

Zeitschrift: Schweizer Ingenieur und Architekt
Band: 108 (1990)
Heft: 48: S-Bahn Zürich - Architektur

Artikel: Hochbau-Aufgaben zur S-Bahn Zürich
Autor: Meyerhans, Luzius
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-77567>

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: 19.11.2024

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

Generalziel dieser Grundsätze ist die Förderung des öffentlichen Verkehrs und damit die Pflege des Erscheinungsbildes einer öffentlichen Transportunternehmung. Dies in einem Umfeld äusserst kritischer Marktteilnehmer, die auf visuelle Erscheinungen wohl bewusster reagieren, als dies in früheren Jahren der Fall war.

Grundsätze: Mit den nachfolgenden Grundsätzen zur Pflege des Erscheinungsbildes streben die SBB an, dass sie bei ihren Kunden (auch den potentiellen), in der Öffentlichkeit und bei der Konkurrenz – aber auch beim eigenen Personal – nicht nur bezüglich Leistungsfähigkeit ein hohes Ansehen geniessen, sondern dass sie auch erlebt werden als:

- einheitlich: indem jede Einzeler-scheinung als sinnvoller Teil des Gesamtsystems erfassbar wird;
- modern und dynamisch: selbstbewusst in Architektur und Design, selbstverständlich neuzeitlich, aber nicht kurzlebig modisch oder markt-schreierisch;
- menschenfreundlich: indem sie (die SBB) auch die Bedürfnisse der Kinder, der Betagten und der Behinder-ten (und der vom Alltag Gehetzten) berücksichtigen;
- sozial: indem sie attraktive und ergo-nomisch optimale Arbeitsplätze bie-ten;
- umweltfreundlich: indem sie im Um-gang mit den natürlichen Ressourcen sparsam sind, geringe Schadstoff- und Lärmemissionen verursachen

und mit der sie umgebenden natürli-chen und gebauten Umwelt sorgfäl-tig umgehen;

- traditionsbewusst: indem sie die kul-turhistorisch bedeutsame Bausub-stanz und technische Denkmäler sorgfältig pflegen;
- wirtschaftlich: indem sie die öffentli-chen Gelder bei Investitionen und im Betrieb optimal einsetzen.

Oder kurz auf einen Nenner gebracht: *Die SBB sollen erlebt werden als sympa-thisches Beispiel qualitativen Wachstums, als Unternehmung, die allen ge-hört und die man mag.*

Adresse des Verfassers: Uli Huber, Arch. BSA SIA SWB, Chefarchitekt bei der Baudi- rektion GD SBB, Mittelstrasse 43, 3030 Bern.

Hochbau-Aufgaben zur S-Bahn Zürich

Im heutigen Zeitalter der totalen Kommunikation fällt es nicht leicht, die Aufgaben für die Architektur der S-Bahn Zürich zu beschreiben. Das grösste Transportunternehmen in der Schweiz, die SBB, hat in der bedeutendsten Agglomeration der Schweiz, zusammen mit dem Kanton Zürich, die erste S-Bahn in diesem Frühjahr in Betrieb nehmen können.

Wertvolles erhalten und zukunftsgerichtet erneuern

Damit ist seit dem Beginn des schweizerischen Eisenbahnzeitalters 1847 mit der Spanischbrötlibahn von Zürich

VON LUZIUS MEYERHANS,
ZÜRICH

nach Baden und dem Neubau des heuti- gen Hauptbahnhofes von J. F. Wanner im Jahre 1865 ein weiterer Meilenstein in derselben Region gesetzt worden. Hat damals die Eisenbahn gewaltige Umstrukturierungen in fast jeder Ort- schaft gebracht, so stellen wir heute fest, dass die S-Bahn Zürich städtebau- lich und verkehrstechnisch die Region ebenfalls stark beeinflusst.

Wenn auch der Hauptbahnhof Zürich um die Jahrhundertwende immer wie- der in Frage gestellt und mit neuen, zum Teil gigantischen Ideen umgestal- tet werden sollte, so hat er doch bis heu- te seine Grundstruktur erhalten und dient auch heute noch nebst der S-Bahn

dem nationalen und internationalen Eisenbahnverkehr.

Es darf nie ausser acht gelassen werden, dass auch die historische Bausubstanz in den Prozess dieser zukunfts- orientierten Anlagen einbezogen wer- den muss. So entstehen vielfach Sach- zwänge, welche nur mit gegenseitigem Einfühlungsvermögen gelöst werden können.

Es zeigt sich heute, dass auch kleinere Stationen mit schutzwürdigem Charak- ter sehr geeignet sein können, um die neuen bahntechnischen Voraussetzungen erfüllen zu können. Damit kann auch die traditionelle Identifikation mit dem Bahnhof für eine Ortschaft aufrechterhalten bleiben.

Grundstücke haushälterisch nutzen

Im Zeichen der Verdichtung von Zen- tren ist in Zürich auf engem Raum eine internationale Drehscheibe entstanden, welche für die Zukunft den immer stär-

ker sich entwickelnden Verkehr auf- nehmen soll. Das historische Gebäude konnte erhalten bleiben und von vielen Warzen und Geschwüren aus der ver- gangenen Zeit befreit werden.

Dank einer unserer Hauptaufgaben, wertvollen Grund und Boden haushäl- terisch zu nutzen, ist ein Einkaufszen- trum unter dem ganzen Hauptbahnhof Zürich entstanden. Dieses dient dem Publikum nicht nur als Umsteigeort für die Züge, sondern auch um die Bedürf- nisse des täglichen Gebrauches zwi- schen Wohn- und Arbeitsort zu decken. Sicher kann es als einzigartig betrachtet werden, dass hier keine Autoparkplätze notwendig sind.

Durch die heutigen Tunneltechniken war es möglich, einen Durchgangs- bahnhof unter der Museumsstrasse mit darüberliegenden Fussgängerzonen für die Bahnbenützer zu schaffen.

Modern gestalten

Für die beauftragten Architekten war es indessen nicht einfach, ein gestalteri- sches Konzept um die Tunnelröhren, Fundamente und Überbrückungen zu legen.

Auch wenn durch politische Verzöge- rung die Bauten erst in der zweiten Hälfte dieses Jahrzehnts fertig erstellt sein werden – und bis dann noch mit et- lichen Provisorien Vorlieb genommen werden muss –, so zeichnet sich doch schon heute ein positives Echo zur kon-



Bahnhof Stadelhofen mit dem historischen Abfertigungsgebäude (links, Bildmitte) als Abschluss der Allee bis zum See, den mit Glas überdeckten Hausperron und der markanten Galerie (heute noch nicht begrünt), welche den Übergang von Gleis 2 und 3 zur natürlichen Hangkante bildet

sequenten, einfachen Zweckarchitektur ab.

Die anderen Bahnhöfe in der Stadt Zürich und den Aussenbezirken wurden zum Teil neu erstellt oder in ihrer Funktion den S-Bahn-Bedürfnissen angepasst. Um neuzeitliche, gute Architektur zu erhalten, sind aus Wettbewerben die verschiedensten Ideen verwirklicht worden, die auch für die Zukunft als richtungweisend betrachtet werden dürfen.

Erscheinungsbild pflegen

Nebst den Bahnzentren für das Publikum gehören auch die Dienstleistungs-

anlagen für die Bahn, wie Unterhaltungsanlagen, Energieversorgungsanlagen oder ganz einfache Nebenanlagen, zum Erscheinungsbild unserer Bahn. So konnten auch wertvolle Ergebnisse gefunden werden mit Planern, Ingenieuren und Behörden, sei es im Bereich Lärmschutzmassnahmen, umweltgerechte Reaktionen in empfindlichen Landschaften und dergleichen mehr.

Architektur fördern

Die Bahn hat Zukunft. Um aber zukunftsgerichtet Architektur zu betreiben, bedarf es auch junger, neuer Ideen. Wir pflegen dazu eine enge Zu-

sammenarbeit mit unseren Hochschulen und Ingenieurschulen. Diese bearbeiten mit den Studenten immer wieder Semester- und Diplomarbeiten, die sich mit Bahnhöfen, Zentrumsplanungen und verkehrs- und städtebaulichen Problemen befassen. Somit wird bereits zu einem frühen Zeitpunkt unsere zukünftige Architektengeneration mit den zukunftsorientierten Problemen der Bahn sensibilisiert und vertraut. Damit darf auch das künftige Erscheinungsbild der SBB zuversichtlich in die Zukunft blicken.

Adresse des Verfassers: L. Meyerhans, Chefarchitekt SBB Kreis III, Postfach, 8021 Zürich