

**Zeitschrift:** Werk, Bauen + Wohnen

**Herausgeber:** Bund Schweizer Architekten

**Band:** 90 (2003)

**Heft:** 12: Bahnhöfe = Gares = Railway stations

**Artikel:** Ein bedeutendes Provisorium : S-Bahnhof Sihlpost, Zürich von Knapkiewicz + Fickert und ARGE Scheifele/Pool Architekten

**Autor:** Tschanz, Martin

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-67171>

#### 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

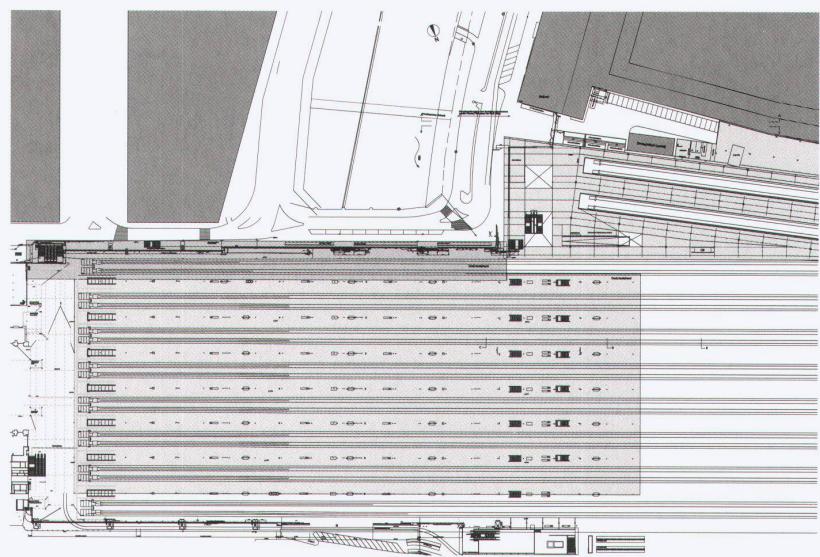
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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:** 03.02.2026

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





# Ein bedeutendes Provisorium

S-Bahnhof Sihlpost, Zürich von Knapkiewicz + Fickert und ARGE Scheifele/Pool Architekten

Martin Tschanz Provisorien erzwingen eine Beschränkung der Mittel, erlauben aber auch eine grössere Freiheit in deren Einsatz. Das Beispiel nutzt diese Möglichkeiten und bedient sich in einer ebenso einfachen wie kühnen Konstruktion der üblichen Stoffe ephemerer Bauten für eine geradezu festliche, leuchtende Architektur.



Schnitt

Der Aus- und Umbau der öffentlichen Verkehrsnetze bringt es mit sich, dass Baustellen schon beinahe so selbstverständlich zu Bahnhöfen gehören wie zu Flughäfen. Das gilt in besonderem Mass für den Bahnhof Zürich, den man sich ohne die Unannehmlichkeiten von Lärm, Staub und Engpässen kaum noch vorstellen kann. An Provisorien unterschiedlichster Art und Dimension hat man sich längst gewöhnt. Unter ihnen nimmt der provisorische S-Bahnhof Sihlpost jedoch eine Sonderstellung ein.

Mit seinen vier Geleisen ist er ungewöhnlich gross und mit einer vollständigen Infrastruktur inklusive Billett- und Bankautomaten, Kiosk und Buffets ein eigener kleiner Bahnhof. Er liegt aber betrieblich relativ ungünstig, seitlich angehängt fast am Ende der bestehenden Geleisehalle des Hauptbahnhofes. Die Folge sind relativ lange Wege zum Umsteigen, sei es auf andere Züge oder auf den öffentlichen Nahverkehr.

Und zwar mittelfristig: erst 2013 wird voraussichtlich der neue, unterirdisch angelegte Durchgangsbahnhof Löwenstrasse<sup>1</sup> seinen Betrieb aufnehmen können und den bestehenden Kapazitätsengpass befriedigend beheben, so dass das Provisorium überflüssig wird.

## Auf absehbare Zeit

Dieser Tiefbahnhof wurde erst auf politischen Druck und gegen die ursprünglichen Absichten der SBB projektiert, die den S-Bahnhof Sihlpost zunächst als definitive Lösung vorgesehen hatten. Umso wichtiger ist es heute, dass das Provisorium auch als solches in Erscheinung tritt und so den Passagieren vermittelt, dass gewisse Unannehmlichkeiten vorübergehender Natur sind.

Ein erstes, von der SBB ausgearbeitetes Projekt sah vor, den ganzen Kopfbereich vor den Geleisen hallenartig anzuheben. Dies hätte aber den Anschein erweckt,

<sup>1</sup> [www.durchgangsbahnhof.ch/Lowen.htm](http://www.durchgangsbahnhof.ch/Lowen.htm)



Hauptbahnhof Zürich mit Halle, Perronanlage und provisorischem S-Bahnhof Sihlpost

die frontal auf diese Halle zustrebende Strasse führe räumlich in den Bahnhof hinein. Vor allem aber wäre das hohe Dach mit den mächtigen seitlichen Perrondächern der bestehenden Geleisehalle in Konflikt geraten, die Knapkiewicz + Fickert zusammen mit Meili & Peter entworfen haben (vgl. *wbw* 9/1997, S. 24–33).

Vor diesem Hintergrund wurden Knapkiewicz + Fickert als Berater beigezogen. Sie schlugen vor, die neuen Perrons und ihren Vorbereich mit einem durchgehenden Dach auf niedriger Ebene zu überdecken. Die bereits projektierte Konstruktion wurde weitgehend übernommen, doch wurde auf Randträger verzichtet und die Abdeckungen knapp ausgebildet. So kommt die Rationalität und Logik der Ingenieurkonstruktion deutlich zum Ausdruck. Durch die offenen, in die Bestandteile von Stahlträgern und Holzpfetten aufgelösten Ränder wirkt sie, wenn auch nicht gerade elegant, so doch leicht und klar, ja fast klassisch in ihrer Tektonik. Sie ist sichtlich aus Standardelementen gefügt, die vielleicht, so denkt man, auch wiederverwertet werden könnten.

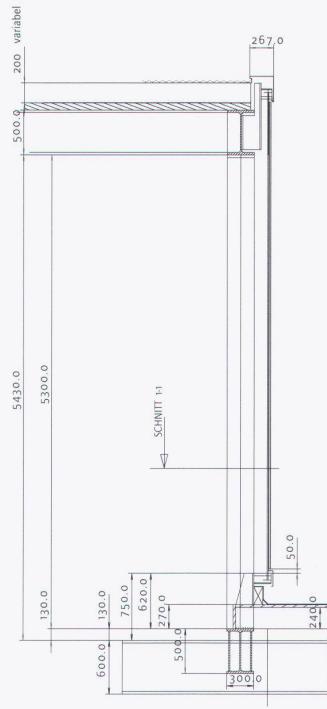
#### Laternen

Dieses einfache, relativ niedrige Dach wird durch drei grosse Laternen mit Seiten aus farbigem Scobalit ergänzt. Der horizontal ausgerichtete Raum wird hier in die Vertikale ausgeweitet, so dass ein hallenartiger Raumeindruck entsteht. Das von oben einströmende farbige Licht verstärkt diesen Effekt: unter den Laternen taucht man ein in Bereiche mit besonderem, zauberhaftem Licht, das von hier ausströmt – eine Wirkung, die in der Nacht durch starke Deckenfluter aufrecht erhalten wird. Nach aussen, in die Stadt, strahlen die Hauben dann wie grosse Lampen.

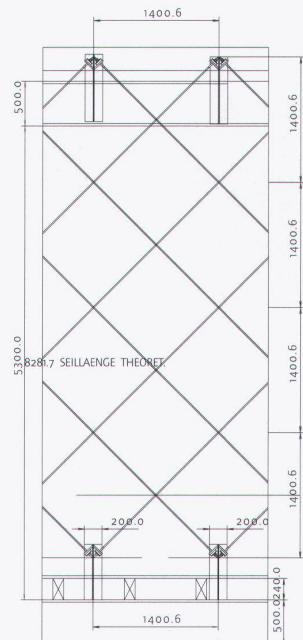
Auch mit den Laternen kommen Mittel zum Einsatz, die das Provisorische akzentuieren: das «arme» Material der transluzenten Wellplatten aus faserverstärktem Kunststoff, ihr kräftiges Gelb und Grün, das gut zu der Farbigkeit der Baustelle passt mit all den Signaltönen der Abschrankungen und Baumaschinen, vor allem aber das Licht als ephemeres «Material» schlechthin. Das Thema der Laternen erinnert an Festbeleuchtungen. Es vermittelt etwas Leichtes, Fröhliches, aber auch Vergängliches: als dauerhafte Lösung wäre es so zu aufdringlich.



## Laterne



## Detail Laterne



Blick vom Perron



Die Wirkung ist stark und vielfältig. In der intensiv benutzten, aber unangenehmen Unterführung Sihlquai markiert das von oben einströmende grüne Licht ein attraktives Ende und artikuliert die Öffnung nach oben. Benutzt man schliesslich die entsprechende Treppeanlage, führt der Weg in grünem Licht auf die gelbe Lichtwand der zweiten Laterne zu: nach der dunklen Unterführung ein besonders schöner Effekt. Oben, unter dem Dach und auf den Perrons betont das farbige Licht die wichtigen Bereiche und setzt Akzente vor den von Pool Architekten entworfenen Dienstleistungs-Pavillons und beim Abgang in die Unterführung.

Die Laternen sind aber auch städtebaulich relevant. Sie artikulieren das Ende der seitlichen Dächer der Geleisehalle, verstärken so deren Wirkung und bringen die Achse längs des Bahnhofes zu einem Abschluss – dass die Nachtabshrankungen aus dem gleichen Material wie die Laternen gefertigt sind, wirkt selbstverständlich. Diese markieren bereits auf dem Bahnhofplatz effektvoll den Ort des Provisoriums, womit sie so gut als möglich die Orientierung erleichtern – gleichsam als Leuchtreklamen für sich selbst und die Öffentlichkeit der Nutzung.

#### Konstruktives Kabinettstück

Die drei Laternen erinnern nicht nur in ihrer Erscheinung an riesige Lampions, sondern auch konstruktiv. Die Vertikalkräfte des Daches werden von den vier relativ schlanken Eckpfosten übernommen, während die Aussteifung, die Aufhängung der Fassade und die Horizontalkräfte über viele feine, diagonal gespannte Kabel übernommen werden. Oben und unten befestigt sind diese ähnlich wie ein Strumpf straff über das

Gerüst gezogen, wobei sie an den Ecken über kraftschlüssig mit den Pfosten verbundene Rundstäbe umgelenkt werden. Die Scobalit-Platten sind mit vielen feinen Verbindungen an die Kabel aufgehängt. Von innen erscheinen so Netz und Hülle als eine Einheit, in der Nacht oder bei durchscheinender Sonne auch von aussen, da sich das Kabelnetz fein im Gegenlicht des Leuchtkörpers abzeichnet. Die Faserverstärkung des Scobalit wird damit im Massstab der gesamten textil- oder papierartigen Hülle gleichsam wiederholt, die so ganz ähnlich im Verbund mit den steifen Pfosten wirkt, wie Vlies und Stäbe bei einer traditionellen Papierlampe zusammenwirken.

Als Ganzes überzeugt das im Aufwand durchaus bescheidene Provisorium durch seine hohe Synthesleistung. Praktische, ökonomische, symbolische, städtebauliche und wirkungsorientierte Aspekte sind im Bau zusammengeführt, der zudem in seiner Konstruktion und als Typ ein eigenständiges Werk im imaginären Museum der Architekturen darstellt. Damit, und nicht zuletzt weil es schön ist und eine heitere Atmosphäre ausstrahlt, hilft das Provisorium, das Ungemach zu ertragen, welches der S-Bahnhof als solcher den Benutzern bereitet. ■

**Bauherr:** SBB AG

**Architekt Dächer:** Knapkiewicz + Fickert AG

Alexander Fickert, Mitarbeiter: Balz Amrein

**Architekt Kiosk:** ARGE Scheifele AG – Pool Architekten

**Bauingenieur:** Ingenieurgemeinschaft INGELHL: Ernst Basler Partner AG,

Toscano-Bernardi-Frey AG, Dobler, Schällibaum und Partner AG

**Ingenieur Fassaden, Tore:** Mebatex AG, Jan Zaba

Bilder: Heinrich Helfenstein (S. 40, 44), Alexander Fickert (S. 44 r), Martin Tschanz



**Du provisoire significatif** La gare latérale «Sihlpost» qui compense jusqu'en 2013 le manque de capacité de la gare principale constitue en soi un désagrément. Elle impose de longs parcours aux voyageurs en transit. Il est d'autant plus important qu'elle soit identifiable en tant que construction provisoire ayant une durée de vie définie. Et cela fait d'autant plus plaisir qu'une architecture soignée, gaie et même festive y réduise le désagrément.

La grande couverture qui lie toutes les parties montre clairement, au niveau du traitement, une construction réalisée à partir d'éléments standards. Dans les emplacements importants, trois grandes lanternes définissent des zones en forme de halles immergées dans une lumière colorée. Ces superstructures sont également pertinentes sur le plan urbanistique. Elles articulent la fin des toits latéraux de la halle couvrant les voies et terminent l'axe longeant la gare. Et, à l'image d'enseignes lumineuses, elles marquent l'emplacement de la construction provisoire déjà sur la place de la gare ce qui facilite l'orientation.

Le thème des lanternes rappelle des éclairages de fêtes. Il évoque quelque chose de léger, de gai, mais aussi d'éphémère. En effet, ce n'est pas uniquement l'apparence des trois lanternes qui fait penser à des lampions géants, mais aussi leur construction. Un réseau de câbles recouvre, comme un bas tendu, les quatre piliers d'angle. Il rigidifie la construction, supporte les plaques de scobalit coloré et reprend les forces horizontales. Réseau et enveloppe apparaissent comme une unité puisque le réseau de câbles se dessine légèrement à contre-jour sur les corps lumineux. Le renforcement des fibres de scobalit est repris de manière similaire à l'échelle de l'ensemble de l'enveloppe. Celle-ci interagit avec les piliers d'angle rigides, à l'image du rapport entre surfaces et baguettes dans une lampe traditionnelle en papier. ■

**A significant stopgap** The Sihlpost Local Trainstation, which alleviates the capacity bottleneck in Zurich until the year 2013, is inherently disagreeable since it means that passengers have to walk comparatively long distances before changing trains. It is therefore all the more important that it should be clearly presented as a temporary stopgap; and the fact that the hardships entailed should be relieved by its careful, and even festive architecture is all the more welcome.

The large roof that connects the different zones clearly shows the construction of standard elements. The three large lanterns in significant positions create hall-like areas immersed in coloured light. These structures are also effective in terms of urban planning, as they articulate the end of the side roofs of the train shed and mark the termination of the axis along the station. Also, they draw attention – rather like a neon sign – to the location of the temporary structure, thus providing an aid to orientation for passengers approaching from Bahnhofplatz.

The theme of lanterns is reminiscent of festive illuminations, expressing lightness and gaiety, and also transitoriness. In fact, it is not only the appearance of the three huge lamps that reminds us of lanterns, but also their construction. A network of cables envelopes the four corner posts like a taut, tense stocking, stiffening the construction, bearing the coloured Scobalit panels and taking up the horizontal strain. The network and the envelope appear to constitute one entity owing to the fact that the cable network stands out in the counter-light, appearing to repeat the fibre reinforcement of the Scobalit on the scale of the entire envelope. In combination with the rigid corner posts, the effect of this is comparable to the interaction of fleece and rods in traditional paper lanterns. ■