

# Der Nordtrakt des Zürcher Hauptbahnhofes

Autor(en): **B.O.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

Band (Jahr): **104 (1986)**

Heft 40

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-76263>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

## Aktueller Stand des Wissens

Das Geotextilhandbuch ist keine Norm, und die angegebenen Kriterien sind somit als Hinweise zu verstehen, die den aktuellen Stand des Wissens aus Forschung, Erfahrung und Entwicklung darstellen, teilweise mit der rasanten Entwicklung jedoch zu aktualisieren und zu verfeinern sind.

Die Anwendungskapitel zeigen deutlich, dass die frühere Praxis, Geotextilien nur nach dem Flächengewicht auszuwählen, bei weitem veraltet sind, und dass heute viel mehr aufgrund der mechanischen und hydraulischen Eigenschaften und Funktionen bestimmt werden, unter Berücksichtigung der chemischen, biologischen und physika-

lischen Beständigkeit. Dem Baufachmann fällt zudem auf, dass die eigentlichen Materialkosten für das Geotextil gegenüber jenen der Bauarbeiten fast vernachlässigbar klein sind. Eine fehlerhafte Geotextilbemessung kann jedoch zu schwerwiegenden Folgen führen wie z. B. eine nicht funktionierende Entwässerung oder grosse Deformationen an geschütteten Erdbauten wie etwa Strassen oder Dämmen.

## Für die Praxis

Es fällt auf, dass dieses Geotextilhandbuch nicht etwa um der Theorie oder Wissenschaft Willen, sondern für den praktischen Gebrauch geschrieben wurde, dies offensichtlich da die drei

Autoren als Inhaber von Geotechnikbüros in der Praxis stehen und dank der technischen Kommission, die durch Schleifen und Abrunden den Inhalt wesentlich zu präzisieren half.

Das Buch ersetzt trotzdem keinesfalls die wertvolle Fachausbildung und verlangt vom Leser, die Besonderheiten jedes Projektes/Problems selber zu erfassen und die entsprechenden Entscheidungen zu fällen. Dazu vermittelt das Geotextil-Handbuch allerdings einen Überblick und Einstieg in die Problematik und zeigt Lösungswege auf.

*Felix P. Jaecklin, Ennetbaden*

### Geotextilhandbuch SVG

Bezug über Vogt Schild AG, Druck und Verlag,  
Dornacherstrasse 39, 4501 Solothurn, Schweiz

## Der Nordtrakt des Zürcher Hauptbahnhofes

Die Geschichte der baulichen Metamorphosen des Zürcher Hauptbahnhofes ist um eine bedeutsame Facette reicher geworden. Kürzlich stellten die SBB ihr neues Projekt für den Nordtrakt vor. Dem Gewicht des Anlasses entsprach sowohl die grosskalibrige Besetzung auf der Seite der Bauherrschaft – Generaldirektor Hans Eisenring, Hans R. Wachter, Direktor des Kreises III, Max Glättli, Chef der Bauabteilung Kreis III, Uli Huber, Chefarchitekt

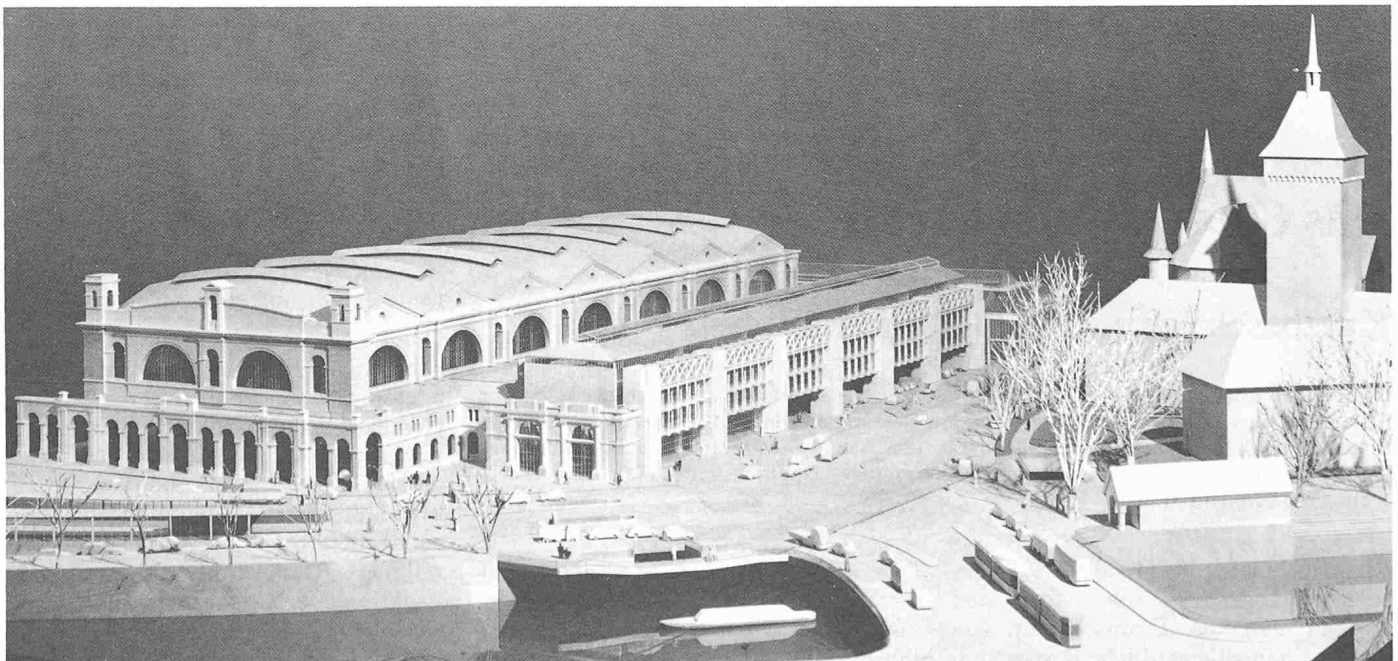
SBB – wie auch das stattliche Aufgebot der Presse. Gezeigt wurde denn auch nichts Geringeres als die völlige Neugestaltung eines Teiles des Bahnhofgebäudes, der zwar im ganzen Für und Wider der Projektierungsarbeiten während der letzten Jahre Bürgersinn und Fachgespräche nicht sonderlich bewegte, nun aber doch Wellenschlag verursacht und – wenn nicht alles täuscht – noch kernigen Diskussionsstoff für Mitsprecher jeden Kompetenzgrades bergen

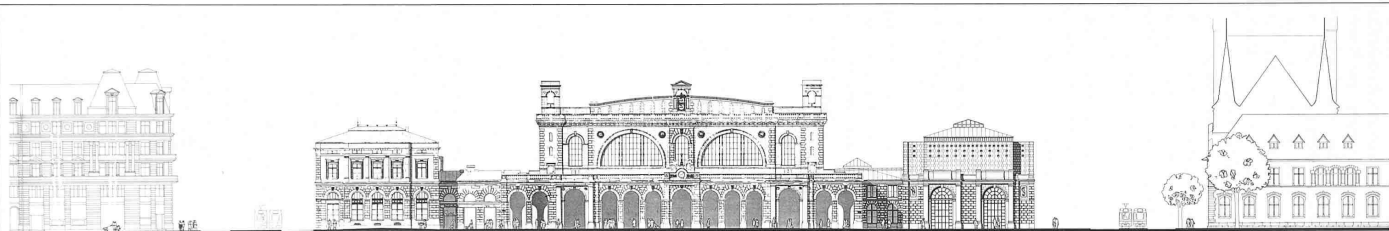
dürfte. Dabei geht es offensichtlich bis heute noch kaum um die Substanz – das Projekt war noch nicht jedermann zugänglich – als vielmehr um den nun augenfällig gewordenen Sinnesumschwung der SBB und die damit ausgelöste Überraschung.

## Zur Vorgeschichte

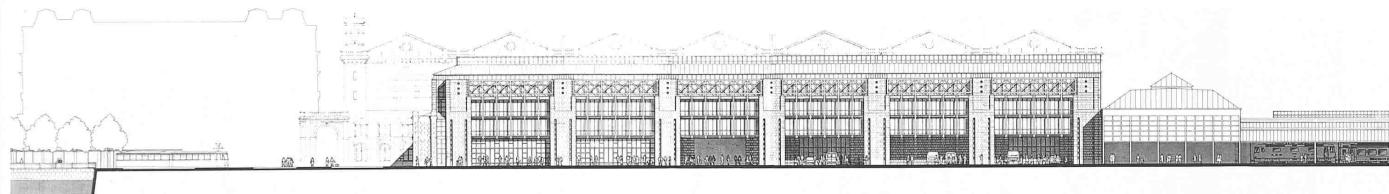
Die Vorgeschichte ist bekannt, sie wurde auch in jüngster Zeit wieder ausgiebig in der Tagespresse dargestellt; sie sei anhand der gekürzten Ausführungen von Hans Eisenring und Hans Rudolf Wachter nochmals kurz skizziert:

*Modellaufnahme von Nordosten. Mit einer ruhiger wirkenden Dachlandschaft und einer Rhythmisierung der Nordfassade kommt die äussere Erscheinung der Halle von 1871 wieder zum Tragen*

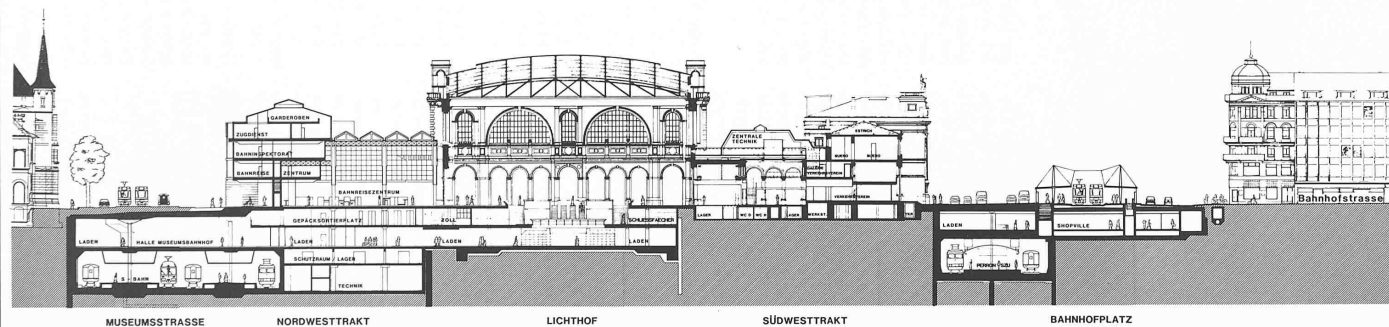




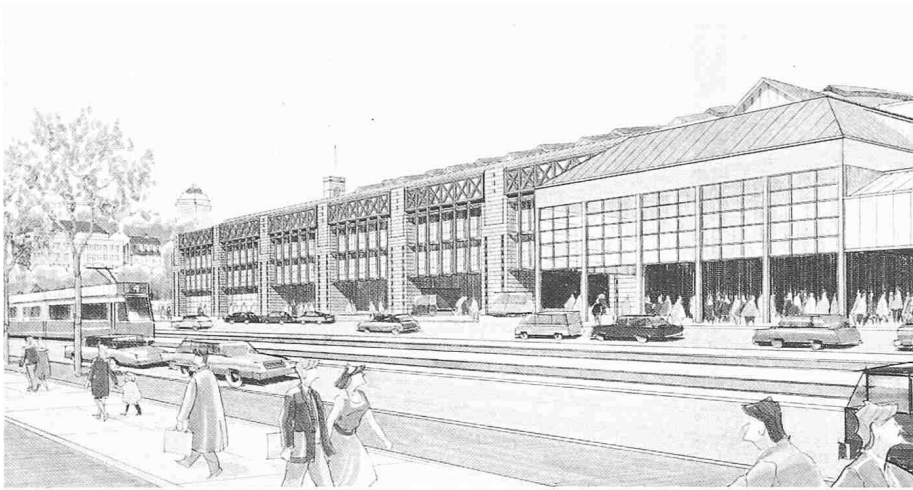
Ostansicht. Der Neubau ist Bestandteil einer ausgewogenen linnatseitigen Gesamterscheinung. Das volumetrische Gleichgewicht ist wieder hergestellt.



Die Nordansicht des durchgehenden Neubautraktes. Mit der filigranen Gestaltung findet das Landesmuseum eine gute bauliche Nachbarschaft



Querschnitt durch die Gesamtanlage. Links Bahnhof Museumstrasse/Neubau Nordtrakt, Mitte Haupthalle, rechts SZU-Bahnhof/Bahnhofplatz



Perspektivansicht von der Museumstrasse

«Mit ihrem Ja an der Urne gab die Zürcher Bevölkerung im Jahre 1981 grünes Licht zum Bau der S-Bahn. Fünf Jahre danach trennen uns nur noch 32 Monate von der Einfahrt des ersten Zuges in den Bahnhof unter der Museumstrasse und 44 Monate von der Inbetriebnahme des ganzen Netzes. Nicht nur für schweizerische Verhältnisse handelt es sich um ein Grossprojekt, das unter schwersten Bedingungen inmitten einer pulsierenden Metropole verwirklicht werden muss. Es ist nun Pflicht der obersten Führung eines Unternehmens, auch während der Realisierung eines Projektes – über Jahre hinweg – alle wichtigen Entscheide dauernd auf ihre Richtigkeit hin zu überprüfen: Es ist schliesslich nicht verboten, gescheiter zu werden. Die Entwicklung eines grossen und komplexen Projektes steht nicht beim Baubeginn still.»

Zu den programmatischen Worten Eisenrings – ihr Nachhall mag möglichst anhaltend und kräftig landauf und landab wirken – ergänzend die detaillierte Rückschau Wachters.

«Während nahezu zehn Jahren hatte die Halle des Hauptbahnhofes die SBB-Planner intensiv beschäftigt. Die Restaurierung des historischen Bauwerkes, von Wanner 1871 erbaut, verlangte gebieterrisch, die unorganisch gewachsenen hässlichen Einbauten auszuräumen und unter dem Arbeitstitel «Hallenmöblierung» etwas Neues zu schaffen. Das Vorhaben kam aus verschiedenen Gründen nie recht voran. Mit dem Bauentschluss für die S-Bahn 1981 wurde aber die Dringlichkeit einer neuen Lösung offensichtlich, denn der neue Bahnhof Museumstrasse, 1983 begonnen, war zum Teil unter dem Nordtrakt des Bahnhofes geplant.

Dies brachte beim Nordwesttrakt keine Probleme (ehemals Swissair-Terminal). Der Ersatz der alten provisorischen Bauten durch einen Neubau war selbstverständlich. Der Nordosttrakt hinge-

gen sollte vorerst erhalten bleiben. Erst das eingehende Studium des Bauvorganges für den unterirdischen S-Bahnhof zwang schliesslich zum Abbruch eines Teils dieses Traktes – mit der Absicht allerdings, ihn später wieder aufzubauen. Die Demontage der Natursteinfassade erfolgte auf eine Weise, die eine integrale Rekonstruktion ermöglichen sollte. Wesentliche Teile blieben aber von der Spitzhacke verschont, unter anderem die Restaurants «Trotte» und «Brasserie».

### Neue Voraussetzungen

Inzwischen klärten sich wichtige Voraussetzungen für die weitere Planung des Komplexes:

- 1983: Volksentscheid, die SZU an den Hauptbahnhof zu führen, Nebenbahnhof unter dem Shop-Ville
- 1984: Volksentscheid gegen die Station Uni, die Verteilung der Fussgängerströme auf einen weiteren Stadtbahnhof ist nicht möglich
- Die Vorstellungen der SBB über ein attraktives landesweites Angebot im Fern- und REGIONALverkehr werden konkret (Bahn 2000)
- Die Raumbedürfnisse für ein kundengerechtes Verkaufszentrum konnten geklärt und der Standort im Areal des Nordwesttraktes (ehem. Swissair-Terminal) festgelegt werden.

Damit war der Hauptbahnhof nicht nur an die S-Bahn anzupassen; er hatte auch den Erfordernissen des Mehrverkehrs und der SZU zu genügen (Für die S-Bahn wird mit Mehrverkehr von 40 Prozent, für die Bahn 2000 mit 30 Prozent gerechnet, Erhöhung der Fussgängerströme nach 1990 um zwei Drittel!). Das entsprechende Projekt – weiträumige Fussgängerflächen auf Niveau Shop-Ville mit der Öffnung mitten in der Halle und vor allem das völlige

Freilegen der Halle – hat mittlerweile in der Öffentlichkeit ungeteilten Beifall gefunden. Allerdings waren die Raumbedürfnisse nach der «Auskernung» der Halle neu zu überprüfen. Das ursprünglich vorgesehene Volumen der Nordtrakte musste in Form einer Aufstockung vergrössert werden. Damit stellt sich drängend die Frage, wie sich ein moderner Neubau als sogenannter Nordwesttrakt mit einem rekonstruierten, aufgestockten Nordosttrakt vertragen würde. Erschwerend kam die Tatsache hinzu, dass der Nordwesttrakt, erst um die Jahrhundertwende angebaut, in der offiziellen Aufzählung der denkmalpflegerisch wertvollen Bestandteile des Zürcher Hauptbahnhofes bezeichnenderweise fehlt.»

Die Idee der Neugestaltung des Nordost- und Nordwesttraktes in Form eines durchgehenden in einer gegenwartsbezogenen Architektursprache geformten «Nordtraktes» lag in Sichtweite. . .

Dem entscheidenden Schritt von der laufenden Verarbeitung der sich verändernden Randbedingungen zum heutigen Konsens mit den Stadtbehörden und den entsprechenden beratenden Gremien gingen allerdings eine Vielzahl von Zwischenstufen – Studienaufträge an vier Architekturbüros, systematische Aufarbeitung aller zweckdienlichen Lösungsmöglichkeiten, erschöpfendes Variantenstudium, Modellstudien – voraus.

### Zum Projekt

Das heute vorgestellte Projekt von Ralph Bänziger ist, das darf mit Fug gesagt werden – Kristallisationsprodukt einer sowohl von der Bauherrschaft wie vom Architekten mit grösster Akribie betriebenen Entwicklungsarbeit. Ein Blick auf die vier grundsätzlich möglichen und in zahllosen Abwandlungen durchgespielten Lösungsbereiche zeigt die Problemstellung «Neues Bauen in alter Umgebung» gleichsam in beängstigender Direktheit, bestätigt aber auch die Richtigkeit des eingeschlagenen Weges:

- Fassaden- und Volumenrekonstruktion des Nordosttraktes mit fünf- bis sechsgeschossigem Nordwesttrakt: Die städtebaulich höchst fragwürdige Lösung wurde zu Recht nicht lang weiterverfolgt.
- Rekonstruktion der Fassaden Nordosttrakt mit historisierender Aufstockung und historisierendem Nordwesttrakt: Eine Idee, deren Verlogenheit eigentlich den Darstellungsaufwand hätte verbieten müssen. . .
- Rekonstruktion der Fassaden Nordosttrakt mit moderner Aufstockung

und modernem Nordwesttrakt: Die Wiederherstellung der Fassaden wird unter diesen Voraussetzungen zur denkmalpflegerischen Alibiübung, die Zwangsheirat ist weder für einen Neubau und schon gar nicht für den rekonstruierten Altbau bekömmlich.

Es bleibt ein durchgehender Nordtrakt als ganzheitliche Neuschöpfung, eine ernstzunehmende, überzeugende Auseinandersetzung zur städtebaulichen

und architektonischen Fragestellung. Ein heute vielleicht nicht ersichtlicher, künftig aber zweifellos erlebbarer Bezug: Die Hallenlösung wurde mit idealer Grosszügigkeit angegangen – dieselbe Haltung sollte am Nordtrakt obsiegen!  
B.O.

\*

Die Worte H. Eisenrings bleiben mir haften. «... Es ist schliesslich nicht verboten, gescheiter zu werden. Die Ent-

wicklung eines grossen und komplexen Projektes steht nicht beim Baubeginn still!» Was nicht verboten ist, ist erlaubt; es kommt nur darauf an, ob man davon Gebrauch macht. Die Verantwortlichen eines anderen «grossen und komplexen Projektes» haben es vorgezogen, ein Vierteljahrhundert lang einfach gescheit zu bleiben... Das ist zwar konsequent, aber nicht klug – Heil und Unheil liegen im Nationalstrassenbau nahe beisammen!

## Wettbewerbe

### Ideenwettbewerb Gartengasse Riehen BS

Die Einwohnergemeinde Riehen BS, vertreten durch den Gemeinderat, veranstaltet einen öffentlichen Ideenwettbewerb für die Gestaltung des Gebietes begrenzt durch die Lindenallee, die Baselstrasse und die Rössligasse. *Teilnahmeberechtigt* sind alle seit dem 1. Januar 1984 im Kanton Basel-Stadt niedergelassene Architekten und Planer (Wohn- oder Geschäftssitz) sowie auswärts wohnende Fachleute, die das Riehener Bürgerrecht besitzen. Betreffend Arbeitsgemeinschaften und Architekturfirmen wird ausdrücklich auf die Bestimmungen der Art. 27 und 28 der Ordnung für Architekturwettbewerbe SIA 152 sowie auf den Kommentar zur Art. 27 hingewiesen. Zusätzlich werden sieben auswärtige Architekten zur Teilnahme eingeladen. *Fachpreisrichter* sind M. Alder, Basel, J. Blumer, Bern, E. Bürgin, Basel, M. Pauli, Luzern, F. Peter, Chef Amt für Kantons- und Stadtplanung, Basel, W. Vetter, Basel, Ersatz. Dem *Preisgericht* steht für fünf bis acht Preise die Summe von 130 000 Fr., für mögliche Ankäufe zusätzlich 20 000 Fr. zur Verfügung. Die Gemeinde möchte mit dem Wettbewerb in Erfahrung bringen, in welchem Ausmass das Wettbewerbsareal überbaut werden soll. Anzustreben ist die Zuordnung von 75 Prozent der oberirdischen Bruttogeschossfläche für Wohnzwecke und 25 Prozent für öffentliche und gewerbliche Zwecke. Das Wettbewerbsergebnis soll dem Gemeinderat ausserdem Entscheidungshilfen dafür liefern, ob die von der Denkmalpflege zur Unterschutzstellung empfohlenen Gebäude sich sinnvoll in die Neuüberbauung eingliedern lassen.

Die *Unterlagen* können auf der Gemeindeverwaltung Riehen, Wettsteinstrasse 1, vom 15. bis zum 31. Oktober bezogen werden (Montag bis Freitag von 8.30 bis 11.30 Uhr sowie von 14 bis 16.30 Uhr). Es ist eine Hinterlage von 100 Fr. zu entrichten. *Termine*: Fragestellung bis 1. Dezember 1986, Ablieferung der Entwürfe bis 27. Februar, der Modelle bis 13. März 1987.

### Centro di nuova formazione ristrutturazione delle rive del lago, Caslano TI

Organizzatore di questo concorso è il Comune di Caslano, agente per il tramite del proprio Municipio. Si tratta di un concorso a

due fasi secondo l'art.7 del Regolamento dei concorsi SIA no. 152, Edizione 1972. Il concorso è aperto a chi è iscritto all'Ordine degli Ingegneri e Architetti del Cantone Ticino (OTIA), ramo architettura, avente il domicilio fiscale dal 1° gennaio 1986 nel Cantone Ticino. Tutti i concorrenti e i loro eventuali collaboratori non occasionali devono soddisfare le condizioni poste al paragrafo precedente.

Il concorso è aperto a partire da 1° ottobre 1986. A partire da tale data possono essere consultati gli atti di concorso e ritirata una copia gratuita del presente bando presso l'Ufficio Tecnico Comunale de Caslano. Le iscrizioni al concorso devono pervenire all'Ufficio Tecnico Comunale entro il 17 ottobre 1986. Entro tale data dovrà pure essere versata la tassa di fr 150.- sul CCP 69-859-7 Cassa Comunale, Caslano. Ai concorrenti iscritti verranno inviati gli atti relativi al concorso entro il 24 ottobre 1986. Domande di chiarimento devono essere presentate per iscritto all'Ufficio Tecnico Comunale entro il 14 novembre 1986. I progetti dovranno essere consegnati all'Ufficio Tecnico Comunale entro il lunedì 16 marzo 1987.

La Giuria è composta dai signori: Arnaldo Maspoli, vicesindaco, Caslano; Tatiana Brugnotti, municipale, Caslano; Mario Campi, architetto, Lugano; Paolo Fumagalli, architetto, Lugano; Livio Vacchini, architetto, Locarno; Giovanni Righetti, Presidente Pro Caslano; Pierino Borella, ingegnere, Canobbio. Viene messa a disposizione della Giuria la somma di complessivi fr 45 000.- per premi ed eventuali acquisti.

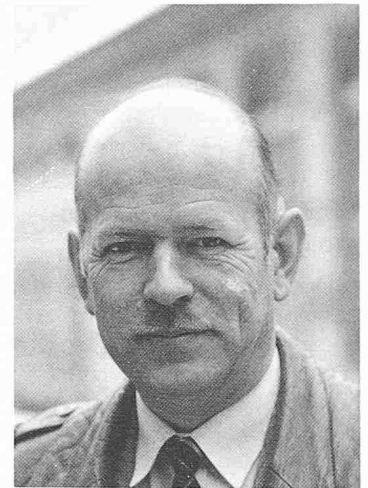
## Umschau

### Pierre Borgeaud neuer Präsident des Vororts

Die Schweizerische Handelskammer hat davon Kenntnis genommen, dass *Dr. Louis von Planta* auf den 30. April 1987 von seinem Amt als Präsident des Schweizerischen Handels- und Industrie-Vereins (SHIV) und damit des Vororts zurückzutreten wünscht. Dr. von Planta gehört der Schweizerischen Handelskammer und der Präsidialbehörde des SHIV seit 1974 an und präsidiert den Verein seit 1976. In Anerkennung seiner Verdienste um den Vorort

und die schweizerische Wirtschaft wurde er zum Ehrenpräsidenten des SHIV ernannt.

Zu seinem Nachfolger wählte die Schweizerische Handelskammer *Pierre*



*Borgeaud*, dipl. Masch.-Ing. ETH/SIA, Präsident der Konzernleitung der Gebrüder Sulzer AG, Winterthur. Pierre Borgeaud ist seit 1978 Mitglied des Vororts und seit 1982 dessen Vizepräsident.

Von 1978 bis 1986 stand er dem Verein schweizerischer Maschinen-Industrieller (VSM) als Präsident vor und leitete gleichzeitig auch den Energieausschuss des Vororts. Der Amtsantritt des neuen Vorortspräsidenten erfolgt auf den 1. Mai 1987.

Im Vizepräsidium wird Pierre Borgeaud auf den gleichen Termin von *Hans Frutiger*, dipl. Bauing. ETH/SIA, Verwaltungsratspräsident der Frutiger AG, Bauunternehmung, Thun, abgelöst. Hans Frutiger trat 1971 in die Schweizerische Handelskammer ein und gehört dem Vorort seit 1978 an. Er leitet die Arbeitsgruppe des Vororts für PME-Fragen und den Ausschuss für Finanz- und Steuerfragen.

### Neue Mitglieder der Schweizerischen Handelskammer

Die Delegiertenversammlung des SHIV vom 19.9.1986 nahm von den Rücktrittenden von *Jean Carbonnier*, Neuenburg, *Dr. Walter Diehl*, Zürich, *Piero Hum-*