

Zeitschrift: Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art
Band: 59 (1972)
Heft: 12

Artikel: Zürichs Bahnhofhalle soll erhalten bleiben!
Autor: Romann, Paul / Schweingruber, Beat
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-45954>

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: 15.01.2026

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

Zürichs Bahnhofhalle soll erhalten bleiben!

Ein Bericht von Paul Romann und Beat Schweingruber

Als neulich Teile des Zürcher Hauptbahnhofes als schutzwürdig bezeichnet wurden, horchten viele erstaunt auf: Man war und ist es immer noch nicht gewohnt, Bauten jener Generation als schützenswert zu betrachten; oft selbst in Architektenkreisen nicht. Man kann sich allerdings fragen, ob es sinnvoll sei, einen einzelnen Fassadenzug unter Denkmalschutz zu stellen, wie es hier angestrebt wurde. Gilt es wirklich, eine Fassade zu schützen, oder geht es um den Bau, das heißt also um den Bahnhof, als Ganzes?

Von der Denkmalschutzpolitik ...

Wir meinen, der Bahnhof Zürich ist ein charakteristisches Beispiel unserer üblichen Denkmalschutzpolitik: Wir schützen Hüllen und vergessen das Wichtigste, den Inhalt. Wir erhalten eine äußere Ästhetik und sind bereit, die organisch ge-



2

wachsene Funktion, das «Leben» eines Bauwerks, zu opfern.

Dem Zürcher Bahnhof droht in analoger Weise das zu widerfahren, was seit Jahren in jeder Altstadt geschieht: Ganze Häuserzüge werden abgerissen, die alten «ehrwürdigen» Fassaden stehengelassen, dahinter modernste Stahlbetonbauten errichtet. Die einstige Nutzung – meist Wohnen und Kleingewerbe – verschwindet; die Stadt besitzt ein Geschäftshaus mehr! Das Straßenbild ist baulich gleichgeblieben, die Substanz aber ist geraubt worden. Die aus verschiedensten sozialen und Altersschichten stammenden Bewohner, die dem Haus stetes Leben ge-

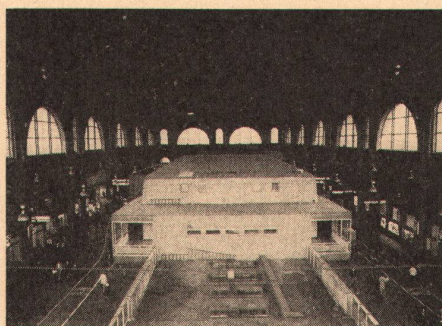


1

geben haben, sind weggezogen, mit ihnen die Blumen vor den Fenstern, ebenso der Sattler und der Spengler mit ihren offenen Werkstatttüren. Dafür kommen viermal am Tag die Büroangestellten. Abends und am Wochenende schließlich ist nichts mehr da: nur noch eine zwar schöne, aber tote Fassade und eine leere Straße. Die Stadt wird mehr und mehr sich selbst entfremdet, wird zum Schein, zur Stadt, die etwas anderes darzustellen versucht, als sie wirklich ist. Ein Abbild unserer Gesellschaft?

... zum Bahnhof

Im Zeitalter des rascheren Wandels muß auch die Architektur vermehrt wandelbar sein: man verlangt immer mehr flexible, variable Hüllen, in welche Nutzungen ein-, um- und wieder ausgebaut werden können. Insbesondere verlangt man sol-



3

ches von einem derart komplexen Nutzungsverband, wie ihn ein Großbahnhof darstellt, zu Recht. Man schaue sich nur einmal im Zürcher Hauptbahnhof um: Man wird kaum je hingehen können, ohne daß nicht irgendwo etwas umgebaut, erweitert oder verlegt wird.

Zürich muß einen neuen Bahnhof haben, meinen gewisse Kreise. Man kann dafür sein oder dagegen. Jedenfalls ist ein Ideenwettbewerb bereits Vergangenheit geworden (siehe *werk* 3, 4 und 7/1971). Auf Flexibilität wurde in der Programmformulierung richtigerweise besonderes Gewicht gelegt, aber für etwa 98% der Projektverfasser war der Gedanke, die alte Bahnhofhalle

stehenzulassen, offenbar zu simpel. Gibt es etwas Flexibleres als eine Halle riesenhaften Ausmaßes, 126 m lang, 42 m breit, 18 m hoch? Stützenfrei, witterungsgeschützt, natürlich belichtet – ein halber Petersdom, frei bebaubar? Der Traum jedes Architekten, müßte man meinen.

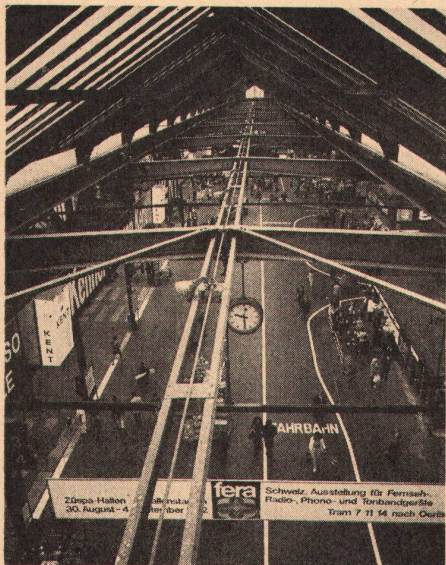
Am Anfang war die Halle

Die Halle war voller Geleise, und auf den Geleisen standen die Züge, und zwischen den Zügen bewegten sich die Reisenden, und es war gut so. Dann wurde die Halle zu klein, man brauchte mehr Geleise. Also mußte man einen «neuen Bahnhof» haben. Das war aber noch lange kein Grund, die Halle abzureißen. Man verlegte die Gleisanlage zurück, baute ein neues Dach darüber und überließ die leergewordene Halle ganz den Reisenden. Nach und nach wurde sie mit Dingen aufgefüllt, die im Laufe der Zeit zu einem Bahnhof dazugehörten: es kam die Gepäckexpedition, der Kiosk, die Handgepäckaufbewahrung, das Auskunftsbüro, dann kamen die Fahrradvermietung, das Bahnhofkino, und weil man den Boden schon belegt hatte, baute man einfach in die Höhe; es kamen die Schließfächer, dann die Billettautomaten, und es könnte auch noch viel mehr kommen.

Ein Vorschlag: neue Füllung

Wie gesagt, die alte Bahnhofhalle läßt sich fast beliebig mit neuer Nutzung füllen. Allerdings – man müßte es etwas anders machen, eher der Großartigkeit der Halle entsprechend. Die heutigen Einbauten sind nicht glücklich geraten. Wuchtig wie Dinosaurier hocken sie mitten drin am Boden, machen sich breit und lang und zerpfücken den ursprünglich großen Platz in relativ enge Gassen, in denen es obendrein hupende Postkarren auf schreckhafte Weltenbummler abgesehen haben. Die fehlende Transparenz – bedingt durch die massige Bauweise – erschwert die Orientierung und läßt den Hallencharakter nur noch schwach wahrnehmen.

Neue Einbauten müßten sich in eine lichte Raumstruktur einfügen, welche dem Bahnhofbenützer volle Bewegungsfreiheit und größtmög-



4

liche Übersicht bietet und welche transparent genug ist, um die Halle als solche erleben zu lassen. Derartige Strukturen sind längst entworfen.

Ein weiterer Punkt, der für die Halle spricht: Es könnte sehr gut sein, daß der Zürcher Stimmbürger die U-Bahn ablehnen wird, und es könnte sein, daß er dafür später einer gereiften Ausführung eines Monorails etwa zustimmen wird, weil ein solches wesentlich billiger wäre und dazu den Vorteil hätte, den Benutzer nicht mit der Blindheit eines Maulwurfes zu schlagen, sondern mit der majestätischen Übersicht eines Vogels zu beglücken. Es braucht wenig Phantasie, um sich vorzustellen, wie ideal sich der Luftraum der Bahnhofhalle für die Umsteigestation dieses Einschienen-Hochtrams eignen würde – ohne Beeinträchtigung des Stadtbildes!



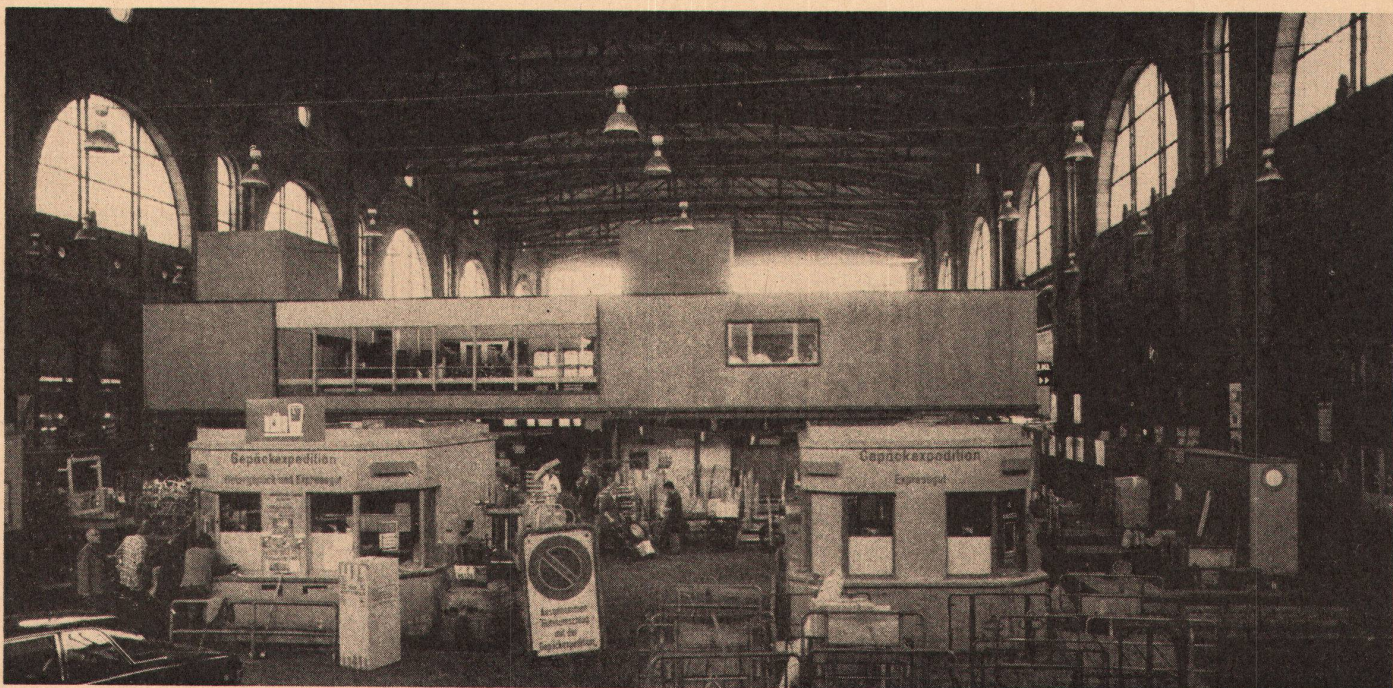
5

Ein anderer Vorschlag: leeren

Obgleich ihr heutiger Zustand sehr zu wünschen übrig läßt, springt doch sofort der architektonische, städtebauliche und historische Wert der Zürcher Bahnhofhalle ins Auge – und beileibe nicht nur in das des Fachmannes! Die Konstruktion des Daches weist außerordentliche Klarheit auf und entbehrt nicht einer gewissen Kühnheit. Die Halle verkörpert die Vorstellungen der Zeit in der sie entstanden ist; den Glauben an die Macht und Kraft von Wissenschaft und Technik ... Könnte sie nicht heute, in einer Zeit, da wir endlich an der Allmacht des Fortschritts zu zweifeln beginnen, eine beinahe therapeutische Wirkung erzielen? Nur: Sie müßte wieder zu dem gemacht werden, was sie war. Die Einbauten müßten ver-



6



7



8

schwinden, die ganze Halle dem Reisenden zurückgegeben werden ...

Ein Beispiel: Euston Station, London

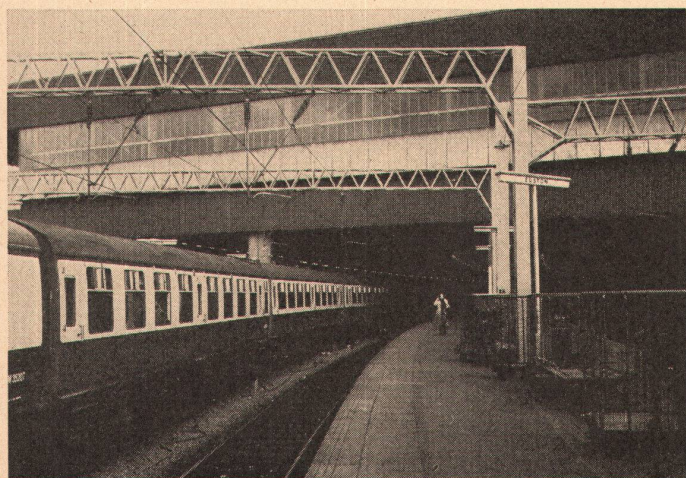
Solche Konzeptionen sind keineswegs veraltet oder antiquiert; das beweist der neueste Großbahnhof Londons: Euston Station, in vielen Dingen durchaus mit dem Hauptbahnhof von Zürich vergleichbar: ein Kopfbahnhof, der die Linien aus verschiedensten Richtungen aufnimmt (Glasgow, Liverpool, Blackpool ...), mit der gleichen Anzahl Geleise und, ebenfalls als Fortsetzung derselben, einer Halle von mindestens der gleichen Größe derjenigen Zürichs, «leer», ein Musterbeispiel an Übersicht und guten Orientierungsmöglichkeiten. Alle für den Bahnkunden notwendigen Dienstleistungen finden sich entlang der Peripherie; durch große Hinweistafeln von jedem Punkt der Halle aus kenntlich gemacht.

Sollte Zürich die Chance nicht ergreifen, seinen historisch wertvollen Bahnhof zu einem nutzungsmäßig sinnvollen zu erweitern? Was den Londonern mit einem Neubau gelungen ist, könnte den Zürchern mit ihrer alten Halle wohlgeraten. Die Möglichkeit bietet sich jetzt, da in nicht allzu ferner Zukunft die zweite Stufe des Bahnhofswettbewerbes beginnen wird.



9

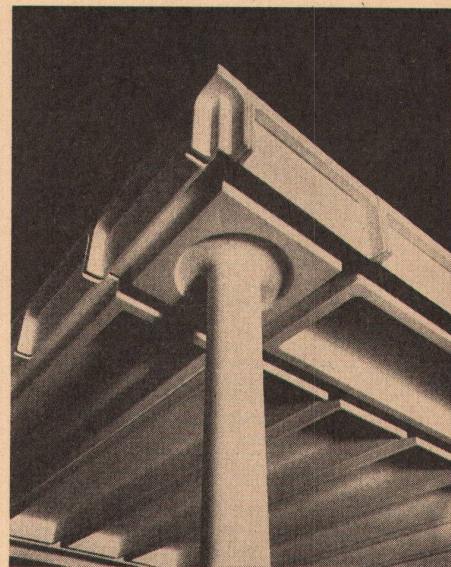
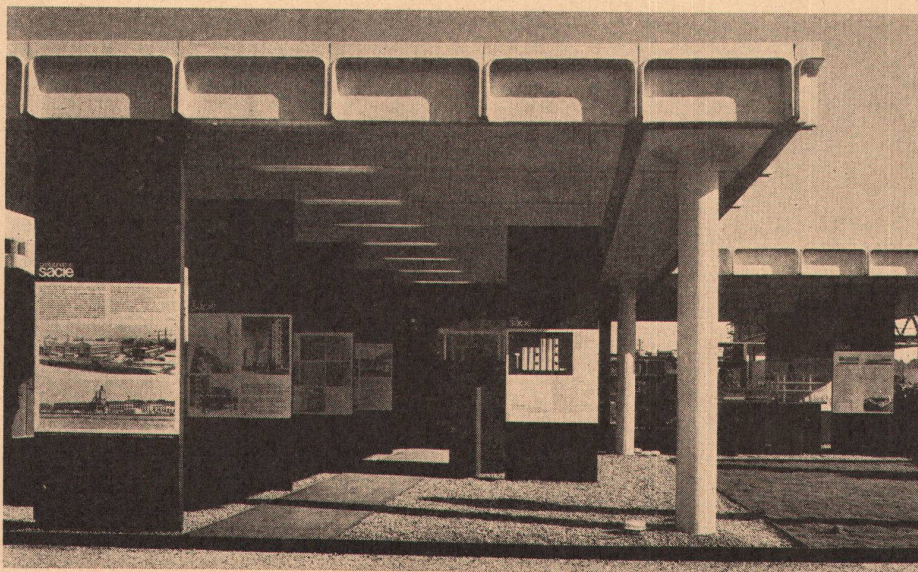
Photos: 1-7 Beat Schweingruber; 8-11 Paul Romann



10



11

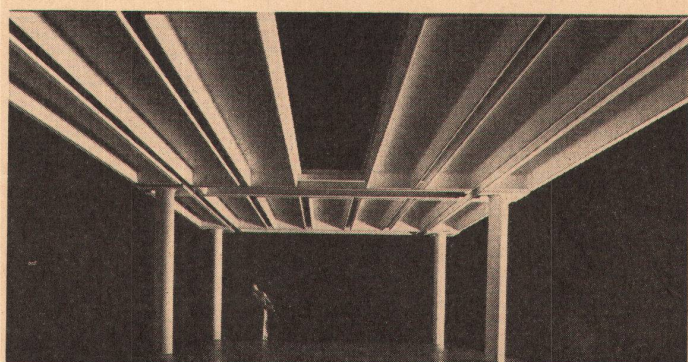
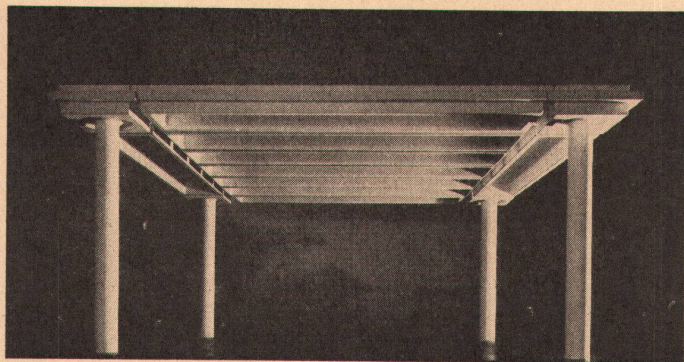


1-4 Briona 72 – Eine polyvalente Struktur

Architekt: Angelo Mangiarotti, Mailand
Ingenieure: Giulio Ballio, Giovanni Colombo, Alberto Vintani

Diese Struktur für Mehrzweckbauten stellt eine weitere Entwicklung auf dem Gebiet der offenen Vorfabrikation von Angelo Mangiarotti dar (siehe auch *werk* 6/1972). Sie ist auf einem Grundmodul von 120 cm aufgebaut und kann Spannweiten von 720 cm, 840 cm, 960 cm überbrücken. Die Anzahl der Elemente ist minimal: Stütze, Träger

und Deckenplatte. Die Deckenstärke ist konstant und erlaubt den Einbau vertikaler Isolierpaneele einheitlicher Höhe. Die Struktur kann auch im Wohnungsbau angewendet werden, da sie einen vertikalen Aufbau von 300 cm hohen Räumen gewährleistet. Sie wird in gewöhnlichem Stahlbeton produziert und nicht vorgespannt.



Ausstellungskalender

Aarau	Aargauer Kunsthaus Galerie Zisterne	Aargauer Künstler Eduard Spörri – Adolf Weber	15. 12. – 14. 1. 9. 12. – 31. 12.
Arbon	Galerie Spirale	Adi	11. 11. – 31. 12.
Ascona	Galerie del Bel Libro	Martin Jaegle	6. 10. – Januar
Auvergnier	Galerie Numaga I Galerie Numaga II	Costa Alex André Ramseyer	25. 11. – 31. 12. 25. 11. – 31. 12.
Baden	Galerie im Kornhaus Galerie im Trudelhaus	Künstler der Region Badener und Künstler der Region	24. 11. – 17. 12. 25. 11. – 17. 12.
Balsthal	Galerie Rößli	Heinz Keller	25. 11. – 17. 12.
Basel	Kunstmuseum, Kupferstichkabinett	Walter De Maria René Auberjonois Basler Künstler	28. 10. – 7. 1. 18. 11. – 14. 1. 9. 12. – 14. 1.
	Kunsthalle	75 Jahre im Dienste der Plakatkunst	28. 10. – 31. 12.
	Gewerbemuseum	Skulpturen	5. 12. – 15. 2.
	Galerie d'Art moderne	Walter und Sylvia Frei	1. 12. – 5. 1.
	Galerie Suzanne Egloff	Walter Kurt Wiemken	27. 10. – 31. 12.
	Galerie Hilt	Idole	8. 12. – 13. 1.
	Galerie Katakombe	Walter Wegmüller	14. 10. – 31. 12.
	Galerie Edition Lanz	Basler Künstler	1. 12. – 7. 1.
	Galerie Orly	Alfred Gruber – Jacqueline Stieger	2. 12. – 31. 1.
	Galerie Riehentor	Französische Künstler	1. 12. – 4. 1.
	Galerie Bettie Thommen		
Bern	Kunstmuseum	Pablo Picasso, Aus dem druckgraphischen Werk	1. 11. – 14. 1.
	Kunsthalle	Bernische Maler und Bildhauer	2. 12. – 10. 1.
	Gewerbemuseum im Kornhaus	Kunstgewerbe	25. 11. – 23. 12.
	Aktionsgalerie	Graphik um den Realismus	25. 11. – 23. 12.
	Anlikerkeller	M. Marzo-Mart	8. 12. – 31. 12.
	Berner Galerie	Testfall Bern	12. 12. – 27. 1.
	Galerie Krebs	Internationale Graphik	5. 12. – 3. 1.