



«Schandfleck» und «gute Bauten»: Auf den Spuren von Max Vogt

#Geschichte #Bahnhöfe #Gesellschaft #Region Ost

Max Vogt prägte rund 30 Jahre lang die Bahnarchitektur. Mitte Dezember verstarb der ehemalige SBB Architekt 94-jährig. Rückblick auf seine heute noch prägenden Werke.



Wer regelmässig mit der Bahn in der Ostschweiz unterwegs ist, kennt die skulpturalen Bauten mit scharfen Kanten und aus rohem Beton. Max Vogt prägte von 1957 bis 1989 als SBB Architekt die Bahnarchitektur im damaligen SBB Kreis III und das Corporate Design der SBB. Das Bauen von Hochbauten für die Bahn bedeutet Freiheit und Zwang zugleich: Auf der einen Seite waren Gebäude für den Betrieb und die Sicherheit der Bahn von den Bauvorschriften und kommunalen Zonenpläne ausgeschlossen, auf der anderen Seite gab es bürokratische und technische Zwänge von Seite der Bahn. So war aus Sicherheitsgründen das Bauen am Gleis zum Teil bis hin zur Raumeinteilung der Bahnhofsgebäude reglementiert.

«Poetischer Funktionalismus»

Max Vogt war von 1957 bis 1989 leitender Architekt in der Sektion Hochbau des Kreis III, ab 1974 war er Sektionschef dieser Abteilung. In diesen Funktionen war er am Anfang selber bei vielen Bauten als ausführender Architekt tätig. Später musste er die Ausführung selber immer mehr an andere Architekten abgeben, konnte die Bauten aber durch das leiten der Vorprojekte immer noch massgeblich prägen.

Vogts Werke können mit «poetischem Funktionalismus» beschrieben werden. Die Bauten sind Kompositionen aus ineinandergeschobenen Körpern, die Tragestruktur ist im Baukörper integriert. Rechte Winkel dominieren, die Wände sind fugenlos und Details sind Mangelware. Seinen Stil erkennt man am besten an seinen frühen Werken, wie zum Beispiel am Bahnhofsbau in Effretikon.



Bahnhof Effretikon (1961)

Auch wenn seine Werke von aussen brutal wirken, sie funktionieren einfach. Das merkt man, wenn man sie betritt. Das heisst Toiletten, Warteraum und Theken werden auf Anhieb gefunden. Die Räume sind hell und es herrscht im Arbeits- und Wohnbereich ein angenehmes Raumgefühl. Trotz der Ausrichtung auf die Funktionalität überraschen die Bauten auch immer wieder mit Kreativität durch auffallende Formen und vielfältige Lichteinfälle oder schöne Beton-Brunnen und Innenhöfe.

Vogt achtete darauf, dass der Wohnbereich möglichst zur Sonne gerichtet und vom Bahnlärm abgewendet war. Beim Bahnhof Thalwil kamen aber sowohl Sonne als auch Lärm von der Gleisseite. Um diese beiden Bedürfnisse zu befriedigen, baute er im Obergeschoss zwei Dienstwohnungen und eine Dachterrasse als Pufferzone für den Lärm ein.



Thalwil (1963)

Vogts Bauten sind bis heute umstritten. Kritisiert wird häufig, dass die Bauten schwer und klobig wirken und auch tatsächlich schwer sind. Doch genau dieses Gewicht des Betons minimiert die Erschütterung der vorbeifahrenden schweren Züge. Diese Kritik wird also mit Funktionalismus gekontert.

Eines der bekanntesten Bauwerke Vogts dürfte der Bahnhof Zürich-Altstetten sein. Über der eigentlichen Station im Erdgeschoss erhebt sich ein neunstöckiges Hochhaus mit 45 Personalwohnungen vom Bahnlärm abgewendet. Wasch- und Trockenräumen, Garten und Spielplatz befinden sich auf dem Dach. An diesem Werk wird jedoch auch die Polarisation ersichtlich, die alle Werke von Max Vogt mit sich bringen: Es wurde 2006 für die Serie «Schandfleck» des SRF nominiert, gewann aber 1972 eine Auszeichnungen der Stadt Zürich für «gute Bauten».



Zürich Altstetten (1968)

SBB Architekten?

Architekten wie Max Vogt, der prägende Bahnhöfe, Bahngelände und Wohnbauten schaffen konnte, beschäftigt die SBB heute nicht mehr. Bauprojekte werden heutzutage öffentlich ausgeschrieben und Architekturwettbewerbe veranstaltet – insbesondere auf den Flächen, welche SBB Immobilien entwickelt. Dies schreibt auch das öffentliche Beschaffungsrecht seit Mitte der neunziger Jahre vor. Im Bereich der Bahninfrastruktur beschäftigt die SBB hauseigene Architekten, welche technische Gebäude und Bahnanlagen planen. Um die bestehende Architektur in den Bahnhöfen und Publikumsanlagen wie etwa Unterführungen zu pflegen und für ein klares Erscheinungsbild zu sorgen, gibt es eine eigentliche SBB Architektursprache.

Quellen:

- Weidmann, Ruedi 1966-.
Max Vogt - Bauen für die Bahn, 1957-1989 / Ruedi Weidmann, Karl Holenstein ; hrsg. von der SBB-Fachstelle für Denkmalschutzfragen ... [et al.].
Zürich: Scheidegger & Spiess, 2008.
- Weidmann, Ruedi 1966-.
Max Vogt, SBB-Architekt / Ruedi Weidmann.
tec21. - Zürich. - Jg. 134, H. 20 (2008), S. 20-27.
- SBB Bauten - Max Vogt / [fotografiert von] Martin Stollenwerk.
Zürich: gta Verlag, 2006.