

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

Artikel: Denkmalpflege für die S-Bahn
Autor: Frühlich, Martin
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-77568>

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: 01.04.2025

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

Denkmalpflege für die S-Bahn?

Die ersten Züge fuhren 1842 auf Schweizer Boden. Die Eisenbahn ist deshalb eine Einrichtung, die älter ist als unser Staatswesen. Ihre Vergangenheit wird nicht nur durch den technischen Fortschritt der Bahn - vom Basler Eisenbahnstadttor bis zur Zürcher S-Bahn - bestimmt, sondern auch von den grossen kulturellen Leistungen dieser bald hundertfünfzig Jahre Eisenbahngeschichte in der Schweiz.

Die Eisenbahn veränderte unsere Vorstellung von Stadt, entwickelte neue Baugattungen: Aufnahmegebäude, Re-

VON MARTIN FRÖHLICH,
BERN

misen, Tunnelportale... Die Bahn veränderte unsere Lebensgewohnheiten, ermöglichte den heutigen Tourismus, den Güterverkehr, die Entwicklung der Randregionen. Natürlich besitzt die Bahn zunächst wirtschaftliche Bedeutung, aber sie muss auch einer kulturellen Aufgabe gerecht werden, nämlich den Fortschritt, dessen Resultat sie ist, als Entwicklungsprozess spürbar zu erhalten. Das kann die Bahn sicher nicht mit Fahrplanauffassungen von 1850 oder mit Rollmaterial jener Jahre im Alltagsgebrauch. Aber sie kann es - und tut es -, indem bestehende Hochbauten nur dann geopfert werden, wenn sie der technischen Entwicklung des öffentlichen Verkehrs im eigentlichen Sinn des Wortes «im Wege stehen». Dieses Vorgehen entspricht nicht nur haushälterischen Prinzipien, sondern auch der gesetzlichen Pflicht dieses Bundesbetriebes, wie sie im Eidg. Natur- und Heimatschutzgesetz von 1966 niedergelegt ist.

S-Bahn: Kein Neubau, sondern Ausbau

Es entspricht der Idee der Zürcher S-Bahn, die einen Ausbau des Bahnnetzes für die Agglomeration Zürichs darstellt, dass auch die bestehenden Hochbauten wenn immer möglich der neuen Verwendung angepasst werden. Weil die Region Zürich die ältesten Bahnlinien der Schweiz besitzt, stehen hier auch von den ältesten Bahnhöfen unseres Landes, vorab der Methusalem unter den Schweizer Bahnhöfen, der Bahnhof Baden von 1847, gebaut vom damals berühmten Architekten Ferdinand Stadler (1814-1870). An den ältesten Linien der ehemaligen Nord-Ost-Bahn stehen heute noch Bahnhöfe, die so alt sind wie die Bahnlinien selbst.

Dass diese Bauten eine hohe kulturelle Bedeutung besitzen, versteht sich von selbst. Sie sind mehrheitlich nicht nur - etwa als «Bahnmuseen» - in ihrer Substanz zu erhalten, sondern auch in ihrer Funktion zu belassen. Dies war gelegentlich kein einfaches Unterfangen, aber meist ein lohnendes: Der oft als Qualitätsmassstab beschworene Dialog zwischen Alt und Neu entspringt hier nicht nur einer Laune, sondern resultiert aus einer Notwendigkeit. Das gestaltet ihn auch überzeugender.

Denkmalpflege als Methode der Baukonzeption

Im allgemeinen ist es die Aufgabe der Denkmalpflegeorgane, dafür zu sorgen, dass die alten Bauten möglichst im originalen Zustand und im Habitus eines Altbaus in die Zukunft gerettet werden. Im Zusammenhang mit den heutigen S-Bahn-Bauten muss es aber darum gehen, die Altbauten in einer neuen Umgebung wieder zum «Klingen» zu bringen, sie also nicht so umzubauen, dass sie die neue Anlage nicht «stören», sondern so zu restaurieren, dass *ihr Wert wieder augenfällig wird: Juwel in neuer Fassung*. Dafür ist es unerlässlich, dass nicht nur qualifizierte Architekten und Baufirmen die Restaurierungsarbeiten ausführen - Denkmalpflege ist eine hochspezialisierte Branche geworden -, sondern dass auch die Neubauten auf dieses Juwel hin konzipiert werden. - Das Wichtige ist nicht die Fassung, sondern das Juwel: Es sind sich alle einig, dass die «Fassung» den Altbau durch zurückhaltende Formen und Farben der Neubauten trägt. Aber es bedarf grosser Sensibilität, dass die Zurückhaltung nicht in «Blödheit» umschlägt - Mausgrau ist möglicherweise nicht die Antwort auf mehrfarbige Gestaltungen der Gründerjahre.

Denkmalwürdige Altbauten können heute gestaltende Architekten dazu herausfordern, sich mit der Architektur jener Gründerjahre zu messen, sich und ändern zu beweisen, dass «man es auch kann». Solche aus Konkurrenz-

denken heraus entstandene gestalterische Kraftakte vermeiden zu helfen gehört hier mit zu den Aufgaben der Denkmalpflegeorgane, genauso wie die dauernde Informations- und Überzeugungsarbeit, die den Arbeitspartnern in sachgerechter Weise hilft, mit den wertvollen Altbauten umzugehen.

Leicht werden unter solchen Bedingungen Denkmalpflege und Heimatschutz zu Organen des Neinsagens, weil dazu die gesetzliche Macht der Einsprache gegen Entscheide von Bundesbehörden besteht. Das Ausräumen solcher Widerstände kostet unter Umständen Millionen - und viel kostbare Zeit. Und diese Widerstände bringen letztlich die Bahn den Anliegen der Wahrung unseres kulturellen Erbes nicht näher.

Wenn die öffentlichen Interessen beim Bauen gegeneinander abgewogen werden, rangiert die Kapazität des öffentlichen Verkehrs wohl vor den Anliegen der Denkmalpflege und des Heimatschutzes. Häufig widersprechen sich diese beiden Anliegen aber gar nicht. Es ist dort die Aufgabe der Denkmalpflegeorgane, ihre Anliegen einzubringen und nachzuweisen, dass sie die Anliegen des öffentlichen Verkehrs möglicherweise sogar fördern. Kurz, Denkmalpflege ist Gesprächsbereitschaft und Überzeugungsfähigkeit aus Sachkenntnis.

Und die Resultate?

Die von den SBB selbst und den zuständigen Fachorganen als Baudenkmäler von nationaler und regionaler Bedeutung eingestuften Bahnhofaufnahmegebäude an den Hauptlinien der S-Bahn fielen dem S-Bahn-Ausbau nicht zum Opfer - mit Ausnahme des Bahnhof Letten, der als Haltestelle aufgehoben wurde und nun ein Architekturbüro beherbergt. Ein Teil dieser 11 Bahnhöfe von nationaler und 16 Bahnhöfe von regionaler Bedeutung wurden oder werden im Hinblick auf die S-Bahn ausgebaut und restauriert.

Auch in dieser Hinsicht ist der Zürcher Hauptbahnhof ein Paradebeispiel. Über Jahrzehnte diente er als Bauhülle für alle möglichen unkoordinierten und billigen Einbauten für alle möglichen Zwecke, vom Bahnhofkino bis zum Swissair-Terminal. Sein Bauzustand beim Beginn des Umbaus bot den Anlass, nicht nur Erweiterungen zu planen, sondern auch den Altbau, im we-

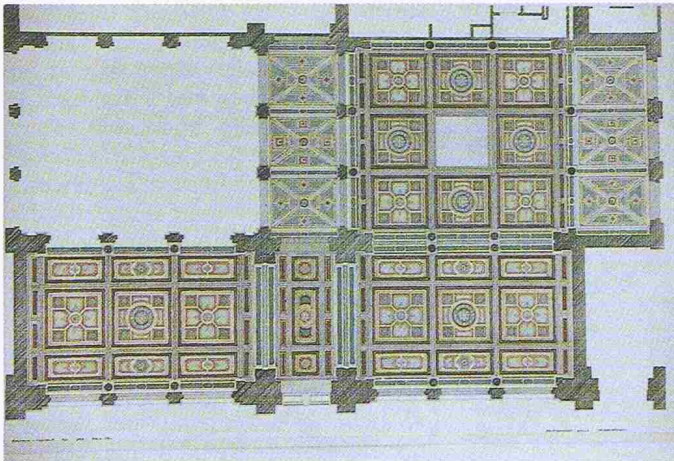


Bild 1. Deckenmuster im Bahnhoftrakt Süd (HB-Zürich) für das Pressezentrum und Arkadencafé



Bild 2. Ausschnitt aus der fertig restaurierten Deckenornamentik

sentlichen 1865–1871 errichtet, auszuräumen und in Etappen im Sinne seiner ursprünglichen Funktionslogik wieder herzustellen. Das «Entrümpeln» des Altbaus machte seine frühere Grosszügigkeit wieder sichtbar und liess das Verständnis für die Architekturqualität des ehemaligen Hauptsitzes der Nord-Ost-Bahn wachsen.

In einer ersten Etappe erhielten die ehemaligen Bahnhofbuffet- und Warte-

saalräume der III. Klasse ihr Gesicht zurück und konnten – weil die Untersuchungen keine brauchbaren Ergebnisse ergaben – aufgrund eines eigenen Konzepts stilgerecht polychrom bemalt werden, damit sich die Räume nicht nur in ihren Formen, sondern auch in den Farben zeitgerecht präsentieren. Von den wiederhergestellten Raumhüllen heben sich die aufgrund der neuen Funktionen notwendigen Einbauten und Möblierungen klar ab.

Zusammenfassend kann behauptet werden, dass auch bei der Einführung der S-Bahn die Zürcher Bahnlandschaft ihr kulturelles, d.h. in einer langen Geschichte gewachsenes Gesicht nicht verloren hat – ganz im Gegenteil.

Adresse des Verfassers: Dr. M. Fröhlich, Denkmalpfleger der bundeseigenen Bauten, c/o AFB, 3003 Bern.

Hauptbahnhof Zürich

Halle und Passagen

Zur Architektur

Architektur in einem Innenraum mit Aussenklima ist eine ungewöhnliche Bauaufgabe und bedarf besonderer ge-

VON TRIX UND ROBERT
HAUSSMANN UND
HANSRUEDI STIERLI,
ZÜRICH

stalterischer Mittel. Die Architekten suchten eine möglichst grosszügige Lösung mit klaren Formen und einer konsequenten Beschränkung auf ganz wenige Materialien und Farben. Diese Strenge ist notwendig, soll doch der Bahnhof als Architekturthema erkennbar sein. Deshalb die zurückhaltende Form – dienend, allen funktionellen Anforderungen entsprechend, kommerziell nutzbar, jedoch kein Kaufhaus mit Geleiseanschluss im Keller.

Die Gestaltungsmittel

Diesem Programm entsprach von Anfang an das Architektur- und Materialkonzept, welches allerdings erst nach Fertigstellung der ganzen Anlage voll zur Wirkung gelangen wird. Die Fronten der Einbauten für Läden und Dienstleistungen sind regelmässig gegliedert. Pfeiler und Öffnungen wechseln in einem harmonischen Rhythmus.

Die Fronten bilden Strassen und Plätze, eine orthogonale Stadtstruktur im unterirdischen, unbestimmten Innenraum. Präzise, einheitliche Bauten vor dem zurückweichenden Himmelblau des höhlenhaften Hintergrundes sind das architektonische Motiv. Ein einfaches Streifenmuster aus hellem und dunklem Naturstein ist als gestalterisches Mittel auf Boden und Wänden eingesetzt.

Auch im Perrongeschoss begleitet ein schwarz-weiss gestreiftes Band die Geleise vor blau gefärbtem Akustikputz. Mit Spiegelreflektoren beleuchtete, silberfarbene Aluminiumflügel, welche die Haustechnikgalerien abdecken, erzeugen ein Gefühl der Sicherheit und Leichtigkeit im unterirdischen Raum.

Einheitlich gestaltet sind die verschiedenen Einbauten auf den Perrons wie Telefonkabinen, technische Räume, Feuerlöschposten, die Aufgänge zu den Fluchtwegen usw. Dazwischen sind Sitzgruppen aufgestellt.

Im darüberliegenden Geschoss, welches Läden und Dienstleistungen aufnimmt, wiederholt sich das Streifenmuster als ruhiger und einheitlicher Vordergrund, ein Ausgleich und Kontrast zu Hektik und Stress während den Stosszeiten und dem heterogenen optischen Geschehen der einzelnen kommerziellen Selbstdarstellungen. Die regelmässige und einfache Fassadengliederung erlaubt eine grosse Flexibilität in bezug auf die Ladengrössen. Die Läden werden vom jeweiligen Mieter sehr verschieden und sehr persönlich einge-