

# Hauptbahnhof Zürich: Halle und Passagen

Autor(en): **Haussmann, Robert / Haussmann, Trix / Stierli, Hansruedi**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

Band (Jahr): **108 (1990)**

Heft 48: **S-Bahn Zürich - Architektur**

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-77569>

## **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.

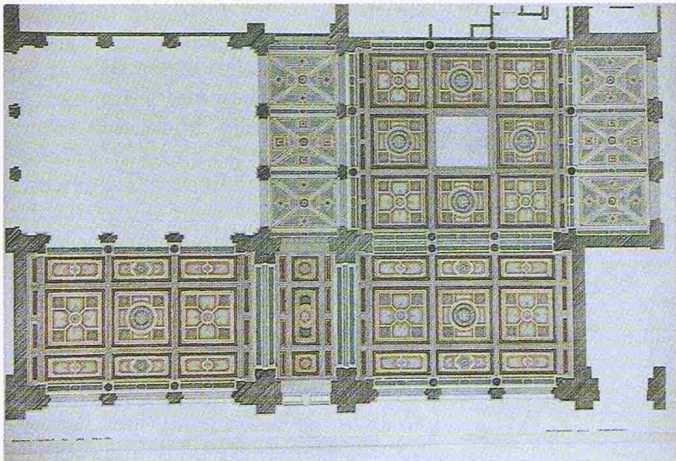


Bild 1. Deckenmuster im Bahnhoftrakt Süd (HB-Zürich) für das Pressezentrum und Arkadencafé



Bild 2. Ausschnitt aus der fertig restaurierten Deckenornamentik

sentlichen 1865–1871 errichtet, auszuräumen und in Etappen im Sinne seiner ursprünglichen Funktionslogik wieder herzustellen. Das «Entrümpeln» des Altbaus machte seine frühere Grosszügigkeit wieder sichtbar und liess das Verständnis für die Architekturqualität des ehemaligen Hauptsitzes der Nord-Ost-Bahn wachsen.

In einer ersten Etappe erhielten die ehemaligen Bahnhofbuffet- und Warte-

saalräume der III. Klasse ihr Gesicht zurück und konnten – weil die Untersuchungen keine brauchbaren Ergebnisse ergaben – aufgrund eines eigenen Konzepts stilgerecht polychrom bemalt werden, damit sich die Räume nicht nur in ihren Formen, sondern auch in den Farben zeitgerecht präsentieren. Von den wiederhergestellten Raumhüllen heben sich die aufgrund der neuen Funktionen notwendigen Einbauten und Möblierungen klar ab.

Zusammenfassend kann behauptet werden, dass auch bei der Einführung der S-Bahn die Zürcher Bahnlandschaft ihr kulturelles, d.h. in einer langen Geschichte gewachsenes Gesicht nicht verloren hat – ganz im Gegenteil.

Adresse des Verfassers: Dr. M. Fröhlich, Denkmalpfleger der bundeseigenen Bauten, c/o AFB, 3003 Bern.

## Hauptbahnhof Zürich

Halle und Passagen

### Zur Architektur

Architektur in einem Innenraum mit Aussenklima ist eine ungewöhnliche Bauaufgabe und bedarf besonderer ge-

VON TRIX UND ROBERT  
HAUSSMANN UND  
HANSRUEDI STIERLI,  
ZÜRICH

stalterischer Mittel. Die Architekten suchten eine möglichst grosszügige Lösung mit klaren Formen und einer konsequenten Beschränkung auf ganz wenige Materialien und Farben. Diese Strenge ist notwendig, soll doch der Bahnhof als Architekturthema erkennbar sein. Deshalb die zurückhaltende Form – dienend, allen funktionellen Anforderungen entsprechend, kommerziell nutzbar, jedoch kein Kaufhaus mit Geleiseanschluss im Keller.

### Die Gestaltungsmittel

Diesem Programm entsprach von Anfang an das Architektur- und Materialkonzept, welches allerdings erst nach Fertigstellung der ganzen Anlage voll zur Wirkung gelangen wird. Die Fronten der Einbauten für Läden und Dienstleistungen sind regelmässig gegliedert. Pfeiler und Öffnungen wechseln in einem harmonischen Rhythmus.

Die Fronten bilden Strassen und Plätze, eine orthogonale Stadtstruktur im unterirdischen, unbestimmten Innenraum. Präzise, einheitliche Bauten vor dem zurückweichenden Himmelblau des höhlenhaften Hintergrundes sind das architektonische Motiv. Ein einfaches Streifenmuster aus hellem und dunklem Naturstein ist als gestalterisches Mittel auf Boden und Wänden eingesetzt.

Auch im Perrongeschoss begleitet ein schwarz-weiss gestreiftes Band die Geleise vor blau gefärbtem Akustikputz. Mit Spiegelreflektoren beleuchtete, silberfarbene Aluminiumflügel, welche die Haustechnikgalerien abdecken, erzeugen ein Gefühl der Sicherheit und Leichtigkeit im unterirdischen Raum.

Einheitlich gestaltet sind die verschiedenen Einbauten auf den Perrons wie Telefonkabinen, technische Räume, Feuerlöschposten, die Aufgänge zu den Fluchtwegen usw. Dazwischen sind Sitzgruppen aufgestellt.

Im darüberliegenden Geschoss, welches Läden und Dienstleistungen aufnimmt, wiederholt sich das Streifenmuster als ruhiger und einheitlicher Vordergrund, ein Ausgleich und Kontrast zu Hektik und Stress während den Stosszeiten und dem heterogenen optischen Geschehen der einzelnen kommerziellen Selbstdarstellungen. Die regelmässige und einfache Fassadengliederung erlaubt eine grosse Flexibilität in bezug auf die Ladengrössen. Die Läden werden vom jeweiligen Mieter sehr verschieden und sehr persönlich einge-



Bild 1. Halle Museumstrasse



Bild 2. Passage Löwenstrasse



Bild 3. Perron

richtet. Zu jeder Öffnung in der gestreiften Wand gehört ein grosses Schriftfeld, welches dem Mieter als Werbefläche dienen und individuell gestaltet werden kann. So werden zweierlei Anliegen berücksichtigt: das Bedürfnis der kommerziellen Nutzer nach individueller Erscheinung und Selbstdarstellung, aber auch der Wunsch von Bauherrschaft und Architekten nach einem übergeordneten, klaren Erscheinungsbild.

Dass bei der Detailausbildung und der Materialwahl der unterirdischen Anlagen auch die besonders hohen Ansprüche an Dauerhaftigkeit und Pflegeleichtigkeit erfüllt werden müssen, versteht sich von selbst. Das Streifenornament im grösstmöglichen Hell-Dunkel-Kontrast erzeugt den Eindruck von Ordnung und Sauberkeit und wirkt stärker als die unvermeidliche Verschmutzung. Die verletzbaren Natursteinkanten sind durch Chromstahlwinkel geschützt.

### Beleuchtung

Die Beleuchtung entstand in Zusammenarbeit mit dem österreichischen Beleuchtungsplaner Christian Bartenbach. Die Idee einer regelmässigen Strassenbeleuchtung stand am Anfang der Entwicklung. Eine Lichtebene, in gleicher Höhe wie der Fassadenabschluss, welche nur den Boden sehr hell und übersichtlich ausleuchtet und damit die gewünschte Raumdefinition mit der zurückweichenden dunklen Decke unterstützt. Die geringe Raumhöhe im Bereich der zentralen Halle und der Durchgänge zum Shopville erfordern eine andere Lösung. Die Decke wird im gleichen Raster wie die Pfeiler der Ladenfronten in Kassetten aufgeteilt, deren Flächen verspiegelt sind und dadurch den Raum höher erscheinen lassen. Die Beleuchtung besteht aus blendfreien Tiefstrahlern, welche gleichmässig in den Kassetten verteilt sind.

### Orientierung

Der gleichmässig hell-dunkel gestreifte Bodenbelag führt den Fussgänger über die Hauptachsen. Eine differenzierte Ornamentierung des Bodenbelags erleichtert die Orientierung. Sie nimmt Bezug auf die Plätze bei den Treppenanlagen und zeigt Richtungsänderungen an. Für Sehbehinderte sind im Perrongeschoss vor den Treppen taktile Kontraststreifen eingelegt. In der Halle Museumstrasse weisen auskragende, keilförmige Vordächer auf die Durch-

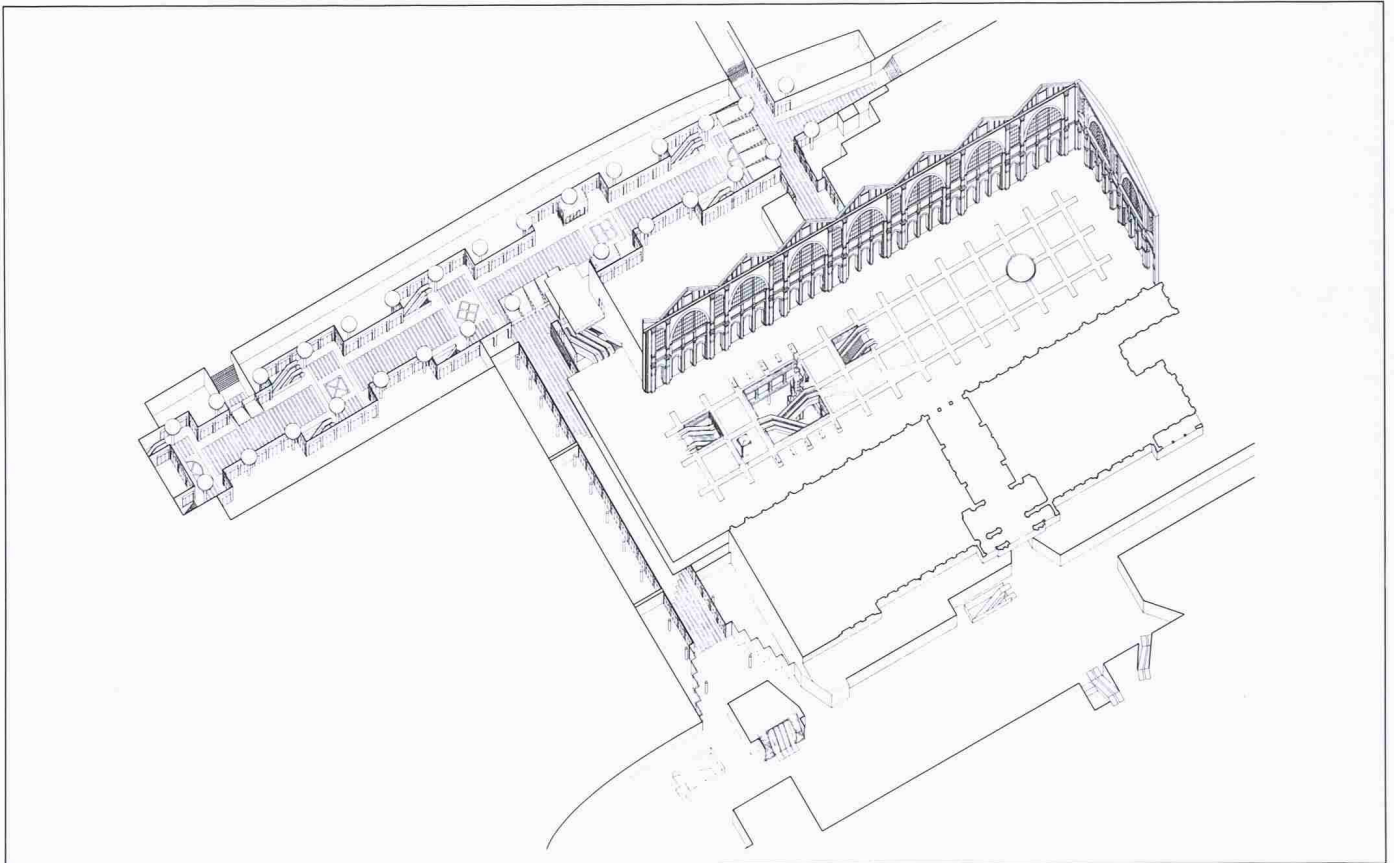


Bild 4. Isometrie historische Halle und Fussgängerenebene

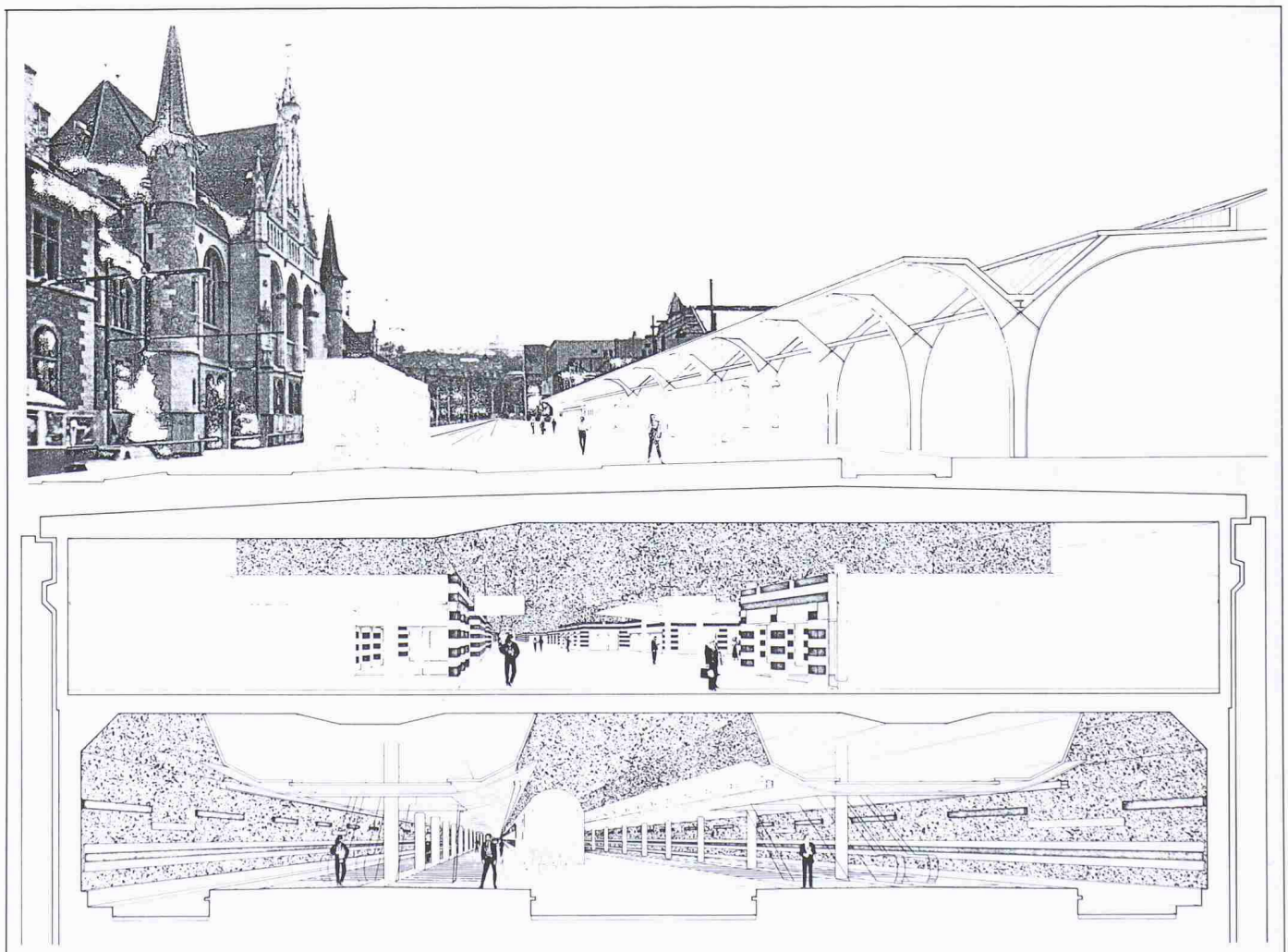


Bild 5. Schnittperspektive 3 Ebenen

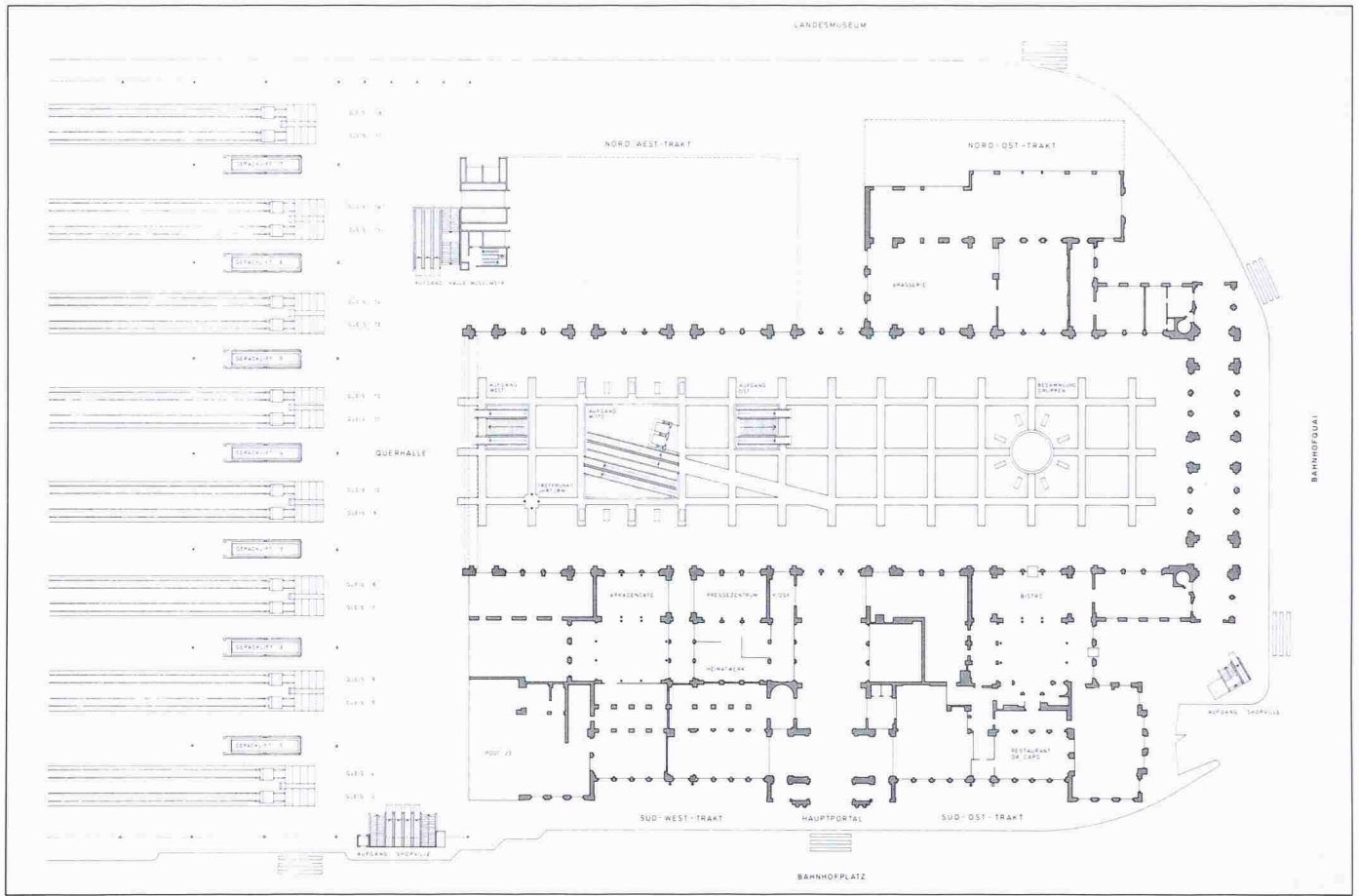


Bild 6. Grundriss Halle EG

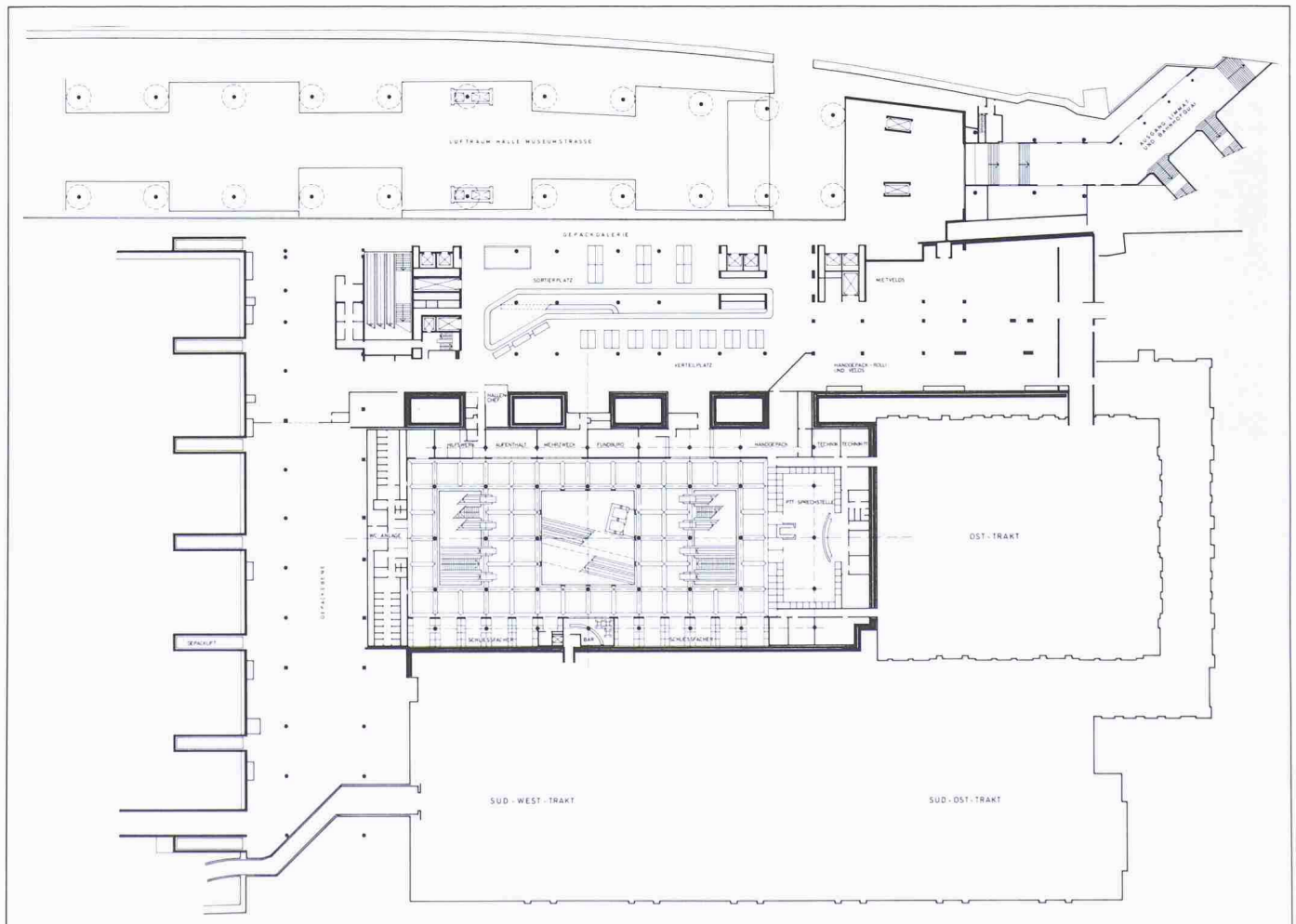


Bild 7. Grundriss Dienstleistungsebene (minus 1)

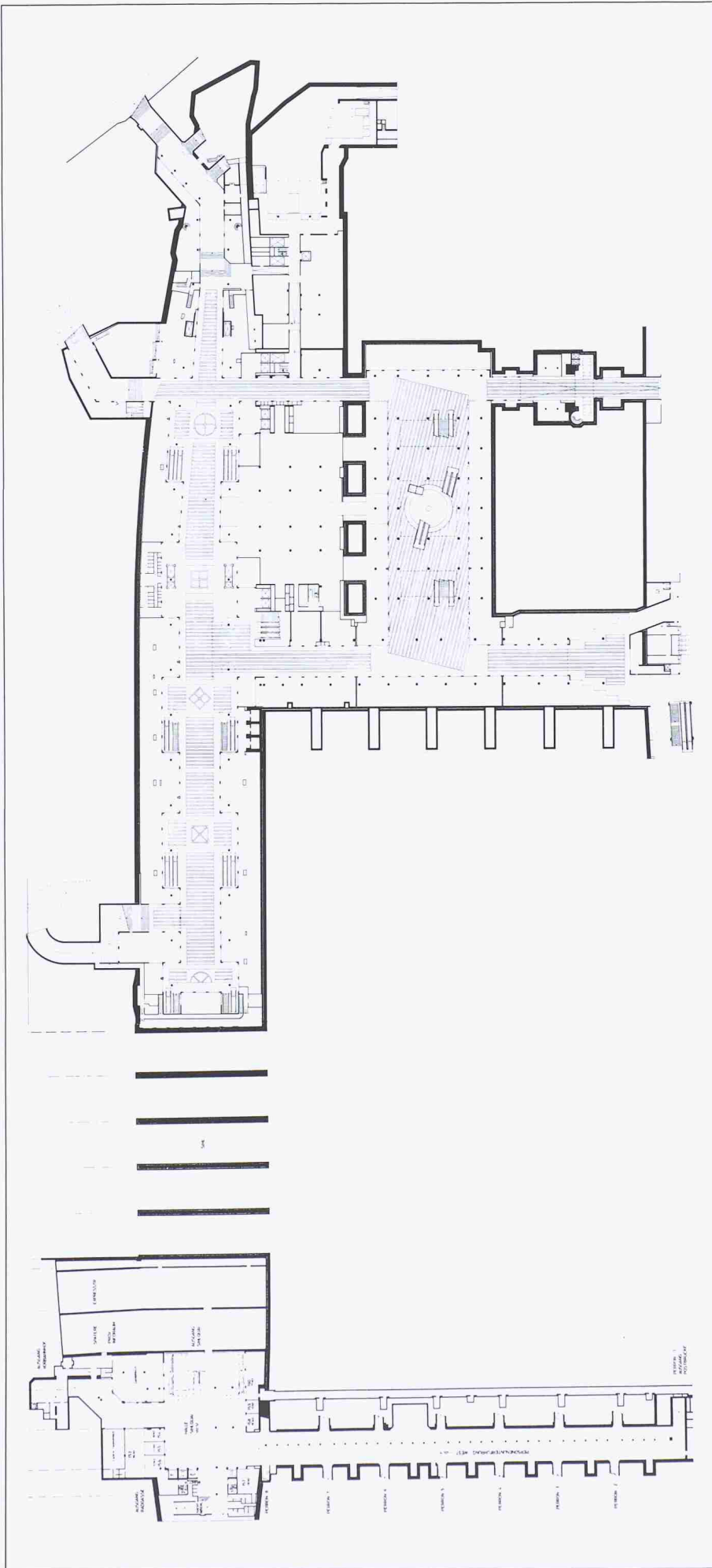


Bild 8. Grundriss Fussgängerebene (minus 2)

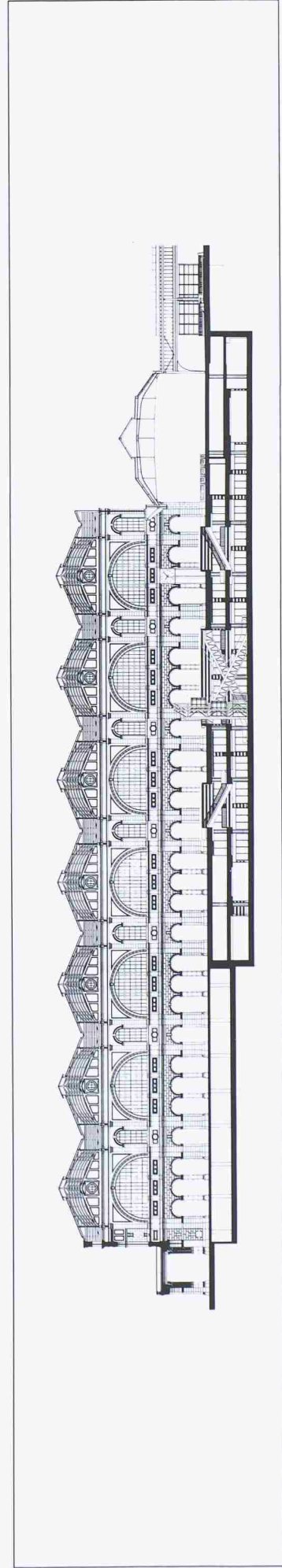


Bild 9. Längsschnitt historische Halle

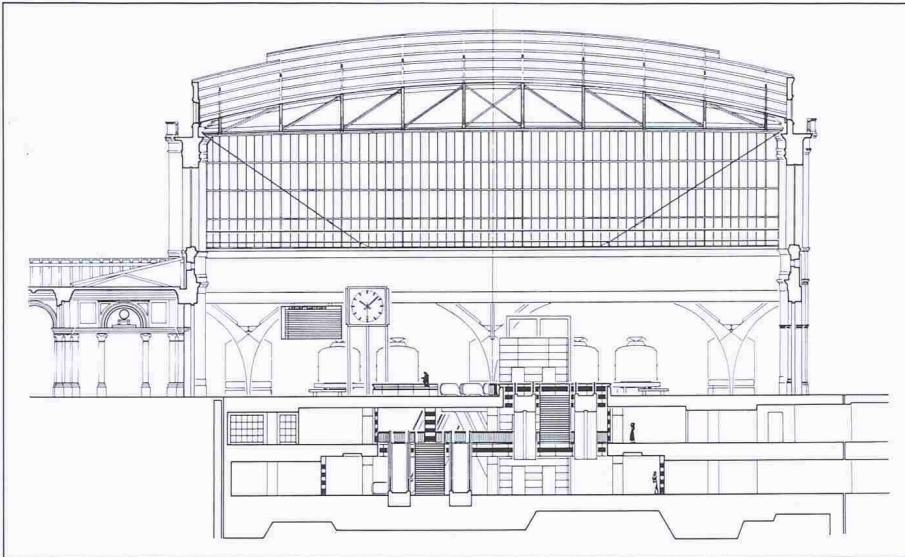


Bild 10. Querschnitt Haupthalle

gänge und Ausgänge hin und ermöglichen den Reisenden eine grundsätzliche Orientierung in den Hauptrichtungen. Alle bahnbezogenen Anzeigen hängen oder stehen frei im Raum. Sie sollen durch keine kommerziellen Hinweise konkurrenziert werden, um eine einwandfreie bahnbezogene Information zu gewährleisten.

### Technik

Die technischen Räume der SBB sind im Westen über dem Gleiskasten angeordnet. Besonders umfangreich und kompliziert sind die Lüftungs-, Kälte- und Elektroeinrichtungen. Ein ausgefeiltes Energiekonzept mit Grundlast

Bodenheizung, Klima- und Wärmehückgewinnungsanlagen sichert einen sparsamen Betrieb. Schwierige technische Probleme waren auch zu lösen bezüglich Wasserversorgung, Entwässerung, Pumpstationen, Brand- und Personenschutz (Notzufahrten, Notausgänge) sowie verschiedener Sicherheits-einrichtungen.

Bahntunnels schaffen lüftungstechnisch besondere Probleme. Da keine Entspannungsschächte gebaut werden konnten, um die grossen Druckwellen abzuleiten, sind alle Treppenlöcher und Ausgänge ins Freie maximal vergrössert worden, damit die Luftzugerscheinungen zumutbar bleiben.

Durch geeignete Schallschutzmassnahmen - wie Akustikputze an Wänden und Decken sowie Durisolplatten bei den Galerien unter den gelochten und gewellten Profiblechelementen im Perongeschoss - wird die Lärmentwicklung optimal gedämmt.

Adresse der Verfasser: Architektengemeinschaft Zürich HB Bahnhofspassagen: *Trix* und *Robert Haussmann*, dipl. Arch. ETH/SIA; Steiger Partner AG, *Hansruedi Stierli*, Architekt, alte Feldeggstr. 14, 8034 Zürich.

## Bahnhof Stadelhofen

**Im S-Bahn-Konzept nimmt der Bahnhof Stadelhofen eine Schlüsselstellung ein. Ein Umbau aus bahntechnischer Sicht wurde unvermeidlich, wobei jedoch das alte Bahnhofgebäude sowie der umliegende Baumbestand erhalten und in das neue Konzept integriert werden musste.**

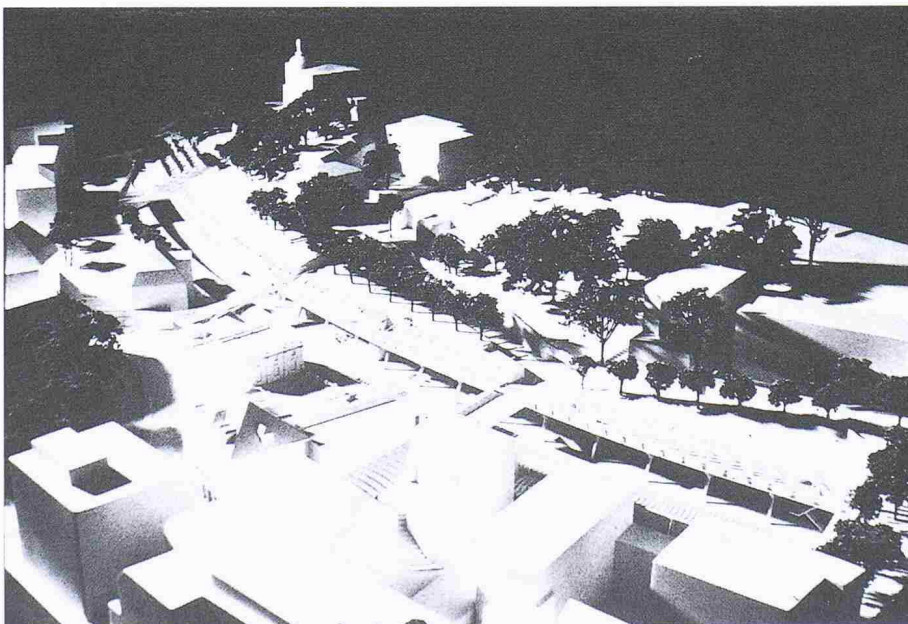


Bild 1. Modellfoto

Der heute realisierte Umbau des Bahnhofs Stadelhofen ging aus einem zweistufigen Ideen- und Gestaltungswettbewerb, der im Jahre 1983 durchgeführt wurde, hervor. Das Ziel war, für den Umbau und die Erweiterung des Bahnhofs eine Lösung zu finden, die den historischen Charakter des Quartiers er-

VON SANTIAGO CALATRAVA,  
ZÜRICH

hält und die bestehenden Grünflächen sowie den Baumbestand nicht dezimiert.

Aus der ersten Stufe des Wettbewerbes entwickelten sich drei Konzepte:

- Teilweise oder vollständige Überbauung der Gleisanlagen.
- Städtebauliche Neuinterpretation durch Abriss der bestehenden Gebäude und deren Ersatz durch Neubauten.
- Verzicht auf oberirdische Neubauten (ACR).

In einer zweiten Stufe des Wettbewerbes konnte sich das durch seine Schlichtheit überzeugende Projekt der Archi-