

PERRONDÄCHER HAUPTBAHNHOF ZÜRICH

ORT: ZÜRICH
WETTBEWERB: 1995
PROJEKT: 1995
BAUHERRSCHAFT: SCHWEIZERISCHE BUNDESBAHNEN,
ZÜRICH
IN KOOPERATION MIT: KNAPKIEWICZ & FICKERT, ZÜRICH

Der Zürcher Hauptbahnhof lag einst vor der Stadt, heute liegt er mitten im Zentrum, und sein Wachstum der letzten fünfzig Jahre bedrängt den Stadtkörper beträchtlich. Der Querschnitt zeigt im Untergrund eine wuchernde Welt von danteskem Ausmass, und über dem Boden scheint sich die Erde zuweilen unter den Blähungen aufzuwölben. An anderen Orten streiten Tausende von Fahrgästen mit den Elektrozügen der Gepäckverteilung und ebenfalls Tausende Radfahrer um wenige Meter übrig gebliebenen Gehsteig. Während Jahrzehnten waren die vier zusätzlichen seitlichen Gleise provisorisch überdacht gewesen. Als wir den Auftrag erhielten, diese neu zu überdecken und eine Lösung für die nächtliche Schliessung zu finden, war es die räumliche Bedrängung, welche uns zum Entwurf anregte. Anstatt den Bahnhofsräum zu fassen und zu schliessen, öffneten wir ihn seitlich mit zwei riesigen Dächern zur Stadt hin. Wir legten gewissermassen den Raum der Perrons und jenen der Gehsteige zusammen und schufen am Rand des Bahnhofs eine «osmotische» Zone zwischen den Zügen und der Strasse, zwischen der Bahnhofshalle und dem Stadtraum.

Die Vorstellung, dass in Zürich die Züge nicht mehr in einen abgeschlossenen Bahnhof einfahren würden, sondern direkt in den Stadtraum an das Trottoir wie ein Tram, stellten wir der alten Tradition des Bahnhofs als Zugang zur Stadt entgegen. Wir denken, dass diese hybride, hektische Vermischung eine moderne, unsentimentale Vorstellung von öffentlichem Verkehr ist, und wir finden sie heute – dank dem Gleismanagement der Bundesbahnen – als reale Bilder wieder, wenn abends um halb sechs der wunderschöne Talgo Pendular auf dem letzten Gleis in Zürich wartet, nur ein paar Meter vom blauen Tram entfernt.

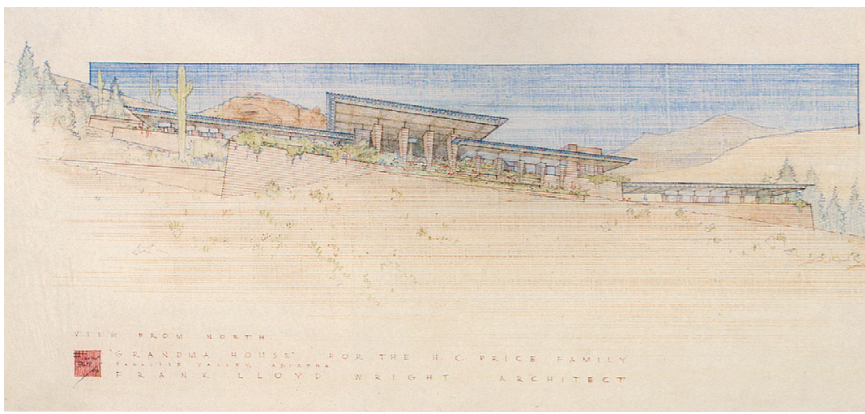
Seine konkrete Gestalt hat dieses Dach allerdings durch kompositorische Überlegungen gefunden. Da der Bahnhof heute aus architektonischen Ablagerungen aus vielen Dekaden besteht, kaum mehr gefasst von einer formalen Figur, welche die dauernden Basteleien des Wachstums bündeln würde, hat die plastische und räumliche Präsenz des Daches auch die Bedeutung einer Klammer. Es überspielt alles, was dahinterliegt und beschränkt die Figur auf zwei wesentliche Elemente: das alte Bahnhofsgebäude Jakob Friedrich Wanners und die Ausdehnung der Perronhallen ins Gleisfeld und die Stadt hinaus.

Zurich's main train station was once located at the gates to the city; today it is right at the center and its growth in the past fifty years has put significant pressure on the urban body. The cross section shows a proliferating underground world of Dantesque dimensions, and above ground, the earth seems to bulge at times, as though experiencing flatulence. In other places, thousands of passengers fight with electric baggage trolleys and thousands of cyclists fight for the few meters of remaining sidewalk.

For decades, the four additional side tracks were given a provisional covering. When we obtained the commission to provide them with a new roof and to find a solution for closing the station for the night, it was the spatial distress that stimulated us to create our design. Rather than surrounding and closing off the train station, we gave it two huge roofs, opening it sideways toward the city. We merged the space of the platform and that of the sidewalk, as it were, creating an "osmotic" zone at the edge of the station, between trains and street, between station concourse and city space. We countered the old tradition of the train station as the entrance to the city with the idea that trains would no longer ride into a closed train station in Zurich, but rather, directly into the city space onto the sidewalk like a tramway. We think that this hybrid, hectic mixture is a modern, unsentimental idea of public transportation. Today—thanks to the track management of the federal railway—we recover it as a real picture when the beautiful Talgo Pendular waits at five thirty in the evening on the last track in Zurich, only a few meters away from a blue city tram.

However, it was compositional considerations that gave this roof its concrete form. Since today's train station exists as an architectural depository holding numerous decades, barely framed by a formal figure tying together the constant tinkering of growth, the sculptural and spatial presence of the roof also has the meaning of a bracket. It "brackets" everything that lies within it, limiting the figure to two essential elements: the old railway building by Jakob Friedrich Wanner and the extension of the platform hall out into the track field and the city.





Frank Lloyd Wright: Grandma House / Harold C. Price House (1955)



Luftaufnahme Hauptbahnhof (1998)



Perrondach, Ansicht von der Sihlbrücke

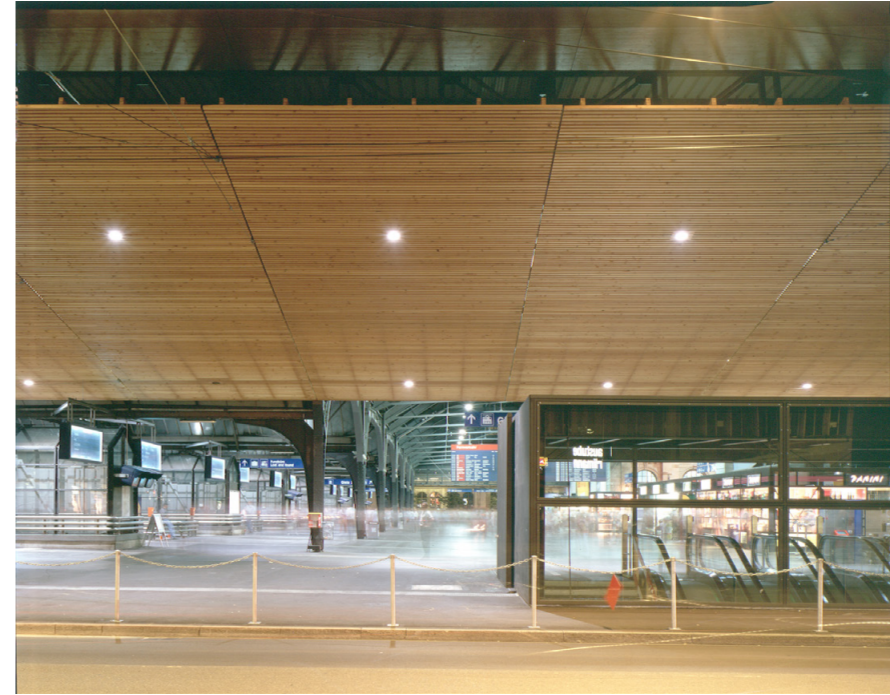
Die Gleise drücken schon seit der ersten Erweiterung des Kopfbahnhofs von Jakob Friedrich Wanner immer weiter in den Stadtraum. Die neuen Dächer formulieren als weit ausgreifende Geste den direkten Übergang zwischen Stadt und Gleisen.



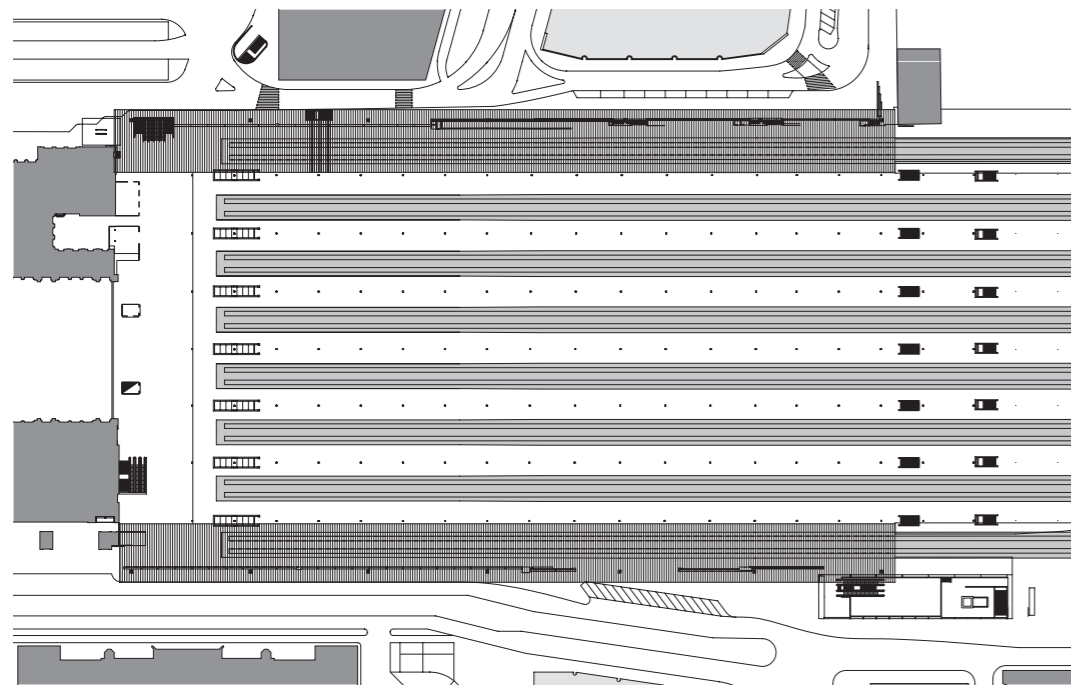
Renzo Zanarella: Padiglione OM, Fiera Campionaria, Mailand (1948)



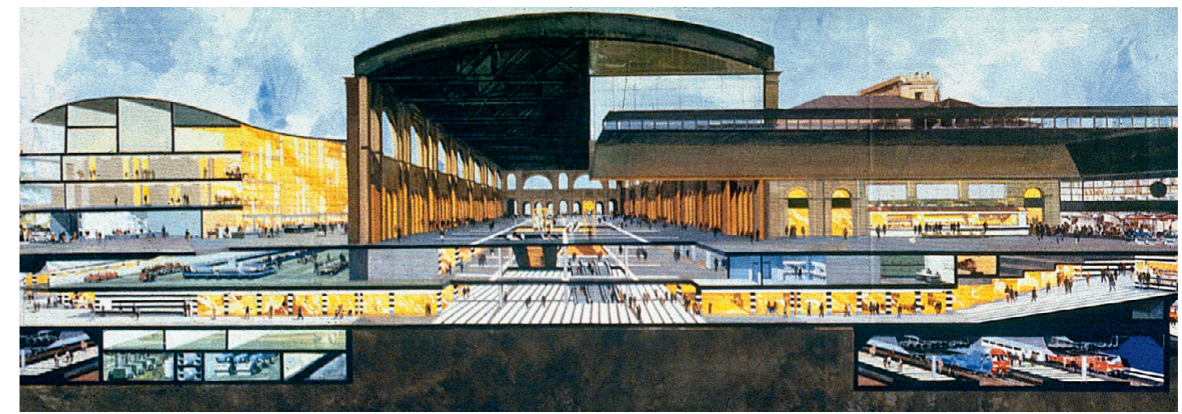
Wettbewerbsmodell mit innen liegendem Nachtabschluss



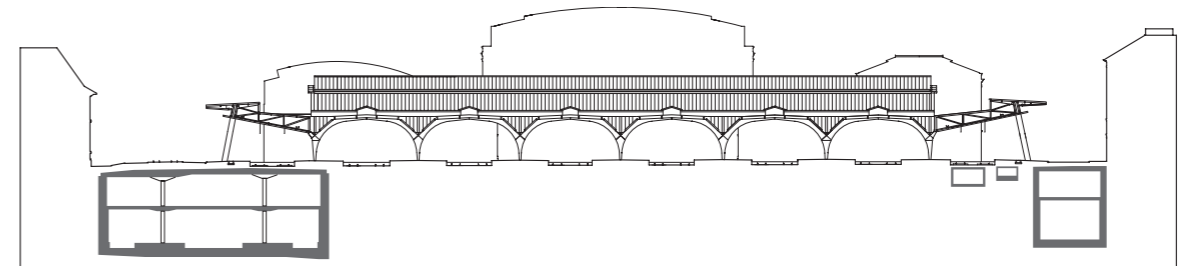
Perrondach Nordseite (Landesmuseum), Perronraum und Nachtabschluss



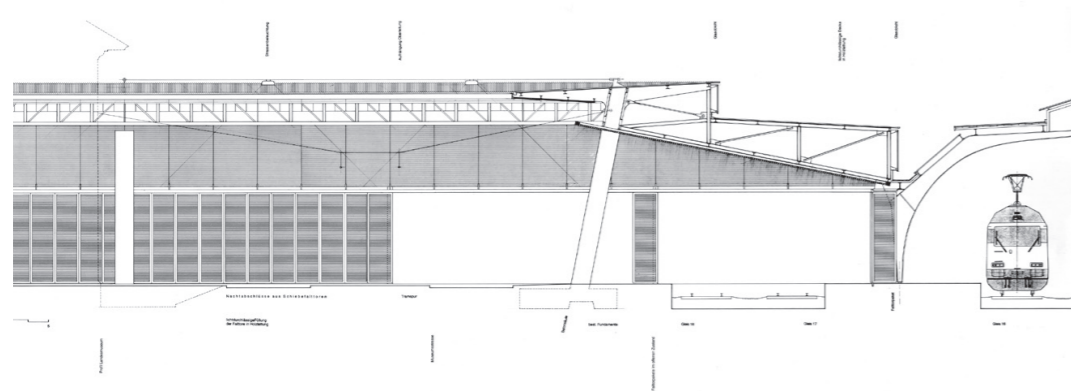
GRUNDRISS KOPFBAHNHOF MIT SEITLICHEN PERRONDÄCHERN



Querschnitt durch Hauptbahnhof mit unterirdischen Bahnhofsanlagen



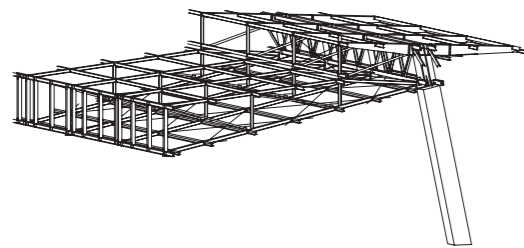
QUERSCHNITT PERRONHALLE MIT SEITENDACHFLÜGELN



QUERSCHNITT UND ANSICHT STAND WETTBEWERB



AUSSCHNITT DER SÜDANSICHT (BAHNHOFPLATZ)



TRAGENDE STAHLUNTERKONSTRUKTION

Die feine Stahlfachwerkkonstruktion des Dachträgers wird unten durch einen Holzrost geschlossen. Aussen liegt sie auf überdimensionierten Betonpfeilern auf, die im Abstand von 36 Metern nur jeden dritten der existierenden Auflagerpunkte in Anspruch nehmen.



060 Bild- und Plannachweis

- s.1 Meili & Peter Architekten AG (MMMP)
- s.2 Margherita Spiluttini
- s.3 Terence Riley: «Frank Lloyd Wright – Architect», New York 1994, S.304; © 2008 (oben); Schweizer Luftwaffe (unten)
- s.4 Heinrich Helfenstein
- s.5 Richard P. Lohse: «Neue Ausstellungsgestaltung», Erlenbach-Zürich 1953, S.97; Foto: Martinotti, Milano (oben); Heinrich Helfenstein (mitte); Margherita Spiluttini (unten links und mitte); Helbling & Kupferschmid, Arazebra (unten rechts)
- s.6 MMMP
- s.7 MMMP
- s.8 MMMP
- s.9 MMMP