

Zeitschrift: Bauen + Wohnen = Construction + habitation = Building + home : internationale Zeitschrift

Herausgeber: Bauen + Wohnen

Band: 27 (1973)

Heft: 2: Büro- und Verwaltungsbauten = Immeubles de bureaux et d'administration = Office and administration buildings

Artikel: Aktualität : Überbauungen von Bahnhofsgebieten = Aménagements des zones de gare = Construction on railway station sites

Autor: Mühlestein, Erwin

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-334682>

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: 05.05.2025

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

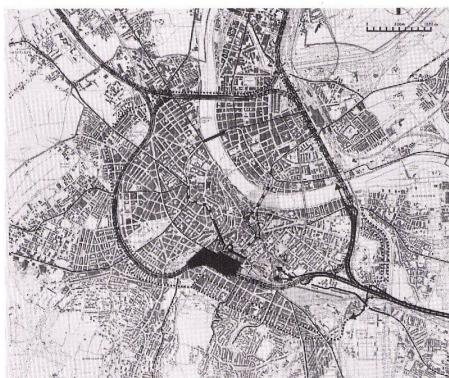
Aktualität

Überbauungen von Bahnhofsgeländen

Kaum eine Stadt Mitteleuropas und Nordamerikas hat heute nicht ein oder mehrere Projekte für die Überbauung ihrer, meist im Mittelpunkt der Städte liegenden, Bahnhofsanlagen ausgearbeitet, wenn nicht gar mit deren Bau begonnen oder sie schon ausgeführt.

Für viele Städte sind diese Freiräume über den Bahnhofs- und Geleiseanlagen, neben den Friedhöfen, Straßenverkehrs- und Grünanlagen, die letzten städtischen Reservate, die noch zu überbauen und der privaten Spekulation entrissen sind. Gerade dieser Tatsache sollte sich die Öffentlichkeit bewußt werden – in den USA handelt es sich auch hierum meist um private Freiräume –, daß man diese, in bester Verkehrsanlage liegenden Flächen nicht dem Profitdenken opfert und in erster Linie Verwaltungs- und Geschäftshäuser baut, sondern günstige Stadtwohnungen, die unsere Stadtzentren wieder beleben würden.

Erwin Mühlestein



Bahnhofsgelände SBB Basel

Quartier de la gare CFF, Bâle
Swiss Federal Railways station area, Basel

Arbeitsgemeinschaft J. Gass + W. Boos,
Burckhardt Architekten, Basel
mit Ingenieurbüro A. Aegerter +
O. Bosshardt AG

Mit der Überbauung des Bahnhofsgeländes wird rund 200 000 m² »Neuland« erschlossen, auf dem 25 000 Wohnungen und Arbeitsplätze geschaffen werden können. Zudem können zwei heute getrennte Citygebiete verbunden und 150 000 m² Grünfläche dazugewonnen werden.

Avec la construction du dessus de la gare 200 000 m² de nouveaux terrains seront créés sur lesquels 25 000 logements et places de travail pourront être réalisés. De plus deux centres urbains aujourd'hui séparés seront réunis et 150 000 m² de verdure retrouvés.

The construction project at the railway station will open up around 200,000 sq. meters of "new ground", on which 25,000 housing units and work-sites can be created. In addition, two now separated business districts can be connected up and 150,000 sq. meters of park zone gained.

Aménagements des zones de gare

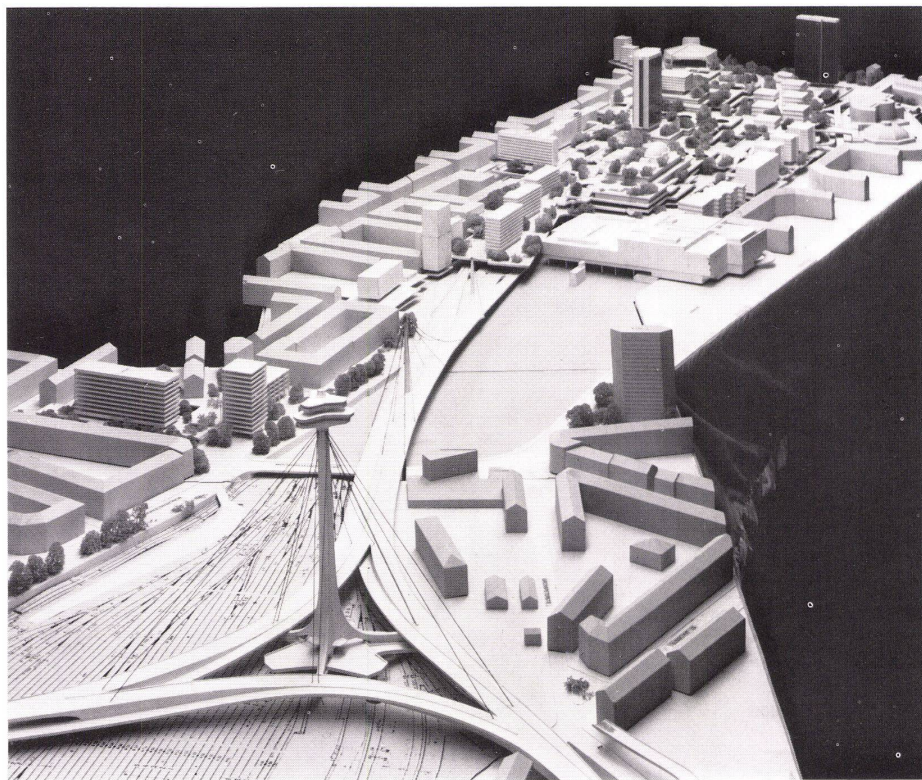
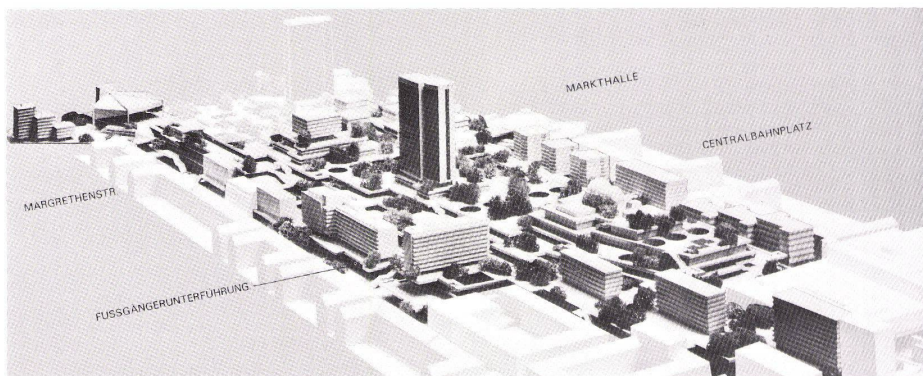
En Europe occidentale et en Amérique du Nord il existe peu de villes qui n'aient pas établi un ou plusieurs projets d'aménagement de leur gare située presque toujours au centre de la cité. Parfois la nouvelle gare est déjà exécutée ou bien en chantier.

Pour beaucoup de villes l'espace situé au dessus de la gare et des voies ferrées demeure avec les cimetières, les rues et les parcs, la dernière réserve de sol encore disponible qui ait échappé à la spéculation privée. Et c'est justement de cela dont le public doit prendre conscience; aux USA il s'agit là aussi presque toujours d'espaces privés. Il ne faut pas sacrifier au profit individuel ces emplacements privilégiés; il ne faut pas non plus y bâtir des administrations et des bureaux mais des logements urbains de qualité qui revitaliseront le centre de nos villes.

Construction on railway station sites

There is hardly a city in Central Europe and in North America which has not drawn up one or more plans for construction projects on the sites of their railway stations, which are usually located in the centre of the city, although not all of these plans have been realized.

In many cities these sites, along with cemeteries, public transport lines and parks, are the last remaining available municipal plots which can still be built on and kept out of the grasp of private speculators. The public ought to be made aware of precisely this fact—in the USA, to be sure, most of the sites in question are in private hands; these advantageously situated sites ought not to be sacrificed to the profit philosophy, but this is where moderate-cost public housing ought to be erected, which would reanimate our urban centres.



Hauptbahnhof Freiburg i. B.

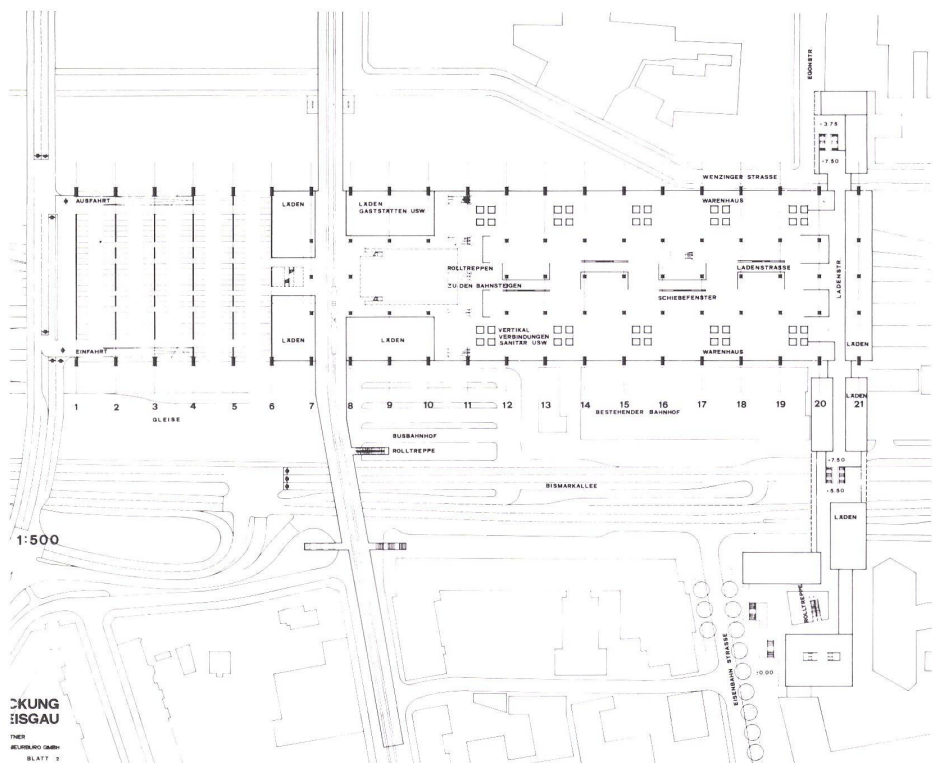
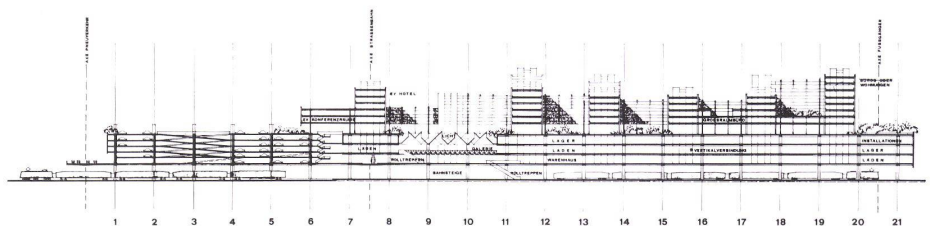
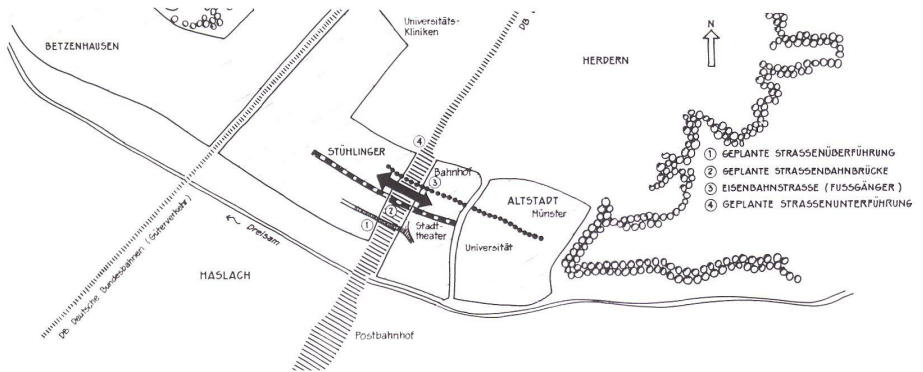
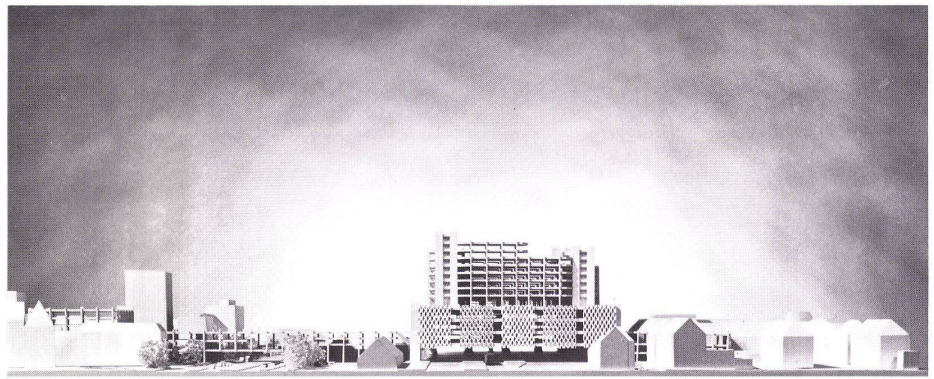
Gare centrale de Freiburg en Brisgau
Central Station, Freiburg i. Br.

Burckhardt + Partner / Emch + Berger,
Basel und Bern

Das Projekt aus dem Jahre 1972 sieht für eine Überbauung des Hauptbahnhofs Freiburg i. B. eine vollständig stützenfreie Überbrückung der Bahntrassen vor. Geleiseveränderungen können somit jederzeit unabhängig von der Baukonstruktion vorgenommen werden, da die notwendigen Stützen im Bereich der Bahnsteige liegen. Eventuelle spätere Erweiterungen sind nach allen Richtungen hin möglich. Mit der Überbauung der Bahnhofs- und Geleiseanlagen wird der alte und neue Stadtteil Freiburgs miteinander verbunden werden, und das neu entstehende Zentrum wird die Gegend um den Bahnhof unweigerlich aufwerten. Das 1. Geschoß wird als Hauptgeschäfts-Ebene vorwiegend den Fußgängern reserviert bleiben. Eine Einstellhalle für 1360 Autos und eine Erschließungsstraße mit Direktanschluß an die Straßenbrücke wird auf der gleichen Ebene zu sämtlichen Hochbauten führen. Das 2. und 3. Geschoß wird hauptsächlich als Verteil- und Lagerfläche dienen, die Dachflächen sind als Grünflächen vorgesehen.

Le projet de rénovation de la gare fribourgeoise datant de 1972, prévoit un bâtiment enjambant les rues situées devant la gare sans appui intermédiaire. Ultérieurement des modifications aux voies ferrées pourront être entreprises à tout moment indépendamment des constructions, car les appuis se trouvent dans la zone des quais. Toutes les extensions futures sont possibles dans chacune des directions. Avec la couverture de la gare et des voies les parties anciennes et nouvelles de la ville se trouveront réunies et le nouveau centre revalorisera considérablement le quartier de la gare. Le premier niveau sera essentiellement une zone d'affaires réservée aux piétons. Un garage pour 1360 voitures et une liaison vers le pont routier seront réalisés à ce niveau qui donnera accès à tous les immeubles. Les 2ème et 3ème étages serviront essentiellement à la distribution et comme entrepôts; la toiture sera couverte de verdure.

This plan dating from 1972 envisages an entirely support-free deck over the tracks. Thus new lines can be laid at any time independently of the structure of the station building, since the required supports are situated along the platforms. Later extensions are possible in all directions. This deck over the railway lines will connect up the old and the new parts of Freiburg, and the newly developing centre will automatically upgrade the area around the station. The 1st floor will remain for the most part reserved to pedestrians. A garage for 1360 cars and an access street with direct connection with the highway bridge are also on the same level, with access to all high-rise structures. The 2nd and the 3rd floors will mainly serve as distribution and storage space, and the roof tops are to be planted.



Bahnhof Olten (Schweiz)

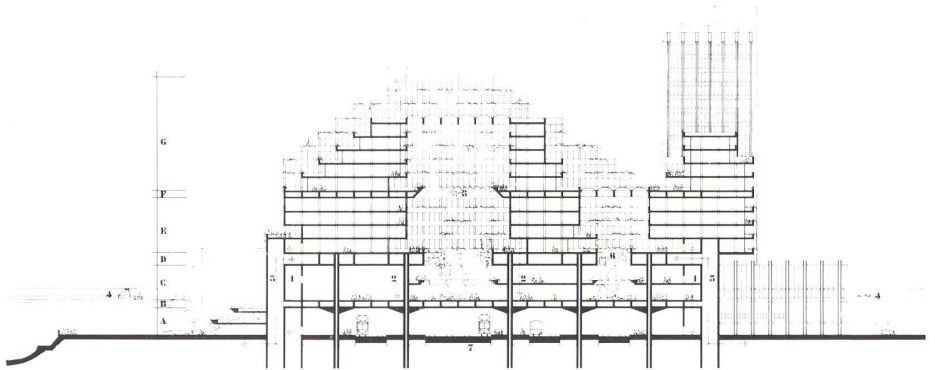
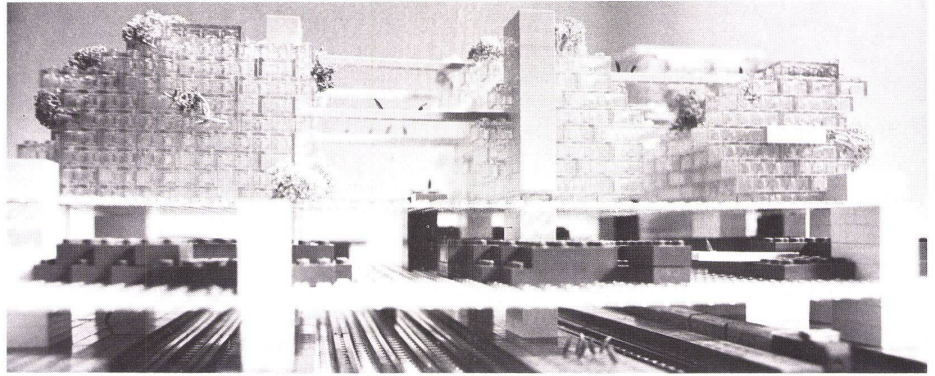
Gare d'Olten, Suisse
Railway station, Olten (Switzerland)

U. von Bergen + P. Deuber, Zürich
Freie Semesterarbeit 1972 unter Prof.
R. Schall an der ETH Zürich

Mit ihrem Vorschlag beabsichtigen die beiden Projektverfasser zu verhindern, daß aus Olten zwei Städte mit eigenen, jedoch ungenügenden Einrichtungen von zentraler Bedeutung entstehen. Die über den Geleisen projektierte Wohnsiedlung soll zudem eine Alternative zu den am Rande der Stadt geplanten Wohnsiedlungen sein, die das bestehende Mißverhältnis Wohn – Arbeitsplätze korrigiert.

Avec leur proposition les auteurs du projet veulent éviter à la ville d'Olten qu'il se forme deux centres urbains autonomes mais dont les équipements seraient insuffisants à l'échelle de l'ensemble. La zone résidentielle prévue au dessus des voies propose en outre une alternative aux ensembles périphériques et corrige ainsi le déséquilibre actuel entre les places de travail et les lieux d'habitat.

The plan proposed here aims at preventing Olten from becoming two towns each with its own, but insufficient, infrastructure. The housing project intended for over the railway lines is to be an alternative to the project planned for the periphery of the town, and it is intended to rectify the existing disproportion in the relations between residences and places of work.



Hauptbahnhof Zürich

1. Preis des Bahnhofüberbauungs-
Wettbewerbes 1970

Gare centrale de Zürich
1er prix du concours de l'aménagement
de la gare 1970

Central Station, Zurich
1st Prize in the station project competition
1970

Max Ziegler, Zürich
Mitarbeiter: D. Stefanovic und E. Vogt

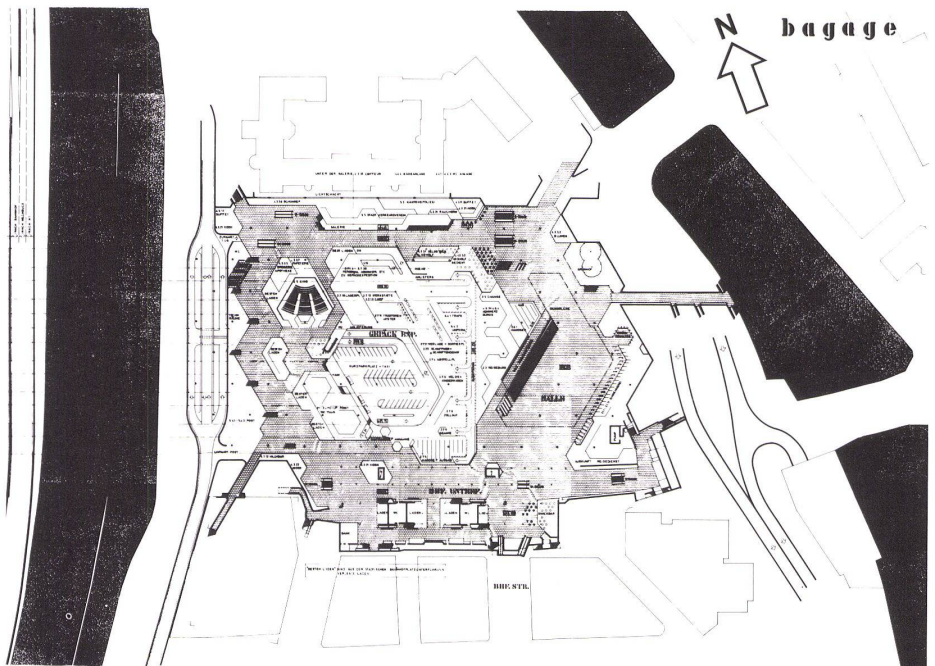
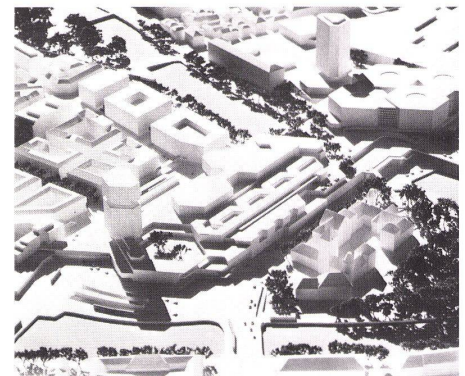
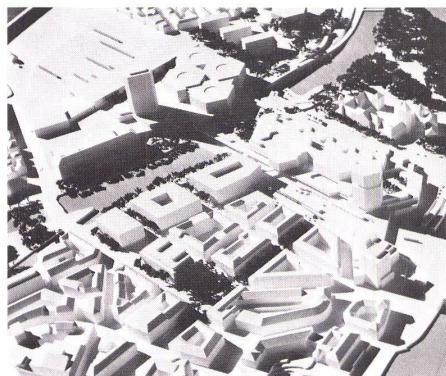
Das aus einem öffentlichen Ideen-Wettbewerb hervorgegangene Projekt, das bis heute nicht weiterverfolgt wurde, zeigt eine Über- und Unterbauung des in zentraler Lage liegenden Bahnhofgeländes. Von der Unterbauung wurde vor Ausschreibung des Wettbewerbs ein Teil, »Shop-Ville«, erstellt und mußte von den Teilnehmern miteinbezogen werden. Das erstprämierte Projekt sieht eine konventionelle, jederzeit ausführbare Über- und Unterbauung mit vorwiegend geschäftlicher Nutzung vor. Wegen noch nicht abgeschlossenen Geleisebauarbeiten und einer eventuellen, in der Nähe vorbeiführenden U-Bahn, soll eine Über- und Unterbauung frühestens in 20 Jahren aktuell werden.

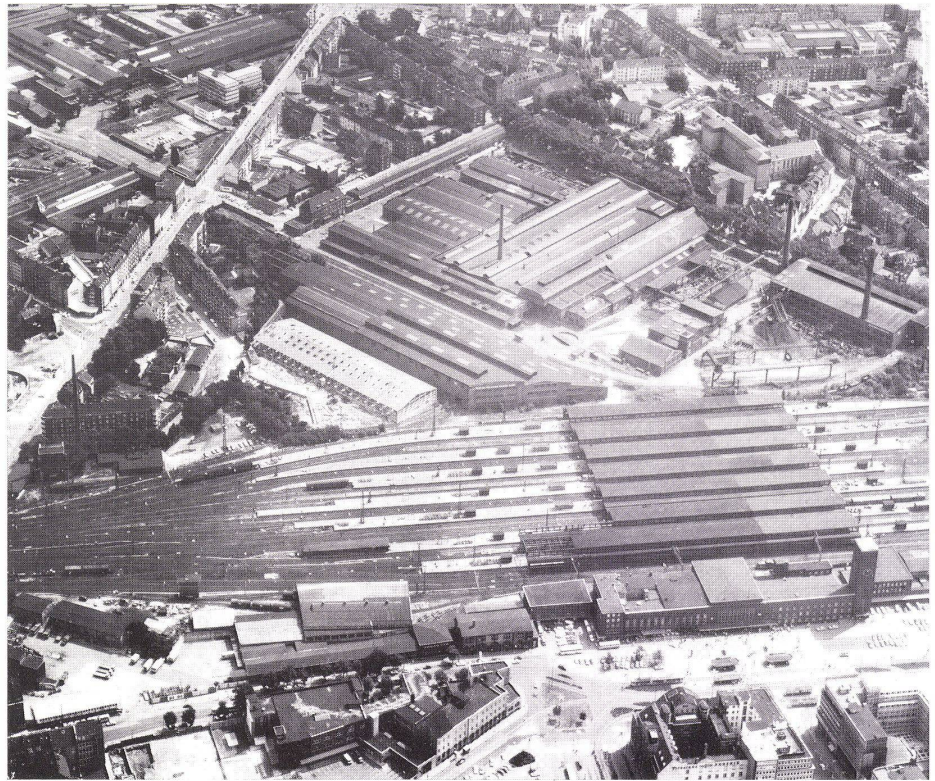
Le projet issu d'un concours public d'idées qui, jusqu'à présent, ne fut pas suivi, prévoit des constructions au dessus et au dessous de la gare centrale actuelle. Une partie de »Shop Ville« déjà réalisée avant le lancement du concours devait être intégrée comme telle par les concurrents dans leur projet.

La proposition retenue prévoit une substructure et une superstructure conventionnelles, réalisables à tout moment et utilisées essentiellement pour le commerce. Comme les modifications dans le tracé des voies ne sont pas terminées et qu'un métro doit éventuellement passer à proximité, ces travaux ne seront actuels que dans une vingtaine d'années.

This project, which grew out of a public competition, has still not been acted on; it comprises both basement and elevated structures on the site of the Central Station. A part of the underground project, Shopville, was already built prior to the competition and had to be accepted by the participants.

The 1st prize project envisages a conventional, ready-to-build business complex. Owing to not yet completed work on the railway lines and the possibility of the construction nearby of an underground railway, a project of this kind will become timely only in about 20 years.





Hauptbahnhof Düsseldorf

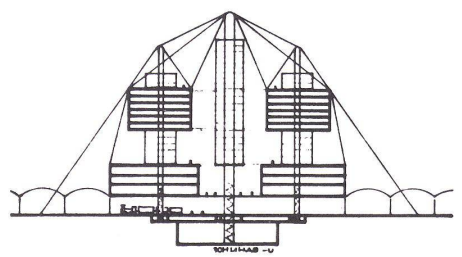
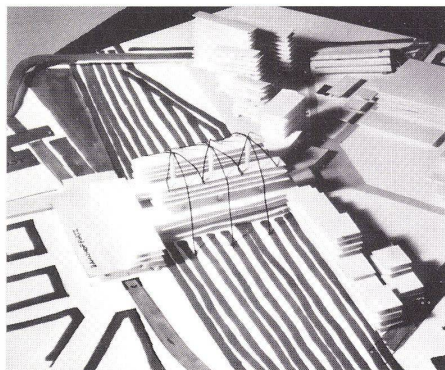
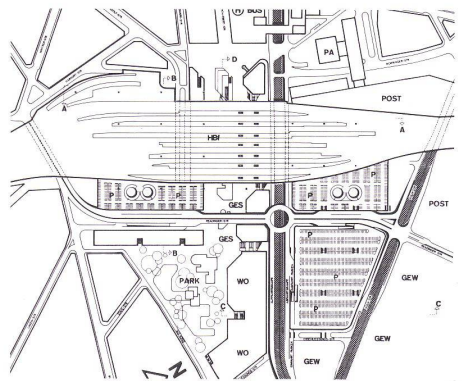
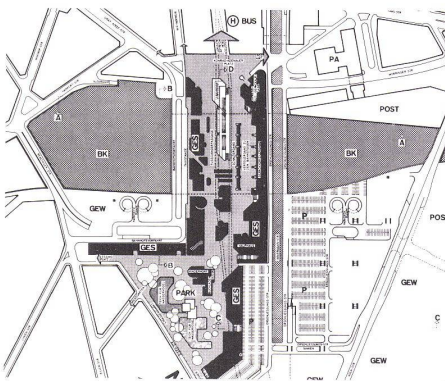
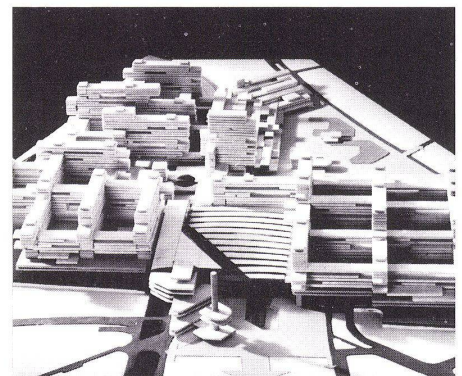
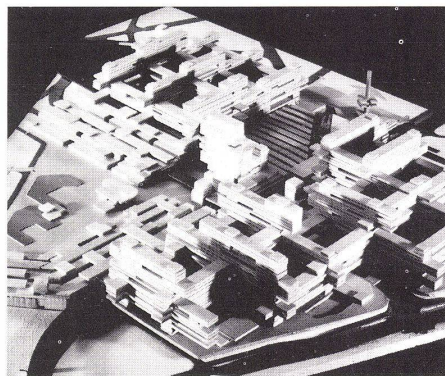
Gare centrale de Düsseldorf
Central station, Düsseldorf

Stadtplanungsamt Düsseldorf
(Bruno Gutknecht / Robert Jahn)
und Hochschule für Bildende Künste
Düsseldorf, (Prof. Robaschik)

Das Stadtplanungsamt Düsseldorf entwickelte in den letzten Jahren zahlreiche Überlegungen zur Erschließung und Fußgängerführung im Bereich des Bahnhofs und des Oberbilker-Stahlwerk-Geländes, ohne die Nutzung des Luftraums über der Bahnhofsanlage miteinzubeziehen. Im Rahmen der Referendarsausbildung wurde dann 1969 die Aufgabe gestellt, eine Baustruktur auf dem Gelände des Oberbilker Stahlwerks im Zusammenhang mit einer Überbauung des Hauptbahnhofs zu entwickeln, wozu auch interessierte Studenten der HBK-Düsseldorf eingeladen wurden.

L'office de planification de Düsseldorf a proposé ces dernières années de nombreux projet prévoyant des voies pour voitures et piétons dans la zone de la gare et sur le terrain de l'Oberbilker-Stahlwerk sans toutefois intéresser l'espace situé au dessus de la gare. En 1969 dans le cadre de la formation des stagiaires, on leur proposa de développer une structure sur le terrain de l'Oberbilker-Stahlwerk liée à une superstructure recouvrant la gare. Pour cette tâche les étudiants intéressés de l'HBK-Düsseldorf furent également invités.

The office of town-planning of Düsseldorf has developed over the last few years numerous ideas for improving accesses and pedestrian movement around the railway station and the Oberbilker steelworks, without making use of the air space above the tracks. As part of a training program, with interested students of the Academy of Fine Arts also being invited, there was in 1969 posed the problem of developing a building complex on the grounds of the Oberbilker steelworks in connection with a project on the site of the central station.



1
Stadtplan von Düsseldorf mit Eisenbahnlinienführung.
Plan de la ville de Düsseldorf indiquant les voies
ferrées.

City plan of Düsseldorf with railway lines.

2
Luftaufnahme des Bahnhofareals (Freigegeben Reg.-
Präs. Düsseldorf Nr. 19/78/8375).

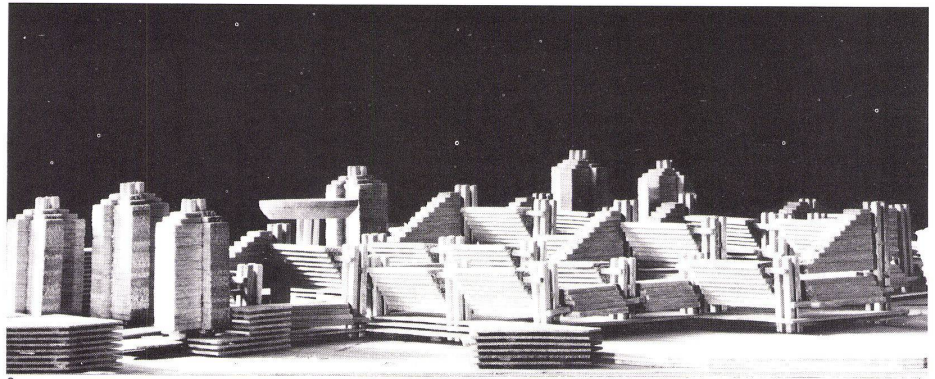
Vue aérienne de la zone de la gare.

Air view of the station area.

3-6
Entwurf Gerhard Bense (RegBRef). Durchschnittlich
15geschossige Überbauung im Großraster 60/80 m.

Projet de Gerhard Bense (RegBRef). Ensemble compo-
rtant en moyen 16 étages sur un réseau à grande
maille de 60/80 m.

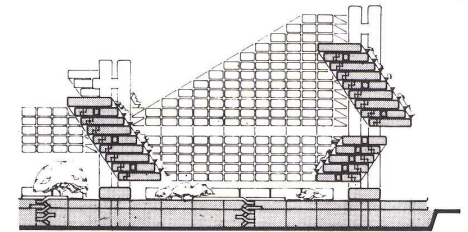
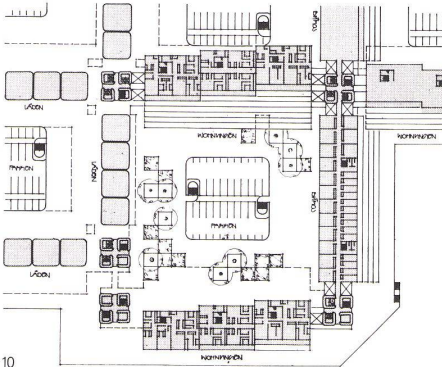
Design of Gerhard Bense. 16-floor (on an average)
complex on grid of 60/80 m.



7, 8
Entwurf F. Kaufmann (HBK). Bis zu 25geschossige
Hängekonstruktion über der Geleiseanlage.

Projet F. Kaufmann (HBK). Structure suspendue au des-
sus des voies allant jusqu'à 25 étages.

Design of F. Kaufmann. Maximum 25-floor suspension
construction above the railway lines.



9-11
Entwurf Peter Eckermann (RegBRef). Bis zu 30geschos-
sige Überbauung im Großraster von 80/80 bzw. 80/60 m.

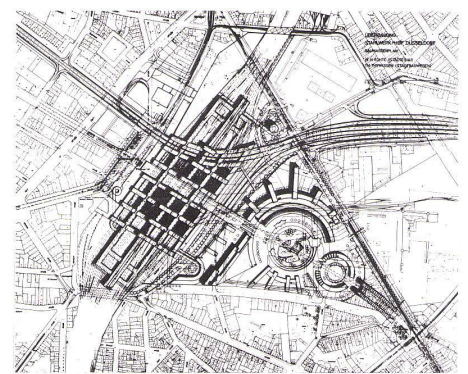
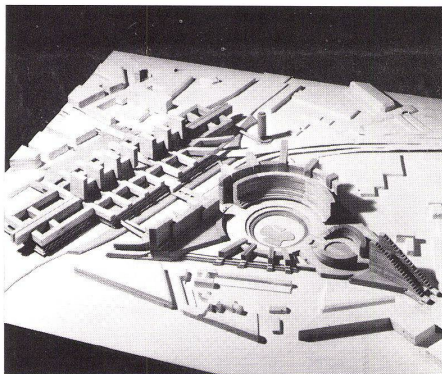
Projet Peter Eckermann (RegBRef). Ensemble allant
jusqu'à 30 étages sur un réseau à grandes mailles de
80/80 resp. 80/60 m.

Design of Peter Eckermann. Maximum 30-floor project
on grid of 80/80 or 80/60 m.

12, 13
Entwurf Hartwig Kohte/Theo Thywissen (RegBRef). 6-
bis 20geschossige Überbauung auf dem Großraster 20/
60 bzw. 45/60 m.

Projet Hartwig Kohte/Theo Thywissen (RegBRef). En-
semble de 6 à 20 étages sur un réseau à grandes mail-
les de 20/60 resp. 45/60 m.

Design of Hartwig Kohte/Theo Thywissen. 6- to 20-floor
complex on grid of 20/60 or 45/60 m.



14, 15
Entwurf Ueli Witzig/Niklaus Fritschi (HBK). Variable
Raumstruktur-Überbauung.

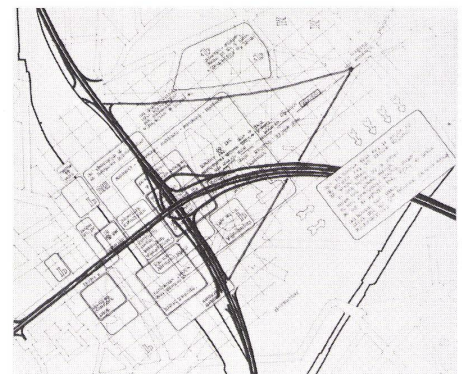
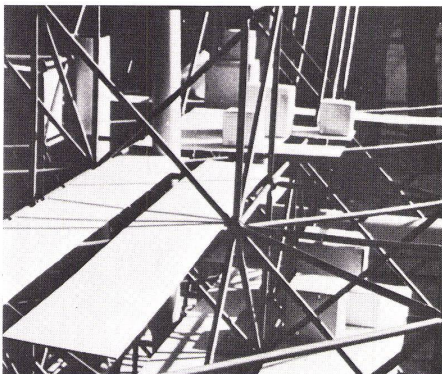
Projet Uetli Witzig / Niklaus Fritschi (HBK). Structure
spatiale variable.

Design of Ueli Witzig/Niklaus Fritschi. Variable spatial
construction.

16
Entwurf Wolko Schäfers (RegBRef). Verzicht der Bahn-
hofüberbauung. Erschließung der 4- bis 15geschossi-
gen Baugruppen durch zwei unterirdisch und automa-
tisch verkehrende »L-Bahn«-Strecken in Ost-West-Rich-
tung.

Projet Wolko Schäfers (RegBRef). La gare n'est pas
recouverte. Desserte du groupe d'immeubles de 4 à 15
niveaux au moyen de deux voies ferrées »L« souter-
raines et circulant automatiquement dans les directions
est-ouest.

Design of Wolko Schäfers. Abandons idea of station
project. Access to 4- to 15-floor building complex via
two underground, automatic L-railways running east-
and-west.



Legenden Seite 84 (Hauptbahnhof Mainz)

1
2. Geschoß über Ebene 6 mit Verkaufsflächen, Tagungs-
und Ausstellungsräumen.

2ème étage au dessus du niveau 6 abritant des surfaces
de vente et de locaux de congrès et d'exposition.

2nd floor above level 6 with shops, convention and
exhibition facilities.

2
Ebene 2 mit Fußgängerverbindung zum Bahnhof und
Parkflächen.

Niveau 2 avec accès des piétons à la gare et aux
parkings.

Level 2 with pedestrian access to station and car parks.

3
Ebene 2 mit Anlieferung.

Niveau 2 avec livraisons.

Level 2 with delivery zone.

4
Ebene 1 mit Reparatur- und Dienstleistungsbetrieben.

Niveau 1 avec ateliers de réparation et locaux de
service.

Level 1 with repair and service facilities.



Bahnhof Winterthur (Schweiz)

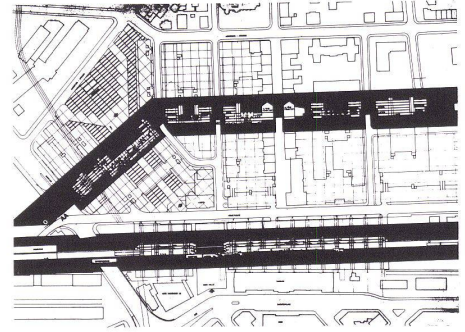
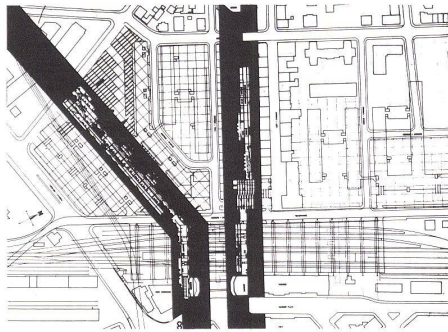
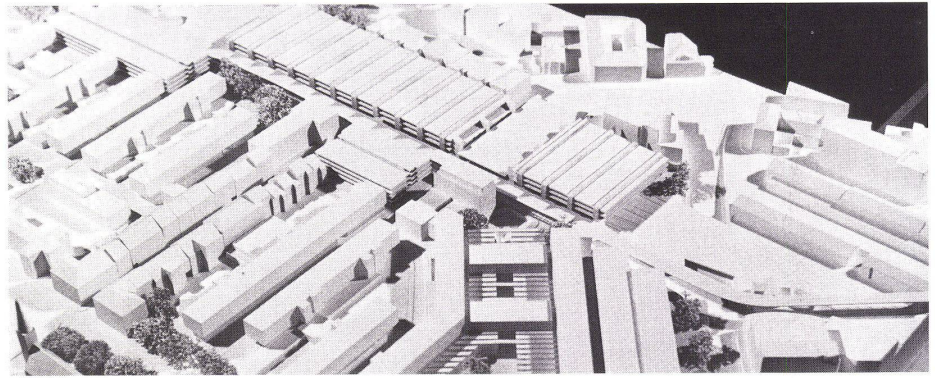
Gare de Wintertour (Suisse)
Railway station, Winterthur (Switzerland)

Ulrich J. Baumgartner, Winterthur
Mitarbeiter: B. Pfister, W. Keller,
F. Surber, P. Merz
Verkehringenieur: J. Richter, Zürich
Bauingenieur: M. Walt, Zürich

Mit der Über- und Unterbauung des Bahnhofsareals und des Neuwiesenquartiers soll in Winterthur die Neuüberbauung mit der Altstadt auf nur einer einzigen unter den Geleisen durchführenden Ebene verbunden werden. Die eigentliche Überbauung der Geleiseanlagen ist – stützenfrei – ausschließlich als Autoeinstellhalle gedacht, was die gesamte Aufwertung der Bahnhofszone stark einschränkt.

Avec l'aménagement souterrain et aérien du territoire de la gare et du quartier Neuwiese, Wintertour doit voir ses nouveaux quartiers reliés à l'ancienne ville grâce à un plan souterrain d'un seul tenant. La superstructure proprement dite placée au dessus des voies est exclusivement pensée comme garage pour voitures, ce qui limite fortement la revalorisation de cette zone ferroviaire.

This project, including both basement and elevated constructions on the site of the railway station, envisages but one single communications level beneath the tracks connecting the new centre and the old town. The actual construction above the tracks is intended to be support-free and to be used exclusively as a garage, which definitely downgrades the station area.

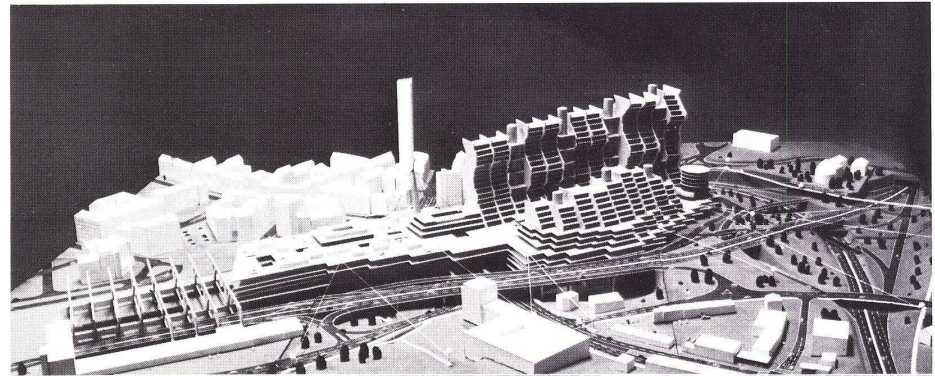


Hauptbahnhof Mainz

Gare centrale de Mayence
Central railway station, Mainz

Gröne / Hoffmann / Klein / Loskant
(graduierte Ingenieure)

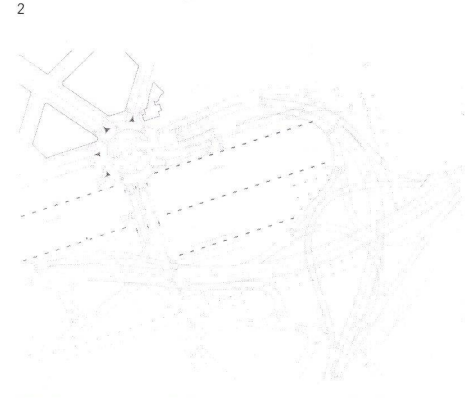
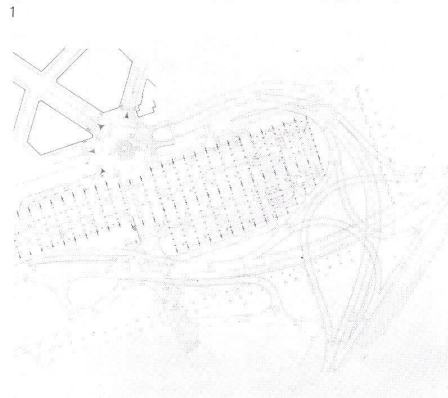
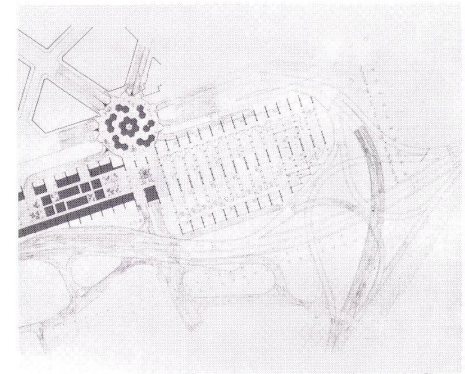
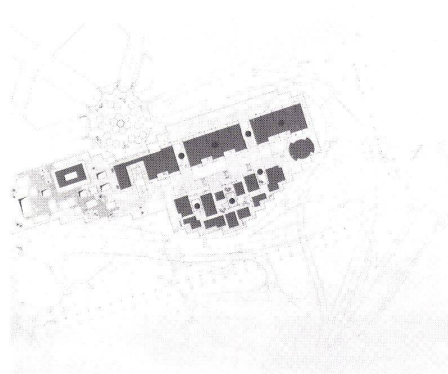
Semesterarbeit 1970 an der Staatlichen
Ingenieurschule Mainz unter Prof. H. Kanis,
Mainz



Mit dem Vorschlag einer mehrgeschossigen Überbauung des Bahnhofareals in Mainz ist keine neue City geplant, sondern es soll eine vorwiegend den Fußgängern reservierte Verbindung zweier Stadtteile durch die Schaffung von kulturellen, wirtschaftlichen und dienstleistungsbetriebenen Räumen erreicht werden. Die weitgespannte Konstruktion soll den zukünftigen Ausbau einer S-Bahn ermöglichen.

En surmontant la zone de la gare de Mayence par un volume à plusieurs niveaux il ne s'agit pas de créer une nouvelle cité mais de réaliser une liaison réservée exclusivement aux piétons en-tre les deux parties de la ville; on y trouvera des locaux culturels, d'affaires et des équipements de service. Les grandes portées de la structure permettront l'aménagement futur d'un métro aérien.

The proposal for a multi-storey construction on the site of the railway station in Mainz does not envisage a new city centre, but what is intended is an all-pedestrian concourse connecting two parts of the city with the creation of cultural, business and public service facilities. The wide-span construction is planned to accommodate the future completion of a rapid-transit urban railway.



Legenden Hauptbahnhof Mainz siehe Seite 83

3

4