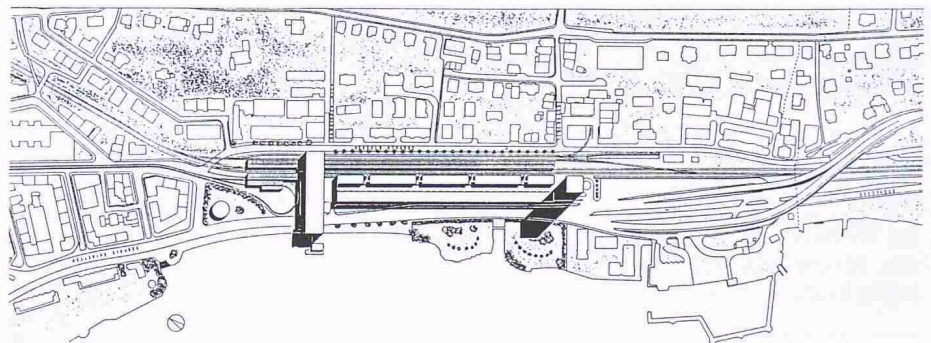
Wohngebäude von M. Berczelly



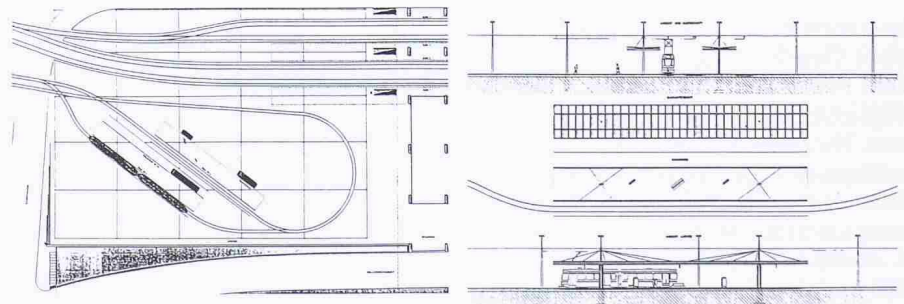
Parkhaus von Christian Coppey



Städtebauliches Konzept von Kai Weise



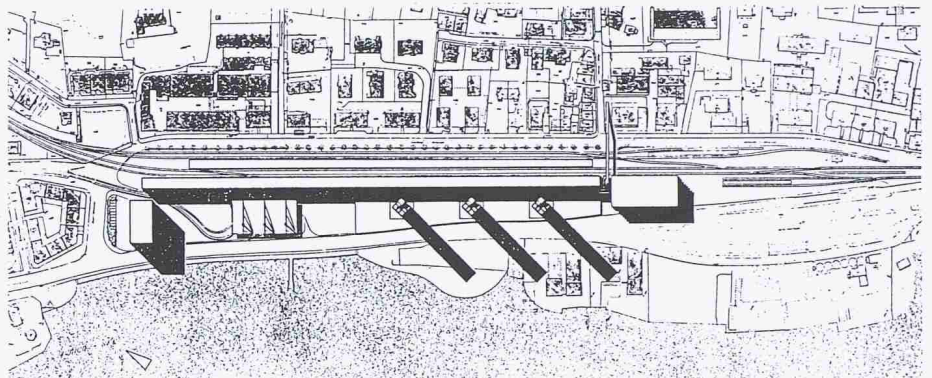
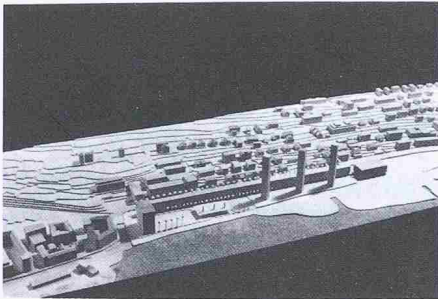
Verkehrsplatz von Alex Jäggi



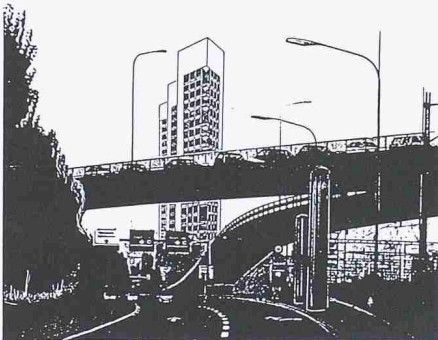
terung um die Jahrhundertwende – schon lange nicht mehr stimmt. Durch die Verkehrsnetze, aber auch durch die Telekommunikation leben wir als Städter in einer weit ausgedehnten Stadtlandschaft. Umsteigepunkte des öffentlichen Verkehrs werden in dieser Stadt-

landschaft wichtige Orientierungsstellen. Beide Orte, Wollishofen und Tiefenbrunnen, sind solche Stellen. Wie einst die Bahnhöfe eigentliche Katalysatoren für die Stadtentwicklung im 19. Jahrhundert wurden, werden heute die Knotenpunkte des öffentlichen Ver-

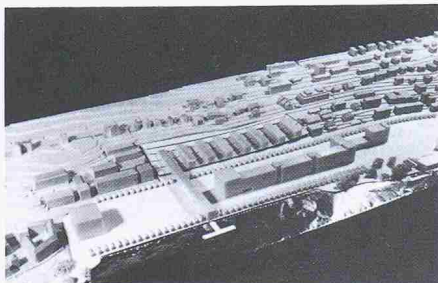
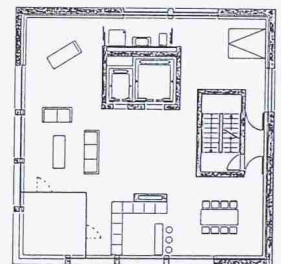
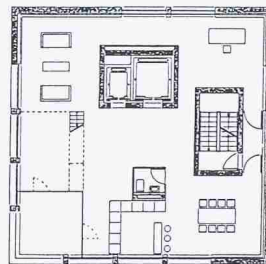
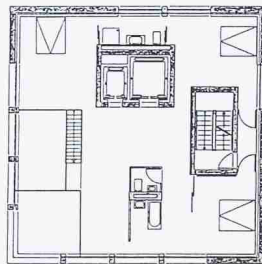
kehrs zur Ausgangslage städtebaulicher Veränderung. Die Arbeit an den Konzepten zeigte allerdings recht schnell, dass heute die Situation eine andere ist als damals. Obschon die zwei SBB-Areale wie Inseln in der Stadt zu betrachten waren, sind die Nahtstellen



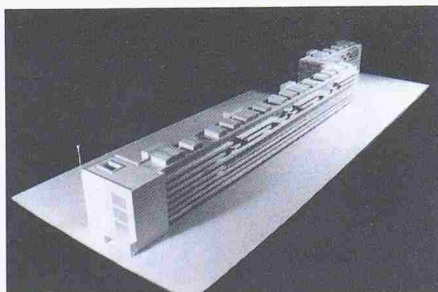
Städtebauliches Konzept von A. Liggensdorfer, E. Schievelbusch, F. Dardel



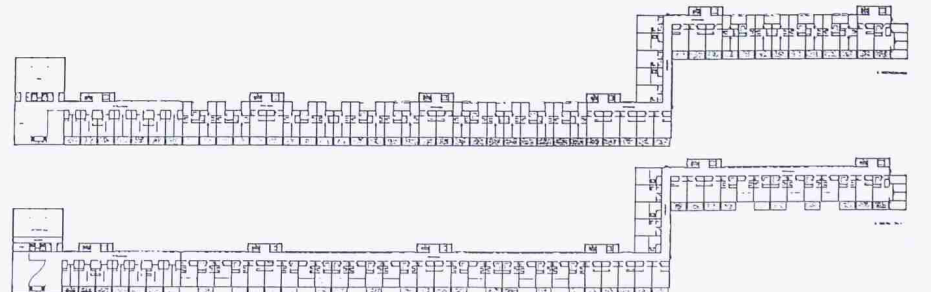
Hochhaus von Eva Schievelbusch



Städtebauliches Konzept von E. Doguoglu, M. Thoma



Projekt von Erol Doguoglu, Michael Thoma



zur bestehenden Bebauung erst zu nehmende Randbedingungen.

Es wurde allgemein anerkannt, dass die gute Erschliessung durch die öffentlichen Verkehrsmittel eine Verdichtung der Baumassen begünstigt, dass Arbeitsorte, aber auch Wohnungen sinn-

voll integriert werden können. Die Verkehrsplanung stellte grosse Probleme.

Wir sind uns bewusst, dass Studentenarbeiten nicht Lösungen sein können, dass sie aber im vorliegenden Falle viele Anregungen andeuten, wie man sich Lösungen vorstellen könnte.

Zu den Illustrationen möchten wir stichwortartig kommentieren, weshalb wir diese Vorschläge als wertvolle Beiträge zum gestellten Problem betrachten.

Adresse des Verfassers: Prof. D. Schnebli, Abteilung I, ETH-Hönggerberg, 8093 Zürich.