Zürichs Bahnhofhalle soll erhalten bleiben!

Autor(en): **Romann, Paul / Schweingruber, Beat**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art**

Band (Jahr): **59 (1972)**

Heft 12

PDF erstellt am: **19.03.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-45954

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Zürichs Bahnhofhalle soll erhalten bleiben!

Ein Bericht von Paul Romann und
Beat Schweingruber



1

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

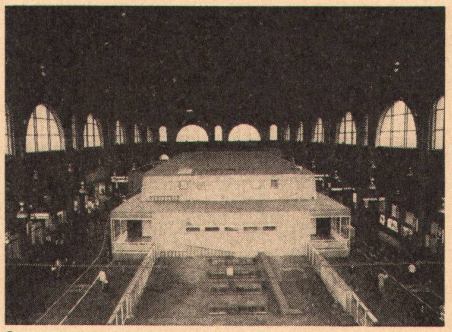


2

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 gegeben haben, sind weggezogen, mit ihnen die Blumen vor den Fenstern, ebenso der Sattler und der Spengler mit ihren offenen Werkstattüren. 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 solches 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.



3

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.

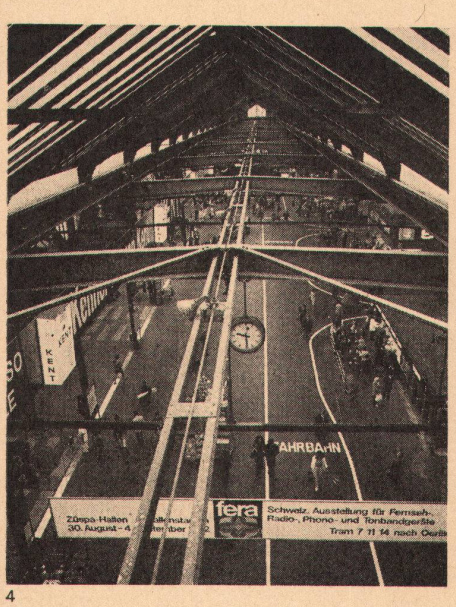
Am Anfang war die Halle

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 Dynosaurier hocken sie mitten drin am Boden, machen sich breit und lang und zerpflücken 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



5

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

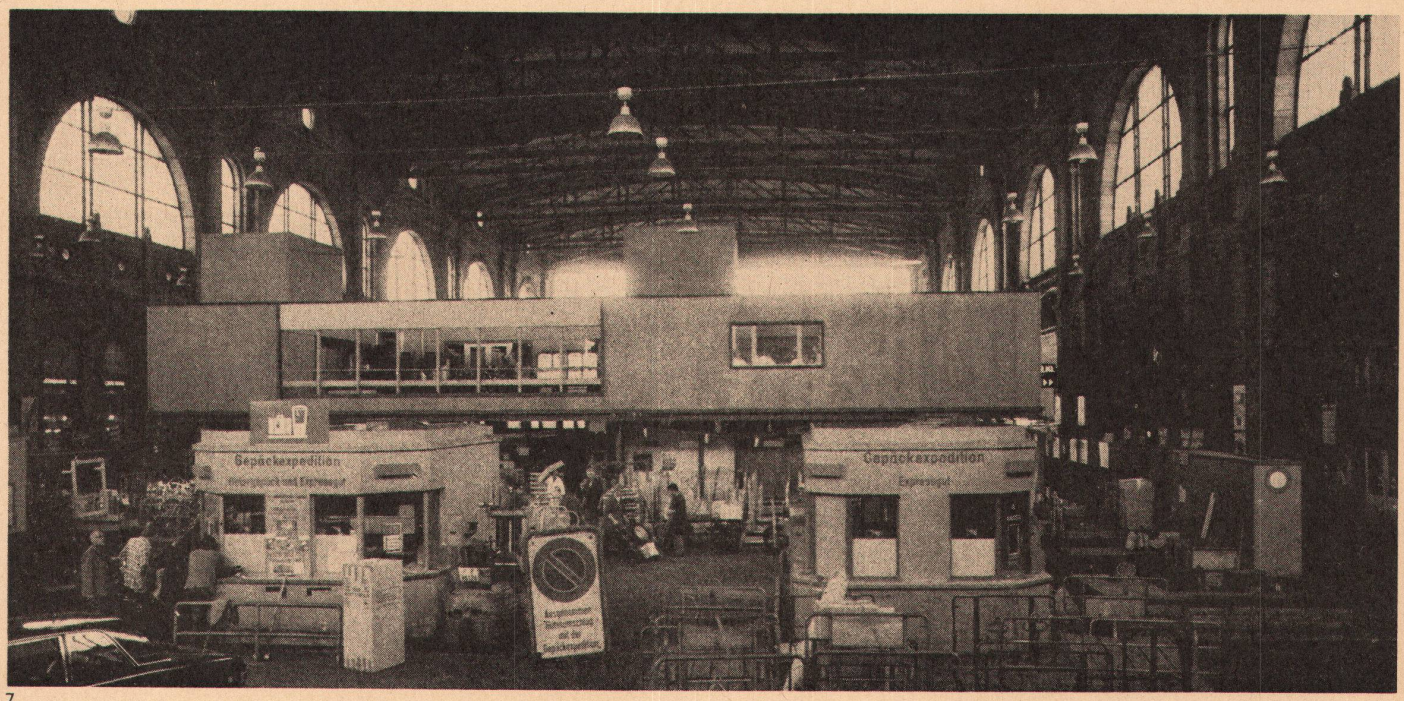
Ein weiterer Punkt, der für die Halle spricht: Es könnte sehr gut sein, daß der Zürcher Stimmbürger die U-Bahn ablehnen wird, und es könnte sein, daß er dafür später einer gereiften Ausführung eines Monorails etwa zustimmen wird, weil ein solches wesentlich billiger wäre und dazu den Vorteil hätte, den Benützer 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!

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



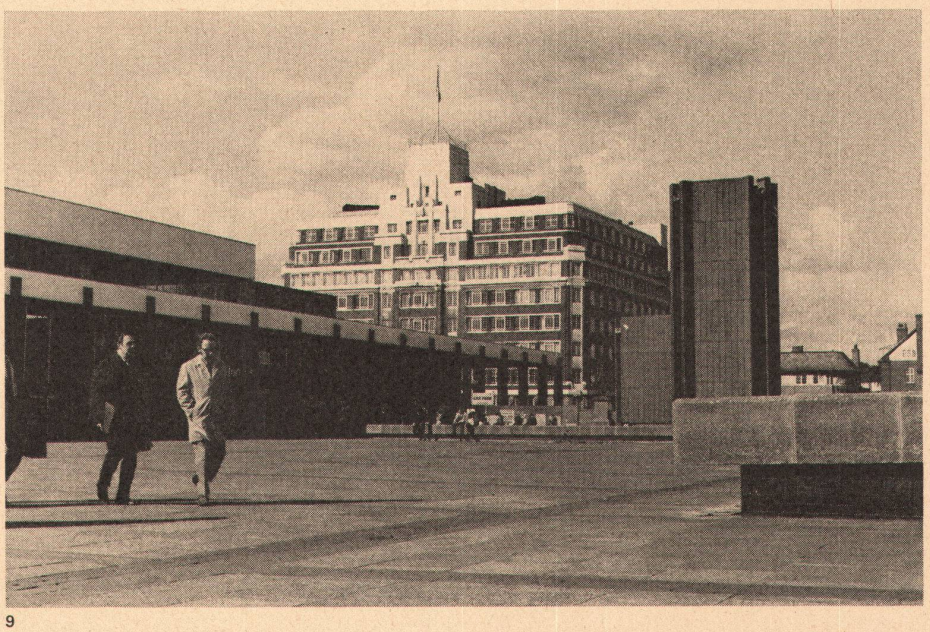
8

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

Ein Beispiel: Euston Station, London

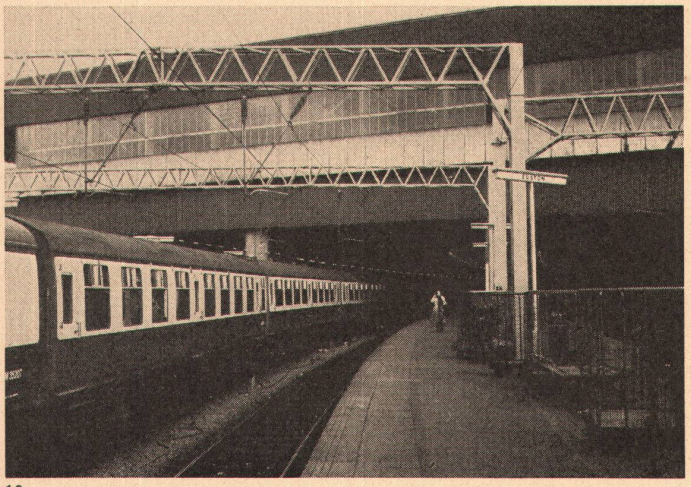
Solche Konzeptionen sind keineswegs veraltet oder antiquiert; das beweist der neueste Großbahnhof Londons: Euston Station, in vielen Dingen durchaus mit dem Hauptbahnhof von Zürich vergleichbar: ein Kopfbahnhof, der die Linien aus verschiedensten Richtungen aufnimmt (Glasgow, Liverpool, Blackpool ...), 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 Bahnhofwettbewerbes beginnen wird.

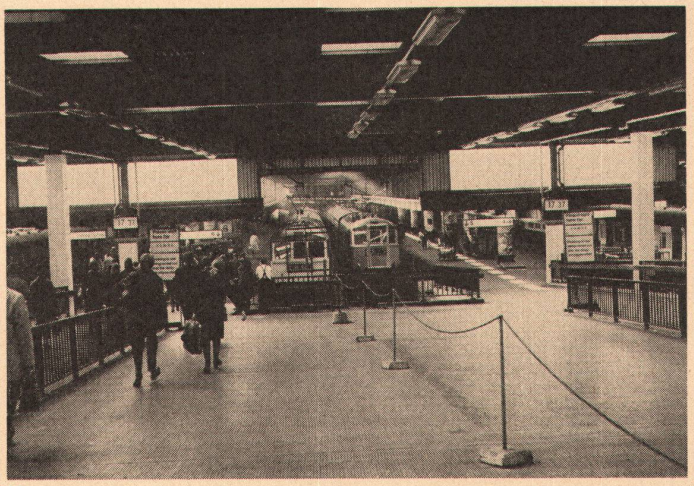


9

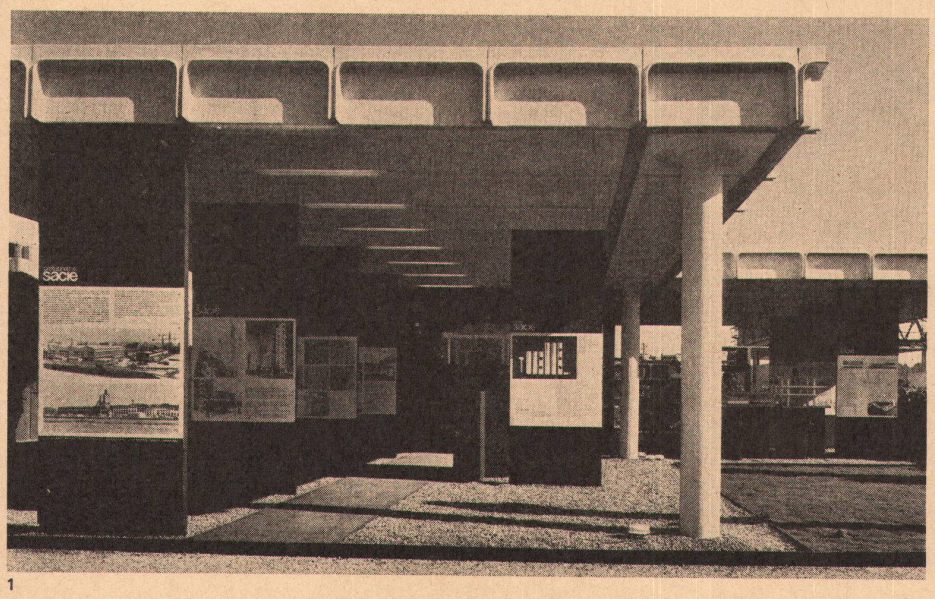
Photos: 1–7 Beat Schweingruber; 8–11 Paul Romann



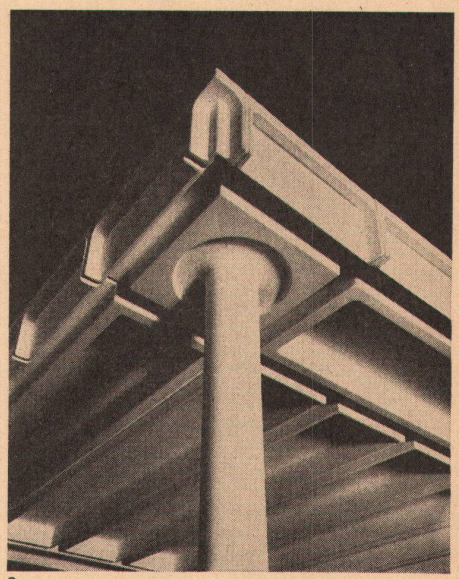
10



11



1

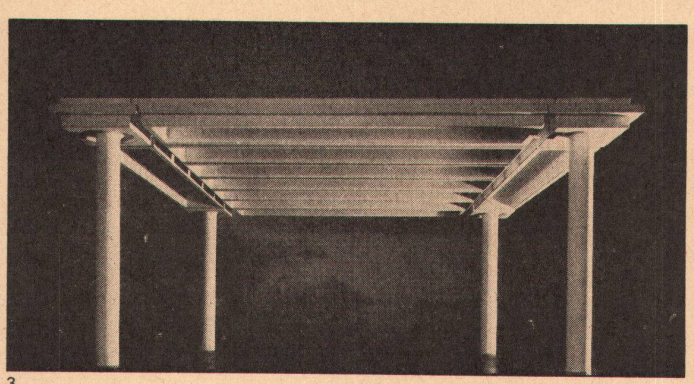


2

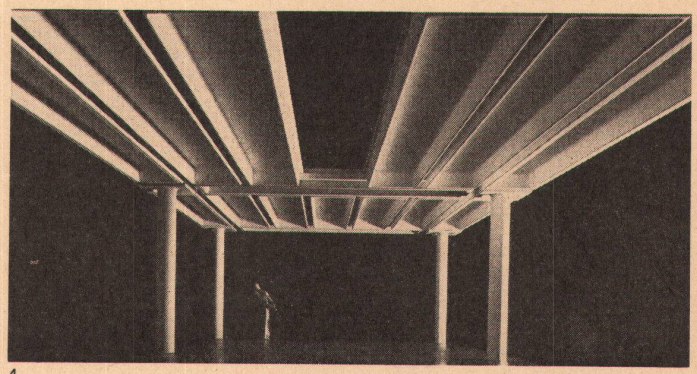
1–4
Briona 72 – Eine polyvalente Struktur

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.



3



4

Ausstellungskalender

Aarau	Aargauer Kunsthaus	Aargauer Künstler	15. 12. – 14. 1.
	Galerie Zisterne	Eduard Spörri – Adolf Weber	9. 12. – 31. 12.
Arbon	Galerie Spirale	Adi	11. 11. – 31. 12.
Ascona	Galerie del Bel Libro	Martin Jaegle	6. 10. – Januar
Auvernier	Galerie Numaga I	Costa Alex	25. 11. – 31. 12.
	Galerie Numaga II	André Ramseyer	25. 11. – 31. 12.
Baden	Galerie im Kornhaus	Künstler der Region	24. 11. – 17. 12.
	Galerie im Trudelhaus	Badener und Künstler der Region	25. 11. – 17. 12.
Balsthal	Galerie Rößli	Heinz Keller	25. 11. – 17. 12.
Basel	Kunstmuseum. Kupferstichkabinett	Wälter De Maria	28. 10. – 7. 1.
		René Auberjonois	18. 11. – 14. 1.
	Kunsthalle	Basler Künstler	9. 12. – 14. 1.
	Gewerbemuseum	75 Jahre im Dienste der Plakatkunst	28. 10. – 31. 12.
	Galerie d'Art moderne	Skulpturen	5. 12. – 15. 2.
	Galerie Suzanne Egloff	Walter und Sylvia Frei	1. 12. – 5. 1.
	Galerie Hilt	Walter Kurt Wiemken	27. 10. – 31. 12.
	Galerie Katakombe	Idole	8. 12. – 13. 1.
	Galerie Edition Lanz	Walter Wegmüller	14. 10. – 31. 12.
	Galerie Orly	Basler Künstler	1. 12. – 7. 1.
	Galerie Riehentor	Alfred Gruber – Jacqueline Stieger	2. 12. – 31. 1.
	Galerie Bettie Thommen	Französische Künstler	1. 12. – 4. 1.
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.