

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 33 (2020)
Heft: 10

Artikel: Fünfzig Jahre und kein bisschen weiser
Autor: Huber, Werner
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-913597>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 10.01.2026

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

Fünfzig Jahre und kein bisschen weiser

Das Shop-Ville unter dem Zürcher Bahnhofplatz ist fünfzig Jahre alt und gut in Form. Der Platz darüber ist eine Verkehrswüste. Tabus müssen über Bord geworfen werden.

Text und Pläne: Werner Huber, Foto: Michael Wolgensinger, Baugeschichtliches Archiv Zürich

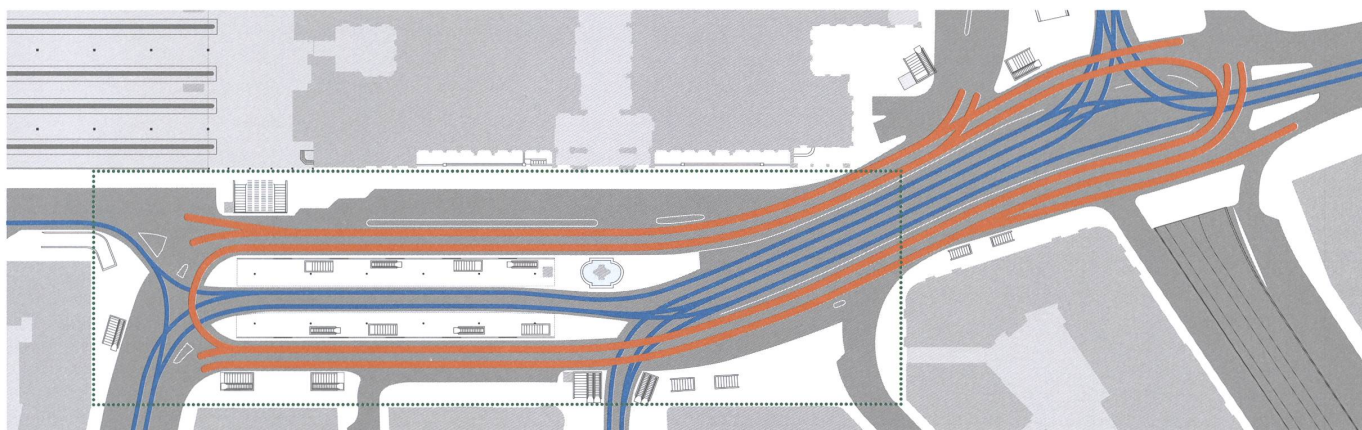


Ein wunderbares Zeitdokument: Kurz vor der Eröffnung des Shop-Ville inszenierte der Fotograf Michael Wolgensinger für die Eröffnungsdokumentation dieses Bild.

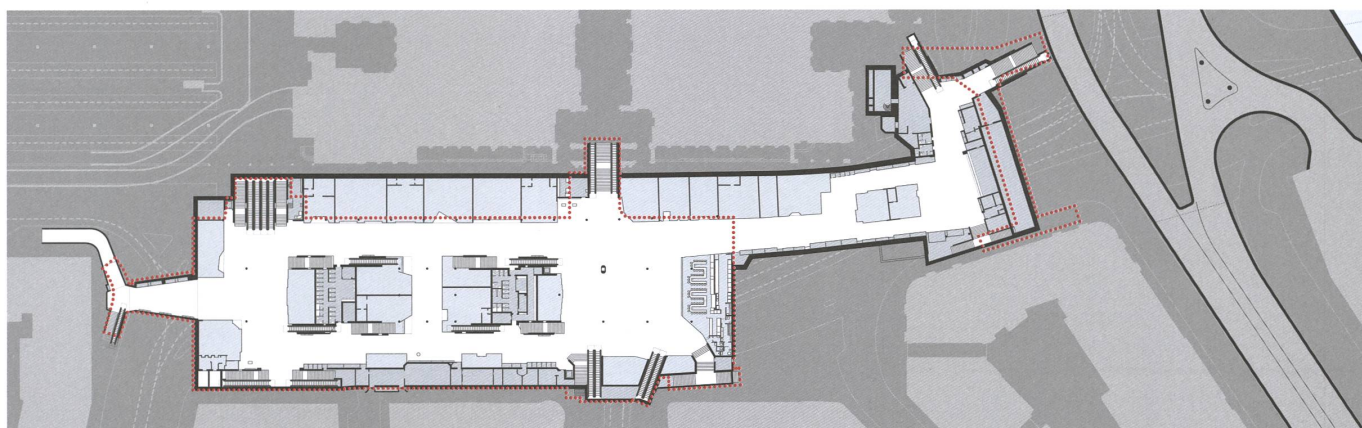
Am 1. Oktober 1970 um 9 Uhr morgens begann in Zürich die Zukunft. Die Polizeimusik spielte, Stadtrat Ernst Bieri hielt eine Rede, sagte «Shop-Ville ahoi!» und schnitt das blau-weiße Band durch. Die Bahnhofspassage sei «ein Schmuckstück für Zürich und die ganze Schweiz», ja, sie sei «die schönste ihrer Art in ganz Europa». Davon wollte sich das Publikum sogleich überzeugen und fuhr zahlreich über eine der 19 Rolltreppen in den Untergrund. Die neue Welt suchte ihresgleichen. Die Bahnhofspassage, in einem Publikumswettbewerb «Shop-Ville» getauft, war nicht nur eine Unterführung, sondern ein H-förmiges Netz von Hallen und Passagen, das sich, von Läden gesäumt, unter der ganzen Fläche des Bahnhofplatzes erstreckte. Die

Passage trug die Handschrift der Gebrüder Pfister – nicht der legendären Otto und Werner, sondern jene von Ottos Söhnen Hans und Kurt. Mit dem rötlichen, bald «Schwarzenmagen» genannten Kunststeinboden, den gläsernen Ladenfronten und der markanten Decke aus Blech- und Lichtpaneelen hatten die Architekten eine Atmosphäre geschaffen, die zwischen innen und aussen oszillierte.

Um zu ermessen, welchen Eindruck das Shop-Ville damals machte, muss man sich das Zürich jener Zeit vor Augen halten. In den Boomjahren nach dem Zweiten Weltkrieg wurde gebaut wie nie zuvor: Wohnungen und Bürohäuser, Fernstrassen und Autobahnen. Das passierte hauptsächlich an den Rändern der Stadt. Für die Innen-



Der fussgängerfreie Bahnhofplatz mit dem bratwurstförmigen Verkehrskreis, der die Tramgleise umkurvt. Bis heute hat sich daran nichts verändert. Platzraum

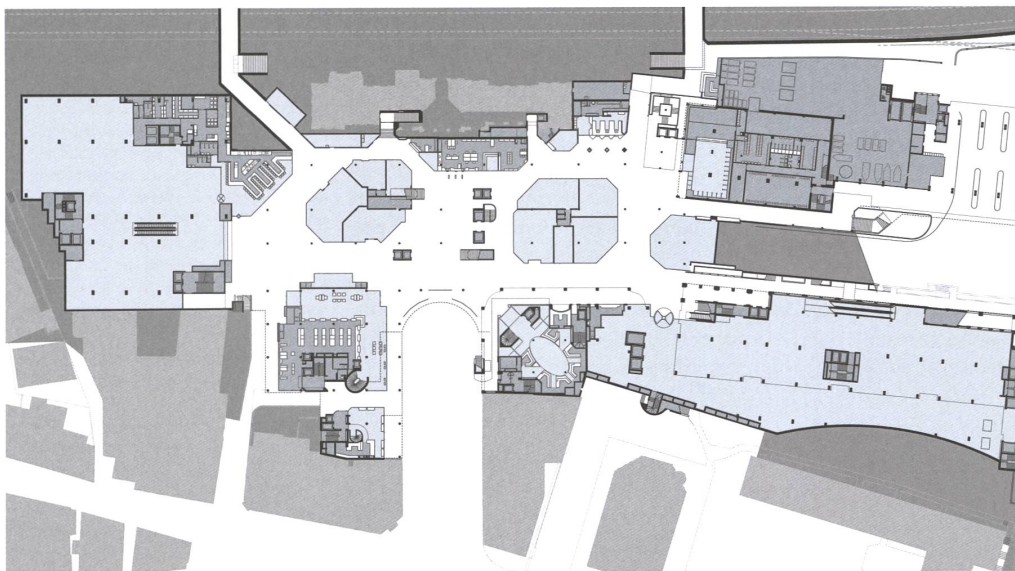


Das Shop-Ville in seiner ursprünglichen Form: Zwischen zwei Hallen liegt ein H-förmiges Wegnetz, ein Seitenarm reicht bis zum Bahnhofquai. Projekt 1964

Die Anfänge des Shop-Ville gehen zurück auf die 1950er-Jahre, als die Stadt ein unterirdisches Tram plante.

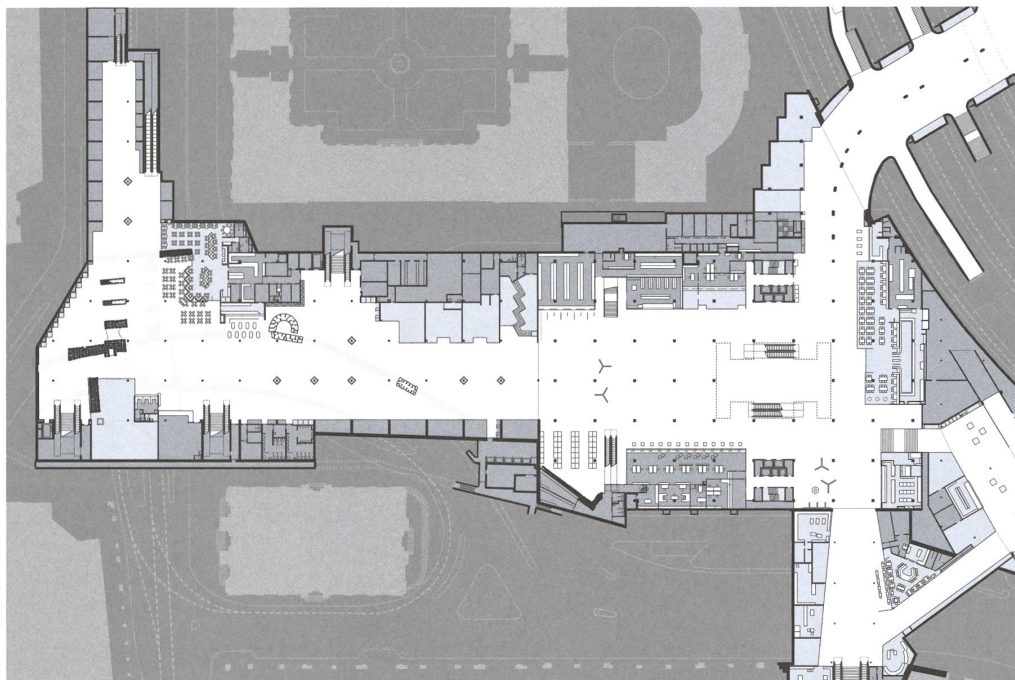
stadt wälzte man zwar grosse Pläne für einen autogerechten Umbau, doch vorerst passierte nichts. Die Blechlawine überrollte das Stadtzentrum und verdrängte die Fussgänger an den Rand. Der Hauptbahnhof galt als Abbruchobjekt, sein Zustand war entsprechend. Alle warteten auf seinen Neubau, und das Shop-Ville war der erste Mosaikstein der Zukunft. Nahtlos sollte es dereinst an den neuen Bahnhof anschliessen, und unter dem Passagenboden waren schon die Seitenwände und Mittelstützen der künftigen U-Bahn-Station eingebaut.

Wie gross die Strahlkraft des Shop-Ville war, zeigt ein Blick in andere Städte, die bald auch solche Bauwerke realisierten und ähnlich benannten siehe Seite 14: Baden baute den Metro-Shop (1972), Bern die Christoffelunterführung (1975), Genf das Métroshopping (1982), Basel den U-Shop (1975) und Luzern das Bahnhof-Shopping (1991). →



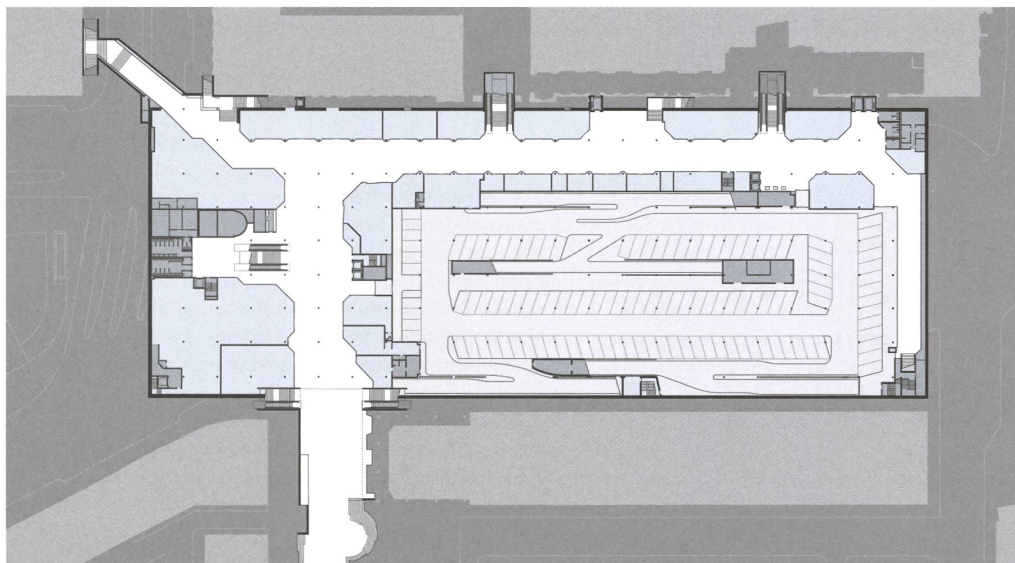
Baden: Metro-Shop, 1972 (Plan 1982)

In den 1960er-Jahren galt Baden als planerisches Musterbeispiel. Einer der Brennpunkte war das Bahnhofquartier. Das abschüssige Terrain des Bahnhofplatzes wurde zweigeteilt: oben die Autos und die Busse, unten, mit ebenerdigen Ausgang Richtung Limmat, die Fussgänger. Die meisten Gebäude am Platz entstanden neu – nur der Bahnhof blieb entgegen der ursprünglichen Pläne bestehen. Ab 2000 bauten Stadt und SBB erneut. Die Perronunterführung wurde in die Mittelachse des Bahnhofs verlegt, der Metro-Shop und der Bahnhofplatz umgebaut. Dort rückten die Busse etwas zur Seite, sodass die Fussgänger mehr Raum haben. Die klare Ordnung lässt den Platz jedoch etwas steril erscheinen.



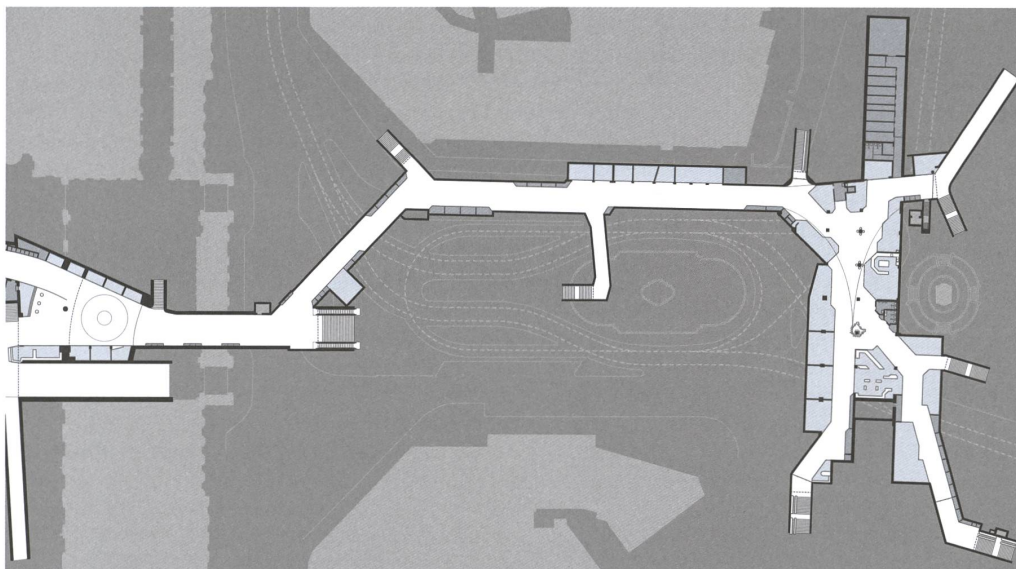
Bern: Christoffelunterführung, 1975

Die Hauptebene im 1974 eröffneten Bahnhof Bern war das 1. Untergeschoss. Wie in Zürich sollten auch in Bern der Bahnhof- und der Bubenbergrplatz weitgehend «fussgängerfrei» werden. Also führte die Stadt die Anlagen der SBB im Untergeschoss weiter: die kurze Unterführung Neuengasse und die grosse Christoffelunterführung. «Eher Piazza als Passage», schrieb die Stadt damals. Das mag im Grundriss stimmen, in Realität war es ein gedrückter Raum. Vor der Fussball-EM 2008 baute die Stadt den Platz und die Unterführungen um. Der verzettelte Raum im Untergrund wurde gestrafft, und auf dem Platz schied der gläserne Baldachin einen Bereich für die Fussgänger aus. Das ist zwar nicht das Paradies, doch eine deutliche Verbesserung. Ein Ärgernis bleibt der Verkehr allemal.



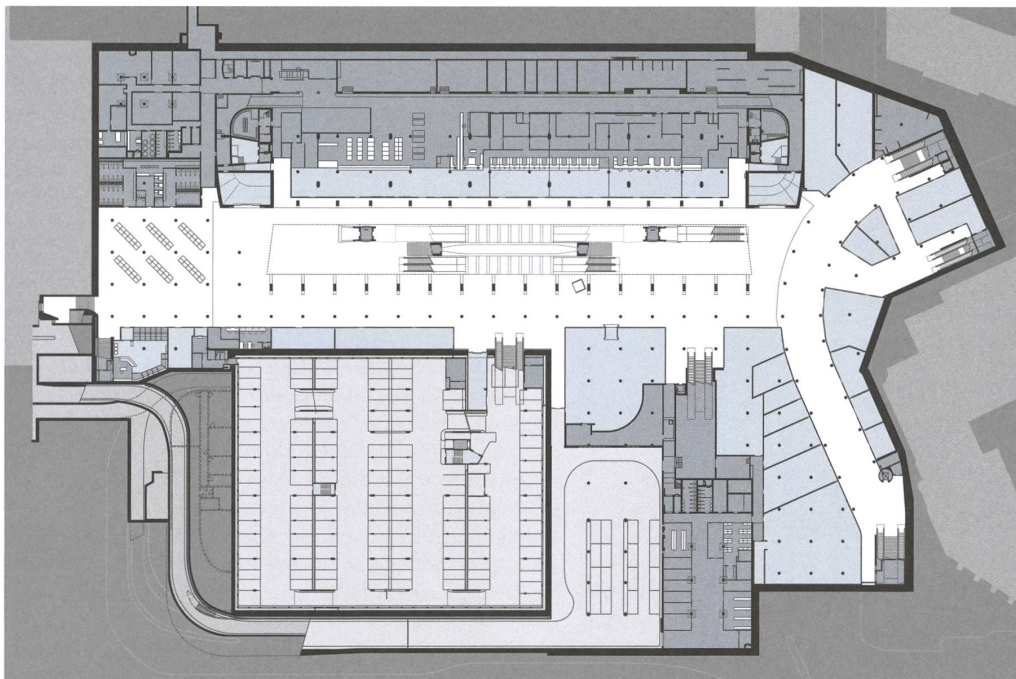
Genf: Métroshopping, 1982

Die Anlage ist dreigeschossig: Über einem zweistöckigen Parking liegen die an die Rue du Mont-Blanc angeschlossene Fussgängerpassage sowie weitere Parkplätze. Treppen und Rolltreppen führen in den Bahnhof und zur Bushaltestelle an der einen Schmalseite. In seiner Struktur ist das Métroshopping unverändert erhalten, aber punktuell gab es zahlreiche Anpassungen. So führt heute wieder eine Tramlinie über den Platz, und der Bahnhof samt Zugänge wurde komplett umgebaut. Auf einem Teil des Platzes herrscht Mischverkehr. Dies führt zwar zu Konflikten, doch immerhin spielen die Fussgänger eine wichtige Rolle. Mit dem Ausbau des Bahnhofs soll die Place de Cornavin nach 2030 autofrei werden.



Basel: U-Shop, 1957–1975

Ende der 1950er-Jahre entstand quer unter dem Gleisfeld des Bahnhofs SBB die Gundeldingerunterführung. Als Fortsetzung wuchs unter dem Centralbahnplatz ein System von Fussgängerpassagen, das vor dem Elsässerdenkmal im U-Shop endete. Von allen unterirdischen Anlagen an Schweizer Bahnhöfen war jene in Basel die unübersichtlichste, düsterste und unwirtschaftlichste. Vor bald zwanzig Jahren holten SBB und Stadt die Fussgänger zurück an die Oberfläche. Die Bahn erstellte die Bahnhofpasserelle, die Stadt gestaltete den Centralbahnplatz um. Die vielen Tramlinien führen zwar immer wieder zu Klagen, doch insgesamt ist der Platz einer der fussgängerfreundlichsten. Die unterirdischen Bauten dienen heute hauptsächlich als Veloagarage.



Luzern: Bahnhof-Shopping, 1991

Die Karriere des Luzerner Bahnhof-Shoppings begann als Provisorium: Anstelle des 1971 abgebrannten Westflügels bauten die SBB eine Ladenpassage. Gut zehn Jahre diente sie ihrem Zweck, bis sie dem Bahnhofneubau zum Opfer fiel. Die Verlängerung der Perrons drückte die Bahnhofshalle in den Untergrund. Die lichte, von einer Konstruktion von Santiago Calatrava überdeckte Halle setzt sich unter dem Platz und den angrenzenden Strassen fort. Die Bezeichnung «Bahnhof-Shopping» ist heute verschwunden. Abgesehen von punktuellen, meist dem kommerziellen Druck geschuldeten Anpassungen, sind die Räume noch vorhanden. Die Einrichtungen der Bahn sind aber ins Obergeschoss gewandert und haben Ladenflächen Platz gemacht. Der Bahnhofplatz ist ein Busbahnhof, einzig im mittleren Bereich haben die Fussgänger etwas Freiraum und einen Seeszugang.

→ Die Wurzeln des Shop-Ville

Die Anfänge des Shop-Ville gehen zurück auf die 1950er-Jahre, als die Stadt auf der Basis eines Generalverkehrsplans ein Projekt für ein unterirdisches Tram in der Innenstadt und nach Oerlikon ausarbeitete. Sieben Meter unter dem Bahnhofplatz war die Station Hauptbahnhof mit zwei Perrons und vier Gleisen geplant. Als Verteilebene war darüber ein grosses unterirdisches Fussgängergeschoss vorgesehen. Dank Eigentrassee würde das Tram in der Innenstadt massiv beschleunigt, auf der Strassen- und Platzebene hätte der Autoverkehr mehr Raum, und die Fussgänger könnten den stark befahrenen Platz gefahrlos unterqueren. Doch 1962 lehnten die Stadtzürcher die Tiefbahn mit 63 Prozent Nein-Stimmen ab. Die einen hätten lieber eine U-Bahn statt ein «Kellertram» gehabt, die anderen wollten einfach den Autoverkehr reduzieren. Nach dem Abstimmungsdebakel trieb die Stadt

die Planung eines Fussgängergeschosses unter dem Platz als separates Projekt voran. Im Sommer 1964 begannen die von umfangreichen Verkehrsumleitungen begleiteten Bauarbeiten. Gleichzeitig konkretisierte sich das Projekt für eine U-Bahn, sodass man als Vorinvestition die Seitenwände und die Stützen der künftigen Station in den Boden setzte. Zudem verbreiterte man die unterirdische Halle bis an die Fundamente des Hauptbahnhofs und verlängerte sie Richtung Bahnhofquai.

Dank des unterirdischen Bauwerks war der Bahnhofplatz fortan «fussgängerfrei». Das gab den Planern freie Hand, den Verkehr neu zu organisieren. Für die Autos richteten sie einen langgestreckten, bratwurstförmigen Kreisel ein, der sich vom Bahnhofquai bis zur Löwenstrasse mit zwei Spuren pro Richtung in die Platzfläche zwängte. Das Innere dieses Kreisels gehörte dem Tram: Im östlichen Bereich, gegen Bahnhofquai und Central, →

→ entstand ein Abzweiger mit vier Gleisen und mit grosszügigen Warteräumen für die Tramzüge. Im westlichen Teil, zwischen Bahnhofsgebäude und «Schweizerhof», kam die zweigleisige Tramhaltestelle zu liegen, die nur unterirdisch zu erreichen war. Den Fussgängern blieben schmale Trottoirs an den Rändern. Der Bahnhofplatz als öffentlicher Stadtraum existierte nicht mehr.

Passage fix, Platz nix

Bis heute hat sich daran nichts geändert. Noch immer ziehen die Autos ihre langgestreckten Runden um den Platz. Die wartenden Trams und die Haltestelle bilden die Mitte dieses Strassenkreises. Zwar malte das Tiefbauamt Anfang der 1990er-Jahre beim Portal des Hauptbahnhofs und bei der Löwenstrasse Zebrastreifen auf den Asphalt und vermittelte so den Eindruck, die Fussgänger hätten den Platz zurückerobert. Mehr als eine Placebowirkung hat diese Massnahme aber nicht.

Die Zukunft hat am Bahnhofplatz ausschliesslich unter der Erde stattgefunden – wenn auch anders als 1970 vorgesehen. Den Bahnhofneubau haben die SBB bald ad acta gelegt, doch heute ist diese erste Bahnhofspassage in das weit verzweigte Netz von unterirdischen Hallen und Passagen des Hauptbahnhofs eingebunden. Die Kraft der Marke Shop-Ville ist so gross, dass sie heute – nach wie

allen plant ausgerechnet die Autostadt Genf. Bereits mit dem Bau der neuen Tramlinie gestaltete sie die Place de Cornavin 2004 ein erstes Mal um. Auch hier rollen die Autos immer noch mehrspurig über den Platz, doch vor dem Bahnhofsgebäude gibt es eine grosse, allerdings auch oft gescholtene Mischverkehrsfläche. Nun setzt Genf zum nächsten Sprung an. Der Bau eines neuen zweigleisigen Tiefbahnhofs wird die Kapazität auf weit mehr als 100 000 Passagiere pro Tag erhöhen. Dieses Projekt bewog die Stadt «en concertation avec le Canton», die öffentlichen Räume beidseits des Bahnhofs komplett umzugestalten und den Autoverkehr von der Place de Cornavin nach 2030 weitgehend zu verbannen.

Tabus über Bord werfen

In Zürich hat die SBB seit 1990 zwei viergleisige Tiefbahnhöfe erstellt. Die Passagierfrequenz liegt bei rund 450 000 Personen täglich. Was hat das auf den Strassen und Plätzen rund um den Bahnhof ausgelöst? Nichts! Immerhin ist bei der Europaallee ein Platz entstanden, der für den westlichen Teil des Bahnhofs als städtischer Empfangssalon funktioniert. Dem alten Bahnhofplatz hilft das nichts. Im März lancierte die Stadt Zürich die Planung «Masterplan HB/Central» und den Strategieprozess zur Zukunft des Papierwerd-Areals, wo seit 1961 das Globus-Provisorium steht. In einer zweistufigen Testplanung sollen die verschiedenen städtebaulich-gestalterischen und verkehrlich-funktionalen Anforderungen gegeneinander abgewogen und ein Zukunftsbild entworfen werden. Ein daraus festgesetzter Masterplan soll die Basis für die mittel- und langfristigen Planungen im Gebiet bilden. Kurz vor der Lancierung der Testplanung liessen die Verkehrsbetriebe VBZ die Zürcherinnen und Zürcher in einer breit angelegten Aktion am Zukunftsbild 2050 mitwirken, das die Basis für die künftige Netzentwicklung sein soll.

Was heisst das für die Stadträume rund um den Hauptbahnhof? Das hängt ganz davon ab, wie die Prozesse gestaltet und miteinander koordiniert sind. Wenn alle auf vier Rädern rollenden Akteure auf den heutigen Kapazitäten beharren, bleiben für die zweirädrigen und zweibeinigen nur Krümel übrig. Die Situation rund um den Hauptbahnhof und an anderen Zürcher Plätzen beweist zur Genüge, dass der Verkehr ein schlechter Städtebauer ist. Ohnehin ist er in Zürich nicht in erster Linie eine physikalische, sondern eine politische Grösse, was die Animositäten zwischen Stadt und Kanton regelmässig zu besonderer Blüte bringt. Das Vorhaben «Masterplan HB/Central» kann also nur gelingen, wenn die Stadt «en concertation avec le Canton» arbeitet.

Wenn die Studien ohne Tabus beginnen und sich die Beteiligten mindestens am Anfang «geht nicht gibts nicht» auf die Fahne schreiben, kann vielleicht etwas daraus werden. Dabei lohnt sich auch ein Blick in die Vergangenheit. So zeigte beispielsweise 2003 eine Studie von Metron, wie stark eine Strassen- und Tramverbindung im bestehenden Tunnel unter dem Hauptbahnhof Bahnhofplatz und Bahnhofquai entlasten würde. Oder wir gehen auf der Zeitschiene noch weiter in die Vergangenheit, zu den Anfängen des jubelnden Shop-Ville. Das Nein zur Tiefbahn 1962 war wohl eine der gravierendsten Fehlentscheidungen für den innerstädtischen Verkehr in Zürich. Hätte die Stadt dieses Projekt realisiert, hätten wir heute viel mehr Möglichkeiten, die knapp bemessenen Räume stadtverträglich und also menschengerecht zu gestalten. Das heisst nicht, dass man jetzt das damalige Projekt realisieren muss. Aber es könnte sich lohnen, es aus der Schublade zu nehmen, damit den Horizont zu erweitern und Udenkbare denkbar zu machen. ●

Die Situation rund um den Zürcher Hauptbahnhof beweist zur Genüge, dass der Verkehr ein schlechter Städtebauer ist.

vor mit dem ursprünglichen Logo – für die ganze Einkaufswelt des Zürcher Hauptbahnhofs steht. Mit dem Umbau der Bahnhofspassage 2003 rückten die Läden an den Rand, und anstelle des Schwartenmagen-Bodens prägt nun die Lichtarchitektur von Arnold und Vrendli Amsler den Raum. Dort wo einst die U-Bahn vorgesehen war, fahren nun die Züge ins Sihltal und auf den Uetliberg. Diese Vorinvestition war also kein Fehler, auch wenn man sich wünschen würde, dass die Züge unterirdisch weiterfahren könnten.

Und die anderen Städte?

Im Rahmen des Masterplans Bahnhof SBB und dem daraus folgenden Bau der Bahnhofspassage hat Basel seine unterirdischen Passagen vor bald zwanzig Jahren komplett aufgehoben und zu einer Velohalle umfunktioniert. Zwar gibt es immer wieder Klagen über gefährliche Situationen zwischen Fussgängern und Trams vor dem Bahnhof, doch im Gegensatz zum Zürcher Bahnhof ist der Basler Centralbahnplatz als Stadtraum erlebbar.

Auch in Bern, wo die früher als «Bubenbergrainbahn» bezeichnete Strasse den Bahnhof- und den Bubenbergrainplatz malträtierte, brachte 2008 ein Umbau Linderung. Noch immer rollt der Verkehr zwar vierspurig, doch ist er so geführt, dass zumindest gewisse Bereiche des Platzes – markiert durch den gläsernen Baldachin – den Fussgängern zurückgegeben werden konnten. Am radikalsten von

Business
Solutions



Der neue EQC ab CHF 419.-/Mt. Enjoy electric.

Entdecken Sie den ersten vollelektrischen Mercedes-Benz.
Mit seiner Elektroästhetik, intelligenter Ladetechnik und
modernsten Fahrassistenzsystemen ist der neue EQC
das perfekte Fahrzeug. Informieren Sie sich jetzt unter
fleet.mercedes-benz.swiss/eqc-kleinflotte



EQC 400 4MATIC, 408 PS (300 kW), Barkaufpreis: CHF 77 684.- (Fahrzeugwert CHF 84 900.- abzüglich CHF 7216.- Preisvorteil), 26,3 kWh/100 km, 0 g CO₂/km, Energieeffizienz-Kategorie: A. Leasingbeispiel: Laufzeit: 48 Monate, Laufleistung: 10 000 km/Jahr, eff. Jahreszinssatz: 0,9%, 1. grosse Rate: CHF 19 850.-, Leasingrate ab dem 2. Monat: CHF 419.-. Ein Angebot der Mercedes-Benz Financial Services Schweiz AG. Vollkaskoversicherung obligatorisch. Eine Kreditvergabe ist verboten, falls diese zu einer Überschuldung des Leasingnehmers führen kann. Abgebildetes Modell: EQC 400 4MATIC, 408 PS (300 kW), inkl. Sonderausstattungen (Trittbretter in Aluminiumoptik mit Gummipoppen, hightechsilber metallic), Barkaufpreis: CHF 79 490.-, 26,3 kWh/100 km, 0 g CO₂/km, Energieeffizienz-Kategorie: A. Leasingbeispiel: Laufzeit: 48 Monate, Laufleistung: 10 000 km/Jahr, eff. Jahreszinssatz: 0,9%, 1. grosse Rate: CHF 20 300.-, Leasingrate ab dem 2. Monat: CHF 429.-. Angebot gültig bis 31.12.2020. Unverbindliche Preisempfehlung. Änderungen vorbehalten.