

Zeitschrift: Schweizer Ingenieur und Architekt
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 108 (1990)
Heft: 48: S-Bahn Zürich - Architektur

Artikel: Hauptbahnhof Zürich: Halle und Passagen
Autor: Haussmann, Robert / Haussmann, Trix / Stierli, Hansruedi
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-77569>

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: 13.01.2026

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

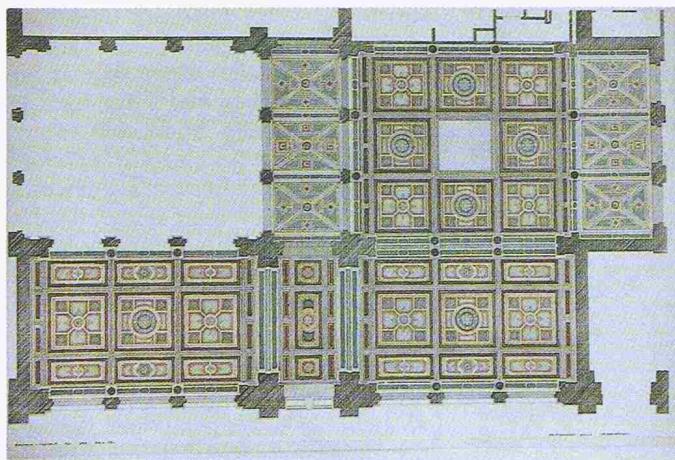


Bild 1. Deckenmuster im Bahnhofstrakt Süd (HB-Zürich) für das Pressezentrum und Arkadencafé



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 Altbau 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 Fron-ten 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 Gleise 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 Vor-dergrund, ein Ausgleich und Kontrast zu Hektik und Stress während den Stosszeiten und dem heterogenen optischen Geschehen der einzelnen kommerziellen Selbstdarstellungen. Die regelmässige und einfache Fassadenglie-derung 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 Lichtebebene, 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-

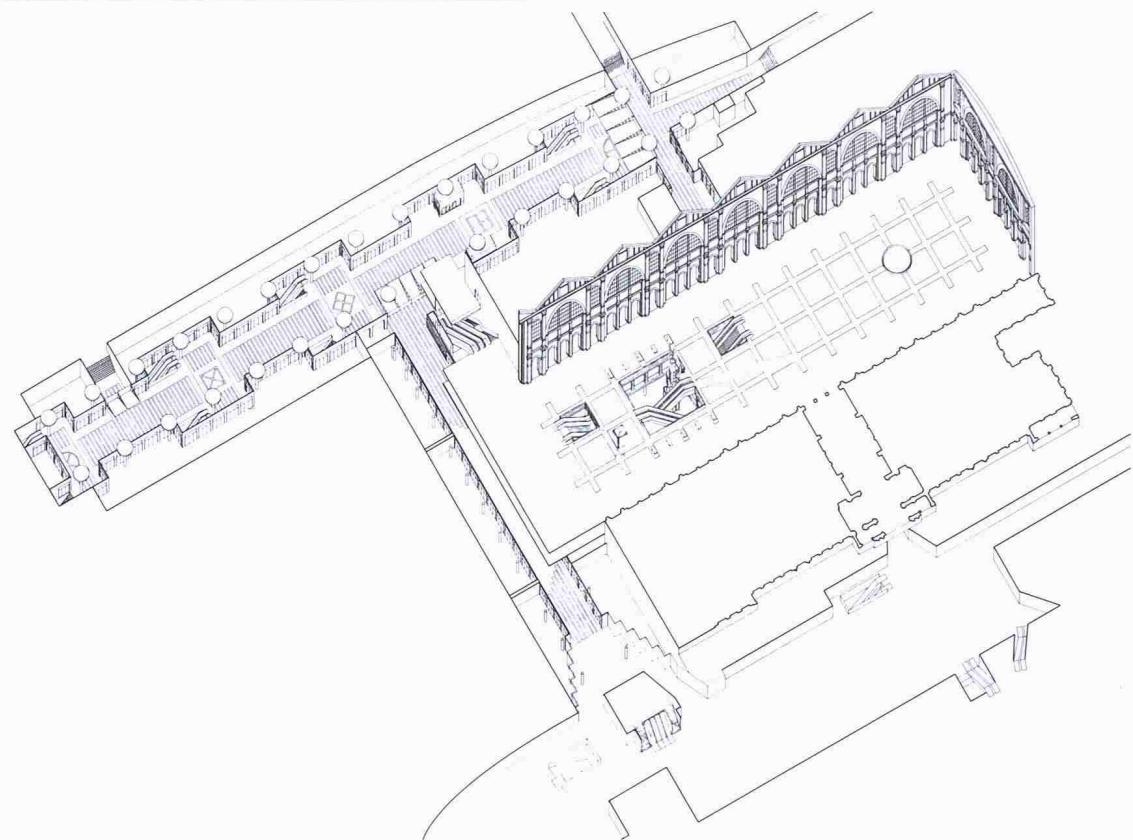


Bild 4. Isometrie historische Halle und Fussgängerebene

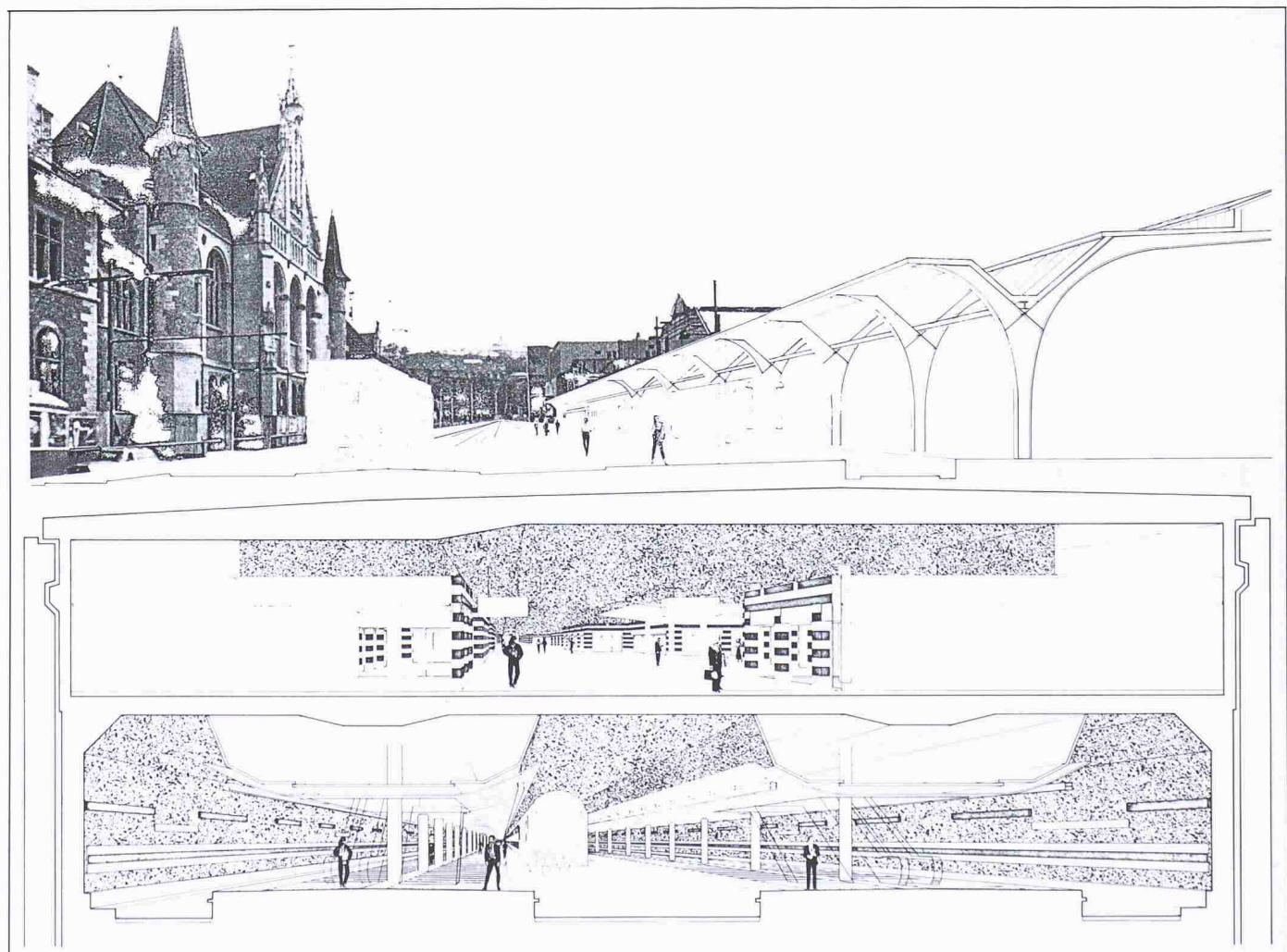


Bild 5. Schnittperspektive 3 Ebenen

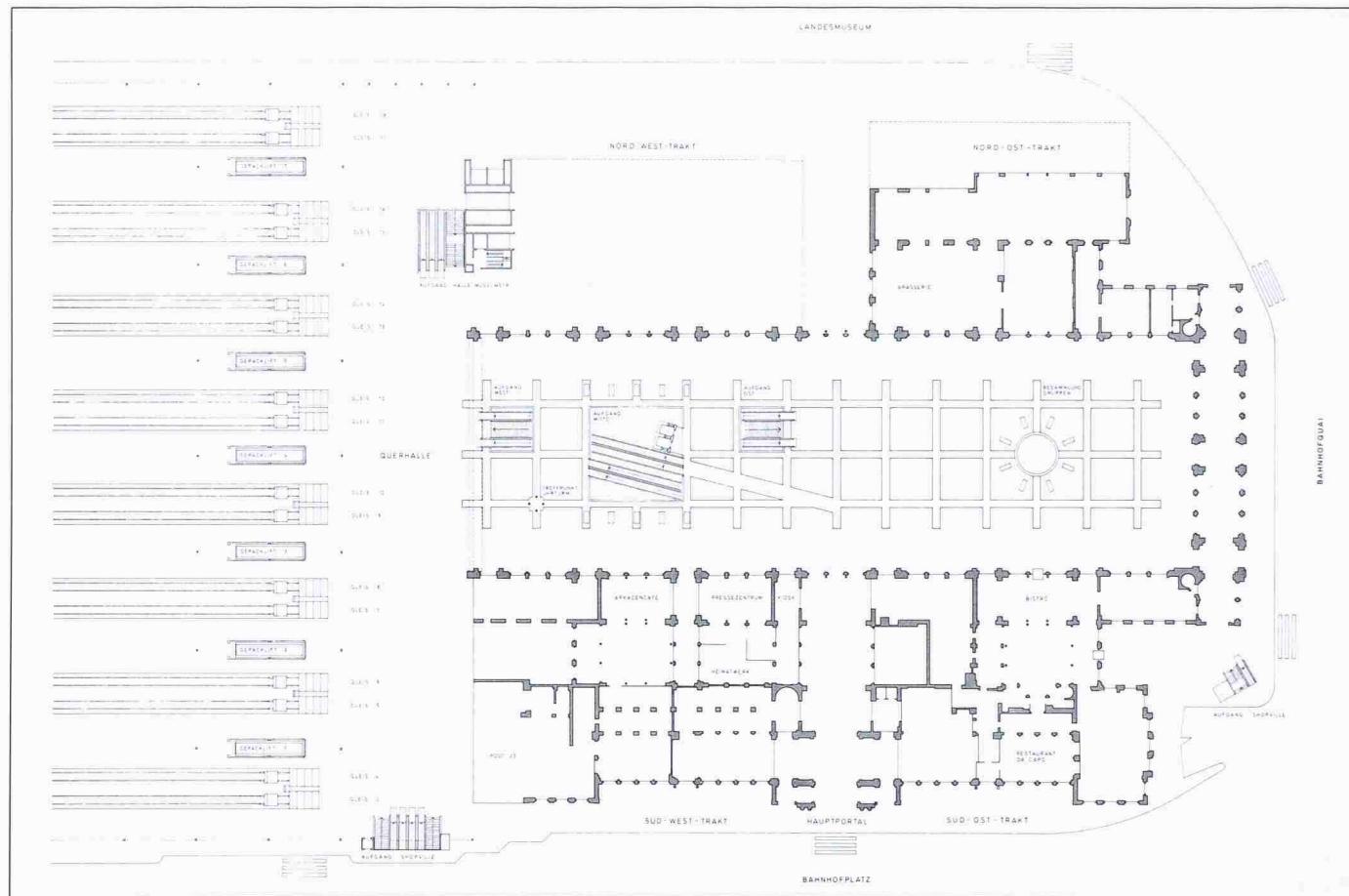


Bild 6. Grundriss Halle EG

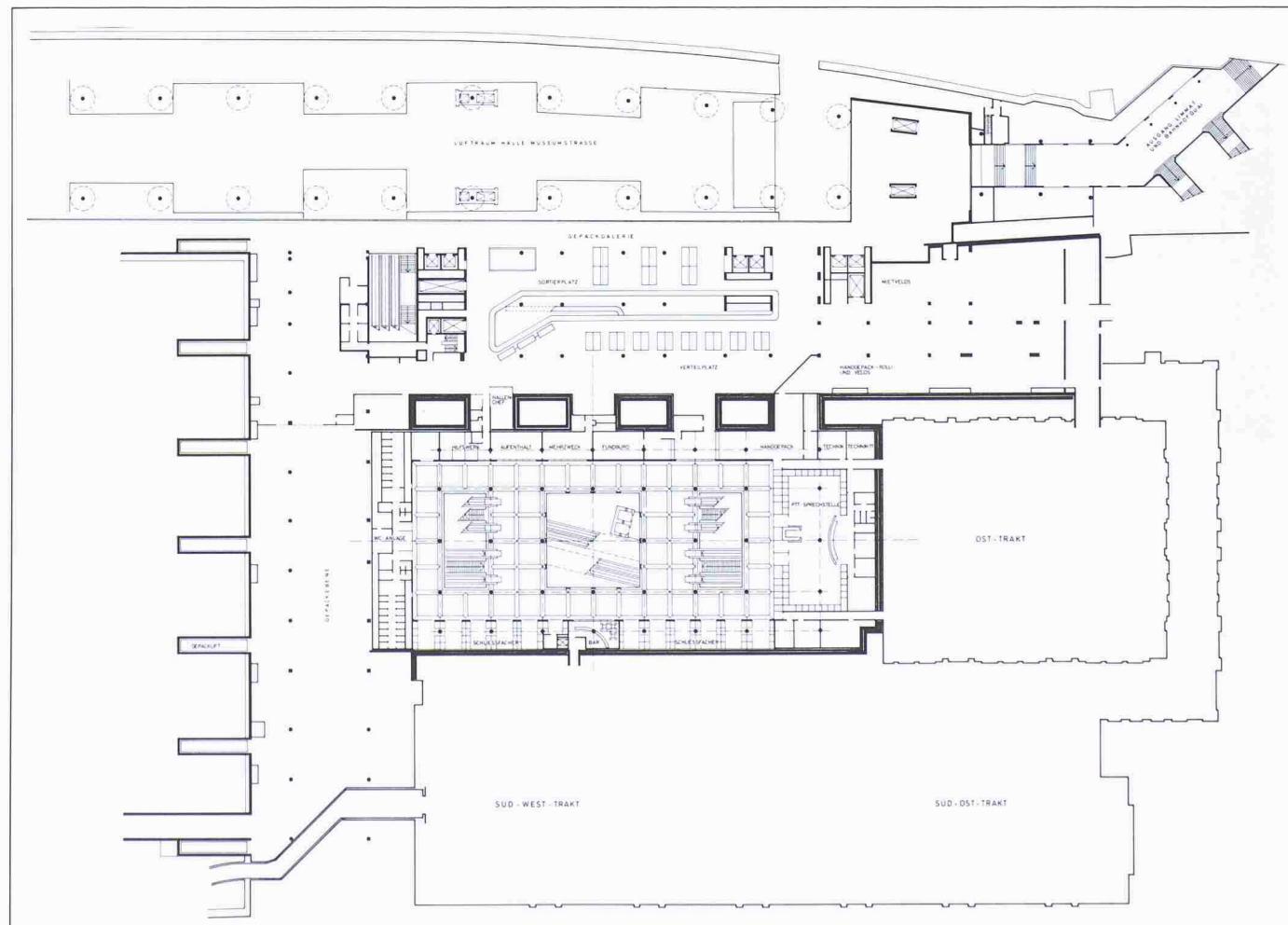


Bild 7. Grundriss Dienstleistungsebene (minus 1)

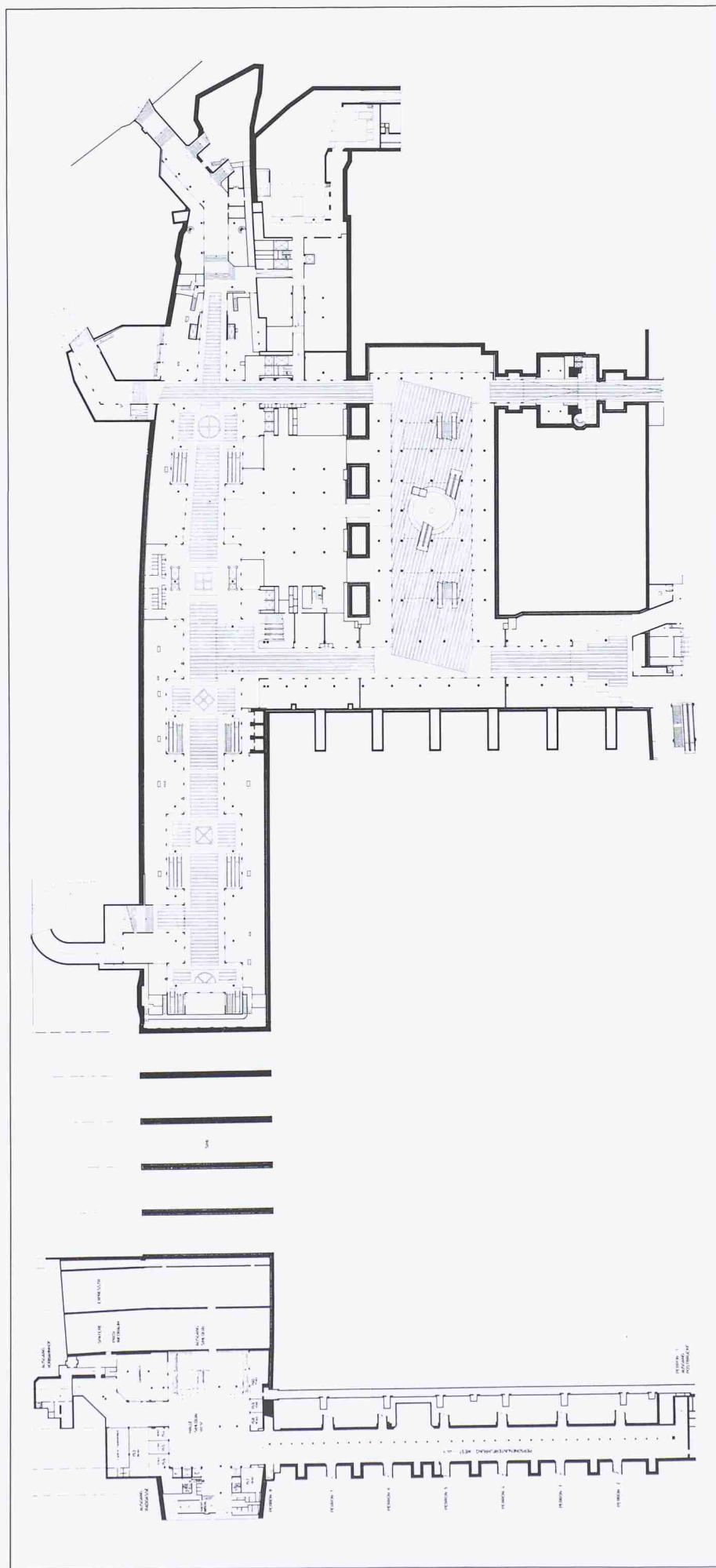


Bild 8. Grundriss Fußgängerebene (minus 2)

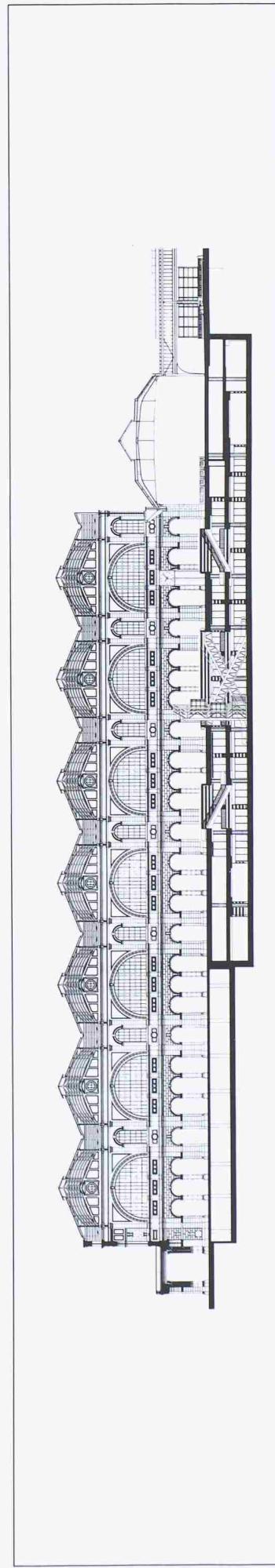


Bild 9. Längsschnitt historische Halle

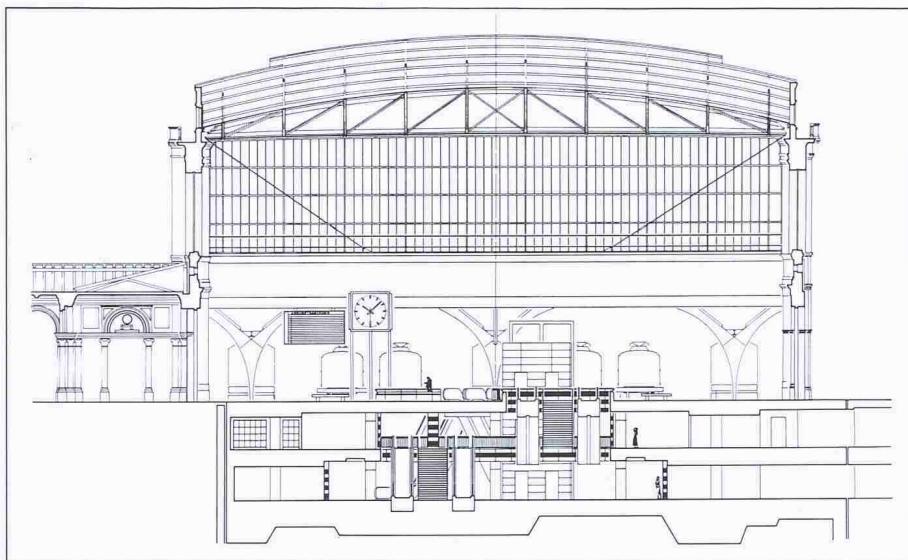


Bild 10. Querschnitt Haupthalle

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 konkurreniert 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 Elektroseinrichtungen. Ein ausfeiltes Energiekonzept mit Grundlast

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

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 Luftzugsercheinungen zumutbar bleiben.

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

Adresse der Verfasser: Architektengemeinschaft Zürich HB Bahnhofpassagen: 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.

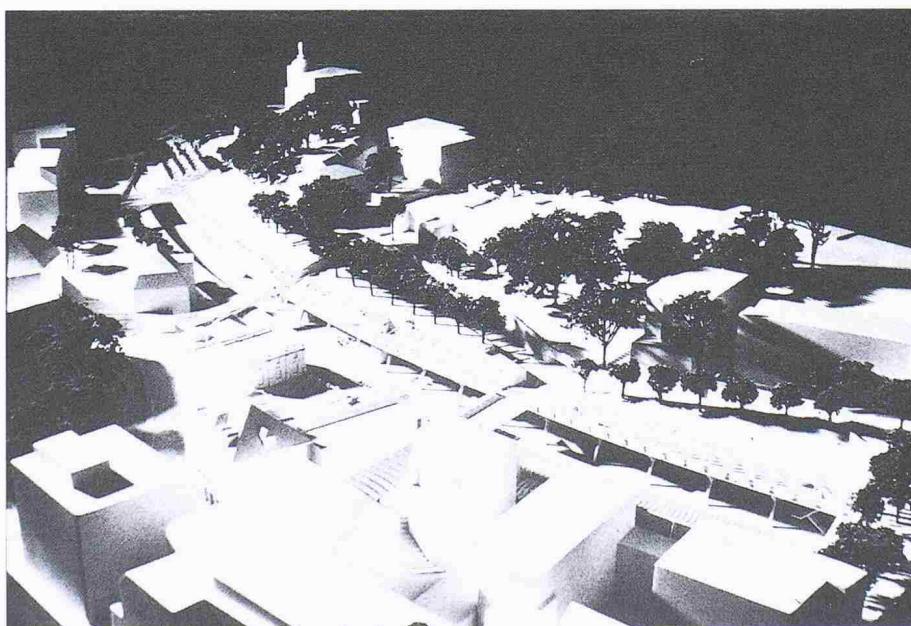


Bild 1. Modellfoto

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 Wettbewerbs konnte sich das durch seine Schlichtheit überzeugende Projekt der Archi-