



Inventar der Denkmalschutzobjekte von überkommunaler Bedeutung

- Das Inventar** Das Inventar listet Bauten und Anlagen auf, die aufgrund ihrer historischen Bedeutung wichtige Zeugen vergangener Epochen sind. Mit der Aufnahme ins Inventar wird ein Objekt nicht unter Schutz gestellt, sondern eine Schutzvermutung festgehalten.
- Schutzzweck** Der im Inventarblatt aufgeführte Schutzzweck hält in allgemeiner Art und Weise fest, wie der Charakter der Bauten bewahrt werden kann. Welche Bestandteile der Bauten im Detail erhalten werden sollen, ist nicht im Inventarblatt festgelegt, sondern wird im Rahmen eines Bauvorhabens entschieden. Dies betrifft neben dem Gebäudeäusseren auch das Gebäudeinnere sowie die für ihre Wirkung wesentliche Umgebung. Bei Bauvorhaben empfiehlt es sich, frühzeitig mit der kantonalen Denkmalpflege Kontakt aufzunehmen. Sie bietet Eigentümerinnen und Eigentümern unentgeltliche Beratung an.
- Aktualität der Inhalte** Die im Inventarblatt wiedergegebenen Informationen zu einem Objekt beruhen auf dem Wissensstand zum Zeitpunkt der Festsetzung. Neuere Informationen, etwa zu jüngsten Massnahmen oder zum aktuellen Zustand eines Objekts, können bei der kantonalen Denkmalpflege eingeholt werden.
- Fragen und Anregungen** Verfügen Sie über weitere Informationen zu den Bauten im Inventar? Haben Sie Fragen zum Inventar? Dann nehmen Sie bitte Kontakt mit uns auf und beachten Sie den Flyer «Fragen & Antworten» auf unserer Internetseite:
- zh.ch/denkmalinventar
- Disclaimer** Das Inventarblatt gilt nicht als vorsorgliche Schutzmassnahme im Sinne von § 209 Planungs- und Baugesetz.
- Nutzungsbedingungen** Dieses Inventarblatt wurde unter der Lizenz «Creative Commons Namensnennung 4.0 International» (CC BY 4.0) veröffentlicht. Wenn Sie das Dokument oder Inhalte daraus verwenden, müssen Sie die Quelle der Daten zwingend nennen. Mindestens sind «Kanton Zürich, Baudirektion, kantonale Denkmalpflege» sowie ein Link zum Inventarblatt anzugeben. Weitere Informationen zu offenen Daten des Kantons Zürich und deren Nutzung finden Sie unter zh.ch/opendata.

Bahnhof Zürich Altstetten

Gemeinde

Zürich

Bezirk

Zürich

Quartier

Altstetten

Planungsregion

Zürich Stadt

Adresse(n) Altstetterplatz 11, 12, 13a, 13b
Bauherrschaft Schweizerische Bundesbahnen SBB
ArchitektIn Max Fehr (1914–1974), Max Vogt (1925–2019)
Weitere Personen Wolfgang Jacobsohn (1917–1973) (Ingenieur/Hersteller)
Baujahr(e) 1965–1968
Einstufung –
Ortsbild überkommunal nein
ISOS national ja
IVS nicht geprüft
KGS nicht geprüft
Datum Inventarblatt – Raphael Sollberger, Ruedi Weidmann

Objekt-Nr.	Festsetzung Inventar	Bestehende Schutzmassnahmen
261AL00700	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–
261ALPERRON00700-2	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–
261ALPERRON00700-3	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–

Schutzbegründung

Der Bahnhof Zürich Altstetten wurde 1965–1968 von Max Vogt entworfen und unter der Leitung seines Vorgesetzten, dem SBB-Sektionschef Hochbau des Kreises III (Ostschweiz), dem Architekten Max Fehr, realisiert. Vogt war seit 1957 Entwurfsarchitekt bei den SBB und später, ab 1974, selbst Sektionschef. Unter Mitarbeit und unter der Leitung von Vogt entstanden bis 1989 mehr als hundert grössere und kleinere Bahnbauten, mit denen er die Architektur der SBB entscheidend zu prägen vermochte. Ihre Unverwechselbarkeit beruht auf der ausgewogenen Komposition kubischer Volumina, auf ihrer zurückhaltenden Skulpturalität und Expressivität und auf der sorgfältigen Betonoberflächenbearbeitung mit Schalungen aus ungehobelten Einzelbrettern. All dies ist dem Bahnhof Zürich Altstetten – einem frühen Bau von Vogt und zusammen mit dem Zentralstellwerk (Gustav-Gull-Platz 6; 261AU00932) und dem Stellwerk Mülligen (Hermetschloostrasse 80; 261AL00080) ein Schlüsselbau in dessen Werk – abzulesen. Das Ensemble ist ein wichtiger Zeuge der Schweizer Nachkriegsmoderne, insb. für die Impulse Le Corbusiers (1887–1965) und ihre Weiterentwicklung nach dem Zweiten Weltkrieg. Neben dem Bahnhof Effretikon (Gemeinde Illnau- Effretikon, Bahnhofstrasse 20 u. a.; Vers. Nr. 02517 u. a.) von 1959–1961 handelt es sich bei Altstetten um das einzige erhaltene Bahnhofensemble, bei dem Vogt neben dem Bahnhofgebäude auch die Perrondächer gestalten und damit dem Bahnhof als Ganzem eine einheitliche architektonische Erscheinung verleihen konnte.

Das Bahnhofgebäude (261AL00700) hat neben seiner baukünstlerischen auch eine grosse städtebauliche Bedeutung, insb. wegen seiner Grösse und seiner wahrzeichenhaften Fernwirkung. Aus sozialgeschichtlicher Sicht zeugt es vom wirtschaftlichen Aufschwung, dem damit einhergehenden Bevölkerungs- und infrastrukturellen Wachstum und der Agglomerationsbildung in den ehem. Zürcher Vororten nach dem Zweiten Weltkrieg.

Die Perrondächer (261ALPERRON00700-2 und 261ALPERRON00700-3) haben neben ihrer baukünstlerischen Bedeutung einen hohen ingenieurgeschichtlichen Wert: Die zusammen mit Ingenieur Wolfgang Jacobsohn entwickelte Konstruktion «versteckt» das gesamte Tragwerk in einer radikal reduzierten, auf eine kubische Gesamtform reduzierte äussere Erscheinung; das Dach scheint als schwere Betonplatte auf den Einzelstützen aufzuliegen, ist aber in Wirklichkeit hinter viel

Bahnhof Zürich Altstetten

dünnere und hängt an einer längs verlaufenden Betonröhre (vgl. Bild Nr. D101139_92). Mit dieser Konstruktion handelt es sich um die Weiterentwicklung und Übersetzung der von Hans Hilfiker für den Bahnhof Winterthur Grütze entwickelten und 1955 installierten Perrondächer (Stadt Winterthur, St. Gallerstrasse 143.1 und 143.2; 230OB01251 und 230OB01255) in die Architektursprache der Moderne.

Schutzzweck

Erhaltung der bauzeitlichen Substanz des Bahnhofgebäudes mitsamt seinen äusseren und inneren bauzeitlichen Ausstattungselementen und Oberflächen. Erhaltung der bauzeitlichen Erschliessung. Erhaltung und Pflege der als Sitz- und Kinderspielplatz eingerichteten Dachterrasse. Im Innern Erhaltung der bauzeitlichen Grundrissdisposition. Erhaltung der bauzeitlichen Substanz der Perrondächer. Bei allen Bauten des Ensembles Erhaltung der bauzeitlichen Materialisierung, insb. der Sichtbetonfassaden.

Kurzbeschreibung

Situation / Umgebung

Der Bahnhof Zürich-Altstetten entstand ab 1847 nordöstlich des alten Altstetter Dorfkerns an der Bahnlinie Zürich–Baden. Als Verbindung vom Dorf zum Bahnhof wurde die Bahnhofstrasse (heute Altstetterstrasse) angelegt, die einem geschwungenen Bachlauf folgte. Das Bahnhofgebäude bildet die südöstliche Platzwand des beim Neubau des Bahnhofs angelegten Altstetterplatzes an der Hohlstrasse. Die beiden Perrondächer haben die exakt gleiche Länge und stehen auf gleicher Höhe wie das Bahnhofgebäude auf den Perrons 2 und 3.

Objektbeschreibung

Bahnhofgebäude (261AL00700)

Das Bahnhofgebäude besteht aus einem langgezogenen, eingeschossigen Aufnahmegebäude mit Ost- (Altstetterplatz 12) und Westtrakt (Altstetterplatz 11) sowie einem sich über dem Westtrakt erhebenden, neugeschossigen Scheibenhochhaus. Zwischen den beiden Trakten liegt der Abgang zur Unterführung. Der Westtrakt enthält im EG die Publikumsräume mit teilweise neuen Verglasungen. Das Scheibenhochhaus wurde in Schottenbauweise (vier Kompartimente) mit insg. 45 Wohnungen errichtet. Die Bahnseite (N) zeigt neun Laubengänge. Ihre hohen Brüstungen und die Zurückversetzung der Wohnungen hinter die Fassade dienen dem Lärmschutz. Eine skulptural ausgeformte Fluchttreppe vor der Fassade bricht dieses Muster auf. An der Nordecke setzt das Treppenhaus mit Fensterschlitz und Kamin einen vertikalen Akzent. An beiden Stirnseiten schiebt sich ein in die Fassade gekerbtes Band mit eingelassenen Fenstern bis zur Dachkante empor. Die Südfassade gegen den Platz wird von durchlaufenden Brüstungsbändern rhythmisiert, Loggien sind durch geschlossene Wandpartien mit je einem dreiteiligen, liegenden Rechteckfenster unterbrochen. Die Wohnungen sind durch eine zusätzliche tragende Wand gegliedert in einen südlichen Teil mit den Hauptwohnräumen und einen schmaleren Teil gegen N mit Küche, Bad, WC, Korridor und einem Nebenraum (die bahnseitige Platzierung der Nebenräume und Nasszellen war eine zusätzliche Lärmschutzmassnahme). Das Flachdach gestaltete Vogt als Sonnenterrasse mit Spielplatz und einer umlaufenden Sichtbetonbrüstung. Ein eingeschossiger, flach gedeckter Aufbau enthält Waschküche, Trocken- und Abstellräume. Bei der Sanierung des Bahnhofgebäudes 1998–1999 wurden die Fassaden mit einer Schutzlasur gestrichen. Der Osttrakt mit Diensträumen ist gleich lang wie der Westtrakt, aber etwas breiter. Seine Konstruktion bilden fünf Rahmentragwerke mit schlanken Betonstützen, die im gleichen Abstand angeordnet sind wie die Schottenwände des Hochhauses. Ein weit auskragendes, rundumlaufendes Vordach hält die beiden Trakte zusammen. Es überdeckt im N den Hausperron, im S einen Vorplatz und im W den Hauseingang des Hochhauses, wo ein rechteckiges Loch für einen Baum ausgespart ist. Die Beleuchtung mit in Gleisrichtung angeordneten Kästen für Leuchtstoffröhren findet sich auch an den beiden anderen Perrondächern wieder.

Perrondach 2 (261ALPERRON00700-2)

Die Perrondächer entsprechen formal dem Hausperrondach des Bahnhofgebäudes. Es handelt es sich um eine Konstruktion aus bewehrtem Beton. Die Dachplatten wirken durch den zur Versteifung hinaufgezogenen, umlaufenden Rand massiver als sie sind. Das Dach wird von einem Oberzug getragen, der als Hohlkastenträger mit quadratischem Querschnitt und runder Höhlung ausgebildet ist und auf einer Reihe von im Grundriss quadratischen Mittelstützen aufliegt. Am westlichen Ende steht ein schlankeres Stützenpaar, das die Rampe zur westlichen Personenunterführung flankiert

Bahnhof Zürich Altstetten

und mit ihren Brüstungsmauern verbunden ist. Die Treppen und Rampen zu den Unterführungen sind dreiseitig von Betonbrüstungen eingefasst. Im Unterschied zum Bahnhofgebäude wurde der Sichtbeton hier nicht lasiert und zeigt noch seine bauzeitliche Oberfläche.

Bahnhofgebäude (261AL00700)

Das Bahnhofgebäude besteht aus einem langgezogenen, eingeschossigen Aufnahmegebäude mit Ost- (Altstetterplatz 12) und Westtrakt (Altstetterplatz 11) sowie einem sich über dem Westtrakt erhebenden, neugeschossigen Scheibenhochhaus. Zwischen den beiden Trakten liegt der Abgang zur Unterführung. Der Westtrakt enthält im EG die Publikumsräume mit teilweise neuen Verglasungen. Das Scheibenhochhaus wurde in Schottenbauweise (vier Kompartimente) mit insg. 45 Wohnungen errichtet. Die Bahnseite (N) zeigt neun Laubengänge. Ihre hohen Brüstungen und die Zurückversetzung der Wohnungen hinter die Fassade dienen dem Lärmschutz. Eine skulptural ausgeformte Fluchttreppe vor der Fassade bricht dieses Muster auf. An der Nordecke setzt das Treppenhaus mit Fensterschlitz und Kamin einen vertikalen Akzent. An beiden Stirnseiten schiesst ein in die Fassade gekerbtes Band mit eingelassenen Fenstern bis zur Dachkante empor. Die Südfassade gegen den Platz wird von durchlaufenden Brüstungsbändern rhythmisiert, Loggien sind durch geschlossene Wandpartien mit je einem dreiteiligen, liegenden Rechteckfenster unterbrochen. Die Wohnungen sind durch eine zusätzliche tragende Wand gegliedert in einen südlichen Teil mit den Hauptwohnräumen und einen schmaleren Teil gegen N mit Küche, Bad, WC, Korridor und einem Nebenzimmer (die bahnseitige Platzierung der Nebenräume und Nasszellen war eine zusätzliche Lärmschutzmassnahme). Das Flachdach gestaltete Vogt als Sonnenterrasse mit Spielplatz und einer umlaufenden Sichtbetonbrüstung. Ein eingeschossiger, flach gedeckter Aufbau enthält Waschküche, Trocken- und Abstellräume. Bei der Sanierung des Bahnhofgebäudes 1998–1999 wurden die Fassaden mit einer Schutzlasur gestrichen. Der Osttrakt mit Diensträumen ist gleich lang wie der Westtrakt, aber etwas breiter. Seine Konstruktion bilden fünf Rahmentragwerke mit schlanken Betonstützen, die im gleichen Abstand angeordnet sind wie die Schottenwände des Hochhauses. Ein weit auskragendes, rundumlaufendes Vordach hält die beiden Trakte zusammen. Es überdeckt im N den Hausperron, im S einen Vorplatz und im W den Hauseingang des Hochhauses, wo ein rechteckiges Loch für einen Baum ausgespart ist. Die Beleuchtung mit in Gleisrichtung angeordneten Kästen für Leuchtstoffröhren findet sich auch an den beiden anderen Perrondächern wieder.

Perrondach 2 (261ALPERRON00700-2)

Die Perrondächer entsprechen formal dem Hausperrondach des Bahnhofgebäudes. Es handelt sich um eine Konstruktion aus bewehrtem Beton. Die Dachplatten wirken durch den zur Versteifung hinaufgezogenen, umlaufenden Rand massiver als sie sind. Das Dach wird von einem Oberzug getragen, der als Hohlkastenträger mit quadratischem Querschnitt und runder Höhlung ausgebildet ist und auf einer Reihe von im Grundriss quadratischen Mittelstützen aufliegt. Am westlichen Ende steht ein schlankeres Stützenpaar, das die Rampe zur westlichen Personenunterführung flankiert und mit ihren Brüstungsmauern verbunden ist. Die Treppen und Rampen zu den Unterführungen sind dreiseitig von Betonbrüstungen eingefasst. Im Unterschied zum Bahnhofgebäude wurde der Sichtbeton hier nicht lasiert und zeigt noch seine bauzeitliche Oberfläche.

Baugeschichtliche Daten

1847	Bau des ersten Bahnhofs in Altstetten als Teil der «Spanisch-Brötli-Bahn» zwischen Zürich und Baden, Bauherrschaft: Schweizerische Nordbahn
1864	Bau eines Aufnahmegebäudes, Bauherrschaft: Schweizerische Nordostbahn-Gesellschaft NOB
1965	Bau des Osttrakts des Bahnhofgebäudes mit Diensträumen (Altstetterplatz 12; 261AL00700), Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB, Architekten: Max Fehr und Max Vogt
1966	Abbruch des Aufnahmegebäudes von 1864
1967-1968	Bau der Unterführungen, der Perrondächer (261ALPERRON00700-2 und 261ALPERRON00700-3) und des Westtrakts des Bahnhofgebäudes (Altstetterplatz 11; 261AL00700), Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB, Architekten: Max Fehr und Max Vogt
1998–1999	Sanierung des Bahnhofgebäudes, dabei Anbringung einer Schutzlasur, Erneuerung und teilweise zusätzlicher Einbau von Publikumsräumen im EG, Bauherrschaft: SBB AG, Architekten: Meier & Steinauer (o. A. – o. A.)

Bahnhof Zürich Altstetten

2005	Neugestaltung des Altstetterplatzes, Bauherrschaft: Stadt Zürich, Landschaftsarchitektur: Raderschall Landschaftsarchitekten (o. A. – o. A.)
2017–2019	Renovation und Erhöhung der Perrons, Verbreiterung der zentralen Unterführung, Einbau von Aufzügen und Rückbau des Gleises 1 sowie der Industriegleisanschlüsse an der Vulkanstrasse und an der Hohlstrasse, Abbruch der von Max Vogt entworfenen Lichtschächte der westlichen Unterführung, Bauherrschaft: SBB AG
ab 2019	Verbreiterung der westlichen Personenunterführung

Literatur und Quellen

- Bahnhofgebäude Zürich-Altstetten. In: Werk, 1972, 10, S. 574–575.
- Baukultur in Zürich. Wiedikon, Albisrieden, Altstetten, von. Hochbaudepartement der Stadt Zürich, Amt für Städtebau, Zürich 2009.
- Jakob Grelli, 2000 Jahre Altstetten, Zürich 2003, 68–72.
- Karl Holenstein und Ruedi Weidmann, Max Vogt – Bauen für die Bahn 1957–1989 (Architektur- und Technikgeschichte der Eisenbahnen in der Schweiz, Band 1), von Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte, Zürich 2008.
- Max Vogt, Entstehung und Bau der «Spanisch-Brötli-Bahn», in: Baden, Dietikon, Zürich Renovationen und Restaurationen, hg. von Kreisdirektion III der SBB, Zürich 1980, S. 8–11.
- A., Max Fehr (Nekrolog), in: Schweizerische Bauzeitung, 1974, Nr. 41, S. 956.
- SBB-Gebäude Zürich. Gleisraum Langstrasse bis Bahnhof Spezialinventar, hg. von Hochbaudepartement der Stadt Zürich, Amt für Städtebau, Archäologie und Denkmalpflege, Zürich 2005, S. 86–88.



Vault



Bahnhof Zürich Altstetten



Bahnhof Zürich Altstetten, Bahnhofgebäude (261AL00700), Ansicht von NW mit Lift- und Treppenturm, Laubengängen und Feuertreppe, 27.10.2018 (Bild Nr. D101139_81).



Bahnhof Zürich Altstetten, Bahnhofgebäude (261AL00700) kurz nach dem Bau 1968, Ansicht von SW, SBB-Fachstelle für Denkmalpflege, 01.01.1968 (Bild Nr. D101139_82).

Bahnhof Zürich Altstetten

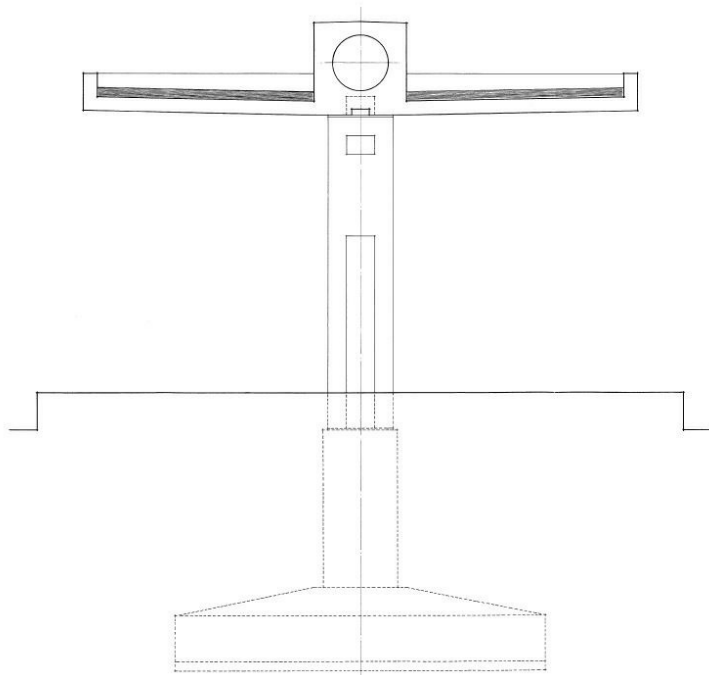
Bahnhof Zürich Altstetten, Bahnhofgebäude (261AL00700), Osttrakt (Altstetterplatz 12) mit Diensträumen, Ansicht von O (Perron 1), im Vordergrund das abgebrochene, ehem. Gleis 1, 27.10.2018 (Bild Nr. D101139_83).



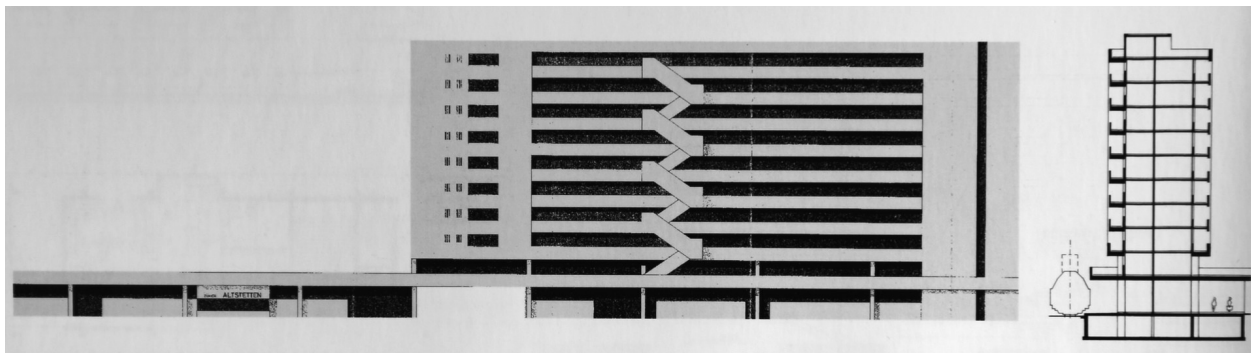
Bahnhof Zürich Altstetten, Perrondach 2 (261ALPERRON00700-2) mit einer nachträglich platzierten Wartehalle (Typenbau «Zangerhalle», heute abgebrochen), 27.10.2018 (Bild Nr. D101139_84).



Bahnhof Zürich Altstetten, Perrondach 2 (261ALPERRON00700-2),
27.10.2018 (Bild Nr. D101139_91).



Bahnhof Zürich Altstetten, Perrondächer (261ALPERRON00700-1 und
261ALPERRON00700-2), Schnitt durch die Konstruktion samt Perron und
Fundament, Nachzeichnung, 01.01.2019 (Bild Nr. D101139_92).



Bahnhof Zürich Altstetten, Bahnhofgebäude, Ansicht von S und Schnitt, aus:
Karl Holenstein und Ruedi Weidmann, Max Vogt – Bauen für die Bahn 1957–
1989, Zürich 2008, S. 62, 27.01.2020 (Bild Nr. D101139_89).