

Auf dem Seziertisch der Architekturkritik : zum neuen Nordtrakt des Zürcher Hauptbahnhofs

Autor(en): **Hartmann, Rahel**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Heimatschutz = Patrimoine**

Band (Jahr): **93 (1998)**

Heft 1

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-175807>

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.



*Der neue Nordtrakt des Zürcher Hauptbahnhofes kurz vor seiner Fertigstellung im Jahre 1996.
La nouvelle aile nord de la gare de Zurich juste avant son achèvement en 1996.*

Zum neuen Nordtrakt des Zürcher Hauptbahnhofes

Auf dem Seziertisch der Architekturkritik

von Rahel Hartmann, Journalistin BR, Luzern

Gebrochen hatte das Eis im vorletzten Jahr schon Werner Moser mit dem Vorschlag eines Hochhausturmes, Hotz doppelte nach und gesellte diesem einen zweiten hinzu. Mitte September dann kam indirekt Luigi Snozzi zu Ehren, dem die Zürcher Bahnhofplanung in eher leidvoller Erinnerung sein dürfte. Auf dessen Zitat der drei Flüsse – Sihl, Limmat und Geleisefluss – berief sich René Haubensak bei seiner Vision eines «Ponte Vecchio», einer Stadtbrücke und Brückenstadt zugleich, wobei er den auf dem Projekt Ralph Baenzigers beruhenden Gestaltungsplanung respektiert.

Der Hauptbahnhof Zürich kommt nicht zur Ruhe. Kaum waren die Baumaschinen abgezogen, die Polemiken gegen den Nordtrakt verebbt und die Techno-Wellen der Street Parade abgeflaut, landete Theo Hotz mit seinem Alternativ-Projekt für Eurogate einen Coup. Abgesehen von der Hochhaus-Debatte, die Hotz' Vorschlag einmal mehr entfachte, ist das Vorpreschen des renommierten Architekten Symptom einer von Beginn an verkachelten Planung im Bahnhofgebiet und wirft auch ein Licht wieder zurück auf den Nordtrakt – nicht nur, weil es denselben Architekten, Ralph Baenziger, trifft.

Harsche Töne

Trotzdem: Nach der harschen Kritik am Nordtrakt, dessen ursprüngliches Projekt ja schon zerpfückt wurde, sieht Baenziger nun auch «seinen» einstigen HB Südwest auf dem Seziertisch. Der kauzige Architekt erweckt nicht den Eindruck

eines Geschlagenen. Prädikate wie «Gebäudehüllen-Maskerade», «Die Brandung am Bahnhof», «Keine Woge, eine Verlegenheitskurve», «architektonischer und städtebaulicher Tiefpunkt» scheinen ihn ungerührt zu lassen. Auf den Punkt brachte der Architekturkritiker André Bideau in der Wochenendaus-

gabe der NZZ vom 5./6. Oktober 1996 das Unbehagen: «Eine Architektur der Sachzwänge, Kompromisse und der Widersprüche». Zu den polemischsten Urteilen über den Nordtrakt gehört wohl jenes des Architekturprofessors Stanislaus von Moos. Mit der Kritik an der «einseitig kommerz- und pro-

fitorientierten Planung» der SBB und seiner Überzeugung, die Betriebseinrichtungen hätten «prima im Altbau und in den neuerschlossenen Untergeschossen Platz gehabt»¹, wenn man nicht den Läden Priorität eingeräumt hätte, stand er nicht allein.

Dass ihm von den SBB gerne als Ausdruck besonderer Sensibilität im Umgang mit dem Bahnhof verkaufte Räumung der Halle wenig Eindruck machte – «Ich war nie von dieser Notwendigkeit überzeugt» – exponierte seine Position. Dies aber nicht einmal gegenüber Baenziger, der sich nicht wundern würde, wenn manche Reisende enttäuscht wären ob der weniger wie in einem Sakralraum als wie in einer Industriehalle des 19. Jahrhunderts wirkenden Atmosphäre. Worauf von Moos angespielt haben mochte, liess sich schon am Vorabend des 150-Jahr-Bahnjubiläums erahnen bei der Premiere der Zelebration der Halle als gigantische Kulisse des «Laser-, Licht- und Akrobatikspektakels» (NZZ 9./10. August 1997): die geräumte Halle lässt sich weitaus attraktiver vermarkten.

Die «Ehrlichkeit» der SBB

Wenig zimperlich war von Moos' Wortwahl: «das marmorierte Wasserbett, dieses Riesenkissen, das etwas abfedern soll, was als Konflikt zwischen diesen Bauten angelegt ist» (gemeint sind der alte Bahnhof und das Landesmuseum, Anm. der Autorin). Schliesslich hätte von Moos einen entscheidenden Neubau für ehrlicher gehalten. Aber Ehrlichkeit scheint den SBB ohnehin ein dehnbarer Begriff gewesen zu sein. Mit dem Versprechen, ihn originalgetreu wieder aufzubauen, liessen sie den 1901 errichteten Nordtrakt 1984 Stein für Stein demonstrieren und in Zürich-Affoltern

in einem Magazin einlagern. Zwei Jahre später schlugen sie es in den Wind und präsentierten das Neubauprojekt von Ralph Baenziger, dem Autor des Entwurfs, das im Wettbewerb von 1978/1980 um den HB-Südwest den 1. Preis gewonnen hatte. Von jenem Versprechen abzurücken, ist eine Sache. Die Frage, ob der Bahnhof ein «erhaltenswürdiges Monument des 19. Jahrhunderts» sei, wurde in diesem Jahrhundert schon oft kontrovers behandelt. Und Siegfried Giedion beantwortete sie 1967 sehr dezidiert: «keineswegs»². (Da die Debatte, die vor dreissig Jahren geführt wurde, auch ein Licht auf die heutige Planung wirft, wird auf sie zurückzukommen sein.)

Ein Bauprojekt von den Dimensionen eines Nordtraktes aber, gewissermassen «unter der Hand» zu vergeben, ohne einen Wettbewerb zu veranstalten, müsste wohl als von «italienischen Verhältnissen» inspiriert kritisiert werden. Hätte man nicht in Alfred Roth eine Stimme, die, den Römer Bahnhof Termini zitierend, dieses Vorurteil Lügen straft: Offenbar haben die Instanzen der italienischen Ferrovie dello Stato und der Stadt Rom mutiger und weitsichtiger, als es zurzeit in Bern und Zürich den Anschein hat, gedacht und gehandelt, als sie die von der ganzen Welt bewunderten modernen Aufnahmehallen des Hauptbahnhofes «Termine» errichten liessen. Und was für ein Stimulans sind da die dicht daneben erhalten gebliebenen altrömischen Ruinen!

Nun, die Umgebung des Nordtraktes zieren nicht altrömische Ruinen, sondern die neugotischen Türme des Landesmuseums. Aber die Bahnhofhalle selber zeigt sich mit ihren Fenstern als

von römischer Themenarchitektur inspiriert. William Dunkel, Professor an der ETH, sagte es 1967 noch spitzer: «Der Belastung späterer Neubauprojekte mit Baubestandteilen der Vergangenheit würde ich Modellabgüsse der erhaltenswürdigen Süd- und Ostfassaden im Massstab 1:10 vorziehen, die zur Erbauung späterer Generationen im Verkehrsmuseum in Luzern untergebracht werden könnten.»³ Vielleicht planen die SBB ja heute, die eingelagerten Steine des Nordtraktes nach Luzern zu transportieren, um ihn als erstes Objekt eines Bahnhof-Ballenbergs wieder aufzubauen.

Warum der Kompromiss?

Alfred Roth regte unter dem Titel «Warum der Kompromiss?» einen Wettbewerb an, dessen Programm so angelegt würde, dass sowohl Lösungsvorschläge mit als auch ohne Integration des bestehenden Bahnhofs zur Begutachtung vorlägen. Die dann 1970 eingereichten Projekte – den 1. Preis errang Max Ziegler mit seinen Mitarbeitern Djordje Stefanovic und Ernst Vogt – muten noch aus heutiger Sicht – mit Blick auf den Bahnhof erst

recht – geradezu futuristisch an. Entsprechend war das Aufsehen, das sie auslösten. Andere tauchen erst heute wieder aus den Archiven auf. So etwa ein Modell von Philippe Bridel um 1950, das Baenziger ausgegraben hat. (Bei aller Kritik: die Akribie, mit der der Architekt den architekturhistorischen Fundus durchforstete, würde dem Heimatschutz zur Ehre gereichen.)

Es lohnt sich, sich diese Projekte in Erinnerung zu rufen, weil sie den Blick zu schärfen vermögen für die wirklichen Qualitäten des Wannerischen Bahnhofs, die zu beschreiben ein Zeuge zitiert sei, der kaum in Verdacht gerät, der tabula rasa das Wort zu reden: Alfred A. Schmid, zum Zeitpunkt jenes Wettbewerbs Präsident der Eidgenössischen Kommission für Denkmalpflege: «Es geht um das Gebäude der einstigen Nordostbahn (...). Und es geht ausserdem um die Süd- und Ostfassade dieses Gebäudes und weder um die dem Landesmuseum zugekehrte Nordfassade noch um das Innere.»⁴ Wenn Schmid die Südseite lobte, die Nordseite aber kaum würdigte, so deshalb, weil diese schon beim Bau vernachlässigt worden war:

Nordostansicht des Hauptbahnhofes von Architekt Wegmann mit Gepäckabfertigungsgebäude um 1890.

Aile nord-est de la gare, par l'architecte Wegmann, avec le bâtiment d'enregistrement des bagages, vers 1890.



Wanner hatte wohl einen symmetrischen Bahnhof geplant. Der Nordtrakt hätte das Pendant zum Südtrakt sein sollen. Aus Spargründen wurde er dann aber auf einen halben Flügel für die Postbetriebe reduziert. Die Hinzufügungen westlich davon wurden später realisiert, weshalb man den Wannerischen Annexbau besser als Nordosttrakt bezeichnet. Einer der Entwürfe, die Baenziger als Studie eingereicht hatte, regte denn auch die Verwirklichung der Wannerischen Symmetrie mit modernen Mitteln an ein «Mimikry», wie es Baenziger selber bezeichnet.

Heimatschutz als David

Weshalb nur, so mag man sich angesichts von Schmidts Urteil fragen, sollte dieser Nordosttrakt in den achtziger Jahren die Gemüter so sehr erhitzen? Was mochte der Heimatschutz an dem Bau finden? Die Gewichtung hatte sich seit den siebziger Jahren verschoben. Fassaden-Denkmalenschutz war inzwischen verpönt, es ging um den Erhalt innerer Werte, der «Küchliwirtschaft». Der Nordosttrakt erfuhr aber auch insgesamt eine Aufwertung. Hatte Schmid ihn noch als das genommen, was er ursprüng-

lich war – eine abgespeckte Sparvariante gleichsam im Hinterhof der «Kathedrale der Technik», der Bahnhof – bekam er in dem Gutachten der kantonalzürcherischen Denkmalpflege-Kommission vom 4. August 1986 das Prädikat: «Es ist festzuhalten, dass der Nordosttrakt von 1901 die gleiche Neurenaissance-Formensprache spricht wie der Altbau von 1865–1871.»

Sauer war dem Heimatschutz aber vor allem aufgestossen, dass sich die SBB über ihr Versprechen hinweggesetzt hatten – ein Verhalten, das auch die NZZ in einem Kommentar im August 1986 nicht goutierte. Dass die SBB dann auch noch ein «pfannenfertiges» Projekt vorlegten, ohne einen Wettbewerb durchzuführen, war der Selbstherrlichkeit zuviel. In die Auseinandersetzungen um die Architektur mischte sich ein Kräfteessen, in dem der Heimatschutz sich in die Rolle des David stürzte. Damit ist die biblische Metapher aber auch schon erschöpft. Allenfalls mag man im Urteil der Eidgenössischen Kommission für Denkmalpflege im Plangenehmigungsverfahren noch einen salomonischen Anklang erkennen. Die Kommission bevorzugte zwar

den Wiederaufbau des Nordosttraktes, stimmte dem Neubau aber zu mit dem Bedauern über die Sachzwänge, die bewirkten, «dass die an sich richtige Lösung nicht mehr möglich» sei.

Ein verzogenes Kind

Ohne das Bild überstrapazieren zu wollen: zerhackt, wie Salomons Verdikt gelaftet haben soll, wurde das Kind nicht, aber bald auf die eine, bald auf die andere Seite gezogen, so dass der Nordtrakt heute wirkt wie ein verzogenes Kind. Dessen bildlicher Ausdruck ist förmlich das asymmetrische zum Landesmuseum hin «verzogene» geschwungene Dach.

• Der Sachzwang

Die SBB schufen den Sachzwang, indem sie – unter dem Druck, ihre Bodenreserven lukrativer zu bewirtschaften – Drittnutzungen (Restaurants und Läden) einplanten. Kombiniert mit dem Anspruch, die Arbeitsplätze ausschliesslich oberirdisch anzulegen, um natürliches Licht zu gewährleisten, lieferte es den SBB das Argument, das Volumen gegenüber dem ursprünglichen Bau massiv vergrössern zu müssen. Dennoch mutet die Raumfolge in den Obergeschossen klaustrophobisch labyrinthisch an.

• Die Auflagen

Der Zürcher Stadtrat mochte nicht von der Baulinie abrücken, welche das Terrain der SBB auf der Museumsseite begrenzte, und verlangte die Rückversetzung des Attikageschosses um 2,5 Meter und die Tieferlegung der Firsthöhe um 1,5 Meter. Dies entsprach teilweise der Forderung des Heimatschutzes, die dieser

im Februar 1987 in einem eigenen Projekt, das allerdings den Wiederaufbau des Nordosttraktes beinhaltet, zum Ausdruck brachte. Dem rekonstruierten Teil, der mit einer neuen Attikazone versehen worden wäre, sollte ein neuer zweigeschossiger Nordwesttrakt – ebenfalls mit einer zurückgesetzten Attika als verbindendes Element zwischen alt und neu – beigegeben werden.

• Der Kompromiss

Nachdem zuerst das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement (6. 9. 1988) und dann auch der Bundesrat (18. 6. 1990) die Beschwerde des Heimatschutzes gegen Baenzigers inzwischen mehrfach verändertes Projekt abgelehnt hatten, blieb es bei den mit der Stadt, der Eidgenössischen Denkmalpflege- und der Heimatschutzkommission ausgehandelten Modifikationen. Diese betrafen, abgesehen von der asymmetrischen geschwungenen Dachform, auch die Gestaltung der Fassade gegenüber dem Landesmuseum. Krönender Abschluss war die Forderung der EKD, das alte Posttor wieder aufzustellen, mit der sie den Denkmalschutz in die Steinzeit zurückkatapultierte, huldigte sie doch einem Kult des Fassadenschutzes, den nicht nur Baenziger als Fälschung brandmarkt. Das Tor, das sich einst – wie auf einem Bild, das den Zustand von 1898 bis 1902 zeigt, ersichtlich ist – auf einen offenen, unüberdachten (!) Posthof öffnete, gibt heute den Blick frei auf ein vergittertes Tor.

• Der Widerspruch

Dies und vor allem der «nostalgische Gebäudeteil zwischen Posttor und altem Bahnhof» ist denn auch der

Auch der Rekurs des Schweizer Heimatschutzes vermochte den Nordtrakt des Hauptbahnhofes mit seiner «Küchliwirtschaft» (hier um 1985) nicht mehr zu retten.

Même le recours de la Ligue suisse du patrimoine national n'a pas permis de sauver l'aile nord de la gare de Zurich (ici vers 1985).



Das historische Hotel des Jahres 1998

Einsatz der Besitzer belohnt

von Marco Badilatti, Publizist, Zumikon

einziges Kompromiss, den Baenziger als solchen anerkennt. Denn ihm fielen die Arkaden zum Opfer, die er an dieser Ostfassade skizziert hatte. Ansonsten betrachtet er sein Werk angesichts der zahlreichen Anforderungen als «die einzige richtige Lösung». Dies, obwohl er auch von seiner bevorzugten Variantenstudie abrücken musste, in welcher er die Thermfenster der Halle übernommen hatte, um sie im Annexbau in Quertonnen zu übersetzen. Schliesslich nahm er auch den Verzicht hin, die Pfeiler, welche die fünf Joche begrenzen, in Beton auszuführen, und stattdessen einen Muschelkalk zu verwenden. Diesen rechtfertigt er umgekehrt gegenüber Verfechtern von Sandstein mit dem Argument, der originale Bahnhofstein sei heute als Baumaterial zu weich. Gebrach der Architekt daran, es allen recht machen zu wollen? Die «differenzierte» Bedeutung, die er der «Originalität» beimisst, vermag den Verdacht nicht eben zu entkräften. Hält er das grosse Volumen des Baus für gerechtfertigt, weil es demjenigen entspreche, das Wanner schon geplant hatte, passt es ihm hingegen nicht, die Innenausstattung der Brasserie nach Vorlage zu gestalten, die zwar nie ausgeführt wurde, die aber ebenfalls ursprünglich vorgeesehen war.

Und das Dach? Nun, die Begriffe «Welle» und «Woge» haben es populär gemacht. Selbstironisch setzt Baenziger mit einem Ausdruck, den er sich verbittet, noch eins drauf: «Rolladen».

1 «Keine Woge, eine Verlegenheitskurve», Stefan Schneider «Tagblatt der Stadt Zürich», 17. Februar 1996

2 Siegfried Giedion «Der Hauptbahnhof Zürich als architektonisches Problem», Diskussionsbeiträge von William Dunkel, Siegfried Giedion, Gottlieb Loertscher, Heinrich Peter, Alfred Roth, Alfred A. Schmid, Albert Heinrich Steiner in «Das Wochenende», Morgenausgabe Blatt 5/6 der NZZ, Samstag, 6. Dezember 1967.

3 ebenda

4 ebenda



Der Palazzo Salis in Soglio GR ist mit dem Preis «historisches Hotel des Jahres 1998» bedacht worden. Die Auszeichnung, welche seit 1997 von der Landesgruppe Schweiz des Internationalen Rates für Denkmalpflege (ICOMOS) jährlich verliehen wird, würdigt die Erhaltung und Pflege von historischen Gebäuden nach denkmalpflegerischen Grundsätzen. Für das laufende Jahr je einen Anerkennungspreis zugesprochen erhielten der «Schweizerhof» in Flims-Waldhaus GR, das Kurhaus Flühli OW, das Hotel Albrici in Poschiavo GR und das Restaurant Schloss Wüflingen ZH.

Wie Roland Flückiger, Leiter der ICOMOS-Arbeitsgruppe «Tourismus & Denkmalpflege» bei der Preisverleihung in Soglio ausführte, bezweckt der Preis vor allem, bei Eigentümern von Hotelbauten und Restaurants sowie bei Hoteliers und Restaurateuren die Erhaltung des historischen Bestandes ihrer Betriebe zu fördern und das Bewusstsein für die Erhaltung und Pflege historischer Hotels und Restaurants

in die breite Öffentlichkeit zu tragen. Um den diesjährigen Preis hatten sich 23 Betriebe beworben, wovon 2 Grand Hotels, 12 Hotels und Gasthöfe sowie 9 Restaurants. Fünf Dossiers mussten von der aus Vertretern der ICOMOS Schweiz, des Schweizer Hotelier-Vereins, Gastrosuisse und Schweiz Tourismus sowie aus je einem Architekten und Hotelier zusammengesetzten Jury wegen unerfüllter Vorausset-

zungen von der Beurteilung ausgeschlossen werden.

Jedem Zimmer sein Gesicht

Wenn die erste Wahl schliesslich auf das Hotel Palazzo Salis gefallen ist, so kommt das nicht von ungefähr. Denn wie der Präsident von ICOMOS Schweiz, Hans Rutishauser, ausführte, ist das Terrassendorf Soglio im Bergell eine der am besten erhaltenen Siedlungen