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

Artikel: Geschichte und Neubau des Nordtrakts
Autor: Baenziger, Ralph / Weibel, Rainer
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-77917

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: 12.10.2025

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

Geschichte und Neubau des Nordtrakts

120 Jahre nach Inbetriebnahme des Wannerschen Bahnhofgebäudes genehmigte der schweizerische Bundesrat als letzte Rekursinstanz den Bau eines neuen Nordtrakts im Zürcher Hauptbahnhof. Der alte Bahnhof wies zuerst nur einen kleinen Annexbau auf der Nordseite zum Landesmuseum auf. Um 1900 folgte ein «halber» Nordtrakt, welcher für den S-Bahn-Bau demontiert wurde. Auf diesen Annexbau muss zugunsten eines integralen neuen Nordtraktes verzichtet werden. Dieser enthält alle SBB-Dienste und ermöglicht es, die alte Bahnhalle auszuräumen. Er unterscheidet sich in seiner Volumetrie vom alten Gebäude, so dass sich neu und alt klar voneinander abheben.

VON RALPH BAENZIGER UND RAINER WEIBEL, ZÜRICH

Der Ausbau des Zürcher Hauptbahnhofs erfolgte in verschiedenen Wellen: Der erste Zürcher Bahnhof für die «Spanischbrötlibahn» (1847) lag auf freiem Feld; der Bahnhof war noch nicht mit der Stadt verbunden. In diesem ersten Bau waren Betriebsgebäude auf der Nordseite angeordnet.

13 Jahre nach Inbetriebnahme wurde 1860 ein Wettbewerb durchgeführt mit dem Ziel, einen grösseren Bahnhof für das kommende Eisenbahnzeitalter zu konzipieren. Die meisten Wettbewerbsteilnehmer wie *Jakob Breitinger, Ferdinand Stadler, Leonhard Zeugheer* entwarfen ein symmetrisches Bahnhofgebäude mit einem Südtrakt zur Stadt hin und einem analogen Nordtrakt zur Platzspitzinsel hin. Nur der Architekt *Gottfried Semper* schlug eine eigenständige grosse Bahnhalle und einen dominierenden Südtrakt zur Stadt hin für die Personenaufnahme (Bilder 1 und 2) vor.

Als dann der Architekt der Nordostbahn, *F. Wanner*, der nicht am Wettbewerb teilgenommen hatte, von *Alfred Escher* mit einer Neuprojektierung beauftragt wurde, schlug dieser zuerst ebenfalls eine symmetrische Gebäudeanlage mit je einem identischen Nord- bzw. Südflügel vor (Bild 3). Aus Kosten- oder Konzeptgründen wurde der Nordflügel schliesslich weggelassen, und bis zum ersten Umbau von 1897–1902 blieb ein altes Betriebsgebäude des ersten Bahnhofs auf der Nordseite stehen (Bild 4).

Der 1871 eröffnete Bahnhof von Architekt Wanner war eine der ersten Bahnhofbauten, die eine grosse Bahnhalle für Züge nach aussen hin zeigten und nicht hinter Prunkfassaden für Nebenbauten versteckten. Vor 1900 wurde auf der Nordseite das Landesmuseum erstellt, so dass nun ein Gegenüber für ein städtisches Gesamtensemble entstand.

Beim ersten grossen Bahnhofumbau um 1900 kam ein halber Nordflügel für die Postbetriebe hinzu. Bei diesem Nordflügel wurde das Muster des kleinen Betriebsanbaus von Wanner übernommen. Es konnte nur ein halber Bahnhof-Nordflügel errichtet werden, weil auf der Nordseite bis zur Achse Bahnhofstrasse neue Personengleise gelegt wurden. In diesem ersten Anbau für die Postbetriebe fand auch eine Brasserie Platz.

Um 1930 erfolgte ein zweiter grosser Bahnhofumbau, und die Gleise wurden bis zur Höhe Löwenstrasse verkürzt. Leider wurden auch zwei der ehemals neun Schiffe der grossen Bahnhofhalle und die abschliessenden Türme derselben abgebrochen. Die heutigen Perronhallen waren um 1930 als Provisorium für die schweizerische Landesausstellung (von 1939) gedacht.

Zwischen dem vorhandenen halben Nordtrakt und den neuen Perronhallen wurden von 1930 bis 1950 verschiedene Provisorien errichtet: Einmal war dort eine Autoeinstellhalle, später ein Swissair-Personenterminal. Der alte Anbau eines halben Nordtrakts wurde mehrmals umgenutzt, die Postbetriebe verliessen mit dem Neubau der Sihlpost diesen Bahnhofteil, und die Bahnhofbuffetbetriebe eröffneten darin neben Brasserie unter anderem die Küchliwirtschaft, eine Trotte und ein Winterthurerstübli.

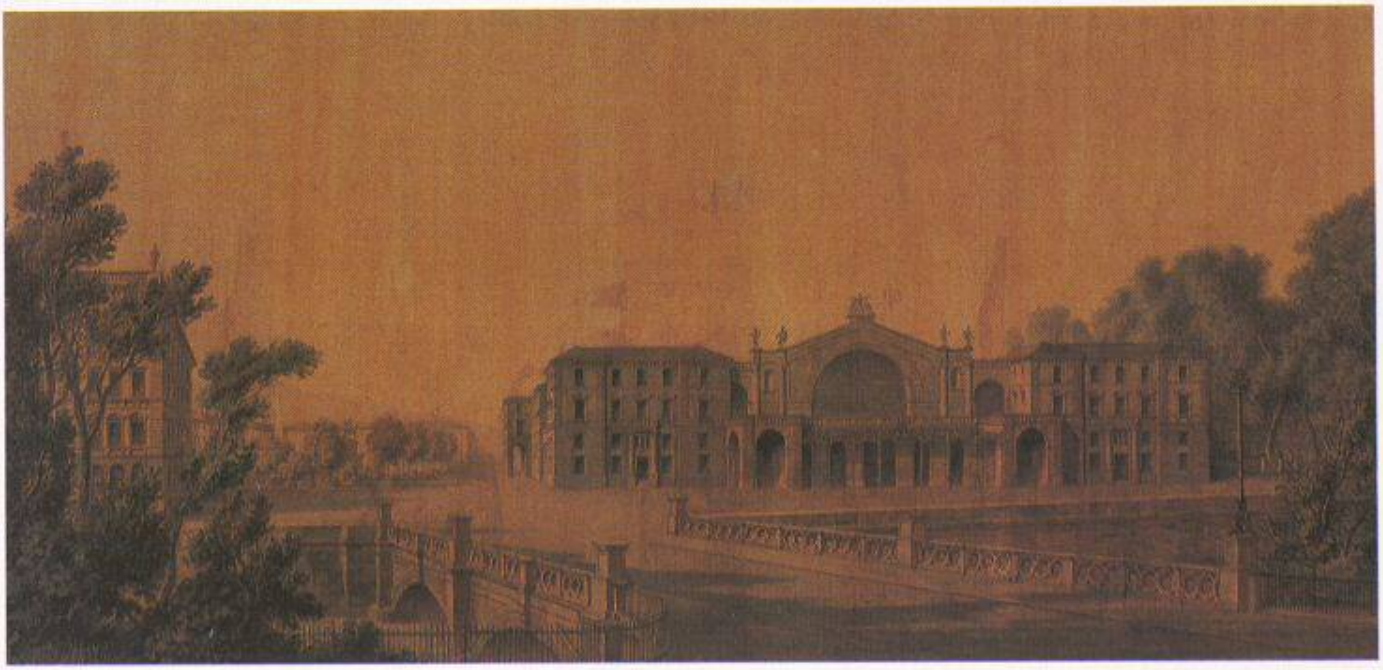

Bild 1. Wettbewerbsprojekt 1861 von Johann Jakob Breitinger mit zwei symmetrisch angeordneten Trakten

Neuer Nordtrakt als Teil des Bahnhofausbaus

Das Konzept für die S-Bahn Zürich berührte vorerst die Umgestaltung des Nordteils des Bahnhofs an der Oberfläche nicht. Es stellte sich nur die Frage, ob etwa die Hälfte des vorhandenen Nordtrakts für den darunterliegenden S-Bahnhof-Kasten beim Bauvorgang unterfangen und stehengelassen oder ob er demontiert und wiederaufgebaut werden sollte. Nach einem Gutachten entschieden sich die SBB für eine Demontage.

Das erste Konzept für den S-Bahnhof unter der Museumstrasse (1981) sah noch keine Neustrukturierung der Publikumsanlagen des bisherigen Hauptbahnhofbereiches vor. Der neue S-Bahnhof sollte lediglich durch einen zur Publikumspassage umgebauten Gepäckstollen mit dem Shop-Ville verbunden werden.

Nach dem Baubeginn für die S-Bahn Zürich erarbeiteten die SBB zwischen 1982 und 1985 ein neues Gesamtkonzept für den Ausbau der Publikumsanlagen und für eine bessere Anbindung der neuen unterirdischen Gleise der S-Bahn. Wichtigstes Element dieses neuen Konzeptes waren die unterirdischen Verbindungsachsen auf der Höhe Bahnhofstrasse und Löwenstrasse und

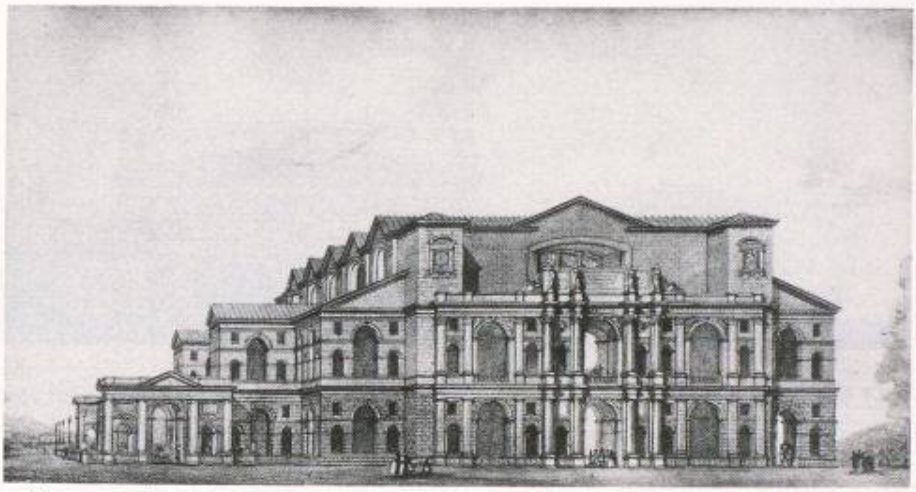

Bild 2. Wettbewerbsprojekt 1861 von Gottfried Semper mit Bahnhalle als grosser Terme und einseitig dominantem Vorbau

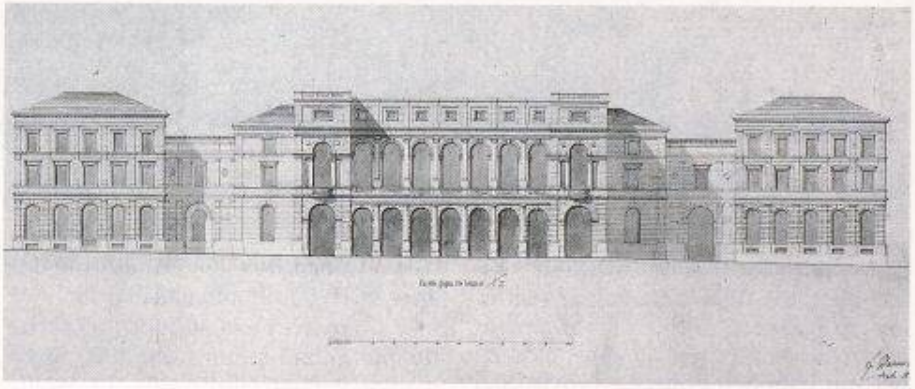

Bild 3. Projektstudie 1862 von Jakob Friedrich Wanner mit zwei symmetrischen Gebäudeflügeln

Bild 4. 1871 realisierter Bau von Jakob Friedrich Wanner mit kleinem Annexbau und stehengelassenem Betriebsgebäude des ersten Bahnhofs (von Architekt Wegmann 1847)

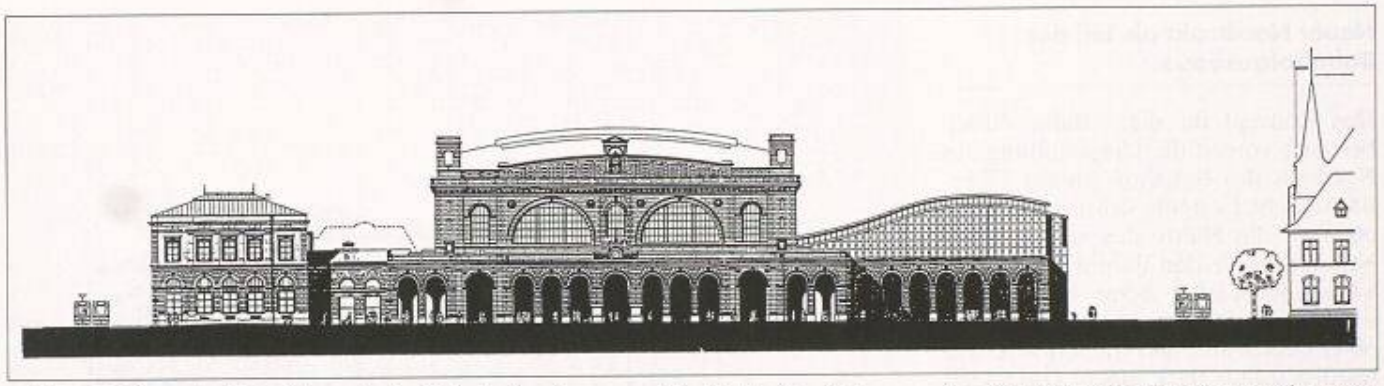

Bild 5. Ostfassade (Seite Limmat) des Bahnhofs mit neuem Nordtrakt. Deutlich vom alten Südtrakt unterschiedene Volumetrie

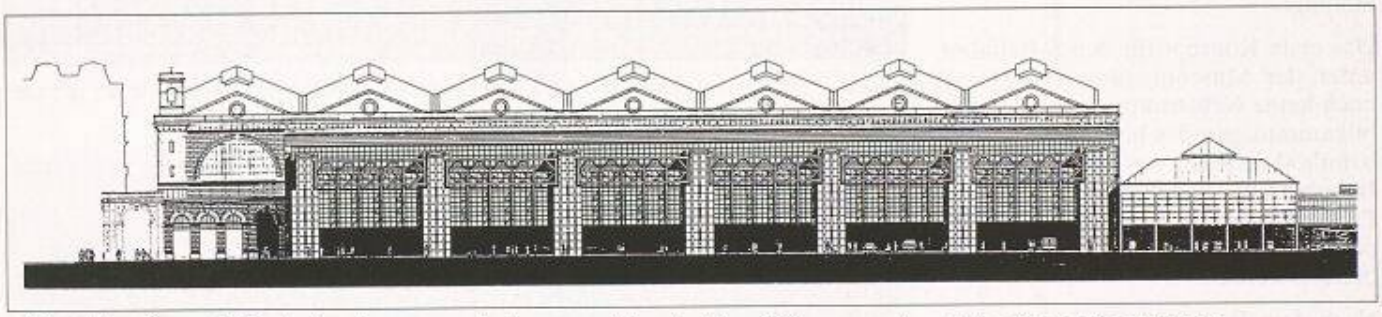

Bild 6. Nordfassade (Seite Landesmuseum) des neuen Nordtrakts mit Türmen und zwischenliegenden Trägern

ein zweistöckiger unterirdischer Ausbau der alten Bahnhofhalle mit zentralen Aufgängen. Das zweite Element dieses Konzeptes war die Ausräumung der mit bahnbetrieblichen Provisorien verstellten alten Bahnhofhalle. Drittes Element war die Erstellung eines neuen Nordtraktes, in welchem ober- und unterirdisch alle Bahnbetriebsräume zusammengefasst werden konnten.

Auf Grund diese Konzeptes wurde zuerst versucht, den bestehenden «halben» Nordtrakt in einen neuen gesamten Nordtrakt zu integrieren. Es zeigte sich jedoch, dass die Bedürfnisse für ein neues Bahnbetriebsgebäude samt Bahnreisezentrum und Gepäckausgabe die Erhaltung des alten Nordtraktes nicht erlaubten. Nur ein integraler Neubau ermöglichte die Unterbringung aller SBB- und Publikumsdienste.

Der Zürcher Heimatschutz plädierte für die Erhaltung des um 1900 angebauten halben Nordtrakts. Er wollte diesen als Übergang zwischen Bahnhofhalle und Landesmuseum im Sinne eines historisch gewachsenen Ensembles beibehalten. In der Öffentlichkeit führte vor allem der Wunsch nach Erhaltung des Gebäudeinhaltes zum Streit um die «Küchliwirtschaft». Die langjährigen Rekursverfahren verursachten eine mehrjährige Verzögerung des Gesamtausbaus des Zürcher Hauptbahnhofs. Zur Aufrechterhaltung des Betriebes mussten zahlreiche kostspielige Provisorien erstellt werden. Als letzte Rekursinstanz hatte der Gesamtbundesrat zu entscheiden.

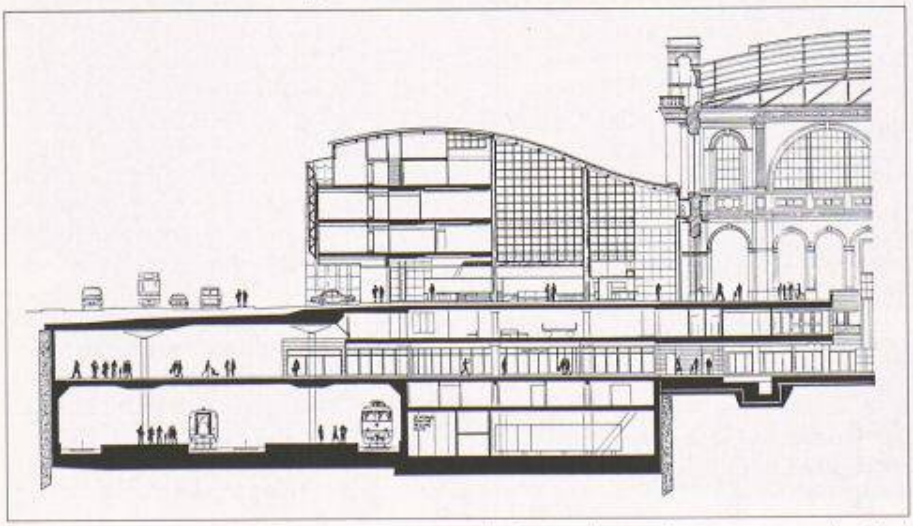

Bild 7. Querschnitt durch den neuen Nordtrakt. Links S-Bahn-Kasten, rechts Hallenausbau

Zur Volumetrie und Architektur des neuen Nordtrakts

Die Raumbedürfnisse eines zusammengefassten Bahnbetriebszentrums auf der Nordseite der alten Bahnhalle verlangen oberirdisch ein viergeschossiges Gebäude. Die Volumetrie eines solchen Anbaus zwischen Bahnhalle und Landesmuseum wäre einfacher zu lösen, wenn nur zwei bis drei Geschosse gefordert wären. Einfacher wäre die Gesamtlösung auch dann geworden, wenn die nördliche Grundstückgrenze zum Landesmuseum hin nicht hätte beibehalten werden müssen und eine Teilüberstellung der Museumstrasse zugelassen worden wäre.

Die volumetrische Gestaltung des neuen Nordtrakts zeigte in einer ersten Phase einen ähnlichen Aufbau wie der vorhandene Südtrakt: ein dreigeschossiger Zwischenbau und dann eine parallel zur Bahnhalle liegende höhere, viergeschossige Baute. Diese volumetrische Analogie zum vorhandenen Südtrakt konnte jedoch nicht befriedigen, weil so ein um hundert Jahre verspäteter Zwillingsbruder zum alten Südtrakt mit neuem Materialkleid und völlig unterschiedlicher Nordfassade mit Gebäudeeinschnitten für Parkplätze entstanden wäre. Das Zwillingskonzept eines analogen Nordflügels mit neuen Mitteln wurde auch von Prof. *A. Knöpfli* von der Eidgenössischen Denkmalpflegekommission klar abgelehnt.

Es sollte vielmehr ein eigenständiger neuer Nordflügel konzipiert werden,

Bild 8. Modellaufnahme des neuen Nordtrakts. Blick von der Walchebrücke (Modellfoto Monika Bischof)

welcher sich in volumetrischer Gestalt vom alten Südtrakt klar unterscheidet. Es sollte auch klar ersichtlich sein, dass sich dieser Flügel zur neuen Bahnhofvorfahrt auf der Nordseite hin orientiert. Ebenso sollte sich in der Mitte dieses Traktes kein Portal in der Verlängerung zur Bahnhofstrasse finden, weil deren Achse mit dem heutigen Torbau im Südflügel endet. Die überzeugende Gesamtlösung konnte mit der volumetrischen Idee eines auf der Höhe der Thermenfenster ansetzenden und später hochgeschwungenen Daches gefunden werden. So löst sich der neue Nordtrakt von der alten Bahnhalle ab und unterscheidet sich als neuer Anbau markant vom alten integrierten Südtrakt.

Die Ostfassade des neuen Bahnbetriebszentrums wird durch eine vorliegende Arkade mit der alten Bausubstanz zusammengebunden. Die Nordfassade übernimmt mit markanten Pfeilern im 18-m-Rhythmus das Mass der alten Bahnhalle. Zwischen diesen Pfeilern liegen filigrane Stahlträgerbrücken, an welchen die dazwischenliegenden Fassaden aufgehängt werden. Auf dieser Nordseite befinden sich die neuen Vorfahrtsplätze für die Bahnkunden, von welchen aus die Aufgabe des Gepäckes erfolgen kann (Bilder 5 und 6).

Zur alten Bahnhalle hin wird die neue Baute durch einen Lichtschlitz mit obliegendem Glasdach klar getrennt. Entlang dieser schmalen Lichthalle liegen die neuen Bahnschalter. Dahinter befindet sich das neue Bahnreisezentrum rund um einen Lichthof. Durch den Lichthof des Bahnreisezentrums werden auch die obenliegenden Betriebsräume belichtet. Ein zweiter Lichthof markiert den Durchgang in Verlängerung der Achse Bahnhofstrasse. Von der alten Bausubstanz wird die beliebte Brasserie als Einschub in den Neubau erhalten. Der durchgehende Lichtschlitz verschiebt sich hier in die Obergeschosse.

Das Erdgeschoss ist ein reines Publikumsgeschoss. Die ersten zwei Obergeschosse enthalten die Bahnbetriebe. Das oberste Geschoss unter dem geschwungenen Dach beherbergt attraktive Personalräume mit zugehörigem Personalrestaurant mit 350 Plätzen.

Das Gebäude ist sehr dicht genutzt, und es ist fast eine akrobatische Aufgabe, so viele Bahnbetriebsräume in so wenig Volumen unterzubringen. Der neue Nordtrakt ermöglicht die Entrümpelung der Bahnhofhalle und eine Wiederherstellung der historischen Bausubstanz im Südtrakt (Bild 7).

Die bahnbetriebliche Notwendigkeit verunmöglichte eine Beibehaltung des Anbaus von 1900. Die Projektverfasser sind überzeugt, dass das volumetrisch eigenständige Konzept des neuen Nordtrakts als eines Anbaus an eine historisch bedeutende Bahnhalle vor der Geschichte Bestand haben wird (Bild 8).

Der Nordtrakt im neuen Betriebskonzept des Zürcher Hauptbahnhofs

Mit dem Neubau des Nordtraktes Zürich HB können die zahllosen, bisher über das gesamte Aufnahmegebäude und in Provisorien in der Bahnhofhalle verteilten SBB-Dienste an einem zentralen Standort vereinigt werden. Diese Zusammenfassung erlaubt den SBB, das Personal gezielter und koordinierter einzusetzen und ihm nunmehr angemessene Arbeitsbedingungen zu offerieren. In erster Linie aber können den Bahnkunden speditive Dienstleistungen in freundlichen und attraktiven Publikumsräumen angeboten werden. Der Bau wird sich somit zu einem Kernstück im operativen und administrativen Betriebsablauf des Hauptbahnhofs Zürich entwickeln.

Publikumsanlagen

Mit dem Gesamtausbau des HB Zürich wird ein wichtiger Beitrag zur Verbesserung des Erscheinungsbildes der SBB geleistet. Insbesondere wird dabei den Publikumsanlagen ein grosser Stellenwert beigemessen, wobei die Entrümpelung der Wannerschen Bahnhofhalle und die Bereitstellung zeitgemässer Verkaufs- und Dienstleistungsbetriebe nicht die einzigen, für das Gesamtensemble aber die markantesten Veränderungen darstellen. Ermöglicht werden diese Verbesserungen durch den Neubau des Nordtrakts, da in ihm sämtliche SBB-Dienstleistungen integriert werden und die einzelnen Betriebe nach zukunftsorientierten Gesichtspunkten organisiert werden können. Künftig gelangen die Bahnbenutzer im Erdgeschoss durch die alten Bögen der Wannerhalle zur eigentlichen Schalterhalle, die mit den notwendigen Verkaufsanla-

gen wie Sofortschalter, Kurzauskunft, Geldwechsel und Kundendienst bestückt ist.

Für aufwendigere Bahnreisen – für Gruppen- oder Auslandreisen – kann im grosszügigen Bahnreisezentrum in offener Anordnung auch die komplizierteste Bestellung wie in einem Reisebüro behandelt werden. Durch das geplante Warte-Abrufsystem wird ein problemloser Betrieb gewährleistet. Bahnkunden mit Gepäck können neu auf der Museumstrasse zur Vorfahrt des Nordtraktes gelangen, welche 30 Parkplätze aufweist und kurze Wegstrecken zur Gepäckaufgabe bzw. -ausgabe anbietet. Zur neuen Vorfahrt gehören auch Taxistandplätze. Mit den Tramhaltestellen Bahnhofquai und Bahnhofplatz ist auch die Erschliessung durch den öffentlichen städtischen Verkehr optimal gewährleistet. Bahnhofinterne Erschliessungen für Passanten erfolgen mittels Treppen, aber auch behindertenfreundlich mit Liften und Rolltreppen.

Betriebsanlagen

Die wohl wesentlichste Veränderung im Betriebsablauf erfahren die Gepäckdienste. Bereits heute verkehren sie dank den schon erstellten Anlagen im Untergeschoss nur noch auf den Perronanlagen – nicht mehr im Publikumsbereich der Bahnhalle und Querhalle. Die batteriebetriebenen Elektrohubtraktoren ziehen die Gepäckwagen unterirdisch von Gleis zu Gleis und zum Herzstück der ganzen Anlage, dem Sortierplatz mit der mechanischen Sortieranlage. Neu werden alle Räumlichkeiten der Gepäckabfertigung ins erste Untergeschoss des Nordtraktes verlegt. Das Gepäcksortierzentrum ist überdies durch mechanische Verbindungen mit der Gepäckaufgabe und -ausgabe vernetzt. Zahlreiche Nebenräumlichkeiten für Zwischenlagerung von Gepäckgut, die interne Steuerungs- und Koordinationsstelle des Hallenchefbüros und die ebenfalls mit der zentralen Anlieferung verbundenen Räumlichkeiten von Cargo Rapid machen den Gepäckumschlag zu einem leistungsfähigen Grossbetrieb.

Der integrale Nordtrakt ermöglicht einen gezielten und rationellen Einsatz des SBB-Personals und verschafft ihm zeitgemässe Arbeitsbedingungen. In den Obergeschossen untergebracht werden die verschiedenen administrativen Dienste wie Bahnhofinspektion, Sekretariat, Zugdienst usw., die Verkaufsdienste des Bahnreisezentrums und die Gepäckaufgabe, die Büros der Verkaufsleitung sowie Schulungs- und Personalräume mit Garderoben fürs Zugspersonal und ein Personalrestaurant.

Drittnutzungen

Der Neubau Nordtrakt Zürich HB nimmt zu einem kleinen Teil auch Nutzungen auf, die nicht dem eigentlichen Bahnbetrieb zuzurechnen sind. Hierzu ist der neue Posten der Kantonspolizei Zürich im 1. Obergeschoss zu zählen. Die in Originalform rekonstruierte Brasserie trägt mit ihrem Restaurationsangebot zur Überbrückung von Wartezeiten für die Reisenden bei. Im zweiten Untergeschoss sind Läden mit den zugehörigen Lagern – diese teilweise im 3. Untergeschoss – und die Verknüpfung mit der zentralen Anlieferung geplant.

Haustechnik

Der Nordtrakt Zürich HB ist mit seinem vierten Untergeschoss auch ein Herzstück für die haustechnischen Anlagen des Hauptbahnhofs. Klimazentralen bereiten die Luft nicht nur für die zentrale Anlieferung und den Nordtrakt selbst auf, sondern auch für die Ladenzeilen in den Hallen und Passagen. Die gleiche Aussage lässt sich für die Elektro-, Sanitär- und Heizungsanlagen machen. Wichtige Anlageteile wie Brandschutz- und Überwachungsanlagen im Nordtrakt sind Bestandteil des über das gesamte Aufnahmegebäude erstellten Betriebskonzeptes. In der Überwachungszentrale und dem Technikzentrum im Untergeschoss werden alle diese Anlagen auf das zentrale Leitsystem aufgeschaltet und überwacht.

Durch die Konzentrierung aller SBB-Dienste im Nordtrakt Zürich HB, durch die Berücksichtigung aller notwendigen Beziehungen und die Vernetzung aller Teilbereiche mit Kommunikationsmitteln und dank der organischen Einbindung der bahnfremden Betriebe kann im Hauptbahnhof ein rationeller Betriebsablauf gewährleistet werden, der den heute absehbaren künftigen Anforderungen gerecht wird.

Adresse der Verfasser: *Ralph Baenziger*, Dipl. Arch. ETH, *Rainer Weibel*, Arch. HTL, R. Baenziger Architekten AG, Hohlstrasse 150, Postfach 703, 8021 Zürich