

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

**Artikel:** S-Bahn-Station Zürich-Affoltern und ihr städtebauliches Umfeld:  
Untersuchungen und Projekte einer Entwurfsklasse der Architektur-  
Abteilung der ETHZ

**Autor:** Huber, Benedikt  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-77577>

### **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>**

# S-Bahn-Station Zürich-Affoltern und ihr städtebauliches Umfeld

Untersuchungen und Projekte einer Entwurfsklasse der Architektur-Abteilung ETHZ

**Bahnhofbauten waren von Anfang an für die Entwicklung ihrer Umgebung von grosser Bedeutung. Dass auch neue Bahnhöfe im Rahmen der S-Bahn nicht als isolierte Bauwerke, sondern im Zusammenhang mit dem bestehenden Kontext gesehen werden müssen, zeigen die Studentarbeiten am Beispiel der S-Bahn-Station Zürich-Affoltern.**

Im Rahmen der 3. Ausbautappe der Zürcher S-Bahn erhält der heute noch sehr ländliche Bahnhof Zürich-Affol-

VON BENEDIKT HUBER,  
ZÜRICH

tern eine neue Bedeutung für die Anbindung des Aussenquartiers und auch für die ETH Höggerberg und ihre Studierenden, da mit neuen Busverbindungen ein Anschluss der ETH an das S-Bahnnetz erreicht wird. Im Jahre 1988 beauftragte das Stadtplanungsamt

Zürich das ORL-Institut mit einer Studie über die Lage des Bahnhofes, über die Anbindung des öffentlichen und privaten Verkehrs und über die städtebaulichen Auswirkungen und Entwicklungen im Ortskern von Affoltern. Die Studie konnte nachweisen, dass verschiedene Varianten für das Verkehrssystem mit unterschiedlichen Auswirkungen möglich sind. Eine Entscheidung der städtischen Instanzen für eine definitive Lösung konnte auf Grund der Studie noch nicht erreicht werden.

## Semesteraufgabe der Studierenden

Im Wintersemester 1989/90 wurde die Planung und Projektierung des Bahnhofes in unserer Entwurfsklasse als Semesteraufgabe gestellt. Da es sich um eine konstruktionsrelevante Aufgabe handelte, haben auch einige Bauingenieurstudenten von Prof. Dr. Hugo Bachmann mit den Architekturstudenten zusammengearbeitet.

## Der Ortskern von Zürich-Affoltern

Der heutige Bahnhof an der einspurigen Furttallinie liegt am nördlichen Rand des Zentrums. Hinter einem Einkaufszentrum, entlang der Riedenhaldenstrasse, befindet sich das zur Verfügung stehende Grundstück für die neue S-Bahnstation. Der sogenannte Ortskern, ein Konglomerat von einzelnen Objekten, entwickelt sich nach Süden. Jenseits der Gleise im Norden beginnt

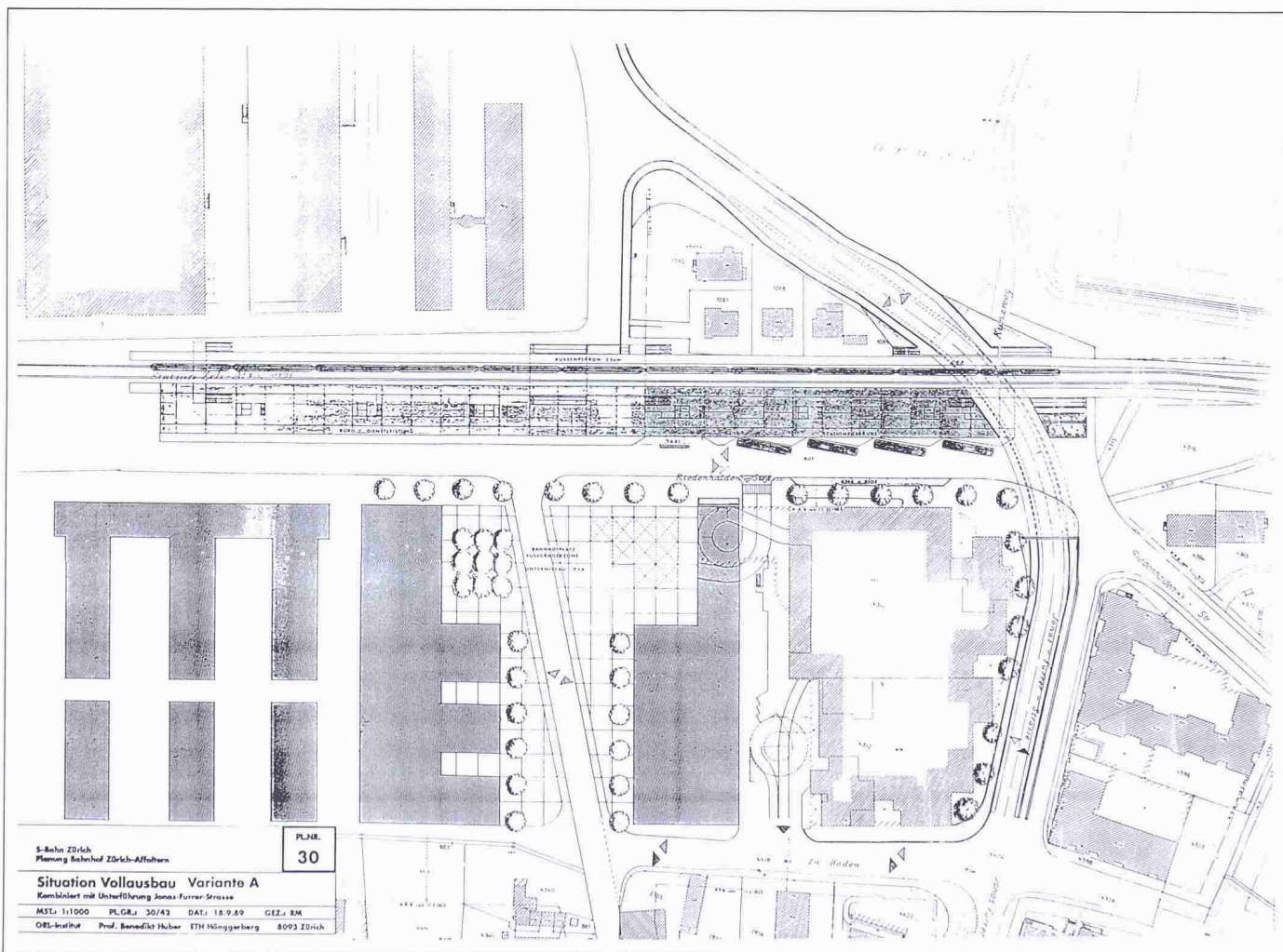


Bild 1. Ausschnitt aus der ORL-Studie, Variante mit Unterführung in der Jonas-Furrer-Strasse

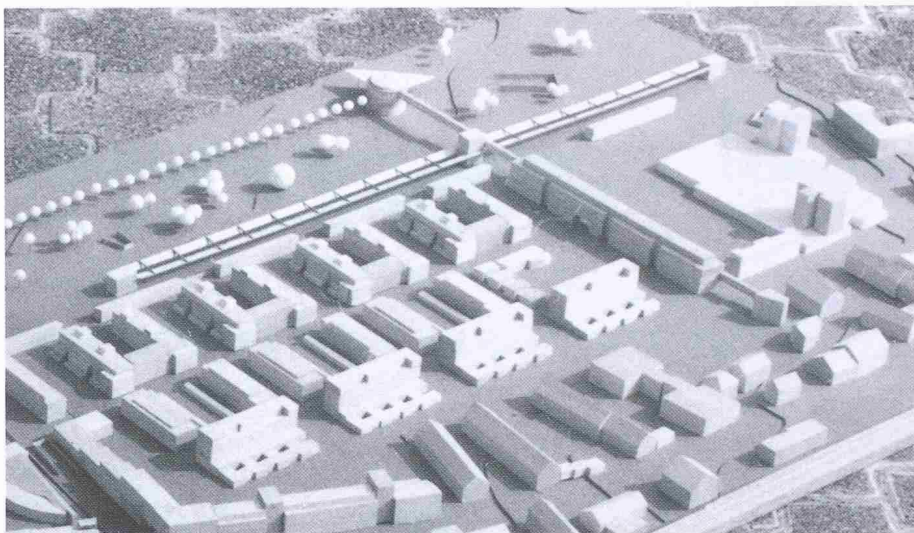


Bild 2. Städtebauliches Projekt für die Neugestaltung des Zentrums mit Einbezug des neuen Bahnhofs und Ausbildung eines Bahnhofplatzes. Projektverfasser: Marco Hubeli, Matteo Huber

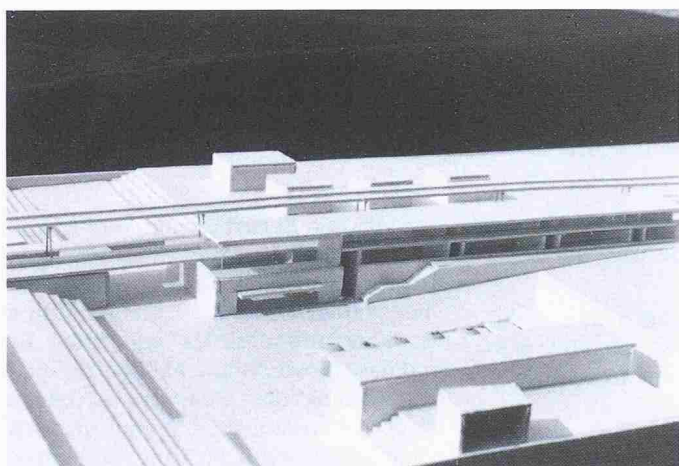


Bild 3. Durch die Absenkung des Bahnhofplatzes auf das Niveau der Unterführung in der Zehntenhausstrasse entstehen räumliche und verkehrstechnische Qualitäten, die die nachteilige Wirkung der Unterführung mildern. Projektverfasser: Jürgen Bauer

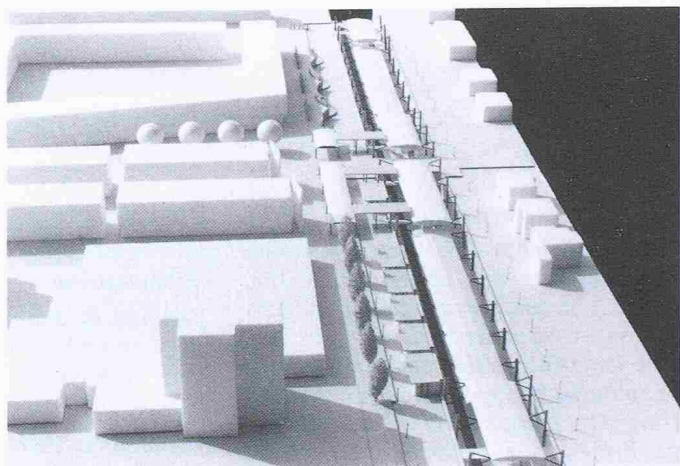


Bild 4. Die Tieflegung der Bahn ermöglicht die freie Führung der verschiedenen Verkehrswege à Niveau und vermindert die Trennwirkung der Bahnlinie zwischen den einzelnen Quartierteilen. Projektverfasser: Andreas Rietmann

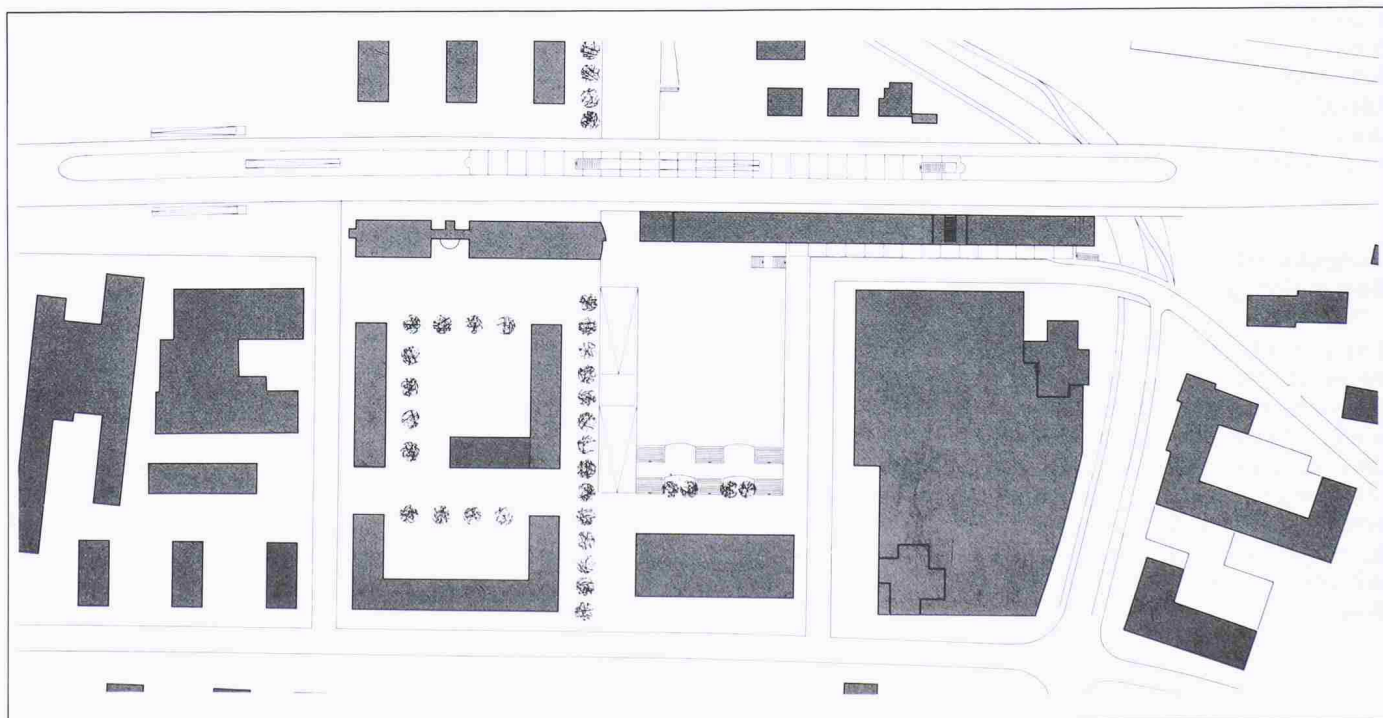


Bild 5. Der neue Bahnhof ermöglicht zusammen mit der Verlegung des Fahrverkehrs in die Jonas-Furrer-Strasse die Ausbildung eines neuen Zentrums. Projektverfasser: Martin Haldimann

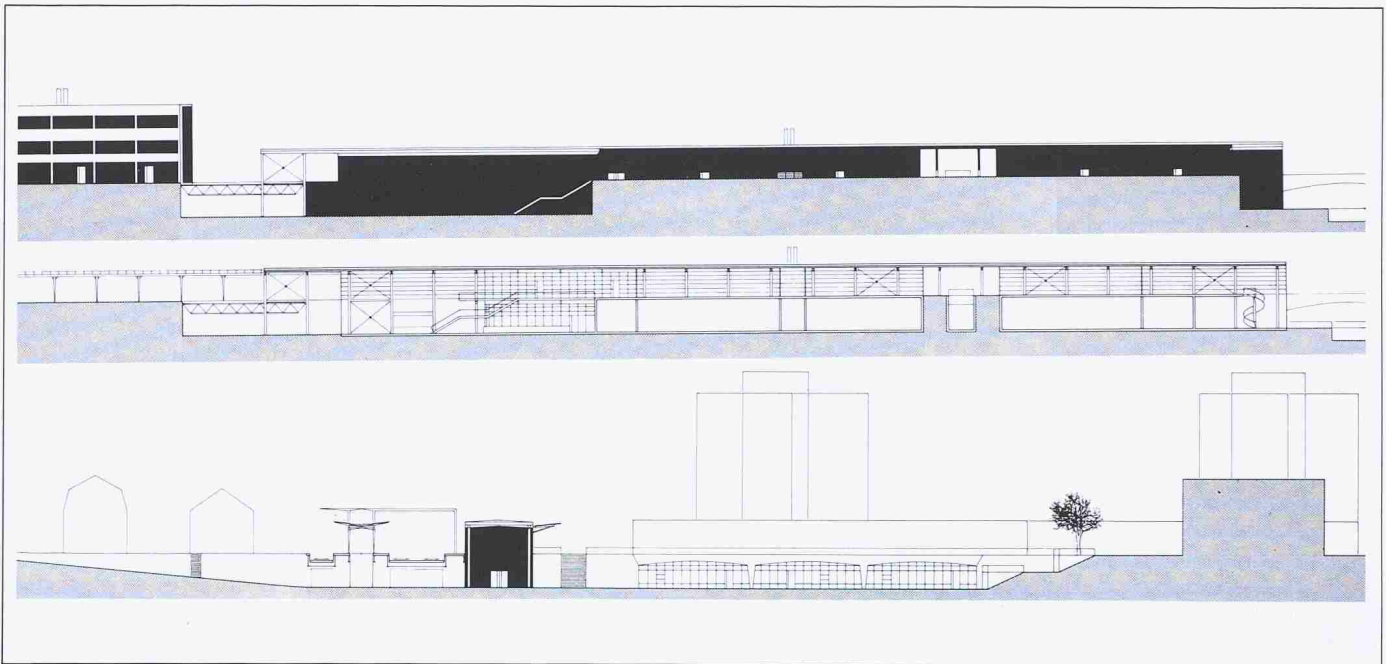


Bild 6. Durch den Einbezug des unteren Niveaus werden sowohl die Zugänge zur S-Bahn als auch die Verbindungen innerhalb des Quartiers aufgewertet. Ansicht, Längsschnitt und Querschnitt. Projektverfasser: Martin Haldimann

die ländliche Umgebung: Streusiedlung, Sportplätze und Wiesen, teilweise Abstandsgrün ohne räumliche Qualitäten. Der Niveauübergang Zehntenhausstrasse durchschneidet das Grundstück, eine Unterführung dieser Sammelstrasse an dieser Stelle oder in der Verlängerung der Jonas-Furrer-Strasse war in das Projekt einzubeziehen.

Zu gestalten waren der Vorplatz mit der Führung des öffentlichen und privaten Verkehrs, ein Bahnhofgebäude mit kommerziellen Nutzungen, die Perronüberdachung und alle weiteren, die Eigenheiten eines Bahnhofs bestimmenden Objekte. Der Anschluss der S-Bahn, der Übergang an weitere Verkehrsmittel musste in Funktion und Gestalt entwickelt werden. Letztlich wurden Vorschläge für den «Eintritt» in den Ort erwartet.

### Aufgabenstellung und Bearbeitung

Für 15 Studierende bestand die Aufgabe in der Planung eines neuen Bahnhofquartiers mit Wohn- und Geschäftshäusern, 30 Studierende hatten die neue S-Bahnstation als architektonisches und konstruktives Projekt zu bearbeiten. Wegen der grossen Zahl der Beteiligten war es möglich, 4 Varianten mit verschiedenen Lagen und Randbedingungen ausarbeiten zu lassen:

*Variante A:* Lage des Bahnhofes über der projektierten Unterführung Zehntenhausstrasse.

*Variante B:* Bahnhof an neuem Bahnhofplatz und Verlegung der Unterführung nach Osten in die Jonas-Furrer-Strasse.

*Variante C:* Ausbildung der Station als Reiterbahnhof mit Fussgängerrampen im östlichen Bereich.

*Variante D:* Verlegen der S-Bahn in Tief-lage, Buslinien sowie Individualverkehr à Niveau.

Die Bearbeitung der 4 Varianten mit diversen Variationen erlaubte einen Vergleich der Vor- und Nachteile unter den verschiedenen Aspekten der Gesamtplanung. Da alle Projekte der Studierenden im Detail ausgearbeitet wurden, war es auch möglich, die städtebaulichen und architektonischen Auswirkungen der verschiedenen Lösungen zu beurteilen.

### Entscheidungsgrundlagen für die weitere Planung

Die 45 Projekte wurden am Semesterende in einer Ausstellung den Vertretern der SBB, den Bauämtern I und II der Stadt Zürich und dem Quartierverein Zürich-Affoltern vorgeführt und besprochen. In einem Planungsbericht wurde eine Auswahl der Projekte zu-

handen der Behörden dargestellt und die Varianten in ihren Auswirkungen bewertet. Dabei hat sich gezeigt, dass in allen Fällen eine starke Umgestaltung des Zentrumsbereiches notwendig ist und dass grosse Möglichkeiten für eine Entwicklung des Quartiers Affoltern bezüglich zusätzlichen Wohn- und Arbeitsplätzen bestehen. Eine zweckmässige Anbindung der 4 Buslinien an den Bahnhof, der aus technischen Gründen mit Mittelperron gestaltet werden muss, verlangt einige zusätzliche Aufwendungen. Die architektonische Gestaltung des Stationsgebäudes mit dem 200 bis 300 m langen Perron ist nicht nur für das Erscheinungsbild der S-Bahn, sondern auch für das Ortsbild von Zürich-Affoltern von wesentlicher Bedeutung.

Der Stadtrat von Zürich wird sich auf Grund der Studien im Herbst dieses Jahres für eine der Lösungen entscheiden und diese den SBB gegenüber vertreten.

Adresse des Verfassers: Prof. Benedikt Huber, ORL-Institut, ETH Höggerberg, 8093 Zürich.