Zeitschrift: Schweizer Ingenieur und Architekt
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 104 (1986)
Heft: 27-28

Artikel: Die Entwicklung des Hauptbahnhofes Zürich
Autor: Wasserfallen, Adolf
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-76193

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: 06.01.2026

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

Die Entwicklung des Hauptbahnhofes Zürich

Von Adolf Wasserfallen, Zürich

Bahnhof und Stadtstruktur

Keine anderen Gebäude haben im letzten Jahrhundert einen stärkeren Einfluss auf die Struktur der Städte gehabt als die Bahnhöfe. Sie sind der eigentliche Kern der Stadtentwicklung und deshalb ist schon die Wahl ihres Standortes von entscheidender Bedeutung, so auch in Zürich.

Der 1. Bahnhof für die sogenannte Spanisch-Brötli-Bahn von 1847 lag ausserhalb des Schanzengrabens und war schlecht erschlossen. An ihn grenzte das Sihlfeld, aus Wiesen und Äckern bestehend. Hauptachse der Stadt links der Limmat war der Fröschengraben, das Limmatquai existierte nicht und die Limmat wurde im unteren Teil nur von Stegen überquert. Das Strassennetz war mittelalterlich-unregelmässig.

Rund 20 Jahre später: Der 2. Bahnhof ist soeben fertiggestellt, ebenso Bahnhofstrasse, Limmatquai und Bahnhofbrücke. Die ganze Innenstadt nimmt Bezug auf den Bahnhof.

Weitere 20 Jahre später sind die Stadtteile Aussersihl und Industriequartier praktisch ausgebaut. Nördlich des Aufnahmegebäudes begrenzt das kurz vorher errichtete Landesmuseum das Bahnhofareal.

Dabei hätte leicht eine ganz andere Entwicklung erfolgen können: Das offizielle Projekt für den neuen Bahnhof war am See vorgesehen, eine Variante Paradeplatz fand starke Unterstützung. Man stelle sich bei dieser Wahl das heutige Zürich vor!

Kaum ist ein Bahnhof vollendet, so werden in der Regel Vorschläge für andere Standorte gemacht, weil erst jetzt die Konsequenzen erkannt werden. Doch sind grossräumige Standortverlegungen städtebaulich sehr riskant, weil sie zu völligen Umstrukturierungen führen und deshalb sehr selten realisiert werden.

Nicht anders geschah es in Zürich. Als grösster städtebaulicher Nachteil ist zu nennen, dass die Bahn wie ein Keil das Sihlfeld spaltet. Schon 1896 schlug der bedeutende Architekt Hch. Ernst einen neuen Bahnhof Langstrasse mit einer unterirdischen Verbindung zum Bahnhof Stadelhofen vor, um innerstädtischer Raum zu gewinnen und die betrieblichen Nachteile eines Kopfbahnhofs zu beseitigen. Er nahm damit den Bau der S-Bahn um rund 100 Jahre vorweg.

Bahnhofarchitektur

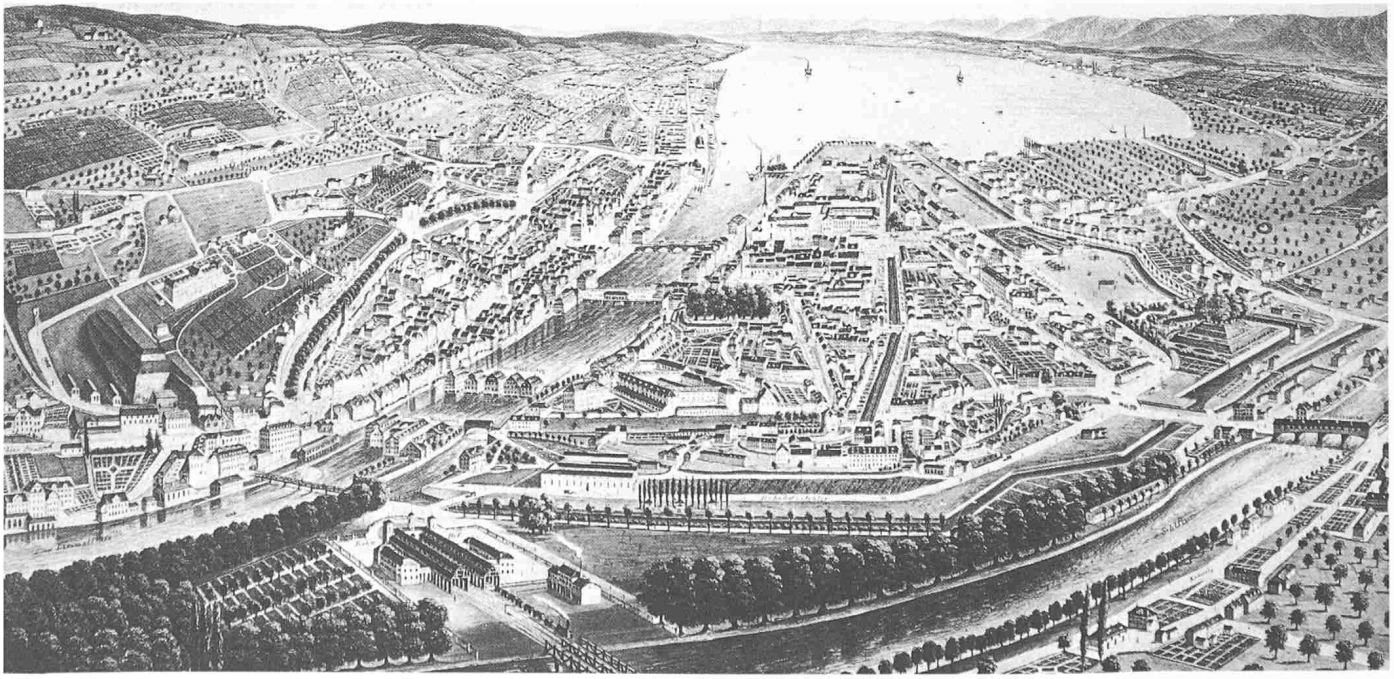
Bahnhöfe sind Kinder des 19. Jahrhunderts. England, das Mutterland der Dampflokomotive, ist auch Ursprung der ersten Bahnhöfe. Die Eisenbahn, als Schrittmacherin der industriellen Revolution, verlangte auch nach entsprechendem Ausdruck. Die besten Beispiele wurden durch die neuen, schwerelosen Eisen-Glaskonstruktionen geprägt, die grosse Spannweiten erlaubten. Vorbild war der Crystal Palace der 1. Weltausstellung in London 1851.

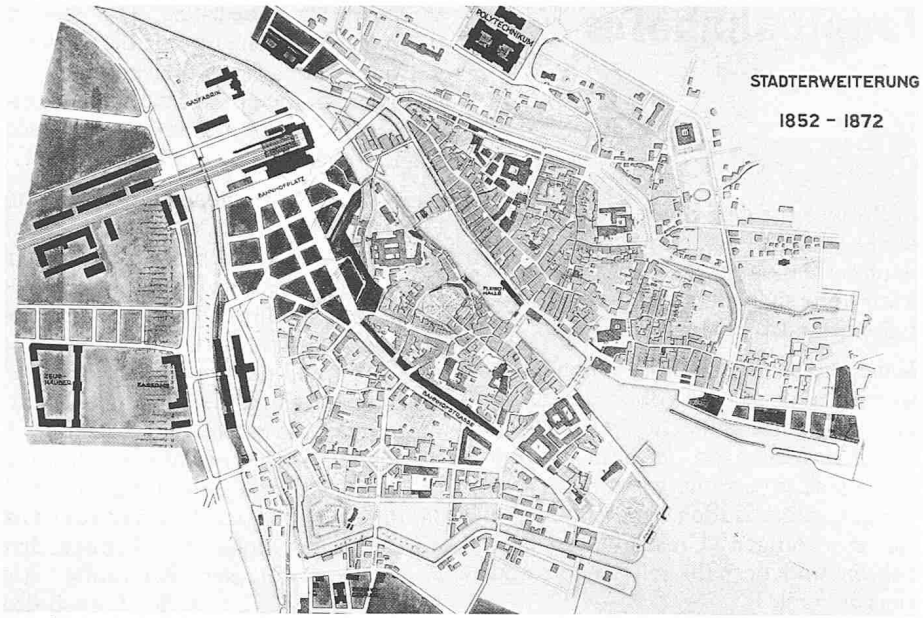
Diese Konstruktionen wurden für die Gleisehallen verwendet, die sich gegen das freie Land öffnen. Im Bereich der Kopfbauten dagegen wurde im Palaststil des Historismus gebaut, was der Gestalt der Bahnhöfe etwas Zwitterhaftes gibt. Während die ersten Bahnhöfe bescheiden waren, änderte sich dies bald. Queen Victoria gab mit einer Bahnfahrt das Signal, das die Eisenbahn selbst für gekrönte Häupter salonfähig machte. Ja, der Bahnhof wurde sogar zum Ort der Staatsempfänge: Wir kennen den Ausdruck: «Grosser Bahnhof». Als Beispiel aus Zürich sei der Besuch des deutschen Kaisers Wilhelm II vor dem 1. Weltkrieg erwähnt.

Der Bahnhof wurde nicht nur funktionell als Tor zur Stadt immer wichtiger, sondern wurde zum Symbol, zum Ort, wo sich Prestige und nationales Bewusstsein ausdrücken liess. Der Fortschrittsglaube, der Triumph der Technik drückte sich in Bauten aus, die sogar ausdrücklich als Kathedralen der Technik gestaltet werden mussten wie z. B. die Liverpoolstation in London. Auch die Pennsylvaniastation in New York, einer der schönsten Bahnhöfe des Historismus, war vom Kirchenbau beeinflusst (Michelangelos Sta. Maria degli Angeli). Leider wurde sie 1963 aus kommerziellen Gründen abgebrochen. Verblieben sind nur die Gleisanlagen im Untergeschoss.

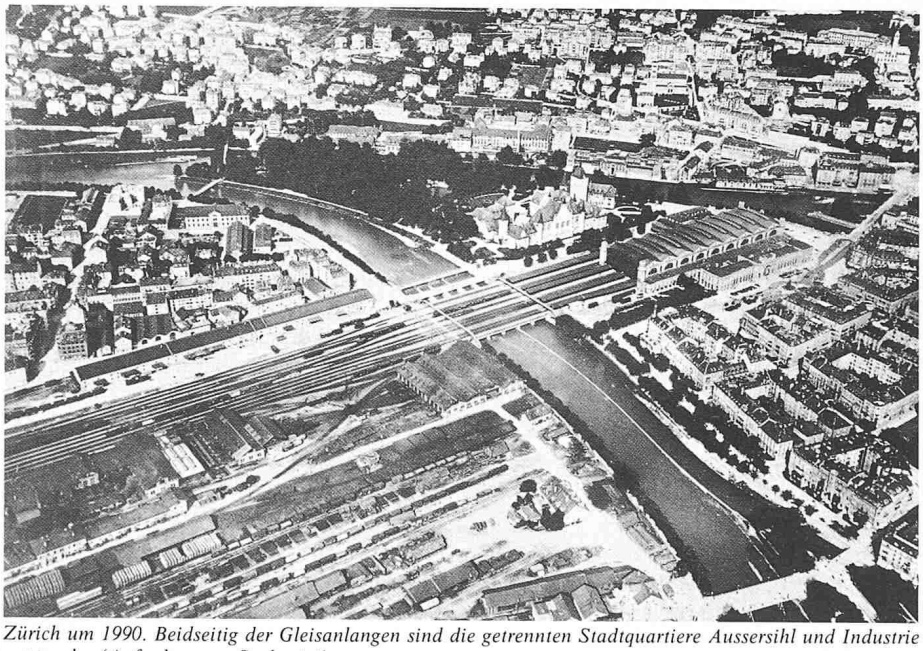
Für die Gestaltung von Bahnhöfen hat Gottfried Semper, der in England lebte

Zürich um 1850. Der Bahnhof liegt im freien Gelände ausserhalb der ehemaligen Stadtbefestigungen



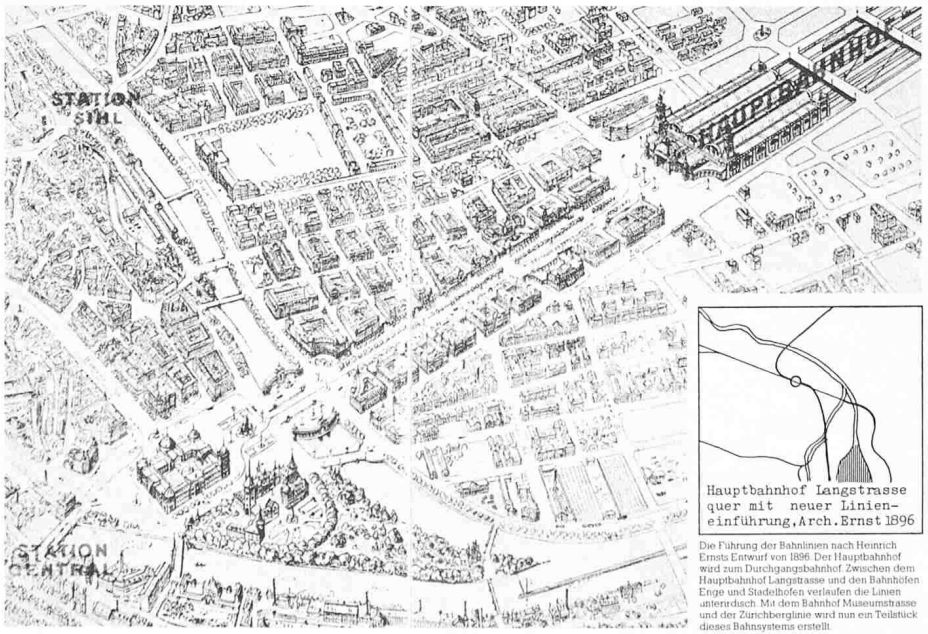


Zürich um 1872. Die neuen Strassen und Gebäude nehmen Bezug auf den neuen Bahnhof



Zürich um 1990. Beidseitig der Gleisanlangen sind die getrennten Stadtquartiere Aussersihl und Industrie entstanden (Aufnahme von Spelterini)

Vorschlag von Architekt H. Ernst für eine Verlegung des Bahnhofes an die Langstrasse, 1896



Die Führung der Bahnlinien nach Heinrich Ernsts Entwurf von 1896. Der Hauptbahnhof wird zum Durchgangsbahnhof. Zwischen dem Hauptbahnhof Langstrasse und den Bahnhöfen Enge und Stadelhofen verlaufen die Linien unterirdisch. Mit dem Bahnhof Museumstrasse und der Zürichberglinie wird nun ein Teilstück dieses Bahnsystems erstellt.

bevor er nach Zürich kam, wichtige Anstösse gegeben. Er führte in seinem Erläuterungsbericht zum Bahnhofwettbewerb Zürich 1861 aus, dass Bahnhöfe mit gewissen Werken des römischen Nutzbaues, besonders den Basiliken und Bädern der Kaiserzeit vergleichbar seien und betonte, dass «in der Tat, wenn irgend eine moderne Aufgabe der Baukunst den Baugrundsätzen der Römer entspricht, so ist es die vorliegende eines Bahnhofes».

Die Bahnhofbauten des 20. Jahrhunderts brachten im Konzeptionellen kaum neue Tendenzen, wenn auch einige architektonisch bemerkenswerte Werke entstanden, wie etwa der Bahnhof in Helsinik von Eliel Saarinen oder derjenige von Stuttgart von Paul Bonatz. Neue Ideen entwickelte Sant'Elia mit seinem futuristischen Entwurf für eine dynamische Architektur zur Verknüpfung aller Verkehrsarten. Die neuen Kristallisationspunkte des Verkehrs sind die Flughäfen mit ihrem eigenen aus betrieblichen Abläufen geprägten architektonischen Ausdruck. Die architektonisch eindrücklichsten Beispiele weisen allerdings alle grosszügige Hallen auf, obwohl dies betrieblich nicht nötig wäre.

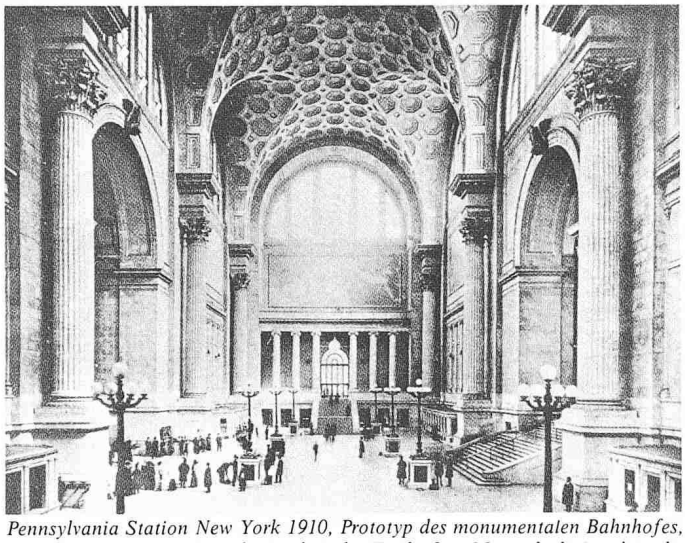
Die Weiterentwicklung der alten Bahnhöfe jedoch wird heute stark von wirtschaftlichen Überlegungen beeinflusst. Oft werden sie nur noch als Teile eines Geschäftshauskomplexes angesehen statt als das, was sie von ihrer Bedeutung her sind: das Herz der Städte.

Die Zürcher Bahnhöfe

Der erste Bahnhof mit 4 Gleisen von Architekt Wegmann, wurde 1847 erbaut. Er wies eine einfache klassizistische Gestaltung auf und war nur limmatseitig mit schmückenden Türmen und Torbogen versehen.

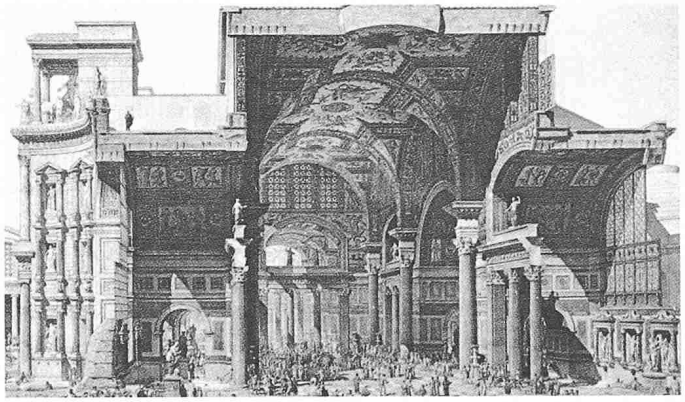
Als Folge der Aktivität Alfred Eschers, der aus Zürich eine Wirtschaftsmetropole machen wollte, wurden schon bald neue, grosszügige Pläne geschmiedet. Man stelle sich vor, dass die Stadt Zürich damals ganze 20 000 Einwohner zählte.

1861 wurde unter den vier bedeutendsten Architekten Zürichs ein Wettbewerb veranstaltet. Keiner der Vorschläge wurde ausgeführt; aber vom grossartigen Entwurf Sempers gingen starke Impulse aus. Charakteristisch ist die Betonung der Längsachse gegen die Limmat, als folgerichtige Fortsetzung der Gleise- und der Gehrichtung der Reisenden, mit Ausblick auf das Semper'sche Polytechnikum.



Pennsylvania Station New York 1910, Prototyp des monumentalen Bahnhofes, beeinflusst von Michelangelos Einbau der Kirche Sta. Maria degli Angeli in die Diocletiansthermen in Rom

Paddington Station London, 1854 entstanden unter dem Einfluss von Paxtons Crystal Palace



Caracallathermen in Rom, Rekonstruktionsversuch

Liverpool Station London, eine «Kathedrale der Technik»

Im selben Jahr trat Joh. Friedrich Wanner aus Stuttgart, der seit kurzer Zeit Stadtbaumeister von Zürich war, wegen mancherlei Enttäuschungen in den Dienst der Nordost-Bahn über. Ihm wurde die Weiterbearbeitung des Bahnhofprojektes übertragen und 4 Jahre später reichte er die Baueingabe ein. Das wesentlichste Merkmal seines Entwurfes ist die Gestaltung des Haupteingangs als Triumphbogen in der Achse der kurz vorher beschlossenen Bahnhofstrasse. Mit Ausnahme des Nordtraktes, der nur rudimentär vorgesehen war, entspricht der heutige äussere Zustand weitgehend jener Baueingabe. Im Inneren fehlte auch schon damals eine der grossartigen Geste des Haupteingangs entsprechende Fortsetzung.

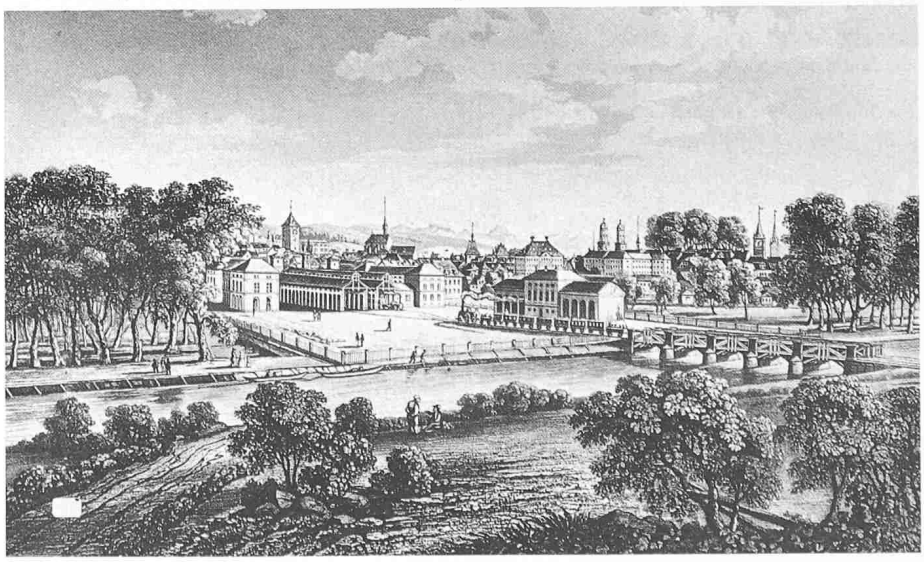
Die baulichen Veränderungen des Bahnhofes seit der Jahrhundertwende

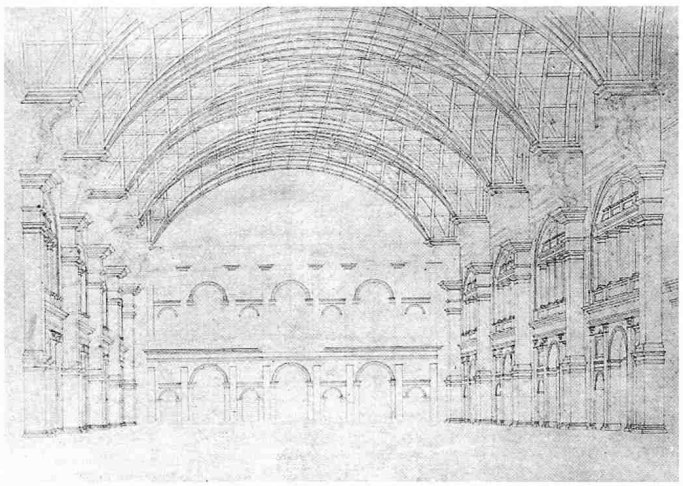
Als erstes wurden auf der Nordseite gegenüber dem neuerbauten Landesmuseum schrittweise Ergänzungsbauten errichtet, die allerdings nicht dieselbe architektonische Qualität wie die Südfront aufweisen. Die grösste Veränderung erfolgte 1901 durch die Erweiterung der Gleiszahl von 6 auf 10 bei gleichzeitiger Zurücknahme auf die Mitte der Halle.

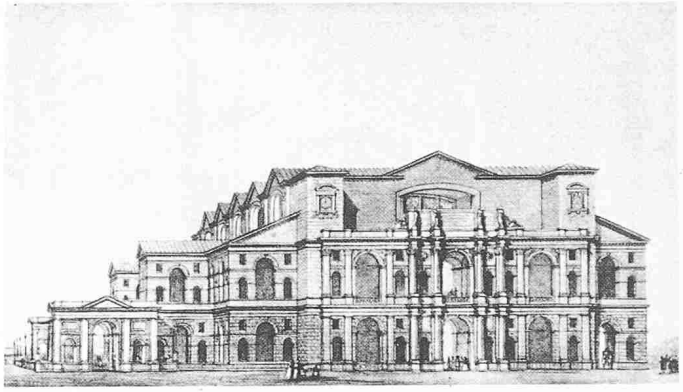
Die Anlage der Gleise, wie sie bis heute bestand, wurde 1933 mit der Amputation der Halle um 2 Achsen und Errichtung eines Querperrons mit 15 Gleisen, geschaffen. Gleichzeitig wurde in die südöstliche Wandelhalle ein Restaurant eingebaut.

In den folgenden Jahren erfolgte eine sukzessive Auffüllung der Halle, weil ohnehin mit einem gelegentlichen Abbruch des gesamten Bahnhofs gerechnet wurde, so dass keine besondere Rücksichtnahme in architektonisch-räumlicher Hinsicht geboten schien. Parallel zu den negativen Veränderungen der Bausubstanz schritt auch eine Abwertung des Umfeldes des Bahnhofs einher.

Erster Bahnhof von Zürich, 1847 von Architekt G. Wegmann, vier Gleise







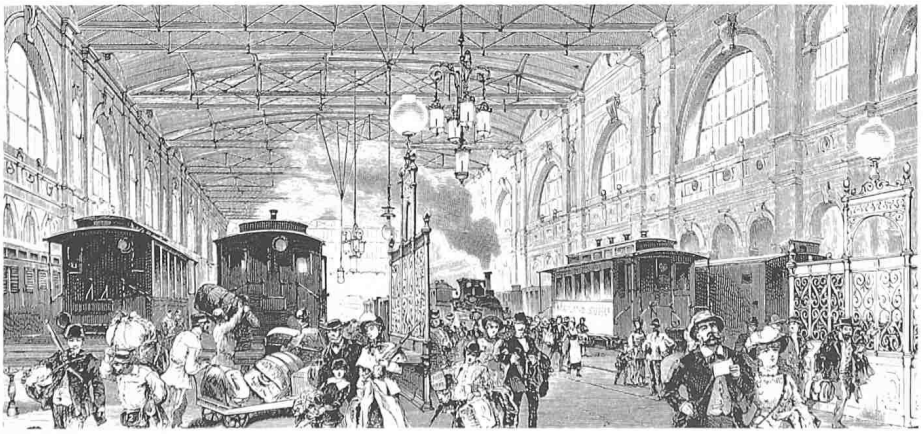
Wettbewerbsentwurf von Gottfried Semper 1861, Ansicht von der Limmat

Wettbewerbsentwurf von Gottfried Semper 1861, die Bahnhofhalle

Der soeben vollendete Bahnhof, 1871, der Bahnhofplatz noch ohne Alfred-Escher-Brunnen (1889, 7 Jahre nach Eschers Tod, von R. Kissling)

Die zufällig wirkenden Anbauten auf der Nordseite der Halle vor der Jahrhundertwende

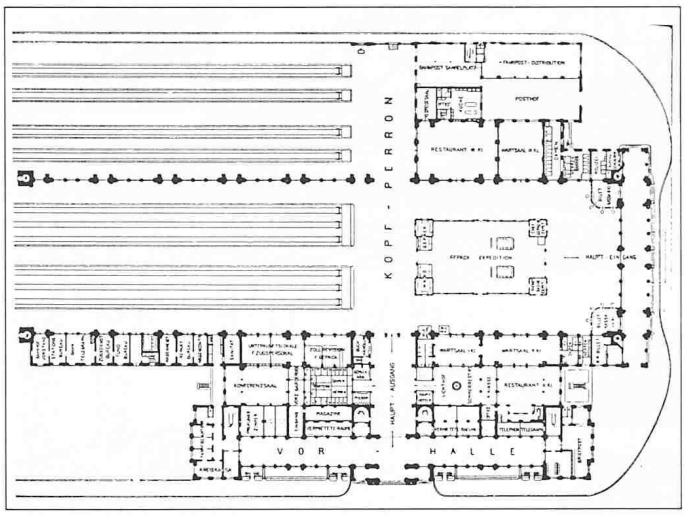
Ein Stimmungsbild der Bahnhofhalle im 19. Jahrhundert



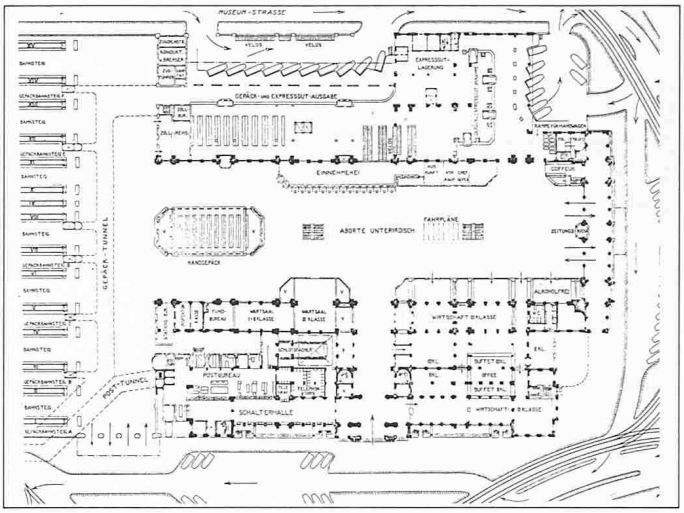
Der östliche Kopf des Bahnhofs, der nie eine überzeugende Fortsetzung in seiner Umgebung fand, sondern recht zufällig schräg zur Limmat gerichtet ist, verlor jede Chance für eine zukünftige Verbesserung, als Ende der 40er Jahre mit der Bahnhofquaiunterführung und den neuen Tramwartehallen eine endgültige Verbannung stattfand. Noch einschneidender war der Bau des «Shop-Villes» und der neuen Verkehrslösung auf dem Bahnhofplatz Ende der 60er Jahre. Zwar blieb die optische Hauptachse zur Bahnhofstrasse erhalten, aber der oberirdische Fussgängerverkehr wurde völlig unterbunden. Die Verwerfung der Tiefbahn und die Unsicherheit über die Realisierung der Sihltiefstrasse verhinderten die Entwicklung einer oberirdischen Lösung.

Auf die zahlreichen Studien und Projekte, die einen gänzlich neuen Durchgangsbahnhof zum Ziele hatten, möchte ich nicht eingehen, weil dies den Rahmen meiner Ausführungen sprengen würde. Ebenso verzichte ich auf eine Darstellung der Neudaten, die 1990 vollendet sein werden. Uns interessiert hier die Umgestaltung der alten Bahnhofhalle.

Die im letzten Jahrzehnt verstärkt einsetzende Wertschätzung bestehender Bausubstanz, besonders der Werke des Historismus, welche während vieler Jahrzente auf völlige Verständislosigkeit gestossen waren, kam auch diesem wichtigsten Werk zugute. 1976 bis 1980 wurden die wesentlichsten Teile sorgfältig restauriert. Die Ausräumung der alten Gleishalle von J. F. Wanner musste zurückgestellt werden. Ein Rundgang durch das heutige Gebäude ist ein wahrer Alptraum: In diesem Irrgarten stossen wir auf Schritt und Tritt auf ein Tohuwabohu von Volumen, Raumpartikeln, Formen, Farben, Aufschriften, das zwar zweifellos eine sehr lebendige Stadtatmosphäre hervorruft, der «Lust am Gedränge» entgegenkommt, aber doch mit Architektur und Funktion wenig mehr zu tun hat.

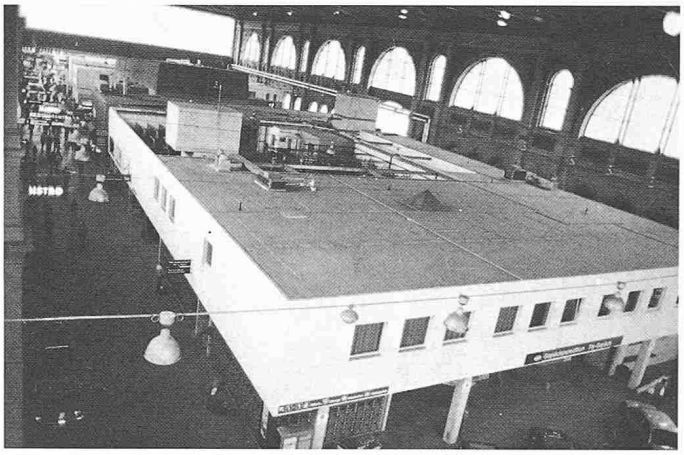


Umbau 1901: Vermehrung der Gleise auf zehn unter Rücknahme auf die Hallenmitte, durchgehende Querachse



Umbau 1933: Anlage des Querperrons mit 15 Gleisen

Der vom Verkehr verstümmelte Bahnhofplatz der Gegenwart. Der Fussgänger ist auf die unterirdische Ebene verwiesen



Die im Lauf von Jahrzehnten vollgepfropfte Halle

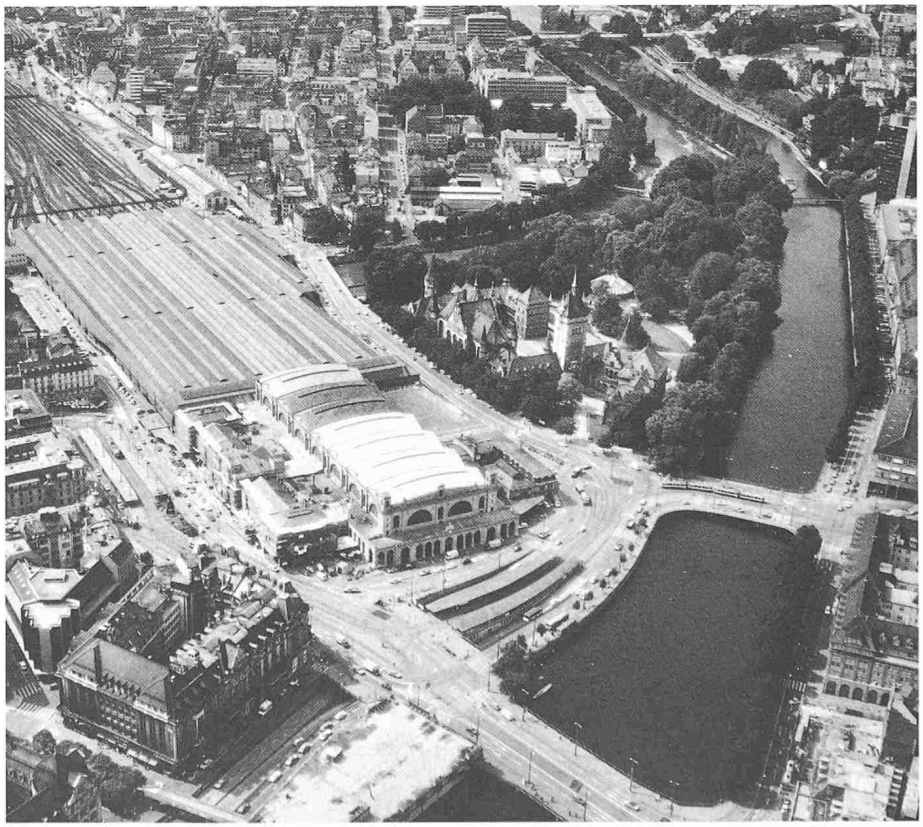
Es ist daher ausserordentlich erfreulich, dass die SBB ein Neugestaltungsprojekt verwirklichen werden, das in seiner Grosszügigkeit dem Geist entspricht, aus dem das ursprüngliche Gebäude entstand.

Hier zeigt sich der Wille, die Wirtschaftlichkeit – entgegen heutigen Tendenzen – nicht als primäres Ziel aufzufassen, sondern der kulturellen Verpflichtung der Öffentlichkeit gegenüber nachzukommen.

Die Vorzüge dieses Projektes sind:

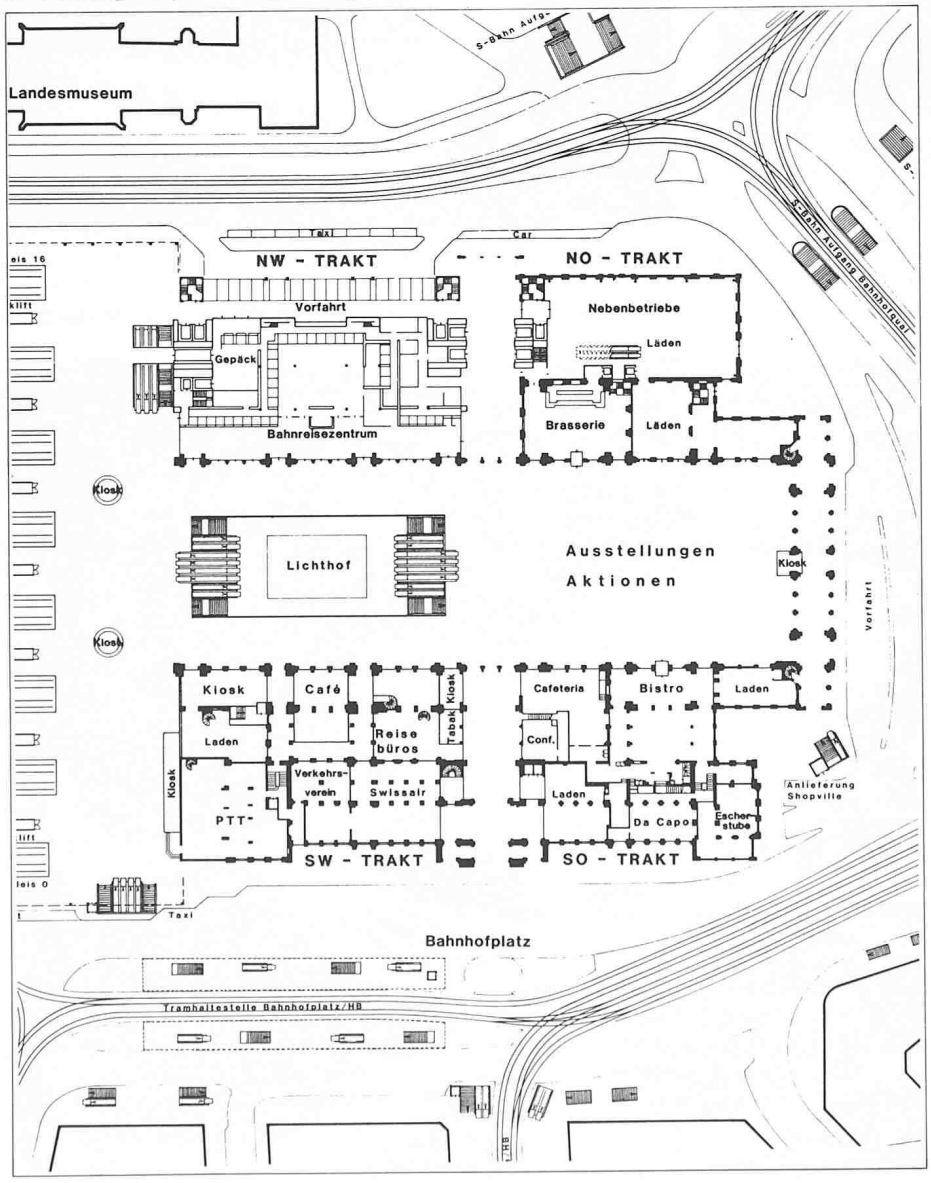
- die klare, einfache, gut dimensionierte Wegführung
- die optische Transparenz mit Bezügen auch zu den Untergeschossen
- die kontinuierlichen, erlebnisreichen Verbindungen
- der enge Kontakt aller Verkehrsträger: SBB, S-Bahn, SZU, VBZ, Taxi
- die grossartige Raumgestaltung, die nicht nur die ursprüngliche Halle umfasst, sondern durch den abgesenkten Hof noch ausgeweitet und bereichert wird
- zum ersten Mal entstehen Untergeschosse mit konsequent gestalteten, logischen Achsen

Die Ostfront verliert durch die Bahnhofquai-Unterführung mit Tramwartehallen den städtebaulichen Bezug zur Limmat vollständig



Fotomontage des grosszügig überdeckten Stadtraumes als Ersatz für den zerstörten Bahnhofplatz

Der Vorschlag 1985 für die Neugestaltung der Halle



- die ehemalige Wandelhalle wird soweit als möglich wieder transparent
- für die Öffentlichkeit wird ein Zentrum geschaffen, das weit über das rein Bahnbetriebliche hinausgeht. Im östlichen Hallenteil bietet sich ein Freiraum, der eine grosse Chance als Begegnungsort darstellt. Hier werden sich Anlässe und künstlerische Gestaltungen ergeben, an die wir heute noch gar nicht denken.

Meine Hoffnung ist, dass die in Zürich besonders verbreitete Angst vor leeren Plätzen nicht nach Möblierungen – wenn möglich permanenter Art – schreit, sondern dass sich diese Halle immer wieder von Zeit zu Zeit ohne alle Provisorien und Firlefanz in ihrer ganzen Schönheit zeigt.

Adresse des Verfassers: *Adolf Wasserfallen*, Architekt BSA/SIA, Steinbockgasse 7, 8001 Zürich.

Überarbeitete Fassung eines Referates im Rahmen der Winterveranstaltungen der ZBV vom 29. Oktober 1986 sowie eines Beitrages in der Festschrift zum 30jährigen Bestehen der ZBV. Die Festschrift erscheint etwa August 1986 im Buchhandel. Eine Besprechung folgt zu gegebener Zeit.

ZBV – Zürcher Studiengesellschaft für Bau- und Verkehrsfragen

Die ZBV ist eine private Gesellschaft, welche eine von Behörden und öffentlichen Stellen *unabhängige* Plattform für die Diskussion von Planungsaufgaben bereitstellen will. Die ZBV organisiert jeweils im Winterhalbjahr in lockerer Folge «Spät-Nachmittags-Veranstaltungen» zu aktuellen Themen der Stadtentwicklung sowie Studienreisen im In- und Ausland.