

Zeitschrift: Schweizer Ingenieur und Architekt
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 110 (1992)
Heft: 21

Artikel: Der Zürcher Hauptbahnhof: Restaurierung, Umbau, Erweiterung: zum Geleit
Autor: Kühni, Fritz
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-77911>

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: 18.04.2026

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

Der Zürcher Hauptbahnhof

Restaurierung, Umbau, Erweiterung

Zum Geleit

Welcher Besucher des Zürcher Hauptbahnhofes hat sich in den vergangenen Jahren nicht schon gefragt, wann endlich die «Bauerei» abgeschlossen sein wird. Da die ehrliche Antwort auf diese Frage «gegen Ende der neunziger Jahre» lautet, wird versucht, mit der vorliegenden Artikelserie die weiteren Bauvorhaben im HB Zürich einem breiteren Publikum näherzubringen und um Verständnis für die Behinderungen, welche auch in den nächsten Jahren

nicht zu umgehen sein werden, zu bitten.

Es sind aber nicht nur die zukünftigen Bauvorhaben, welche Anlass zu diesen Publikationen geben. Mit der Eröffnung der vorläufig letzten Ladenetappe im 2. Untergeschoss können wir einen weiteren wichtigen Meilenstein in dem seit 1983 dauernden Um- und Ausbau des Zürcher Hauptbahnhofes feiern. Ich danke den Lesern für das Verständnis, welches sie als Benutzer des Zür-

cher Hauptbahnhofes den Bauarbeiten entgegenbrachten und auch weiter entgegenbringen werden, ich danke aber auch allen, welche für die Planung, den Bau und den Betrieb des Hauptbahnhofes Zürich verantwortlich sind.

Fritz Kühni,
dipl. Bauing ETH/SIA,
Oberingenieur,
SBB Hauptabteilung Bau III, Zürich

Der Hauptbahnhof Zürich wird für Bahn 2000 vorbereitet

Geschichtlicher Rückblick

Der erste Bahnhof von 1847 für die «Spanischbrötlibahn» genügte den Ansprüchen gerade 20 Jahre lang. In An-

VON PETER ZBINDEN,
BERN

lehnung an die Resultate eines Architekturwettbewerbes wurde 1867 durch den damaligen Chefarchitekten der Nordostbahn und zeitweiligen Stadtbaumeister von Zürich, *Friedrich Wanner*, mit dem Bau eines neuen Bahnhofes begonnen. Das grosszügige Aufnahmegebäude, bestehend aus der heutigen Bahnhofshalle und dem Südtrakt, konnte 1871 in Betrieb genommen werden.

Um die Jahrhundertwende wurden die Gleise bis in die Hallenmitte zurückversetzt und auf der Nordseite verschiedene Anbauten erstellt. Im Hinblick auf die Landesausstellung erfolgte 1930 ein weiterer grösserer Umbau. Mit der Erstellung der Querhalle wurde die Zahl der Gleise auf sechzehn erhöht und die Perrons, welche nun nicht mehr in der Haupthalle lagen, überdeckt. Da seit Jahren der Neubau eines Bahnhofes diskutiert worden war, waren die Umbauten und die späteren Einbauten

in der Haupthalle als Provisorien gedacht. In den folgenden Jahrzehnten, bis 1975, wurde der Zürcher HB als Abbruchobjekt betrachtet und dementsprechend auch mangelhaft unterhalten.

Mit der Erklärung des Wannerschen Bahnhofes zu einem Baudenkmal von nationaler Bedeutung wurde 1976 eine Wende in der Bahnhofsgeschichte eingeleitet. Zwischen 1977 und 1980 wurden die Fassaden restauriert und 1983 mit dem Spatenstich für die S-Bahn Zürich mit dem eigentlichen Bahnhofumbau begonnen.

Die Bauvorhaben im Zürcher HB

Etwas im Schatten der S-Bahn Zürich, aber ebenfalls mit Aufwendungen von mehr als 600 Millionen Franken wurden seit Mitte der achtziger Jahre im Hauptbahnhof Zürich verschiedene Bauvorhaben realisiert, andere befinden sich in Ausführung oder zum Teil noch in der Planungs- und Projektierungsphase.

Im Hinblick auf die S-Bahn Zürich und auf Bahn 2000, für welche mit einer Erhöhung der täglichen Passanzzahl von 180 000 (1985) auf 300 000 gerechnet wird, wurden grosszügige Fussgängerverbindungen mit Einkaufs- und

Dienstleistungsgeschäften des täglichen Bedarfs geschaffen (Bilder 1 und 2).

Der neue Nordtrakt dient nach seiner Fertigstellung primär den SBB-Bedürfnissen. Die Bahnhofleitung und das Bahnpersonal werden nach Jahrzehnten die Provisorien endlich verlassen und den Aufgaben entsprechende Arbeitsplätze beziehen können. Der Südtrakt wird nach Abschluss der denkmalpflegerischen Restaurationsarbeiten in altem Glanz erscheinen und wieder die Atmosphäre aus der Gründerzeit der Eisenbahn ausstrahlen.

Die unterirdische zentrale Anlieferung stellt ein eigentliches Logistikzentrum dar, die Abfallbewirtschaftung wird bereits heute im provisorischen Zustand als wegweisend für die Zukunft bezeichnet.

Haupt- und Querhalle werden von den störenden Einbauten befreit sein und ganz dem Publikum gehören. Die verbreiteten Perrons können den prognostizierten Fussgängerverkehr problemlos bewältigen.

Standortbestimmung, weiteres Programm

Ursprünglich war vorgesehen, die wesentlichen Bauarbeiten am Aufnahme-