

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

Artikel: Bahnhof Uster: Überbauung Süd
Autor: Spühler, Martin
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-77579>

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: 16.03.2025

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

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 zusammenzufügen.

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-

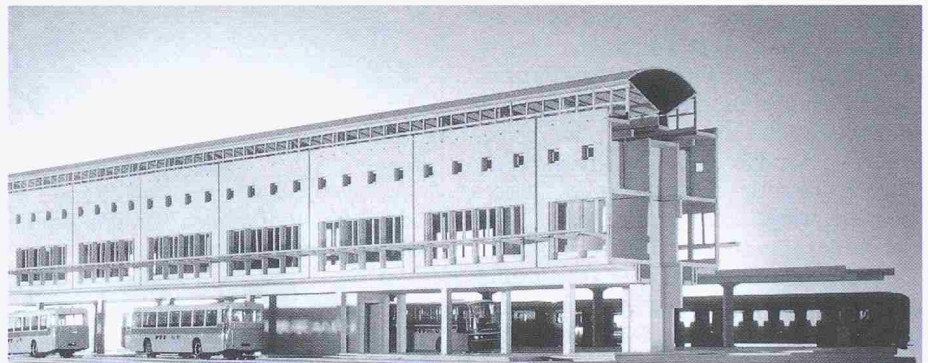


Bild 2. Studienmodell Bushof



Bild 3. Querschnittperspektive

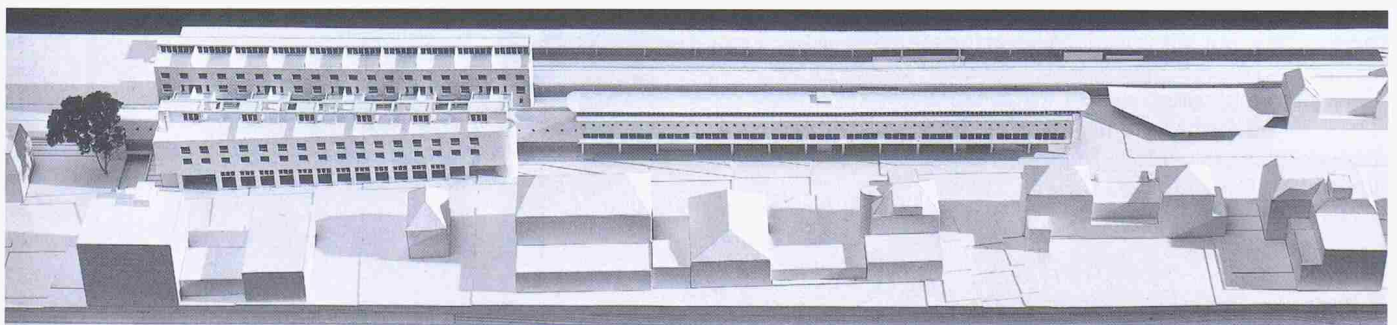


Bild 1. Modellaufnahme, Gesamtanlage

2. OBERGESCHOSS

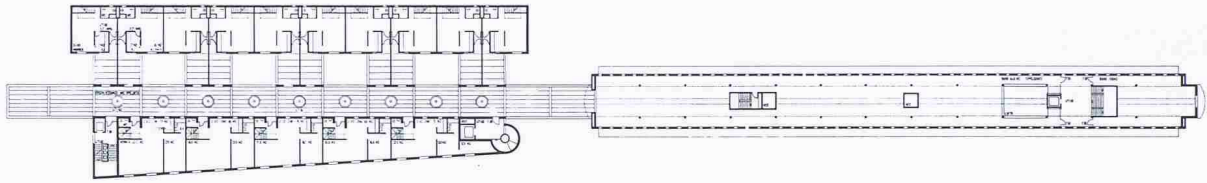


Bild 4. Grundriss 2. Obergeschoss

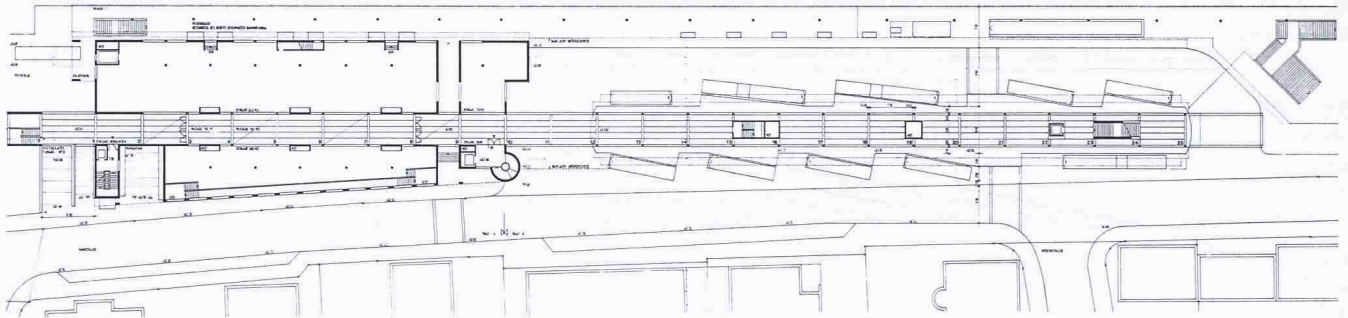


Bild 5. Grundriss Erdgeschoss

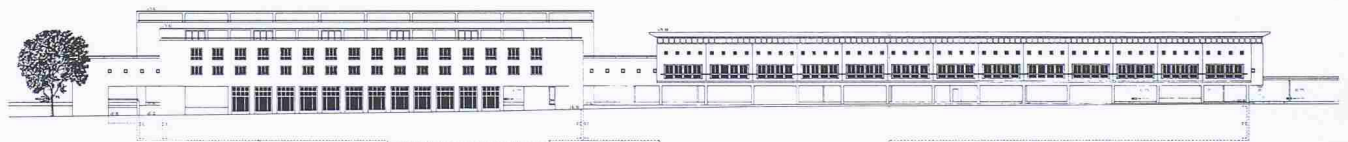


Bild 6. Ansicht Bankstrasse

tierte Maisonnettetypen 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.