

# Meinungsstreiz um Zürcher Bahnhofquartier : Transport- oder Kommerzauftrag?

Autor(en): **Oeschger, H.P.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Heimatschutz = Patrimoine**

Band (Jahr): **84 (1989)**

Heft 1

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-175388>

## **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.

Meinungsstreit um Zürcher Bahnhofquartier

# Transport- oder Kommerzauftrag?

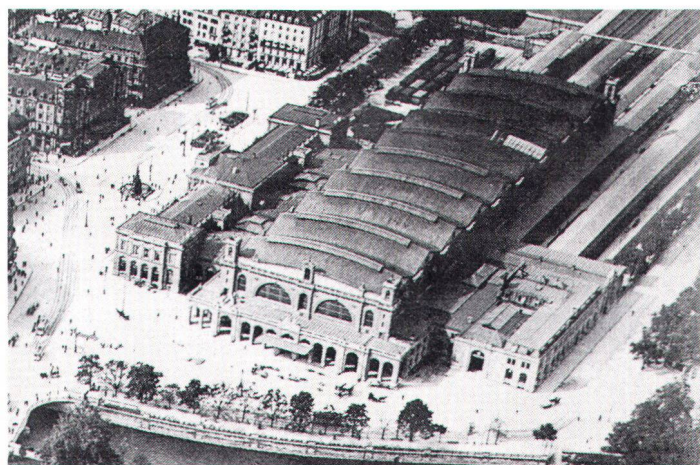
In Zürich haben die SBB und der Heimatschutz verschiedene Meinungen. Der Heimatschutz fordert die Rekonstruktion des Nordosttraktes des Hauptbahnhofes und den Neubau des Nordwesttraktes. Die SBB hingegen haben ihre ursprüngliche Absicht geändert und möchten aus kommerziellen Gründen einen grösseren Neubau für den gesamten Nordtrakt errichten.

Kernstück des Zürcher Hauptbahnhofes ist die von Wanner erstellte Anlage, bestehend aus der alles überragenden Halle, welche auf drei Seiten Thermenfenster aufweist. Der südlichen Längsseite vorgelagert und durch eine Zäsur von der Halle getrennt steht der *Südtrakt* mit seinem Triumphbogen und zwei Eckrisaliten. Dieser monumentale Südtrakt begrenzt den Bahnhofplatz und steht in intensivem Bezug zum Bahnhofquartier, welches sich bis gegen die Altstadt und den See hin erstreckt. Die Parzellen innerhalb der durch Planung ausgeschiedenen Strassengevierte wurden bis Ende des letzten Jahrhunderts überbaut. Diese Gegebenheiten machen bis heute die Südseite der Bahnhofanlage zur Haupt- und Eingangsfront, welche der *Innenstadt* zugewendet ist.

## Und der Nordtrakt?

Auf der *Nordseite* hat die Entwicklung einen völlig anderen Lauf genommen. Nach einer landesweiten Konkurrenz im letzten Jahrhundert erhielt Zürich das Landesmuseum zugesprochen. Dessen Bau wurde gegenüber der Rückseite des Bahnhofs in der parkartigen Platzspitzeanlage erstellt. Zu Beginn unseres Jahrhunderts wurde der Hauptbahnhof durch den heute als *Nordosttrakt* bezeichneten Bau er-

gänzt. Er liegt zwischen dem Landesmuseum und der Bahnhofhalle. Charakteristisch ist seine volumetrische Zurückhaltung, die auch seiner Eigenschaft als Nebenbau entspricht. Im Unterschied zum Südtrakt übersteigt er das erste der zwei Gesimse der Halle nur mit einem zurückgesetzten Mansardengeschoß. Heute stehen wir vor einer erfreulichen architektonischen Situation: Einerseits überragt die Halle die beiden verschiedenen hohen Seitentrakte und andererseits ordnet sich der Nordtrakt mit Zurückhaltung zwischen Halle und Landesmuseum ein. Es handelt sich hier um ein volumetrisches Gleichgewicht zwischen sehr verschiedenartigen Bauten.



Historische Vogelschauansicht des Zürcher Hauptbahnhofes, rechts vorne der umstrittene Nordosttrakt.

*Vue aérienne de la toute première gare principale de Zurich; à droite au premier plan, l'aile nord-est objet du litige.*

Der Kunsthistoriker *Adolf Reinle* bezeichnet denn auch die Abfolge von Bahnhofquartier, Bahnhofplatz, Bahnhof und Landesmuseum als eines der schönsten Architekturbilder des 19. Jahrhunderts der Schweiz.

## Projekte der SBB

Der sich nach einer Volksabstimmung im Jahre 1981 im Gange befindliche Bau der Zürcher *S-Bahn* sieht beim Hauptbahnhof eine unterirdische Station zwischen Halle und Landesmuseum vor, den «Bahnhof Museumstrasse». Vor dessen Inangriffnahme wurde eine Studie erstellt, die zeigte, dass *Abbruch und Wiederaufbau* des historischen Nordosttraktes kostengünstiger wäre als seine Unterfangung. Die Abtragung Stein für Stein und deren Einlagerung erfolgte kurz darauf. 1986 überraschten die SBB – entgegen allen Versprechungen – mit einem volumenmässig viel grösseren Neubauprojekt für einen Nordtrakt, der die volle Länge von der Limmatseite bis zur Perronhalle einnahm. Damit gaben die SBB selbst

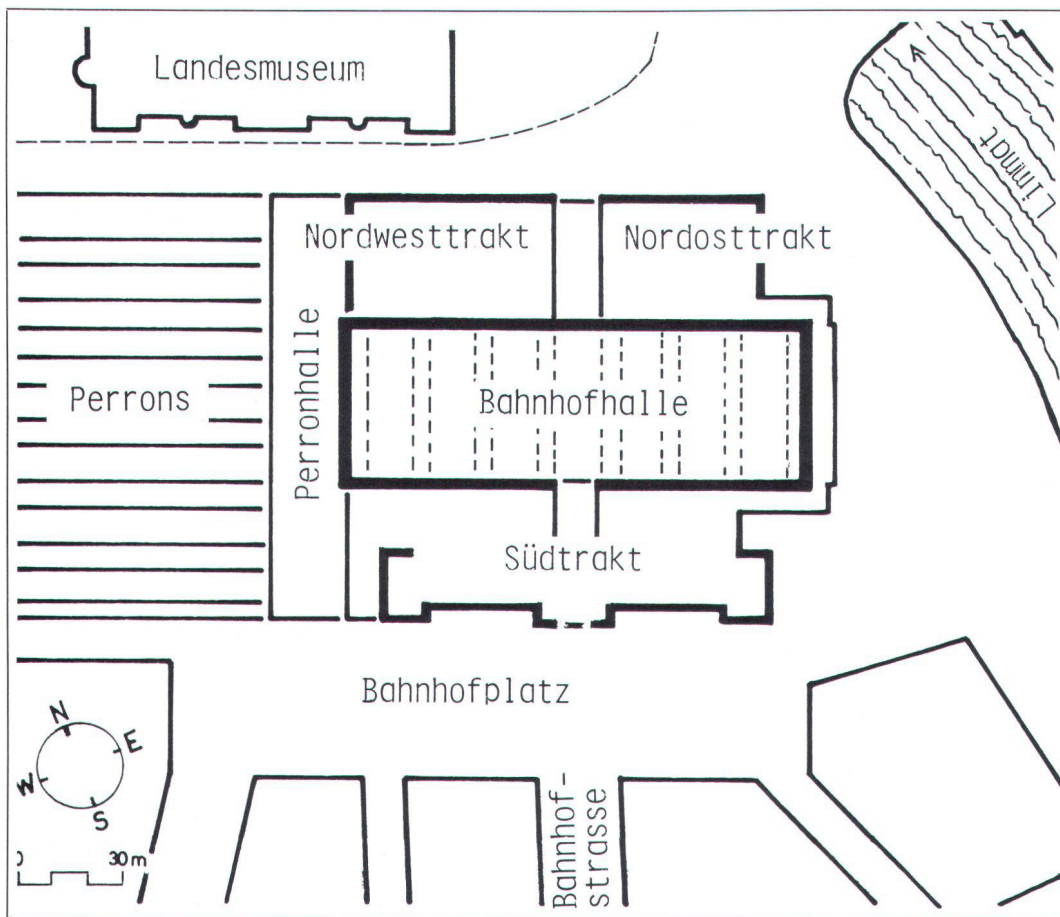
den Anstoss für die noch andauernde Auseinandersetzung. Als Beweggründe für das Neubauprojekt wurden *Raumbedürfnisse* für die S-Bahn und die Bahn 2000 geltend gemacht. Der Schweizer Heimatschutz nahm an der Vernehmlassung des Projekts teil.

Federführend in dieser Sache war von Anbeginn an die *Stadtzürcherische Vereinigung für Heimatschutz*.

## Der Konflikt

Der Stadtzürcher Heimatschutz bezog mit einem eigenen Vorschlag klar Stellung zum Problem. Aus Gründen der *Harmonie* innerhalb dieses ausgezeichneten Stadtgebiets aus dem 19. Jahrhundert und aus Gründen von Treu und Glauben sei der Nordosttrakt – wie ursprünglich von den SBB vorgesehen – wieder aufzubauen. Im Bereich des Nordwesttraktes (ehemals *Swissair-Terminal*) sei derselbe Gebäudequerschnitt, jedoch in zeitgenössischer und zugewandter Architektur, weiterzuführen. Dafür sei ein *Architekturwettbewerb* für den gesamten Nordtrakt auszuschreiben.

Während der Vernehmlassungsphase wandelte sich das Neubauprojekt der SBB infolge zahlreicher *Einsprachen*. Die Firsthöhe wurde etwas reduziert, jedoch kaum die Höhe der dem Landesmuseum zugewandten Fassade. Die Zäsur zwischen Halle und Nordtrakt ging verloren. Damit wurde eine Bauregel der Wannerschen Bahnhofanlage verletzt. Am schwersten wiegt dabei der Umstand, dass ein wellenförmig gegen das Landesmuseum ansteigendes Volumen dasselbe bedrängt, und dass diese Bauform mit ihrer übertriebenen Höhe und Geste dem



Schema des Zürcher Hauptbahnhofes: Früher fuhren die Züge bis in die Bahnhofhalle, später wurde sie mit Betriebsbauten aufgefüllt, und heute wird sie als Fussgängerbereich eingerichtet.

*Schéma de la gare principale de Zurich: naguère les trains pénétraient sous la grande halle; puis celle-ci fut remplie de bâtiments d'exploitation; aujourd'hui, c'est le domaine des piétons.*

## Welchen Interessen sollen Bahnen dienen?

### Schweizer Heimatschutz gegen RhB-Projekt im Oberengadin

ti. Der Schweizer Heimatschutz (SHS) hat beim Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement Beschwerde erhoben gegen die Erweiterung einer Lagerhalle in Punt Muragl/Samedan GR durch die Rhätische Bahn (RhB). Darin verlangt der SHS, es sei die entsprechende Plan-genehmigungsverfügung des Bundesamtes für Verkehr aufzuheben und festzustellen, dass das geplante Bauvorhaben dem ordentlichen Baubewilligungsverfahren gemäss kantonalem und kommunalem Baurecht sowie dem Raumplanungs-gesetz untersteht und das Pro-

jekt nicht landschaftsver-träglich ist.

Wie die Beschwerdeführerin erwähnt, beabsichtigt die RhB, auf dem bahneigenen Grundstück eine bestehende Lagerhalle und Verkaufsstelle für Baumaterialien einer Privatfirma durch den Bau einer neuen Lagerhalle um das Dreifache der bestehenden Kapazitäten zu ver-grössern und die beiden Hallen durch eine Metall-überdachung zu verbinden. Zudem soll ein zusätzlicher Lagerplatz von 1400 Qua-dratmetern geschaffen wer-den.

Der SHS wendet sich vor allem deshalb gegen dieses

Vorhaben, weil das für den Ausbau vorgesehene Grund-stück ausserhalb der Bauzone liegt und daher einer Ausnahmegewilligung be-darf, der Bau in keinem un-mittelbaren Zusammenhang mit dem Bahnbetrieb steht, sondern ausschliesslich den finanziellen Interessen einer privaten Baufirma dient, wofür ihr die RhB das Ge-lände zur Verfügung stellt. Das Projekt verstosse daher gegen wichtige Anliegen der Raumplanung und leiste der Zerstörung und Zersiede-lung weiter Vorschub, und dies in einem Gebiet von na-tionaler Bedeutung und ein-maliger Schönheit.

monumentalen Südtrakt den Rang abläuft. Die Rückseite des Bahnhofs wird damit ohne entsprechende städtebauliche und funktionelle Gegebenheiten zur Frontseite. Das Projekt verletzt somit Treu und Glauben, sprengt das *volumetrische Gleichgewicht* zwischen Bahnhofhalle und Landesmuseum und bedrängt das Landesmuseum mit einer verfehlten Geste. Mit ihren unwesentlichen Korrekturen konnten die SBB den Heimatschutz nicht überzeugen. Die geltend gemachten Raumbedürfnisse, die andere Opponenten zu Konzessionen bewogen, zog der Heimatschutz schon früh in Zweifel.

Der Heimatschutz ist dem öffentlichen Verkehr freundlich gesinnt. Seiner Verantwortung im weiteren Vorgehen bewusst, erstellte er eine *Flächenbilanz*. Seine Vermutung bestätigte sich, dass das übermässige Volumen, welches denn auch das Stadtbild sprengt, von sehr *umfangreichen Ladenflächen* herrührt. Der Heimatschutz konnte nachweisen, dass die Raumbedürfnisse des Bahnbetriebes leicht in der von ihm vorgeschlagenen Projektvariante unterzubringen wären. Mit den dann noch verbleibenden rund 3500 m<sup>2</sup> Ladenfläche innerhalb des Bahnhofperimeters wäre für die Bedürfnisse einer zeitgemässen Bahnreise-kultur mehr als gesorgt. Die neuen Ladenflächen werden zudem durch die etwa 2000 m<sup>2</sup> des angrenzenden Shop-Ville ergänzt.

### Sachzwänge

Im Wissen, mit seinen Vorschlägen den *Bahnbetrieb* nicht zu gefährden, durfte der Heimatschutz die Ausein-dersetzung mit gutem Gewissen fortsetzen. Inzwischen erhielt er den Eindruck, dass auch einige frühere Einsprecher auf seiner Seite stehen. Es ist ihnen jedoch kein Vorwurf zu machen, dass sie die Auseinandersetzung nicht durchfechten wollten, denn die SBB unterliessen es, den Umfang

von Bahnbetriebs- und Bahnnebenbetriebsnutzung sowie von Flächen für *kommerzielle Drittnutzung* offen darzulegen. Die Stadt Zürich hat dies vor einiger Zeit verlangt, ebenso der Kantonalzürcherische Heimatschutz, welche beide die Bewilligung der Flächen für Drittnutzung durch die kommunalen Behörden fordern.

Das *Bundesamt für Verkehr* hat die Erwägungen des Heimatschutzes positiv gewürdigt. Trotzdem wurde dem Projekt der SBB mit dem Hinweis auf zeitliche Zwänge und mangelnde Bereitschaft zu Projektänderungen stattgegeben. Daraufhin hat der Schweizer Heimatschutz beim *Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement* Rekurs erhoben. Anlässlich eines Augenscheins in Zürich legte er den Behördenvertretern die städtebaulichen Sachverhalte an Ort und Stelle dar. Dabei fand erstmals die Tatsache der übermässigen kommerziellen Nutzung gebührend Gehör. Nach Ablehnung des Rekurses (übrigens mit sehr wohlwollender Auseinandersetzung des Departementsvorsitzers mit den Argumenten des Heimatschutzes) wurde das Verfahren an den *Gesamtbundesrat* weitergezogen. Zwei neu entstandene Gegebenheiten begünstigen einen Entscheid für den Vorschlag des Heimatschutzes: die Erklärung des Hauptbahnhofes Zürich zu einem Kulturgüter-schutzobjekt der Kategorie A und der positive Verlauf der Volksabstimmung für einen Zusatzbahnhof, den sogenannten «*Bahnhof Südwest*» mit einem sehr grossen Angebot an kommerziellen Nutzflächen.

Die Bestimmtheit, mit der der Heimatschutz für die Rekonstruktion des Nordtraktes eintritt, darf nicht als Opposition gegen moderne Bahnanlagen oder gar den öffentlichen Verkehr missverstanden werden. Im Gegenteil: Mit seinem Vorschlag zeigt der Heimatschutz geradezu beispielhaft,

wie sich die Erhaltung von Baudenkmälern, die Erstellung modernster Bahnanlagen und die Schaffung grosszügiger Einkaufsmöglichkeiten glücklich verbinden lässt. *Kommerzieller Fremdnutzung* steht der Heimatschutz nicht ablehnend gegenüber. Er stellt sich aber gegen ein die Notwendigkeit übersteigendes Mass, wenn dabei die qualifizierte Einordnung ins Stadtbild geopfert werden muss. Er ist der Ansicht, die Bahnen hätten in erster Linie ihren *Transportauftrag* zu erfüllen, und es sei nicht ihre vordringliche Aufgabe, in Städten Ladenflächen in der Art von Shopping-Centers zu erstellen. Die noch während der Vernehmlassung bestellten Provisorien im Hauptbahnhof, die dem Publikum grosse Unannehmlichkeiten bringen, sind der Modernisierung der ge-

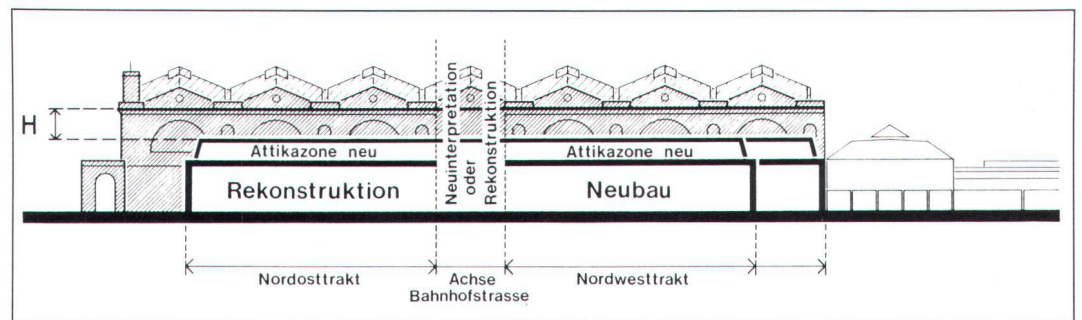
samten Bahnhofanlage zuzuschreiben und haben keinen Zusammenhang mit dem Rekurs des Heimatschutzes.

### Postmoderne Aufgabe

Dass sich die Bedürfnisse des Bahnbetriebs und der Vorschlag des Heimatschutzes nicht ausschliessen, darf als Glücksfall gewertet werden. Er erlaubt es, den Zürcher Hauptbahnhof in die Reihen *bedeutender europäischer Bahnhofbauten* zu stellen, welche ihre Aufgabe täglich erfüllen und dabei unverfälschte Zeugen früher Bahnkultur geblieben sind. Gleichrangige Beispiele dafür sind Milano Centrale, St. Pancraz in London oder Gare de Lyon in Paris – wo aus den Fenstern des traditionsreichen Restaurants die Aufstellung der neuesten TGVs in der alten Halle be-

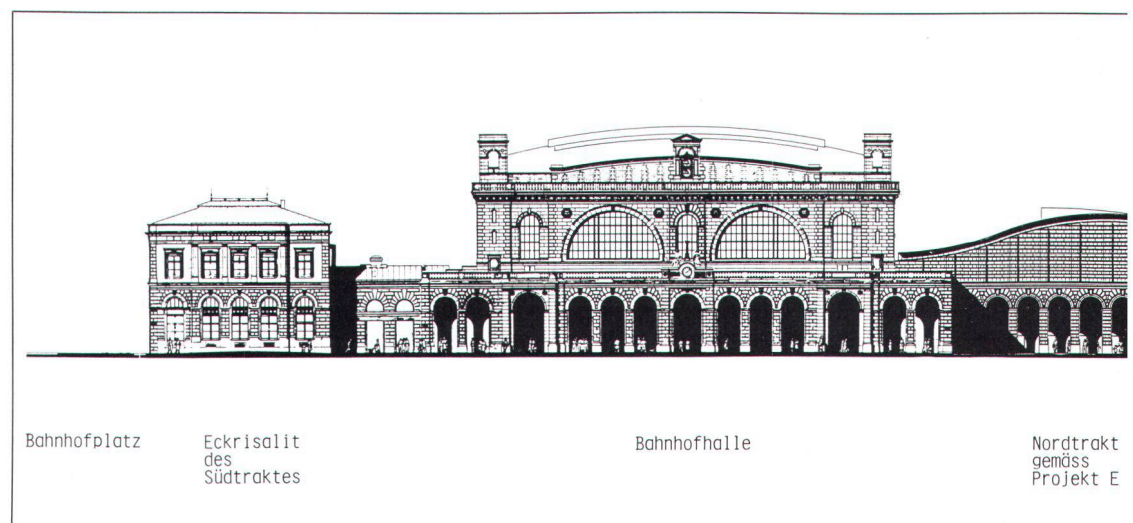


wundert werden kann. Im Sinne der *Postmoderne*, nämlich das Heute und das Gestern zusammen zu sehen, bietet sich in Zürich die ausgezeichnete Gelegenheit, den zeitgemässen



Oben: Der Vorschlag des Heimatschutzes ermöglicht die Unterbringung aller bahnbetrieblichen Nutzungen und respektiert das Stadtbild des 19. Jahrhunderts: Unten: Querschnitt des SBB-Projektes E, dessen Nordtrakt die gegebenen Strukturen sprengt.

Ci-dessus: le projet LSP permet de loger tout ce qui est nécessaire à l'exploitation et respecte le visage urbain du XIX<sup>e</sup> siècle. Ci-dessous: coupe du projet CFF E, dont l'aile nord ne s'accorde pas avec les autres bâtiments.



Divergences autour de la gare de Zurich

## Tâche ferroviaire ou commerciale?

A Zurich, le «Heimatschutz» et les CFF ont un différend. Le premier demande la reconstruction de l'aile nord-est de la gare principale, et un nouveau bâtiment pour l'aile nord-ouest; les seconds, modifiant leur intention première, désirent ériger un bâtiment nord-est nouveau et beaucoup plus volumineux.

Au début du siècle, Zurich a complété sa gare principale par une aile nord-est sise entre la grande halle et le Musée national bâti postérieurement à proximité. Le quartier et la place de la gare, celle-ci et le musée constituèrent alors un ensemble architectural bien équilibré et qu'un historien d'art a pu qualifier d'un des plus beaux qu'ait laissés en Suisse le XIX<sup>e</sup> siècle. La construction en cours d'un chemin de fer de ceinture, le S-Bahn, implique celle d'une *station souterraine* sise entre la grande halle et le musée. On a calculé que démolir et reconstruire l'aile nord-est serait moins onéreux que de renforcer ses soubassements en vue des travaux souterrains. Elle a donc été «démontée» pierre par pierre, chacune étant numérotée pour la reconstitution.

### Erreur d'urbanisme

Or, en 1986, contrairement à leurs promesses, les CFF ont créé la surprise en annonçant l'édification d'une aile nord-est toute nouvelle, beaucoup plus volumineuse et plus longue que l'ancienne. Prétexte: besoin de place pour le S-Bahn et «Rail 2000». Pendant la phase de consultation, de nombreuses oppositions ont entraîné certaines modifications du projet. La hauteur d'arrêt a été quelque peu réduite, mais guère celle de la fa-

çade – de forme ondulatoire – tournée vers le Musée national et qui l'écrase. La césure architecturale entre la grande halle et l'aile nord-est est supprimée, ce qui est contraire à la conception d'origine du bâtisseur Wanner. Enfin, par sa hauteur et par sa masse, la nouvelle aile l'emporte sur l'aile sud, celle de l'entrée monumentale, tournée vers la ville et qui doit garder sa majestueuse primauté. Ce projet contraire aux engagements des CFF attente gravement à l'harmonie architecturale.

### Buts commerciaux

Le «Heimatschutz», favorable aux transports publics et conscient de ses responsabilités, a fait faire une étude des surfaces, dont le résultat a confirmé ses soupçons: les CFF visent essentiellement à loger des magasins et boutiques. Il lui serait facile de prouver que la variante qu'il a présentée suffirait largement aux besoins de l'exploitation. L'*Office fédéral des transports*, tout en appréciant à leur juste valeur les objections du «Heimatschutz», a passé outre; d'où recours auprès du *Département fédéral des transports*, aux représentants duquel a pu être exposé l'important point de vue urbanistique; c'est alors que, pour la première fois, a été clairement évoqué le but commercial du projet. Ce recours

ayant été rejeté (toujours avec bienveillance pour les arguments du «Heimatschutz»!), ce dernier a porté l'affaire devant le *Conseil fédéral*. Deux faits nouveaux, en attendant la décision, sont favorables à sa thèse: le classement de la gare de Zurich comme objet culturel de catégorie A à protéger; le scrutin positif en faveur d'une gare supplémentaire («Bahnhof Südwest»), impliquant une offre importante de surface commerciales.

### Motifs d'opposition

L'attitude résolue du «Heimatschutz» en faveur de la reconstruction de l'historique aile nord-est n'a rien d'une opposition aux installations ferroviaires modernes, ni, bien entendu, aux transports publics. Au contraire: par ses propositions (reconstitution de cette aile et nouveau bâtiment nord-ouest), il montre comment on peut concilier harmonieusement la protection des monuments, la construction d'installations modernes et la création d'importants points de vente.

Quant à ces derniers, en effet, il ne rejette pas par principe une utilisation commerciale étrangère à l'exploitation proprement dite des chemins de fer, mais bien celle qui est excessive et s'opère au détriment de l'équilibre urbanistique. Il est d'avis que la tâche essentielle des chemins de fer est d'assurer des transports et non de bâtir dans les villes des magasins du genre «Shopping-Center».

Que les besoins de l'exploitation et la proposition du «Heimatschutz» ne s'excluent pas est une chance à saisir. Elle laisse la gare principale de Zurich figurer parmi les témoins intacts des débuts de l'architecture ferroviaire, au même titre que la gare centrale de Milan, celle de St-Pancrace à Londres ou la gare de Lyon à Paris: union «post-moderne» d'un important patrimoine architectural et d'une exploitation conforme à notre temps.



Der Nordostflügel zwischen Bahnhofhalle und Landesmuseum in seiner ursprünglichen Gestalt (Archivfoto Stadtarchiv Zürich).

L'aile nord-est, entre la grande halle et le Musée national, dans son état original.

Bahnbetrieb mit einem bedeutenden Pionierbau des 19. Jahrhunderts zu vereinen. Das in Frage gestellte Projekt der SBB dürfte einst wegen seiner einseitig kommerziellen Optimierung der ausklingenden Moderne zugeschrieben werden. Möge also diese Intervention des Heimatschutzes zugunsten eines gesamtheitlich konzipierten Projektes vom Bundesrat als qualifiziert bahnfreundlich gewürdigt werden! H. P. Oeschger

