

Zeitschrift: Schweizer Ingenieur und Architekt
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 108 (1990)
Heft: 48: S-Bahn Zürich - Architektur

Artikel: Architektur und Design für die S-Bahn Zürich
Autor: Huber, Uli
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-77566>

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>

*S-Bahn Zürich – Architektur***Architektur und Design für die S-Bahn Zürich**

Alle gestalterischen Aktivitäten für die S-Bahn Zürich waren (und sind) getragen vom Bestreben, auf einem hohen

VON ULI HUBER,
BERN

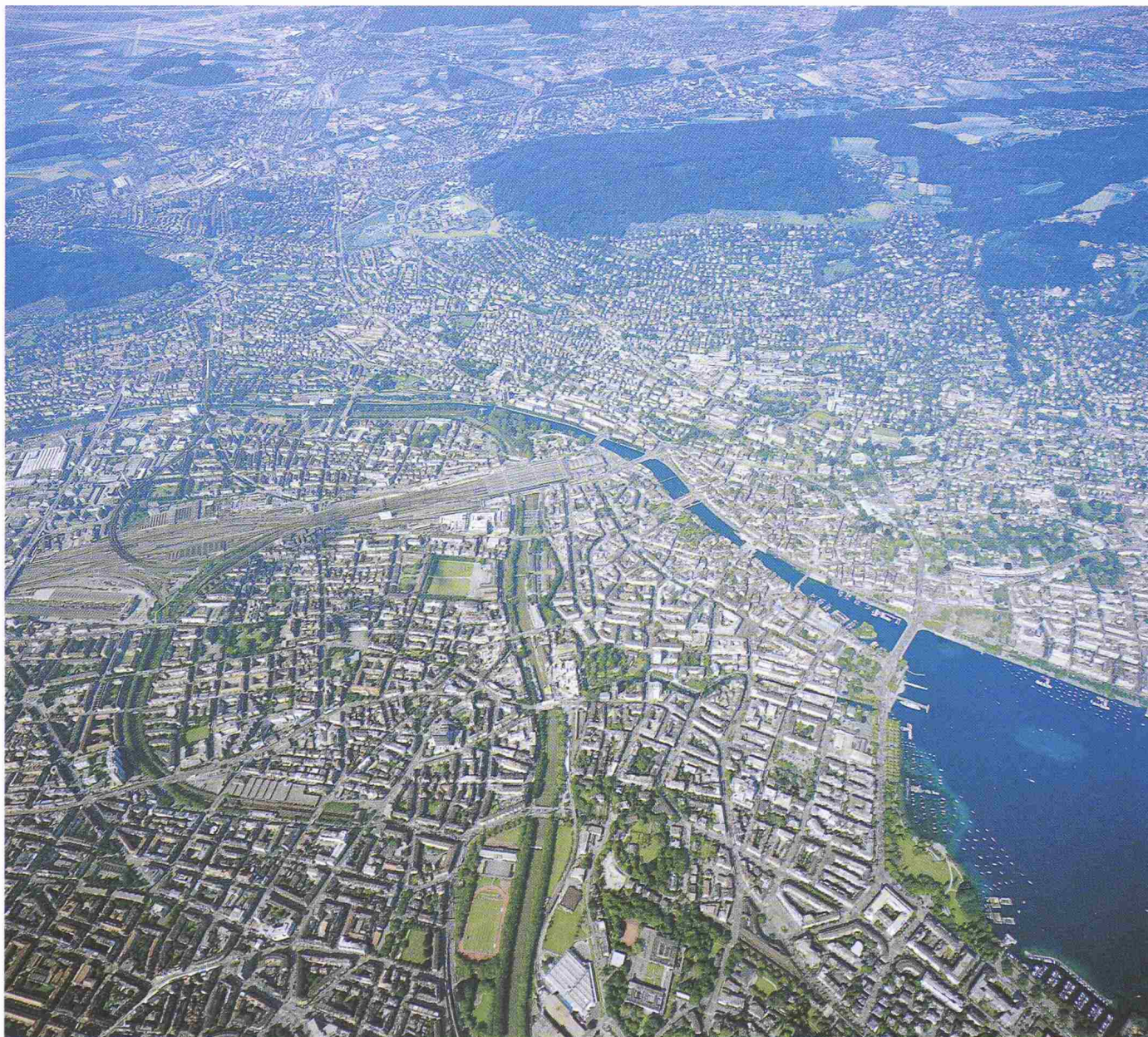
Qualitätsstand technisch und ästhetisch Dauerhaftes zu schaffen. Dies immer unter Berücksichtigung städtebaulicher, denkmalpflegerischer und wirtschaftlicher Randbedingungen. Ob dieses Ziel in allen Teilen erreicht wurde, wird später festzustellen sein. Es kann

aber doch davon ausgegangen werden, dass einiges von dem, was zusammen mit SBB-internen und externen Fachleuten in so kurzer Zeit geschaffen wurde, nicht auf dem Abfallhaufen modischer Erscheinungsformen enden sollte.

In der Absicht, Bleibendes zu schaffen, und unter Berücksichtigung der schwierigen zu spielenden Stücke, verpflichteten wir denn auch einige «Solisten», welche hier Werke schufen, die bereits heute international Beachtung finden.

Damit sind aber auch die Grenzen markiert, denn im Gegensatz zu Zürich-HB oder Zürich-Stadelhofen sind nicht alle Bahnhöfe der S-Bahn oder gar die über 800 SBB-Bahnhöfe für Soli prädestiniert. Dort sind vielmehr Konstanz und Einheitlichkeit auf hohem Niveau unter gleichzeitiger Minimierung der Kosten gefragt.

Sowohl für den Solisten wie für das Ensemble gelten Grundsätze, welche für Planung, Projektierung und Realisierung massgebend sind. Diese Grundsätze gelten sowohl für interne als auch für externe Besetzungen, gelten gleichermassen – jedoch mit unterschiedlicher Gewichtung – für Städtebau und Architektur wie auch für Design.



Stadt Zürich mit Agglomerationen Nord: Zu erkennen der Hauptbahnhof Zürich, Stadelhofen, Enge, Wiedikon, Wipkingen, Oerlikon, Seebach, Kloten, Bassersdorf, Wallisellen, Dietlikon.

Generalziel dieser Grundsätze ist die Förderung des öffentlichen Verkehrs und damit die Pflege des Erscheinungsbildes einer öffentlichen Transportunternehmung. Dies in einem Umfeld äusserst kritischer Marktteilnehmer, die auf visuelle Erscheinungen wohl bewusster reagieren, als dies in früheren Jahren der Fall war.

Grundsätze: Mit den nachfolgenden Grundsätzen zur Pflege des Erscheinungsbildes streben die SBB an, dass sie bei ihren Kunden (auch den potentiellen), in der Öffentlichkeit und bei der Konkurrenz – aber auch beim eigenen Personal – nicht nur bezüglich Leistungsfähigkeit ein hohes Ansehen geniessen, sondern dass sie auch erlebt werden als:

- einheitlich: indem jede Einzelercheinung als sinnvoller Teil des Gesamtsystems erfassbar wird;
- modern und dynamisch: selbstbewusst in Architektur und Design, selbstverständlich neuzeitlich, aber nicht kurzlebig modisch oder marktschreierisch;
- menschenfreundlich: indem sie (die SBB) auch die Bedürfnisse der Kinder, der Betagten und der Behinderten (und der vom Alltag Gehetzten) berücksichtigen;
- sozial: indem sie attraktive und ergonomisch optimale Arbeitsplätze bieten;
- umweltfreundlich: indem sie im Umgang mit den natürlichen Ressourcen sparsam sind, geringe Schadstoff- und Lärmemissionen verursachen

und mit der sie umgebenden natürlichen und gebauten Umwelt sorgfältig umgehen;

- traditionsbewusst: indem sie die kulturhistorisch bedeutsame Bausubstanz und technische Denkmäler sorgfältig pflegen;
- wirtschaftlich: indem sie die öffentlichen Gelder bei Investitionen und im Betrieb optimal einsetzen.

Oder kurz auf einen Nenner gebracht: *Die SBB sollen erlebt werden als sympathisches Beispiel qualitativen Wachstums, als Unternehmung, die allen gehört und die man mag.*

Adresse des Verfassers: Uli Huber, Arch. BSA SIA SWB, Chefarchitekt bei der Baudirektion GD SBB, Mittelstrasse 43, 3030 Bern.

Hochbau-Aufgaben zur S-Bahn Zürich

Im heutigen Zeitalter der totalen Kommunikation fällt es nicht leicht, die Aufgaben für die Architektur der S-Bahn Zürich zu beschreiben. Das grösste Transportunternehmen in der Schweiz, die SBB, hat in der bedeutendsten Agglomeration der Schweiz, zusammen mit dem Kanton Zürich, die erste S-Bahn in diesem Frühjahr in Betrieb nehmen können.

Wertvolles erhalten und zukunftsgerichtet erneuern

Damit ist seit dem Beginn des schweizerischen Eisenbahnzeitalters 1847 mit der Spanischbrötlbahn von Zürich

VON LUZIUS MEYERHANS,
ZÜRICH

nach Baden und dem Neubau des heutigen Hauptbahnhofes von J. F. Wanner im Jahre 1865 ein weiterer Meilenstein in derselben Region gesetzt worden. Hat damals die Eisenbahn gewaltige Umstrukturierungen in fast jeder Ortschaft gebracht, so stellen wir heute fest, dass die S-Bahn Zürich städtebaulich und verkehrstechnisch die Region ebenfalls stark beeinflusst.

Wenn auch der Hauptbahnhof Zürich um die Jahrhundertwende immer wieder in Frage gestellt und mit neuen, zum Teil gigantischen Ideen umgestaltet werden sollte, so hat er doch bis heute seine Grundstruktur erhalten und dient auch heute noch nebst der S-Bahn

dem nationalen und internationalen Eisenbahnverkehr.

Es darf nie ausser acht gelassen werden, dass auch die historische Bausubstanz in den Prozess dieser zukunftsorientierten Anlagen einbezogen werden muss. So entstehen vielfach Sachzwänge, welche nur mit gegenseitigem Einfühlungsvermögen gelöst werden können.

Es zeigt sich heute, dass auch kleinere Stationen mit schutzwürdigem Charakter sehr geeignet sein können, um die neuen bahntechnischen Voraussetzungen erfüllen zu können. Damit kann auch die traditionelle Identifikation mit dem Bahnhof für eine Ortschaft aufrechterhalten bleiben.

Grundstücke haushälterisch nutzen

Im Zeichen der Verdichtung von Zentren ist in Zürich auf engem Raum eine internationale Drehscheibe entstanden, welche für die Zukunft den immer stär-

ker sich entwickelnden Verkehr aufnehmen soll. Das historische Gebäude konnte erhalten bleiben und von vielen Warzen und Geschwüren aus der vergangenen Zeit befreit werden.

Dank einer unserer Hauptaufgaben, wertvollen Grund und Boden haushälterisch zu nutzen, ist ein Einkaufszentrum unter dem ganzen Hauptbahnhof Zürich entstanden. Dieses dient dem Publikum nicht nur als Umsteigeort für die Züge, sondern auch um die Bedürfnisse des täglichen Gebrauches zwischen Wohn- und Arbeitsort zu decken. Sicher kann es als einzigartig betrachtet werden, dass hier keine Autoparkplätze notwendig sind.

Durch die heutigen Tunneltechniken war es möglich, einen Durchgangsbahnhof unter der Museumsstrasse mit darüberliegenden Fussgängerzonen für die Bahnbenützer zu schaffen.

Modern gestalten

Für die beauftragten Architekten war es indessen nicht einfach, ein gestalterisches Konzept um die Tunnelröhren, Fundamente und Überbrückungen zu legen.

Auch wenn durch politische Verzögerung die Bauten erst in der zweiten Hälfte dieses Jahrzehnts fertig erstellt sein werden – und bis dann noch mit etlichen Provisorien Vorlieb genommen werden muss –, so zeichnet sich doch schon heute ein positives Echo zur kon-