

Die Weichen falsch gestellt : zur Bahnhofserweiterung in Zürich

Autor(en): **Bideau, André**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **83 (1996)**

Heft 11: **Wessen Architektur? = A qui l'architecture? = Whose architecture?**

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-63077>

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.

Die Weichen falsch gestellt

Wie weit kann ein historisches Bauwerk strapaziert werden, wenn es alle betrieblichen, städtebaulichen, kommerziellen und sentimental Erwartungen zu erfüllen gilt, die an einen nationalen Knotenpunkt und an ein musealisiertes Stadtbild gestellt werden? Bei einem gewachsenen Ensemble wie dem Zürcher Hauptbahnhof umfassen die Modernisierungsschübe sowohl sichtbare als auch unsichtbare Teile. Deren falsch koordinierte Planung und Realisierung folgte unterschiedlichen Dynamiken und sah sich ungleichen öffentlichen Erwartungshaltungen ausgesetzt. So wurde trotz – oder gerade wegen – dieser Konkurrenzsituation für die oberirdische «Spitze des Eisberges» ein Fassadenbild festgeschrieben. Sachzwänge und kosmetische Auflagen waren dabei derart drückend, dass das Entwurfsrepertoire von Architekt Ralph Baenziger ausgehöhlt wurde: Nicht einmal mehr dem grössten gemeinsamen Nenner einer Bahnstationsromantik wird die bis auf Bundesebene ausgefeilte Gestalt der Bahnhofserweiterung gerecht.

■ Jusqu'à quel point peut-on maltraiter un édifice historique lorsqu'il faut répondre à toutes les attentes fonctionnelles, urbanistiques, commerciales et sentimentales qui sont posées à un nœud national et à une silhouette urbaine muséalisée? Dans un ensemble organique comme la gare centrale de Zurich, les phases de modernisation comportent aussi bien des parties visibles qu'invisibles. Leur planification et réalisation mal coordonnées ont résulté de différentes dynamiques et durent faire face à des attentes excessives du public. C'est ainsi qu'en dépit – ou précisément en raison – de cette situation concurrentielle, une image de façade a été prescrite pour le «sommet de l'iceberg». Les contraintes matérielles et les mesures de correction ont été si pesantes qu'elles ont vidé de son sens le répertoire du projet de l'architecte Ralph Baenziger: le concept d'extension de la gare peaufiné jusqu'au niveau fédéral, n'offre même plus le romantisme ferroviaire commun à toutes les gares.

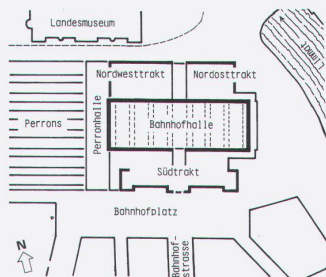
■ What are the limits to the strain to which a historic building can be subjected when it has to fulfil all operational, urbanistic, commercial and sentimental conditions expected of a national railway junction and a museum city scape? In the ensemble of the Zurich Main Station, the modernization phases comprise both visible and invisible parts whose faulty planning coordination was based on diverse dynamics and subjected to conflicting public expectations. Thus, in spite – or precisely because – of this competitive situation, the appearance of the façades of the above-ground "tip of the iceberg" were stipulated in advance, and the resulting constraints and necessary cosmetic measures assumed a scale and importance which exhausted the repertoire of architect Ralph Baenziger. In consequence, the appearance of the extension to the station does not even fulfil the conditions of the over-riding criterion of "railway station romanticism" upon which the federal authorities insisted.

Heute sind Bahnhöfe wie der Zürcher HB, die zu den schönsten aus der grossen Bahnbauepoche im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts gehören, Denkmäler für eine von Mythen umrankte Bahnkultur. Zugleich unterliegen sie dem Druck einer Modernisierung, seitdem europaweit Bahnhöfe auf die Bedürfnisse des Hochgeschwindigkeitsverkehrs aufgerüstet werden und parallel dazu als Liegenschaften neuen Rentabilitätsüberlegungen zu folgen haben. Paradoxiere Weise hat diese betriebliche Zuspitzung gerade die Sachzwänge geschaffen, die in den sechziger Jahren fehlten, als ein Neubau den Hauptbahnhof ersetzen sollte. So muss der 1996 abgeschlossene Erweiterungsstrakt als wichtiges und kostspieliges öffentliches Gebäude sich selber verleugnen: Der von Ralph Baenziger entworfene «Nordtrakt» erinnert an das Kind, das die Hände vor die Augen und sich für unsichtbar hält. Seine beispiellose Planungsgeschichte degradierte die zur Verfügung stehenden architektonischen Mittel zu Korrektivmassnahmen, deren Aufwendigkeit zum grossen Teil atemberaubend und absurd ist.

Der mit einer siebenjährigen Verspätung fertiggestellte Nordtrakt ist ein Gebäude, das es gar nicht geben dürfte – nicht seiner erstaunlichen Hässlichkeit wegen, sondern aus den simplen Gründen der Versprechen, die seine Bauherrschaft 1981 abgegeben hatte. Kanton und SBB wollten in ihrer Abstimmungskampagne für die S-Bahn, im Gegensatz zu einer erfolglosen Vorlage von 1973, die Stimmberechtigten mit Überdimensioniertem nicht überfordern. Daher sollte für den Bau des schlankeren S-Bahn-Vorhabens, das zwar als «Jahrhundertbauwerk» für den öffentlichen Verkehr verkauft wurde, «kein Haus und kein Baum» weichen müssen – nicht einmal beim HB, wo ein unterirdischer Durchgangsbahnhof vorgesehen war.

Die versprochene «Unsichtbarkeit» der S-Bahn hatte ein jahrelanges Seilziehen mit Rekursen bis auf Bundesebene und millionenteure Provisorien zur

Folge. Im Zuge der Tiefbauarbeiten beim Zürcher Hauptbahnhof musste 1984 der Nordosttrakt nämlich abgetragen werden. Seine Sandsteinfassaden wanderten Stein für Stein nach Zürich-Affoltern, wo sie bis zur Rekonstruktion eingelagert wurden. Zwei Jahre später wurde jedoch bekannt, dass die SBB über den unterirdischen S-Bahn-Anlagen mit dem Architekten Ralph Baenziger einen «Nordtrakt» projektierten anstelle einer – ohnehin zweifelhaften – Fassadenrekonstruktion des Nordosttraktes. Nach vorerst einhelligem Protest in Zürich arrangierten sich die Behörden von Stadt, Kanton und Bund sowie der Architekt, während der Heimatschutz als private Vereinigung 1987 eine Beschwerde zum Plangenehmigungsverfahren einreichte. Diese blieb ebenso ohne Erfolg wie die Alternativvorschläge zur Unterbringung des SBB-Raumprogramms in einem tiefen Bauvolumen, das gemäss Heimatschutz den rekonstruierten Nordosttrakt entlang der Museumstrasse hätte fortsetzen können. Nachdem der Bun-



Die Trakte «Nordost» und «Nordwest» wurden 1984–1996 nach Plänen von Ralph Baenziger durch den Nordtrakt ersetzt.

■ 1984–1996 les ailes «Nordost» et «Nordwest» furent remplacées par l'aile Nord selon les plans de Ralph Baenziger.

■ The «Nordost» and «Nordwest» wings were replaced by Ralph Baenziger's North Wing 1984–1996.

(Quelle: Heimatschutz/Sauvegarde 1/89)

desrat als letzte Instanz den Rekurs abgelehnt hatte, erfolgte der Baubeginn für den oberirdischen Teil des Nordtrakts 1990, dem ursprünglich für die Eröffnung vorgesehenen Datum.

Bahnhofsarchitekt als Schicksal

Einen zentralen Platz im Rekursverfahren zwischen Heimatschutz und Bundesamt für Verkehr nahm der Wandel in der Liegenschaftenpolitik der Bundesbahnen ein. So hielt das BAV der Kritik an den projektierten Ladenflächen entgegen, dass die SBB neben ihrem Transportauftrag verpflichtet seien, in ihren Liegenschaften alle Renditemöglichkeiten voll auszuschöpfen. Ohne Erfolg blieb der Hinweis des Beschwerdeführers auf die projektierte Gleisüberbauung HB-Südwest, die den Luftraum über SBB-Boden zur Genüge nutzen würde und einen Teil der im Kopfbahnhof vorgesehenen Nutzungen aufnehmen könne: Die Zukunft von HB-Südwest schien den SBB trotz zweier bewilligter Gestaltungspläne 1990 noch zu unsicher. Als weitere Argumente für einen erhöhten Platzbedarf führte das BAV die Personenfrequenzen im HB ins Feld. Die prognostizierten Zahlen seien durch das inzwischen formulierte Konzept Bahn 2000 und die Ablehnung einer zusätzlichen S-Bahn-Station «Uni» gegenüber 1981 stark gestiegen.

HB-Südwest, Anfang 1996 in Eurogate umgetauft und zurzeit als Baugesuch ausgesteckt, ist in zweifacher Hinsicht für das Resultat der Erneuerungsmassnahmen im HB verantwortlich: Mit bald zwei Jahrzehnten Planungsgeschichte hat sich die kolossale und nicht zu etappierende Intervention im Gleisfeld als eine Hypothek erwiesen, die nicht nur in den angrenzenden Aussersihler Quartieren, sondern eben auch im Kopfbahnhof die Entwicklungsperspektiven verunklärt hat (siehe WBW 9/96, Seite 64). Die unmittelbar architektonische Konsequenz dieser Situation liegt darin, dass der Nordtrakt nach Plänen des gleichen Architekten gebaut wurde, der 1978 und 1980 beide HB-Südwest-Wettbewerbe gewonnen hatte: Ralph Baenziger avancierte zum eigentlichen Bahnhofsarchitekten, weil die SBB parallel zum S-Bahn-Bau keinen weiteren Wettbewerb für den Nordtrakt durchführten. Im Unterschied zu

seinem Vorgänger Jakob Friedrich Wanner, nach dessen Plänen 1865–1871 die grossartige Halle und das Empfangsgebäude am Bahnhofplatz verwirklicht worden waren, musste Baenziger vor der Allmacht eines betrieblichen, marktwirtschaftlichen und planerischen Hintergrunds kapitulieren. Andere Architekten hätten beim Nordtrakt-Debakel die Flinte ins Korn geworfen; Baenziger zehrte offenbar von der Hartnäckigkeit, die er sich bei der Projektierung von HB-Südwest angeeignet hat. Seine ursprünglich klaren Strukturüberlegungen wurden im Verlauf der langwierigen Projektierung durch Scheinkompromisse zwischen Bern und Zürich zunichte gemacht. Die Planungsphase war von Kommentaren in der Zürcher Tagespresse begleitet, welche die von den SBB verschuldete Maskerade kritisierten und Baenzigers Entwurf – wie 1987 ein Leserbrief im «Tages Anzeiger» – einem «nachindustriellen Neobarock» zuordneten.

Antworten auf die unter Denkmalschutz stehende Umgebung fand der Architekt in einer Übernahme von Gesimslinien, einem rätselhaften Attikageschoss sowie einer papierernen Verkleidung mit grauen Steinplatten, die zur Limmat hin Massstabslosigkeit suggerieren soll. Denn trotz wuchtiger Kubatur durfte der Längsbau die eigene Dreigeschossigkeit nicht verraten.

Ursprünglich hatte Baenziger die Obergeschosse des Nordtrakts als einen klar ablesbaren Baukörper ausgebildet, jedoch die Höhe des Vorgängerbaus bei weitem überschritten. Die «Variante E» führte zur schliesslich realisierten «Welle», einer Verniedlichung und zugleich dumpfen Antwort auf die prägnante Dachform von Wanners angrenzender Halle. Weil es die historisch «gewachsene» Asymmetrie der Limmatansicht des Hauptbahnhofs um jeden Preis zu erhalten galt, bekam der optimistische Schwung des Dachs noch einen Dämpfer: Man einigte sich auf bürokratischem Weg auf eine Quetschung der geschwungenen Dachbekrönung, die fortan zwischen Bahnhofshalle und Landesmuseum zu «vermitteln» hatte. Selbst bei einer weniger hemdsärmeligen Detaillierung wäre es ein Ding der Unmöglichkeit gewesen, einen Zusammenhalt zwischen dem grotesken Dachabschluss der einen und der zyklischen

Fachwerkstruktur der anderen Fassade herzustellen. Aber indem er die Museumstrasse mit bodenständiger Monumentalität begleitet, täuscht der Nordtrakt darüber hinweg, dass er als ein Potemkinsches Dorf zwischen Bahnromantik und musealisiertem Limmtraum laviert.

Sachzwänge und Architektur-Kulissen

Trotz ihrer Dachverrenkungen verhält sich die Erweiterung keineswegs wie ein Nebenbau im Konglomerat des 19. und frühen 20. Jahrhunderts. Die Thermenfenster des Wannerschen Mitteltraktes erscheinen grösstenteils verdeckt, während die sechs Joche der Kolossalordnung den Anschein eines neuen Haupteingangs erwecken. Das Erdgeschoss wiederum widerspricht dieser Gebärde aus Platzgründen: Seine gedrückte Arkadenzone begleiten – mit einer Ausnahme – undurchsichtige Glasbausteinwände, anstatt die erwartete räumliche Beziehung zwischen Bahnhofsvorfahrt und Bahnhofshalle herzustellen. Einen Bärendienst für die Glaubwürdigkeit des Nordtraktes leistet das vorgeblendete Portal des Vorgängerbaus als symbolische Rekonstruktionsgeste am Bahnhofquai. Im Innern des gähnenden Portals ist der Zugang zum SBB-Verwaltungstrakt seitlich versteckt, während der Zugang zur Arkade der Längsfassade mit einem Schlupfloch in der «modernen» Fassade vorliebnehmen muss.

Mit seinem komplexen Innenleben vollbringt der Nordtrakt Hochseilakte zwischen Alt und Neu, zwischen Aussen und Innen – ohne aus einem Spannungsverhältnis zu seiner Umgebung jemals Qualitäten zu entwickeln. In Ansätzen ist ein internes Netz von Passagen auszumachen: eine Querverbindung in der Achse der Bahnhofstrasse sowie eine halbe Längsachse, die im vorderen Abschnitt das neue Bahnreisezentrum und die Wechselstube erschliesst. Diese Zwischenräume empfangen durch das verglaste Dach reichlich Tageslicht, weisen aber infolge der schwierigen Geometrie der «Welle» befremdliche Raumquerschnitte auf. Als Lichthöfe dienen sie zugleich den Obergeschossen, wo sich die Verwaltungs- und Betriebsräume von SBB und Kantonspolizei befinden. Direkt an die Wannersche



Dachlandschaft

- Toitures
- Roofscape

Bahnhofquai:

- Rekonstruiertes Portal
- Portail reconstruit
- Reconstructed entrance

Bahnhofshalle angebunden, ist die «Chüechli-Wirtschaft» unter Baenzigers Dachwelle wiederauferstanden. Sie soll als Bierhalle im März ihren Betrieb aufnehmen und an ein beliebtes Lokal des ehemaligen Nordosttrakts erinnern.

Während man im alten Empfangsgebäude am Bahnhofplatz für Gastlokale wie das «Arcade», das «Da Capo» oder das «Bistro» (nach seinem jugendgerechten Umbau zu «Stars» mutiert) innerhalb der bestehenden Raumhülle Innenausstattungen des 19. Jahrhunderts liebevoll auffrischt und ergänzt, ist diese im Nordtrakt von der sie umgebenden Bausubstanz gänzlich unabhängig: Wie das rekonstruierte Bahnhofquai-Portal tritt die künftige Bierhalle als ein Phantom in der Bahnhofserweiterung in Erscheinung. Undenkbar wäre eine derartige Instrumentalisierung und Manipulation des historischen Bahnhofsensembles gewesen ohne den Kurswechsel, den die SBB in den siebziger Jahren vollzogen: Der HB, dessen Abriss noch 1969 die Prämisse für einen Neubauwettbewerb gebildet hatte, stand fortan unter Denkmalschutz. Er musste renoviert und für neue Formen des Gebrauchs durch die Öffentlichkeit erschlossen werden.

Einzelereignisse statt Erzählstrukturen

Nach der Erfahrung des anonymen Bahnbankers in Bern begannen die SBB ihren «Immobilienpark» in Strategien der kommerziellen Verwertung einzubeziehen. Bereits erwähnt wurde die resultierende Verschärfung von Rentabilitätsüberlegungen. Ausserdem machte der Staatsbetrieb die historischen Bahnhofsgebäude – neben dem neuen Rollmaterial und dem grafischen Erscheinungsbild – zum Eckpfeiler seiner Corporate identity. Die neuen Prioritäten fanden in den achtziger Jahren einen gültigen Niederschlag in Bahnhöfen, bei deren Erneuerung Architekten durchaus das Zeichenhafte und Erzählerische zu nutzen wussten, ohne wie Baenziger in einen postmodern verbrämten Megastrukturalismus zu verfallen. So gelang den Architekten Ammann und Baumann bei der Erneuerung des Bahnhofs Luzern eine Technikinszenierung, die gerade die verschiedenen Schichten und Perspektiven einer Kopfbahnhofsituation zum Tragen bringt: Von der

Stadt einsehbar sind die hinter der gläsernen Querhalle von Calatrava rastenden Züge. Dieser Anblick ist wie die Wege zu den Bahnsteigen direkt und verständlich, denn Läden und Bahnreisezentrum sind in den Untergrund verlegt. Auch die «Geschichte» – die geforderte Erhaltung des Hauptportals des vom Feuer zerstörten Vorgängerbaus – ist auf ihren Platz verwiesen: Nicht ohne Zynismus steht das wiedererrichtete Portal frei auf dem Bahnhofplatz, Historismuskonserve und Rolltreppenschlund zugleich.

In Madrid-Atocha war die Ausgangslage mit dem HB beinahe deckungsgleich: Ein Kopfbahnhof wurde in einen Durchgangsbahnhof verwandelt, indem ein Teil der Gleise unterirdisch weitergezogen wurde. Wie in Zürich definiert in Madrid eine aus dem 19. Jahrhundert stammende Halle den Auftakt zur städtebaulichen Hauptachse, dem Paseo del Prado. Die mit einer Stahlkonstruktion überwölbte Halle verlangte eine Neuinterpretation als öffentlicher Raum, nachdem sie nicht mehr zur Überdachung von Zügen und Bahnsteigen diente. Rafael Moneo inszenierte in der renovierten Halle eine künstliche Natur, die an die andalusischen Gärten anknüpft: Wasserbecken und Pflanzenbeete sind von einem dichten Wegnetz durchzogen. Rampen und Balkone begrenzen den städtischen Innenraum mit einer *Promenade architecturale*, die zum neuerrichteten Teil des Kopfbahnhofs überleitet. Auf verschiedenen Ebenen hinter die Halle geschaltet, stellt dieser eigene und prägnant artikulierte Dachformen zur Schau. Man erfährt Moneos Montage von unabhängigen Teilen in Madrid dennoch als durchgehende «Erzählung» – das Gegenteil der Situation in Zürich.

Infolge der Priorität des S-Bahn-Baus war im Hauptbahnhof die Planung unter dem Boden von derjenigen an der Erdoberfläche losgekoppelt. Die umfangreichen Erneuerungsmassnahmen an der historischen Bausubstanz setzten schon vor der S-Bahn-Projektierung zu einem Zeitpunkt ein, als die definitive Nutzungsverteilung noch nicht feststand. Erst in den achtziger Jahren beschlossen die SBB, die Wannorsche Halle von ihren zahllosen Einbauten zu befreien und sie als Hauptzugang für den neuen unterirdischen Durchgangsbahnhof zu gestalten. Es

stand also weder ein grosser Wurf zur Diskussion, noch gestattete die Verzettelung der Interventionen eine überzeugende Formulierung der einzelnen Bahnhofsbereiche. Folglich prägen den altneuen Hauptbahnhof getrennte, nur punktuell verbundene Ereigniswelten. Dieses vielschichtige, durchwegs zeitgemässe Konglomerat bildet – zusammen mit dem Nordtrakt und der nach wie vor möglichen Gleisüberbauung – ein explosives Gemisch von Sachzwängen.

Normalität im Untergrund

Die als gedeckter Platz fungierende Bahnhofshalle ist seit kurzem wieder in ihrer ursprünglichen Grossartigkeit zu erfahren und Gegenstand einer intensiven Bewirtschaftung: Wo einst Züge einfuhren, dann Nebennutzungen des Bahnbetriebs sich als Provisorien entfalteten, hat sich eine Freizeitarena vor grandioser Architektur-Kulisse entwickelt. Wirksam und lukrativ schleusen die SBB die Veranstalter von Open-Air-Kinos, Modeschauen, Flohmärkten und Technoparties in den HB-Betrieb ein. Auch Michael Jacksons Werbestatue kam im Sommer 1996 zur Aufstellung. Von der Halle dehnen sich diese temporären Aktivitäten in den Untergrund aus, wo sie die Anziehungskraft weitläufiger Ladenpassagen erhöhen. Dort, wo sich tagtäglich Pendlerströme durch schwarz-weiss gestreifte «Strassen» wälzen, liegt das Epizentrum des «Millionen-Zürich».

Der Publikumerfolg der unter der Regie von Trix und Robert Haussmann inszenierten Kunstwelt ist von räumlichen Qualitäten weitgehend unabhängig, überschüttet doch die Gunst der Lage am Puls der S-Bahn sowie der simple Trick der verlängerten Ladenöffnungszeiten Ladenbesitzer und Gastwirte mit Laufkundschaft und die SBB mit Mieteinnahmen. Die Anlage von städtebaulichen Dimensionen entstand ab 1987 als Erweiterung der Shopville-Passagen, während an der Erdoberfläche der Konflikt um das Objekt Nordtrakt noch jahrelang wütete. Den Argusaugen der Öffentlichkeit war und ist die Entwicklungsdynamik dieses vom Tiefbau vorgegebenen öffentlichen Raumes entzogen. Er konnte als eine «virtuelle» Welt die sichtbaren Teile des Hauptbahnhofs unterwandern und schliesslich in ihrer

Aussage entmachten. Die Folgen dieser «Entleerung» der oberirdischen Architektur wird man im Fall der freigeräumten Bahnhofshalle begrüssen, im Falle des Nordtrakts verurteilen. Denn die dort bemühten Gesten sehnen sich nach den Zeiten zurück, als die physische Anwesenheit von Bahnhöfen städtebauliche Veränderungen generierte und dem Architekten zur Verkörperung des Urbanen ein selbstverständlicher Formenkatalog zur Verfügung stand. Wie Ralph Baenziger an diese Sicherheiten anknüpfen zu wollen, trägt der heutigen Komplexität des Bahnhofs als «Ort» keinerlei Rechnung mehr – weder in seiner geschichtlich-sentimentalen Dimension, noch in seiner betrieblichen Vielseitigkeit. *A.B.*



Durchblick Bahnhofshalle – Nordtrakt – Museumstrasse

- Vue Halle – Aile Nord – Museumstrasse
- View Main Hall – North Wing – Museumstrasse

Fotos: Andrea Helbling/Arazebra, Zürich