

Der Zug steht auf dem Trottoir : die neuen Perrondächer von Zürichs Bahnhof

Autor(en): **Loderer, Benedikt**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design**

Band (Jahr): **10 (1997)**

Heft 10

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-120658>

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.



Zur Stadt hin so offen wie möglich



Zürich lernt an den Perrondächern seinen eigenen Massstab kennen

Der Zug steht auf dem Trottoir

Pünktlich zum 150. Geburtstag der Eisenbahn wurden die neuen Perrondächer des Hauptbahnhofs Zürich eingeweiht. Zum ersten Mal werden die Grösse und der Ort des Bahnhofs sichtbar.

Eigentlich erstaunlich, wie alle schon wussten, wie falsch sie sind, bevor sie auch nur fertig waren. Die Rede ist von den neuen, unübersehbaren Perrondächern am Hauptbahnhof Zürich. Volkes und der Tagespresse Stimme murrte. Dabei ist den Leuten entgangen, was der Bauplatz, über den sie redeten, noch verbarg und was aber das Entscheidende ist: Jetzt steht der Zug auf dem Trottoir.

So lang wie der Bahnhof

Es gibt zwei Fragen: Erstens die des Massstabs und zweitens die der konstruktiven Umsetzung. Die Perrondächer fügen der bestehenden Querhalle und den Glas-Stahldächern über den Geleisen von 1933 beidseitig ein rund 250 Meter langes Vordach an. Richtiger wäre: stellen es davor. Denn hinter dem «aufgeklappten Deckel» verschwinden Querhalle und Perrondächer. Und seltsam: Jetzt erst sehen wir den ganzen Bahnhof. Das Verhältnis des Wannerbaus, der Bahnhofhalle von 1871 mit allem ihrem Zubehör, und der Geleiseanlage davor hat sich grundsätzlich gewandelt. Was bisher Anhängsel war, zeigt sich nun in seiner wahren Grösse, sprich: Länge. Die neuen Perrondächer sind die ersten Bauten, die den Massstab des heutigen Bahnhofs zeigen. Der wichtigste Eisenbahnknotenpunkt in der Schweiz hat diese Grösse.

Es zeigt sich aber auch, dass zwei gleiche Dinge mit verschiedenen Gegenübern nicht gleich sind. Auf der Seite des Landesmuseums ist das Dach als Ganzes überblickbar und hat genü-

gend Raum und Abstand um sich. Gegen den Bahnhofplatz aber steht das alte Wannergebäude mit seinem die Mitte betonenden Triumphtor als platzbeherrschendes Gebäude im Zentrum, und das Dach stösst von der linken Seite her dagegen. Es hört aber nicht an der Platzecke auf, sondern fliesst aus dem Platz nach links ins Unsichtbare. Der zentriert verstandene Platz des 19. Jahrhunderts mit Denkmal und Achse als Rückgrat gerät aus dem Gleichgewicht, es entsteht ein Sog in Richtung Zugsabfahrt. Das ist nichts anderes als das logische Ergebnis der ungeheuren Entwicklung der Bahn: In Wanners Halle passten noch die ganzen Züge, heute denkt die SBB in Zugslängen von 400 Metern. Der Bahnhof findet heute im Westen statt, dort wo die neuen Perrondächer ihn verkünden.

Öffnen ist alles

Das heisst auch, dass die Dächer nicht als Teil des Stadtraums entworfen sind, sondern als ein neues, heutiges Stück Bahnhof. Sie fügen dem Konglomerat Bahnhof zwei neue Elemente an, die sich darauf beschränken, ihre Aufgabe zu erfüllen. Darum kümmern sie sich auch nicht um ihre Anschlüsse an die vorhandenen Bauten. Sie fangen an und hören auf, wo es die Baugeschichte des Bahnhofs diktiert, aber sie spielen nie Anpassung. Wie das bei früheren Ausbaustufen auch der Fall war. Die Entdeckung des Bahnhofs als Gesamtkunstwerk ist noch ziemlich neu und ziemlich unhistorisch. Die konstruktive Umsetzung unterwirft sich ganz dem Gedanken, den Bahnhof

zu öffnen. Die Neigung der Dachunterseite sucht die Balance zwischen dem Gefühl, noch von einem Dach geschützt zu werden und dem Aufmachen. Den Wunsch der SBB, nachts den Bahnhof zu schliessen, erfüllt ein im Boden versenkter, ausfahrbarer Rollladen, der tagsüber bodeneben unter einem Metalldeckel verschwindet. Nichts darf zwischen Strasse und Bahnsteigkante den Raumfluss unterbrechen. Trotzdem wird er gestoppt. An der Unterkante der Untersicht nämlich, dort, wo das Dach auf die bestehende Geleiseüberdachung trifft. Von aussen gesehen, beginnt dort erst der eigentliche Bahnhof. Von innen hingegen sieht man das erste Mal, seit er steht, hinaus. Seit die Provisorien in der Querhalle weg sind und die Wannerhalle offen ist, hat der Bahnhof ebenerdig etwas südlich Heiteres, namentlich an sonnigen Tagen. Das seitliche Öffnen leistet seinen Anteil daran.

Holz am Bahnhof

Bleibt noch die Frage des Holzrostes als Untersicht. Wer behauptet, Holz gehöre nicht in einen Bahnhof, der hält Holz nicht für einen modernen Werkstoff. Die Architekten aber taten dies, was ihnen erlaubte, nach ihren ästhetischen Vorlieben zu handeln. Daneben ist der Rost auch vom Gewicht her günstig und bildet die Arbeitsbühne für den Unterhalt. Der Querschnitt gehorcht der angewandten Statik. Auf schräg gestellten Betonstützen, die in ihrem Innern Dachwasser und Elektrozuführungen aufnehmen, liegt ein doppeltes Stahlfachwerk. Es trägt zwei Ele-

Auch an einem Bahnhof ist Holz ein modernes Baumaterial





Bilder: Ara & Zebra, Helbling & Kupferschmid

Das neue Perrondach auf der Seite gegen das Landesmuseum

mente: den schwach nach aussen geneigten oberen Deckel und die Stahlbinder, die die Untersicht tragen. Den Abschluss gegen den Regen bilden 'senkrechte Glasscheiben und Dachflächen aus Trapezblech. Doch hier wird nicht die statische Wirkungsweise vorgeführt. Wie's gemacht ist und warum, ist weniger wichtig als die Filtereffekte und Überschneidungen, die sich ergeben. Gefiltert wird das Licht. Die Sonne zeichnet im Tageslauf Lichtstreifen auf den Boden, nachts ist der Hintergrund des Rostes ausgeleuchtet. Für die Direktbeleuchtung sind Einzelleuchten aus SBB-Beständen in den Rost eingebaut. Das Licht unterstützt die Überschneidungen, die vor allem aus der Distanz effektiv sind. Zwischen Untersicht und

Deckel wird das zweischichtige Fachwerk sichtbar und der Kundige sucht sich seine Konstruktion aus den sich kreuzenden Stäben zusammen. Zürich lernt an den Perrondächern seinen eigenen Massstab kennen.

Benedikt Loderer

Neue Perrondächer Zürich HB

Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen
Architekten: Marcel Meili, Markus Peter, Zürich
Axel Fickert, Kaschka Knapkiewicz, Zürich
Ingenieure: Dr. Lüchinger Partner AG
Paul Lüchinger, Daniel Meyer, Zürich

Querschnitt durch das Perrondach. Dachflächen über dem Fachwerk aus Trapezblech, Untersichten Holzrost und Dreischichtplatte, senkrechte

Abschlüsse verglast. Getragen wird das Dach von einem doppelten Fachwerkträger, der auf den schrägen Betonstützen liegt

