

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 27 (2014)
Heft: 6-7

Artikel: Dürigs weisse Welt
Autor: Huber, Werner
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-583483>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 16.03.2025

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

«Dürigs Welt»

- 1 Halle Löwenstrasse
- 2 Passage Gessnerallee
- 3 Halle Sihlpost
- 4 Passage Sihlquai

Bestehende Anlagen

- 5 Halle Landesmuseum
- 6 Halle Plaza
- 7 Passage Bahnhofstrasse
- 8 Passage Löwenstrasse
- 9 Halle Bahnhofplatz
- 10 Halle Sihlquai

Perrons

- 11 Neuer Durchgangsbahnhof
- 12 S-Bahnhof
- 13 Bahnhof SZU



0 20 40 m

Dürigs weisse Welt

Die Durchmesserlinie erweitert die Unterwelt des Zürcher Hauptbahnhofs. Architekt Jean-Pierre Dürig hat für die «Maschine Bahnhof» neutrale Räume geschaffen.

Text:
Werner Huber
Foto:
Cortis & Sonderegger
Historische Fotos:
Werner Huber

Reisende am Zürcher Hauptbahnhof müssen ihren Kompass neu justieren, denn das Labyrinth an unterirdischen Gängen, Hallen und Perrons ist um eine Dimension reicher geworden: Seit Mitte Juni ist der Durchgangsbahnhof Löwenstrasse in Betrieb. An den neuen Gleisen 31 bis 34 verkehren die S-Bahn-Züge zwischen dem rechten Zürichseeufer und Oerlikon, ab Dezember 2015 werden da auch Fernverkehrszüge halten. Im dicht bebauten Untergrund vier Gleise mit zwei Perrons einzuführen – diese Aufgabe forderte die Ingenieure. Sie legten die Gleisgeometrie fest, lange bevor die Architekten mit ihrer Arbeit beginnen konnten. Auf der Perronebene war der architektonische Spielraum begrenzt. Im Geschoss darüber, das die neue Unterwelt an den bestehenden Bahnhof anschliesst, hatten die Architekten mehr Freiheiten. Aus einem zweistufigen Verfahren ging das Projekt «Lichtwelten» des Büros Dürig (damals Dürig & Rami Architekten) siegreich hervor. Es war ein konzeptionell starker Entwurf, der die bisherigen Fussgängerebenen mit dem neuen Bahnhofteil in eine Gesamtform einbindet. Alt und Neu bilden ein logisch aufgebautes Netz von parallel zu den Gleisen liegenden Hallen und quer dazu angelegten Passagen:

– Halle Löwenstrasse und Passage Gessnerallee, Halle Sihlpost und Passage Sihlquai: Das sind die jüngsten Zutatzen zur Unterwelt am HB. In Weiss erstrahlt die Fussgänger-

ebene im ersten Untergeschoss, golden schimmern die Perrons mit den Gleisen 31 bis 34 unter den Hallen Löwenstrasse und Sihlpost.

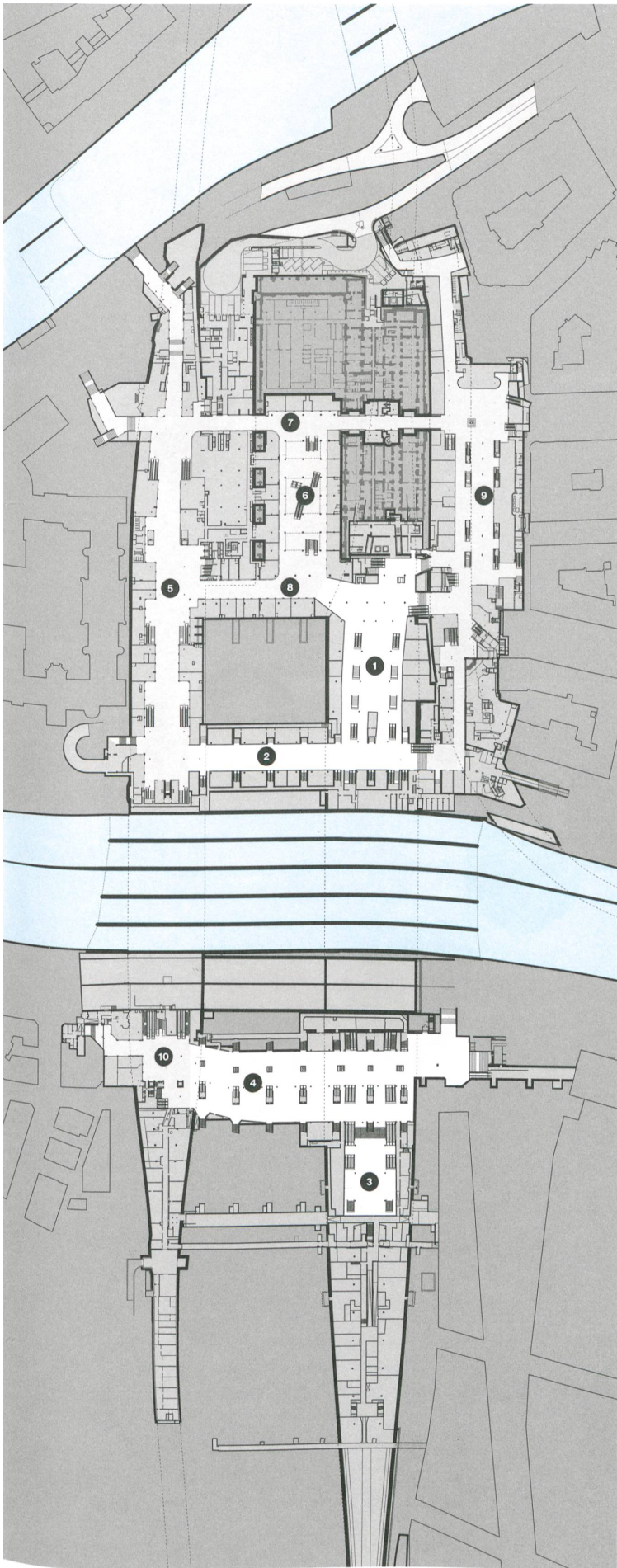
– Halle Landesmuseum, Passagen Bahnhof- und Löwenstrasse, Halle Plaza: Diese Teile gehören zum 1990 eröffneten, von Trix und Robert Haussmann gestalteten S-Bahnhof. Unter der Halle Landesmuseum liegen die Gleise 41 bis 44, die Halle Plaza führt in die grosse Bahnhofhalle.

– Halle Bahnhofplatz: Das Shop-Ville unter dem Bahnhofplatz ist der älteste Teil der Unterwelt am Hauptbahnhof. Arnold und Vrendli Amsler gaben ihm vor zehn Jahren sein heutiges Gesicht. Darunter liegen die Gleise 21 und 22 der Sihltal-Zürich-Uetliberg-Bahn (SZU).

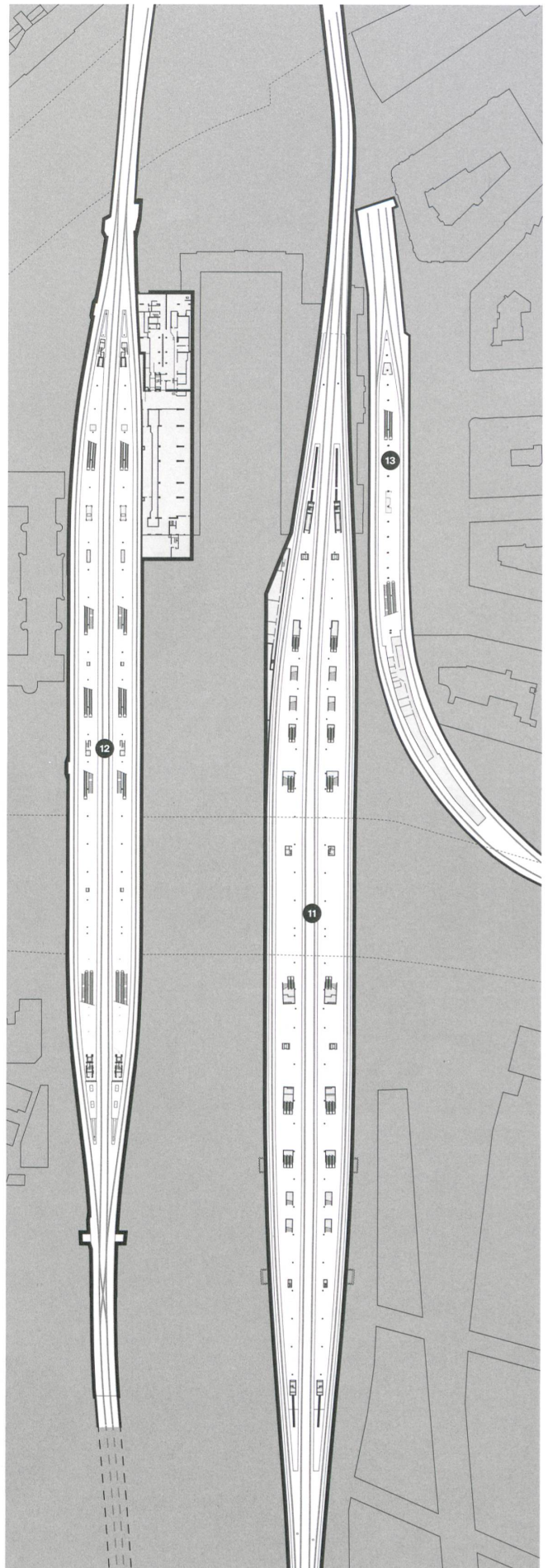
Diese Struktur schafft ein Wegnetz ohne Sackgassen. «Wenn du dich verläufst, hast du eine zweite Chance», erläutert Jean-Pierre Dürig das Konzept. So wie bereits heute die Passage Sihlquai links der Sihl als Verbindung zwischen den Stadtkreisen 4 und 5 funktioniert, soll nach Dürigs Vorstellung auch die Passage Gessnerallee auf der rechten Flussseite zu einer Stadtverbindung werden, obchon die Ausgänge auf beiden Seiten dafür schliesslich doch zu knapp dimensioniert wurden.

Von den Perrons zu den Perrons

Ein Markenzeichen von Jean-Pierre Dürigs Architektur ist dank der vorzeitigen Erweiterung der Passage Sihlquai schon seit sechs Jahren zu sehen: Die Betongehäuse, in denen Treppen und Rolltreppen in die Tiefe führen. Zu den jeweils drei Stück pro Perron in der Achse der →



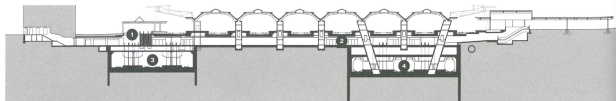
Grundriss Fussgängergeschoss, Ebene -1/-2.



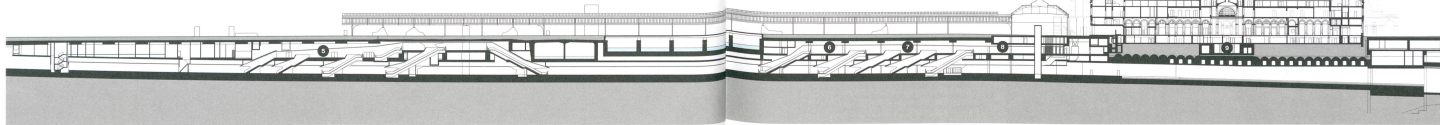
Grundriss Perrongeschoss, Ebene -4.



So menschenleer wie vor der Eröffnung wird die Halle Sihlpost des Bahnhofs Löwenstrasse in Zürich nie mehr sein. Nun gehört sie dem bunten Treiben der Passagiere und Kunden.



Längsschnitt durch die Passage Sihlquai.



Längsschnitt durch den neuen Durchgangsbahnhof.

0 10 20 m

→ Passage Sihlquai haben sich nun zwei weitere in der Achse der Passage Gessnerallee gesellt. Diese Betonkonstruktionen nehmen nicht nur die Treppenabgänge auf, sie tragen auch die Stahlkonstruktion des Perrondachs von 1930, definieren den präzisen Schnitt zwischen Alt und Neu, und sie machen die Unterwelt des Bahnhofs an der Oberfläche sichtbar.

Wer im Bahnhof die Ebene wechselt, durchstößt nicht einfach eine Decke oder einen Boden, sondern bewegt sich in einem eng gefassten Raum, der den Übergang – als Moment des Innehaltens auf der Rolltreppe – inszeniert. Diese Betongehäuse als hell ausgeleuchtete Bewegungsräume zwischen den unterschiedlichen Ebenen begleiten die Bahnpassagiere durch den ganzen neuen Bahnhofteil bis ganz nach unten auf die Gleise 31 bis 34.

Auf den Perrons signalisieren die Betonbauten von Weltem, wo die Wege nach oben führen. Ausserdem funktionieren sie als Schürzen, die Verhindern, dass im Brandfall der Rauch nach oben steigt. Da der Bahnhof teilweise unter der Sihl liegt, gibt es im mittleren Bereich keine Treppen; sie sind beidseitig des Flusses zu Gruppen zusammengefasst, wo sie in die Hallen Gessnerallee oder Sihlquai hochführen.

Die Perrons sind deutlich breiter als im bald 25-jährigen S-Bahnhof, der ein Opfer seines Erfolgs geworden ist und zu Stosszeiten aus allen Nähten platzt. Der ganze Raum schimmert golden: Die Leuchten strahlen an die goldfarbene Decke, die das Licht reflektiert. Um unpräzise Anchnitte zu vermeiden, die sich aus der unregelmässigen Geometrie von Gleisen, Perrons und Stützen ergeben hätten, sind die Decken-, aber auch die Bodenplatten diagonal verlegt. Da der Blick des Passanten somit selten in der Achse einer Fuge liegt, tritt auch der regelmässige Fugenraster weniger in Erscheinung: Decke und Boden wirken flächiger. Die Tunnelwände und -decken, ja sogar den Tunnelboden liessen die Architekten schwarz streichen, sodass die beiden Perrons wie lange Inseln in der schwarzen Röhre liegen.

Schwarz, schwarz-weiss, weiss

Wie der Name «Lichtwelten» illustriert, arbeiteten die Architekten während des Studienauftrags vor zwölf Jahren mit Licht als Gestaltungsmittel: mit einer Lichtdecke in den Passagen, einem Lichtfries in den Hallen und mit Lichtwänden im Perrongeschoss. In der weiteren Bearbeitung und bei der Auseinandersetzung mit der Bauaufgabe Bahnhof hat Jean-Pierre Dürig festgestellt: Ein Bahnhof

ist eine Maschine – eine Verkehrsmaschine, gewiss, aber auch eine Einkaufsmaschine. Diese funktioniert mit den Passantenströmen, die als Passagiere oder Kunden (und im Idealfall als beides) zwischen den Zügen, den Geschäften und der Stadt zirkulieren. Der pulsierende Betrieb allein bringt Farbe und Leben in die Räume, und er bleibt im Gang, solange Züge verkehren und die Geschäfte geöffnet sind. Dafür wollte Jean-Pierre Dürig eine neutrale Hülle schaffen und die Architektur darin verschwinden lassen.

Neutral ist vor allem die Farbe: Weiss. «Das Shop-Ville unter dem Bahnhofplatz ist schwarz, der S-Bahnhof ist schwarz-weiss. Mir blieb also weiss», beschreibt Dürig mit einem Augenzwinkern die Farbwahl im Fussgängergeschoss. Am Boden liegt heller, fast weisser Granit, die Decke besteht aus weissem Blech, und die Wände sind mit weiss emaillierten Paneelen belegt – sofern es nicht gläserne Ladenfronten sind. Ein Lichtband, das auch die Ladenaufschriften trägt, bildet im Fussgängergeschoss einen markanten, zum Boden immer konstanten Horizont. Die Decke darüber ist hingegen stellenweise geneigt, um so den nahtlosen Übergang an die bestehenden Bauteile zu gewährleisten. Mit diesen hellen Materialien schafft Dürig gut ausgeleuchtete Räume, denn – anders als in der Halle Plaza – er hatte nirgends die Möglichkeit, Tageslicht in den Untergrund strömen zu lassen.

Eine kleine Deckenkunde

Bei der Sanierung des alten Shop-Ville machten Arnold und Vrenelli Amstler vor zehn Jahren das Gegenteil: Sie legten einen schwarzen Boden in den Raum und liessen die hellen Deckenpaneele schwarz spritzen. Schwarz oder weiss? Was ist im Untergrund richtig? Bekannt ist, dass schwarze Flächen in den Hintergrund treten und sich weisse Flächen in den Vordergrund schieben. Im niedrigen Shop-Ville unter dem Bahnhofplatz ist die schwarze Decke also richtig: Sie gibt dem Raum scheinbar Weite, anstatt ihn mit einer weissen Fläche zusammenzustücken. Bei der Gestaltung seiner Unterwelt hatte Jean-Pierre Dürig bessere Voraussetzungen: Seine Räume sind höher, sodass die weisse Decke der Passage Gessnerallee den Passanten nicht auf den Kopf drückt. Dank den weissen Flächen sind die Raumgrenzen klar ablesbar, und die räumliche Komprimierung in den Bereichen, wo sich die Decke absenkt, ist gut zu spüren. Dass man als Passant im Übergangsbereich zur Halle Plaza und zum Shop-Ville zwischen dem weissen Boden und der weissen Decke «eingeklemmt» wird, gehört zu dieser räumlichen Erfahrung.

Die Übergänge von der «Dürig-Welt» zur «Hausmann-Welt» und zur «Amstler-Welt» sind als scharfe Schnitte gesetzt. So folgt auch die Erweiterung des alten Shop-Ville in Richtung Gessnerallee Amstlers Gestaltungsprinzipien bis zu der Stelle, wo ein logischer Schnitt zu Dürigs Welt möglich ist. Doch ausgerechnet an der schwierigsten Stelle, an der die «Dürig-Welt» in die «Hausmann-Welt» hineingreift, hat man dieses Prinzip aufgegeben: beim Knotenpunkt von Passage Löwenstrasse, Halle Plaza und Halle Löwenstrasse. Da läuft Dürigs weisse Blechdecke nahtlos weiter in die «Hausmann-Welt» – und wird sogleich zum Fremdkörper (siehe Hochparterre 3/12). Plötzlich sind die quadratischen Blechpaneele nicht mehr in ein gestalterisches Konzept eingebunden, sondern sie erscheinen nur noch als billige Deckenverkleidung.

Bereits jetzt, gerade mal zwei Jahre, nachdem Hausmanns verspiegelte Decke ersetzt wurde, zeigen sich Spuren des Gebrauchs: Zahlreiche Demontagen und Wiedermontagen liessen die einst plane zu einer leicht gewellten Fläche werden, und an manchen Stellen hat das Weiss bereits seine Makellosigkeit verloren. Etwas bange fragt man sich: Wie wird die Decke in der «Dürig-Welt» altern? Wie weiss und wie eben wird die Fläche in zwanzig Jahren sein? Doch vielleicht sind dann bereits die Bahnhofplaner der nächsten Generation am Werk, um der Unterwelt von Zürich HB weitere Hallen und Passagen, Gleise und Perrons anzufügen. Zwischen den Gleisen 31 bis 34 und 41 bis 44 wäre noch Platz dafür. ●

Durchmesserlinie

Die Durchmesserlinie, zu der neben dem neuen Bahnhofteil auch zwei Viadukte Richtung Altstätten und der Weinbergturnel Richtung Oerlikon gehören, ist ein Produkt des Widerstands: In den Neunzigerjahren wollten die SBB den Wipkinger Viadukt von zwei auf vier Spuren ausbauen und neben der Sihlpost einen viergleisigen Flügelbahnhof erstellen – nicht als Provisorium, wie wir es mit den Gleisen 51 bis 54 kennen, sondern als Definitivum. Doch die Architektoren des Wipkinger Viadukts wollten keinen breiteren Viadukt vor ihren Fenstern, und Stadt und Kanton Zürich montierten die abseitige Lage des Flügelbahnhofs. Den Durchbruch brachte 1999 die VCS-Initiative «Pro Durchgangsbahnhof». Sie löste beim Kanton und bei den SBB die Planungen für das Grossprojekt Durchmesserlinie aus. Im September 2001 bewilligte das Stimmvolk mit 82 Prozent in den Kantonsbeitrag von 580 Millionen Franken ans 2-Milliarden-Projekt.

Zürich HB im Schnitt

- 1 Halle Sihlquai
- 2 Passage Sihlquai
- 3 S-Bahnhof
- 4 Neuer Durchgangsbahnhof
- 5 Halle Sihlpost
- 6 Passage Gessnerallee
- 7 Halle Löwenstrasse
- 8 Passage Löwenstrasse
- 9 Passage Bahnhofstrasse

Bahnhof Löwenstrasse

Zürich, 2014
 Bauherrschafft: SBB, Zürich
 Bauingenieure (Gesamtleitung): IG Zelo (Basler & Hofmann Ingenieure und Planer, Esslingen; Poly Infra, Zürich; SNZ Ingenieure und Planer, Zürich)
 Architektur: Dürig, Zürich
 Generalplaner: LAS Unternehmen für Architektur und Städtebau, Zürich
 Kosten: Fr. 713 Mia. (Bahnhof), Fr. 3.013 Mia. (Durchmesserlinie gesamt)

Von Appenzell bis San Francisco

Über 3500 air-lux Schiebeflügel wurden bereits in der Schweiz und rund um die Welt verbaut. Eine Auswahl davon sehen Sie jetzt auf unserer neuen Website, www.air-lux.ch

Ein Produkt von Kopf AG, www.kopfag.ch

Das Fenster.

air-lux

Die Unterweltarchitektur des Zürcher Hauptbahnhofs



Shop-Ville, 1970:

Die Handschuhschachtel

Als die NZZ Mitte der Sechzigerjahre von der Baustelle berichtete, verglich sie die Bahnhofspassage mit einer Handschuhschachtel, die unter dem Platz eingebaut wird. Die Eröffnung des Bauwerks, das in einem Publikumswettbewerb den Namen «Shop-Ville» erhielt, bedeutete einen Quantensprung in der autofreundlichen Umgestaltung der Stadt: Nun war der Bahnhofplatz (mit Ausnahme der Tramhaltestellen) fussgängerfrei. Der unterirdische Bahnhofplatz gab einen Vorschmack auf eine Zukunft, die so nie kommen sollte: Im Geschoss darunter war eine U-Bahn-Station geplant, und nebenan lief ein Ideenwettbewerb für den Neubau des Hauptbahnhofs. Die Architekten Gebrüder Pfister gestalteten den Raum sorgfältig im Stil der Zeit: rötlicher Kunststeinboden – genannt Schwartenmagen –, Blechpaneeldecke mit stark zeichnenden Fugen und gläserne Ladenfronten mit breitem Kämpfer als Träger der Lichtreklamen. Die Decke hat man in den Neunzigerjahren ersetzt, zehn Jahre später wurde die Fussgängerebene umgebaut.



Station SZU, 1990:

Die verhinderte U-Bahn

Beim Bau des Shop-Ville in den Sechzigerjahren setzte man bereits die Mittelstützen und die beiden Seitenwände in den Untergrund. Nach dem Nein zur U-Bahn 1973 drohte diese Vorinvestition nutzlos im Boden zu stecken, bis man 1980 auf die Idee kam, die Sihltal-Zürich-Uetliberg-Bahn (SZU) von der Selnau an den Hauptbahnhof zu verlängern und die neue Endstation unter dem Bahnhofplatz anzulegen. Einen Monat vor der Eröffnung der Zürcher S-Bahn nahm die SZU die Station

in Betrieb. Bei der Gestaltung orientierten sich die Innenarchitekten Keller, Bachmann und Partner am Flughafenbahnhof und an der Gestaltung des S-Bahnhofs. Emailpaneele in Blautönen kleiden die Wände ein, am Boden liegt heller Granit. Entlang der Perronkante schweben zwei weisse Deckenspiegel im Raum, die das Licht reflektieren. Hölzerne Sitzbänke sorgen für einen Kontrast in der ansonsten eher kühlen Umgebung. Der kräftigste Farbtupfer sind jedoch die Züge der SZU: rot die Waggons der Sihltalbahn, orange jene der Uetlibergbahn.

goodform
by SCG AG

DESIGN MÖBEL
UND LEUCHTEN
ONLINE
KAUFEN

www.goodform.ch



349.20*
statt 419.-



439.20*
statt 527.-



340.90*
statt 409.-



499.-

231.70*
statt 278.-



403.40*
statt 484.-



*Promotionspreis beim Kauf von 6 Stühlen

S-Bahnhof, 1990:

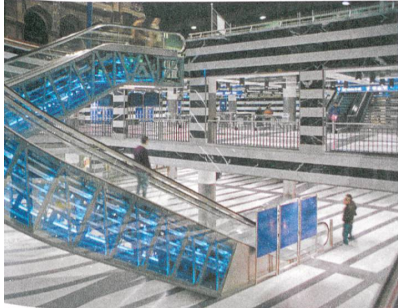
Der schwarz-weiße Streifenrhythmus

Die Aufgabe der Architekten beim Ausbau der Unterwelt des Zürcher Hauptbahnhofs glich der Quadratur des Kreises: Von den beiden Perrons mit den Gleisen 41 bis 44 über die Halle Landesmuseum, die Passagen Bahnhof- und Löwenstrasse und die Halle Plaza bis ins Erdgeschoss der grossen Wannerhalle sollte eine gestalterische Kontinuität geschaffen werden. Dabei setzten Trix und Robert Haussmann mit Steiger Partner Massstäbe. Eine präzise Ordnung und ein ausdrucksstarkes archi-

tektonisches Repertoire binden Räume und Raumsequenzen zu einem Ganzen zusammen. Starke Kontraste in Schwarz und Weiss vermitteln einen Eindruck von Sauberkeit, Spiegelfelder an der Decke erweitern die zum Teil gedrückten Räume nach oben. Die Kommerzialisierung der Bahnhöfe stand damals noch am Anfang. Deshalb war das Ziel der Architekten der Bau eines Bahnhofs mit Läden, nicht eines Shoppingcenters mit Gleisanschluss. Bis heute hat die «Haussmann-Welt» ihre Kraft bewahrt, doch wird sie von wenig sorgfältigen Umbauten beeinträchtigt.

Durchgangsbahnhof
Löwenstrasse: Fotos aus
der neuen Unterwelt.

www.hochparterre.ch



Shop-Ville, 2003:

Die Kraft des Lichts

Dreissig Jahre nach der Eröffnung war das Shop-Ville am Ende seiner Lebensdauer angelangt. Umbauten und Erweiterungen hatten die Gestaltung verunklärt, die räumliche Aufteilung der Fussgängerpassage war zu kleinteilig und zu verwinkelt, und vor allem waren die Umsätze der Geschäfte im Sinkflug. Um Grosszügigkeit zu erzeugen, verlegten Arnold und Vrendli Amsler die Läden an den Rand der Passage und schufen eine zusammenhängende Halle, in der einzig die Treppenaufgänge zur Tramhaltestelle Bahnhofquai stehen blieben. Ein schwarzer Granitboden und eine glänzend schwarz gespritzte Decke haben die Nacht unter dem Bahnhofplatz noch schwärzer gemacht und bilden den Hintergrund für die Lichtarchitektur der «Amsler-Welt»: Blau und gelb leuchten die Kuben der Treppenaufgänge, grüne Stützen tragen die Decke, und hinter rot schimmernden Abgängen führen die Treppen hinunter zur SZU. Ein blau leuchtendes Band entlang der Raumkante lässt die Decke schweben und überspielt die unveränderlich knappe Raumhöhe.



MEIERZOSSO

Küchen ■ Innenausbau ■ Praxisplanung
Bruggacherstrasse 12
CH-8117 Fällanden
Telefon 044 806 40 20
kontakt@meierzosso.ch
www.meierzosso.ch