

**Zeitschrift:** Tec21  
**Herausgeber:** Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein  
**Band:** 134 (2008)  
**Heft:** 20: Umsteigen

## **Sonstiges**

### **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**

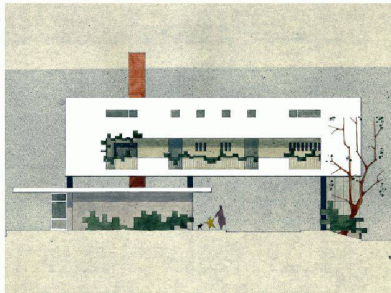
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **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:** 01.04.2025

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



Bahnhof Effretikon, gezeichnet von Max Vogt im August 1958 (Ausschnitt). Original im Massstab 1:100 (Privatarchiv Elmar Spengler)

## UMSTEIGEN

Mit dem Revival des öffentlichen Verkehrs seit den 1980er-Jahren ist die Bedeutung der Umsteigepunkte im Stadtgefüge gewachsen. Sie haben mehr Funktionen übernommen, dienen nicht nur dem Ein-, Aus- und Umsteigen, sondern sind auch Treffpunkte, Einkaufsorte, Arbeitsorte. Erstaunlicherweise ist über die Faktoren, die Bahnhöfe und Haltestellen für Benutzerinnen und Benutzer attraktiv machen, wenig bekannt. Bisher fehlten Methoden, die die Kombination von Verkehrsmittelverknüpfungen und anderen Aktivitäten integral und aus Benutzersicht bewerten. Das Forschungsprojekt «Ausgestaltung von multimodalen Umsteigepunkten» der Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure (SVI) hat sich dieser Thematik angenommen – mit teilweise überraschenden Resultaten: Fachpersonen konzentrierten sich bisher auf das reibungslose Zusammenspiel der Verkehrsfunktionen. Doch eine Umfrage zeigt: Den Fahrgästen sind angenehme Bedingungen zum Warten, Sein, Verweilen wichtiger. Han van de Wetering, selber an der Studie beteiligt, erläutert deren Resultate und präsentiert ein Modell, das helfen soll, bei der Planung von Verkehrsknoten die Bedürfnisse der Reisenden aufzunehmen.

Wie ein Bahnhof gestaltet sein musste, damit er für alle funktionierte, das wusste einer ganz genau: Max Vogt, 1957 bis 1989 Architekt der SBB-Kreisdirektion III, Erbauer des Zentralstellwerks im Hauptbahnhof Zürich, der Bahnhöfe Zürich Altstetten, Killwangen-Spreitenbach und ähnlicher Betonbrocken in der ganzen Nordostschweiz. Die kompromisslose Materialisierung und die skulpturale Qualität seiner Bauten springen ins Auge, doch ebenso viel Qualität steckt in der Organisation und Proportionierung der Räume und in der Weg- und Lichtführung im Innern. Die wichtigsten Bauten Vogts sind hervorragende Zeugen der «Nachkriegsmoderne», einer unbeschwerten, ungebrochen fortschrittsgläubigen Baukultur während der Hochkonjunktur zwischen dem Zweiten Weltkrieg und der Ölkrise. In jener Zeit gab es noch kaum Diskussionen um Baukosten und umweltfreundliches Bauen, und ein Bahnhof war noch ein Bahnhof – nicht auch noch ein Shoppingcenter und ein Businesspark und, und, und... Vogts Bauten zeugen von einer vergangenen Kultur fragloser Selbstsicherheit. Sie prägten das Corporate Design der SBB, die wichtigsten sind Denkmäler der Schweizer Baukultur des 20. Jahrhunderts. Doch das Grosssystem Bahn entwickelt sich dynamisch; das umfangreiche, zu einem grossen Teil gar nicht bekannte Werk von Max Vogt ist in Gefahr.

Ruedi Weidmann, weidmann@tec21.ch

### 5 WETTBEWERBE

Bundesstrafgericht in Bellinzona

### 10 MAGAZIN

Herausgabepflicht für Pläne | Raum – Kunst– Bau: Ausstellung im Schaulager

### 14 UMSTEIGEPUNKTE

Han van de Wetering Wie muss ein Umsteigepunkt gestaltet sein, damit man sich wohlfühlt? Über die Bedürfnisse der Reisenden ist wenig bekannt. Ein Modell soll helfen, ihre Wünsche in die Planung einzubeziehen.

### 20 MAX VOGT, SBB-ARCHITEKT

Ruedi Weidmann Max Vogt prägte als SBB-Architekt 1957–1989 die Bahnarchitektur in der Nordostschweiz und das Corporate Design der SBB. Seine skulpturalen Sichtbetonbauten sind Denkmäler der Schweizer Baukultur.

### 29 SIA

Teambildung bei Projektwettbewerben | Contractworld Award

### 33 PRODUKTE

### 37 IMPRESSUM

### 38 VERANSTALTUNGEN