

# Geschichte : spanische Brötli, grosse Brocken

Autor(en): **Huber, Werner**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design**

Band (Jahr): **18 (2005)**

Heft [3]: **Stadtraum HB : ein neues Quartier für Zürich**

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-122627>

## **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.

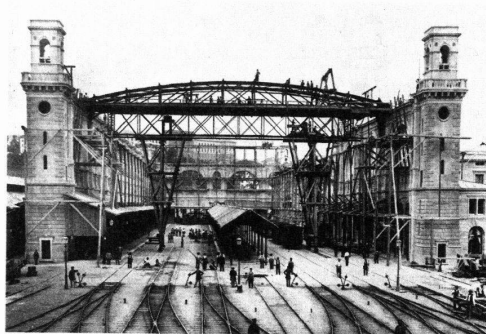
## **Haftungsausschluss**

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.

# Spanische Brötli, grosse Brocken

Text: Werner Huber

In 150 Jahren ist der viergleisige Spanisch-Brötli-Bahnhof zum vielgleisigen Hauptbahnhof angewachsen. Seit über hundert Jahren beschränkt man sich auf Um- und Ausbauten. Grosse Würfe entstanden nur unter dem Boden.



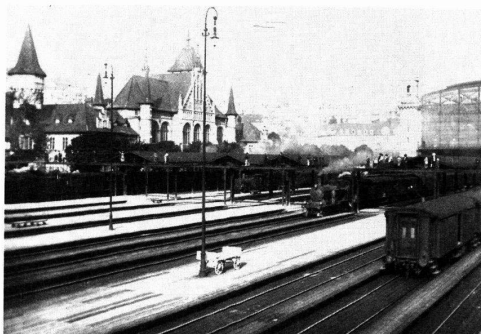
1865–1871: Bahnhofneubau

Die 1853 gegründete Nordostbahn (NOB) beschliesst, den Bahnhof am bestehenden Standort zu belassen. Ferdinand Stadler, Johann Jakob Breitingen, Leonhard Zeugheer und Gottfried Semper nehmen am Wettbewerb für den Neubau teil. Doch schliesslich baut der zum Stadtbaumeister gewordene NOB-Architekt Jakob Friedrich Wanner den neuen Bahnhof. Foto: BAZ



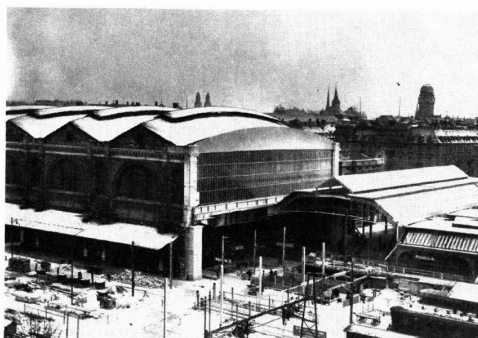
1928–1933: Neue Hauptpost an der Sihl

Als Ersatz für die Fraumünsterpost baut die PTT an der Sihl, direkt neben dem Hauptbahnhof, die neue Hauptpost. Hinter dem sechsgeschossigen, markanten Bau der Architekten Gebrüder Bräm liegen der Postbahnhof und die polygonale Stahlkonstruktion mit der Paketsortierung. Eine Mini-U-Bahn verbindet die Sihlpost mit der Poststelle im Hauptbahnhof. Foto: BAZ



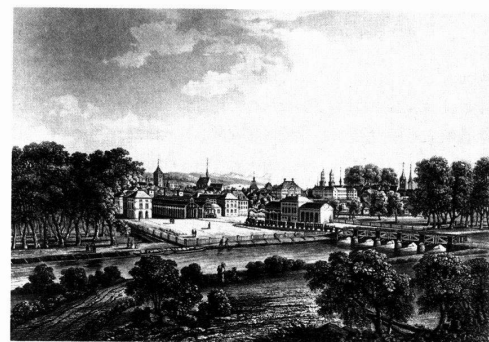
1897–1902: Der Bahnhof rückt nach Westen

Erneut platzt der Bahnhof aus den Nähten und die NOB prüft dessen Verlegung ins Sihlfeld. Doch schliesslich bleibt beim Umbau: Der Kopfperron der sechs Hallengleise rückt nach Westen auf die Höhe der Bahnhofstrasse. Neben der Halle, gegen die Museumstrasse, entstehen vier weitere Gleise. Der Güterverkehr erhält nun eigene Anlagen an der Hohlstrasse. Foto: BAZ



1929–1933: Ein Provisorium, das dauert

In den Zwanzigerjahren elektrifizieren die SBB den Hauptbahnhof. Die Landi 1939 bildet den Anlass zum «provisorischen» Ausbau: Die alte Halle wird um zwei Achsen gekürzt, die Gleise rücken auf die Höhe der Löwenstrasse. Die Perrons mit 16 Gleisen werden mit einer Eisen- und Glaskonstruktion überdeckt, über dem Kopfperron entsteht die Querhalle. Foto: BAZ



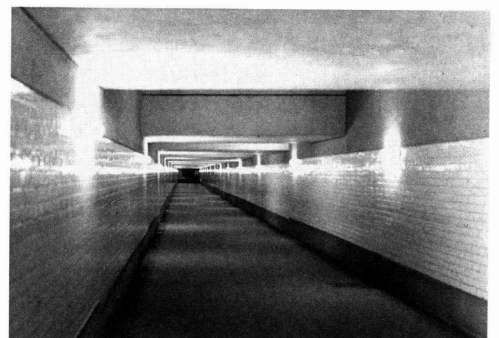
1847: Spanische Brötchen aus Baden

Am 7. August 1847 beginnt in der Schweiz das Bahnzeitalter mit einer frühen «SBB», der «Spanisch-Brötli-Bahn» nach Baden. Der erste Zürcher Bahnhof mit vier Gleisen kommt auf die freie Wiese vor der Stadt zu stehen. Architekt Gustav Albert Wegmann entwirft die Gebäude als Haupt-, also Kopfbahnhof für die damalige Nordbahn. Foto: Baugeschichtliches Archiv der Stadt Zürich (BAZ)



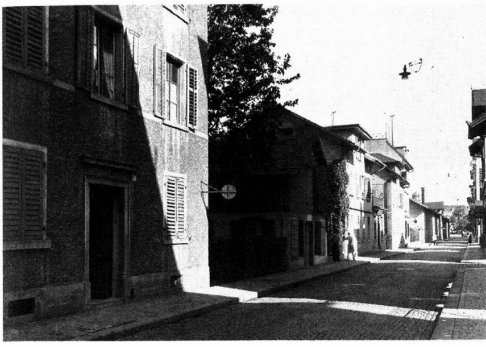
1918: Mosers grosse Pläne

Zwischen 1900 und 1925 steigt die Zahl der täglich abgefertigten Züge von 270 auf 410. Der Bahnhof ist schon wieder zu klein. Karl Moser studiert drei Neubauvarianten, vom Ausbau des bestehenden Bahnhofs bis zum Neubau eines Durchgangsbahnhofs westlich der Sihl. Die Wirtschaftslage verhindert die Realisierung. Foto: Inst. für Geschichte und Theorie der Architektur, ETH Zürich



Um 1933: Unter dem Bahnhof durch

Unter den Gleisen des Bahnhofs baut die PTT einen Posttunnel mit Aufzügen auf die Perrons. Parallel dazu verläuft ein Fussgängertunnel von der Kasernenstrasse zum Sihlquai als Ersatz von zwei Überführungen. Erst in den Siebzigerjahren entstehen die Treppen auf die Perrons, damit wird der – inzwischen erweiterte – Tunnel in den Bahnhofbetrieb einbezogen. Foto: BAZ



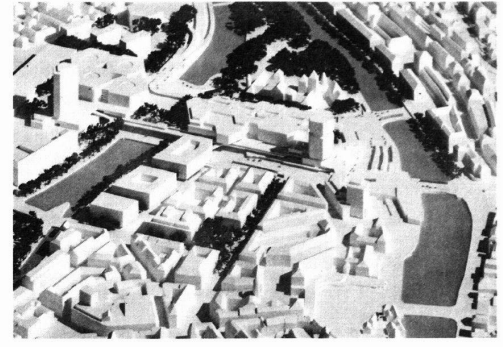
1944: Hinter den sieben Gleisen

Die Lagerstrasse, entstanden um 1869, erhielt ihren Namen von den zahlreichen Lagerhäusern, die sich entlang der Bahn ansiedelten. Das Bild von 1944 mutet idyllisch an, doch in den Fünfzigerjahren ändert die Strasse ihr Gesicht, als die Juventus ihr erstes Schulhaus baut. Erst 1970 fallen die letzten alten Häuser dem Abbruchhammer zum Opfer. Foto: BAZ



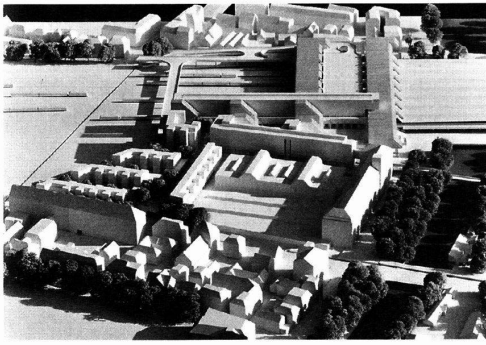
1963: Das Zentralstellwerk als Wahrzeichen

Das erste elektromechanische Stellwerk nahmen die SBB 1936 als Brückenbauwerk über den Gleisen in Betrieb. Knapp 30 Jahre später baut SBB-Architekt Max Vogt an der Lagerstrasse das neue Zentralstellwerk. Der schmale Betonkubus mit dem auskragenden Kommandogeschoss und dem markanten Schriftzug wird zum Wahrzeichen von Zürich HB. Foto: BAZ



1969/1970: Ein neuer HB für Zürich?

In den Sechzigerjahren plant Zürich Grosses: Autobahnen, eine U-Bahn und einen neuen Bahnhof am alten Standort. Max Ziegler gewinnt mit seinem auf dem Sechseck basierenden Entwurf den Wettbewerb. Der Erdölchock beendet die Wachstumseuphorie. Der Bund stellt 1976 den alten Bahnhof unter Schutz, die SBB renovieren ihn bis 1980. Foto: Wettbewerbsbericht



1978–1988: Die Geburt von HB Südwest

Die Behörden laden die Verfasser der prämierten Bahnhofprojekte 1978 zu einem Wettbewerb zur Überbauung der Gleise westlich der Sihl ein. Ralph Baenziger, Claudia Bersin und Jakob Schilling gewinnen den ersten Preis (Foto) und zwei Jahre später auch die Überarbeitung. Der private Gestaltungsplan HB Südwest wird 1988 an der Urne angenommen. Foto: Ralph Baenziger



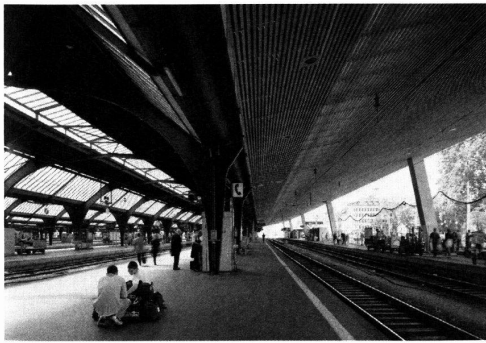
1983–1990: Bau der S-Bahn

Nach der gescheiterten U- und S-Bahn-Vorlage wird das S-Bahn-Projekt separat weiterbearbeitet und 1981 an der Urne angenommen. Am 7. Mai 1990 nimmt die S-Bahn ihren Betrieb auf. Die Gleise 20 bis 24 machen aus dem Kopfbahnhof einen Durchgangsbahnhof, die Läden – schrittweise eröffnet bis 1992 – machen aus ihm auch ein Einkaufszentrum. Foto: Werner Huber



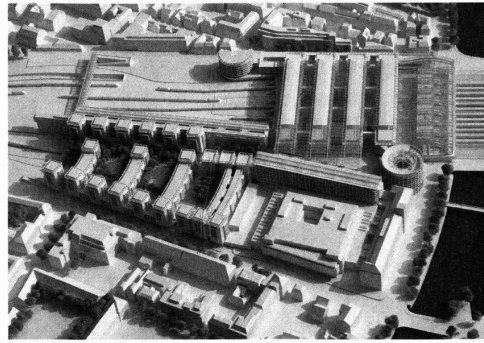
1986–1992: Die neue Sihlpost

Mit der Verlagerung der Paketpost nach Mülligen wird hinter der Post der Gebrüder Bräm Platz frei für eine Erweiterung. Der von Stücheli Architekten und Fischer Architekten projektierte, 1992 eröffnete Bau nimmt die Briefsortierung und den Postbahnhof auf. Als Vorinvestition für die Wohnsiedlung Lagerstrasse erhält der Postbahnhof ein Betondach. Foto: © Desair/BAZ



1997: Zürich HB – fertig wie noch nie

Zum 150-Jahr-Jubiläum der Schweizer Bahnen präsentiert sich der Hauptbahnhof so fertig wie noch nie: Der Nordtrakt an der Museumstrasse (Ralph Baenziger) wird nach jahrelangen Verzögerungen fertig gestellt und über den Gleisen 3 und 18 bauen Meili, Peter Architekten mit Fickert & Knapkiewicz Dächer, die den Bahnhof zur Stadt öffnen. Foto: Margherita Spiluttini



2001: Eurogate, das Watergate von HB Südwest

Nach langem Hin und Her konstituiert sich Eurogate als Nachfolgerin zu HB Südwest. Sie reicht 1996 das Baugesuch ein. Der Wettbewerb für die Wohnüberbauung Lagerstrasse mit Mario Campis monumentalem Projekt ist das letzte Lebenszeichen der Gleisüberbauung. Mitte 2001 erleidet Eurogate nach langem Dämmern definitiv Schiffbruch. Foto: Ralph Baenziger



2003: Und wieder einmal ein Provisorium

Der Widerstand gegen den Ausbau des Wipkingerviadukts mündet Ende 2000 in das Projekt für eine neue Durchmesserlinie Altstetten-HB-Oerlikon. Um den Mehrverkehr der Bahn 2000 bewältigen zu können, entsteht nach Plänen von Fickert & Knapkiewicz neben der Sihlpost ein Provisorium, das bis zur Eröffnung der Durchmesserlinie bestehen bleibt. Foto: Werner Huber