

Zeitschrift: Werk, Bauen + Wohnen
Herausgeber: Bund Schweizer Architekten
Band: 96 (2009)
Heft: 10: Infrastrukturen = Infrastructures

Artikel: Von unten her gedacht : Bahnhof Löwenstrasse in Zürich von Jean-Pierre Dürig
Autor: Schärer, Caspar
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-131073>

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>

Von unten her gedacht

Bahnhof Löwenstrasse in Zürich von Jean-Pierre Dürig

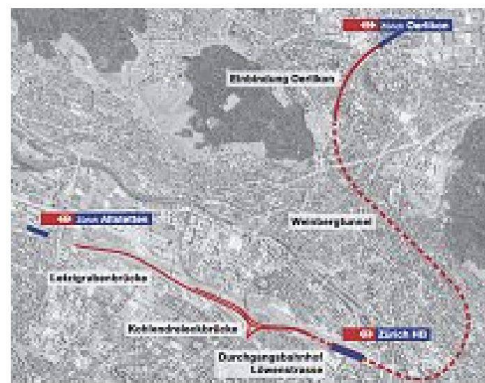
Text: Caspar Schärer, Bilder: Ruedi Walti Quer durch die Stadt Zürich, auf Brücken und in Tunnels, führt die neue Durchmesserlinie der SBB; Kernstück ist der unterirdische Bahnhof Löwenstrasse. Jean-Pierre Dürig entwirft in einem engen Korsett technischer Vorgaben neue, markante Erschliessungselemente.

Was kann ein Architekt noch ausrichten, wenn andere vor ihm Lage, Länge, Breite und Höhe eines Bahnhofs schon festgelegt haben? Wenn die Position der vertikalen Erschliessung bereits exakt fixiert ist, weil links und rechts kein Platz mehr ist? Wird er da nicht einfach zum Kulissenmaler, zum Verschönerer des immensen Bauwerks «Bahnhof Löwenstrasse», das die Eisenbahntechniker und -planer unter die ganze Länge des Zürcher Hauptbahnhofs legen? Der Zürcher Architekt Jean-Pierre Dürig ist sich bewusst, dass der Spielraum für ihn nicht sonderlich gross ist. Doch das wenige, das ihm bleibt, will er nutzen.

Als er beim Wettbewerb vor acht Jahren teilnahm, hat er alle Vorgaben rückhaltlos akzeptiert. Ihm ging es um mehr als nur darum, einen neuen unterirdischen Bahnhof möglichst effizient an das bestehende, in mehr als 150 Jahren über und unter dem Boden gewachsene Raumkonglomerat anzuschliessen. 300 000 Menschen eilen täglich durch den Hauptbahnhof, eine Verkehrsmaschine auf drei Ebenen, zwei davon unter der Erde. Gerade diese Mehrgeschossigkeit wird mit dem laufenden Ausbau noch betont. Vertikale Bewegungen zwischen den Ebenen werden noch wichtiger, als sie es zuvor schon waren.

Eisberge aus Beton

Der Bahnhof Löwenstrasse ist das Herzstück der Durchmesserlinie (DML), die von Zürich-Altstetten über den Hauptbahnhof nach Oerlikon führt. Ursprünglich als Kopfbahnhof konzipiert, wandelte sich der Hauptbahnhof Anfangs der 1990er Jahre zum Durchgangsbahnhof, als mit der Eröffnung der S-Bahn eine erste



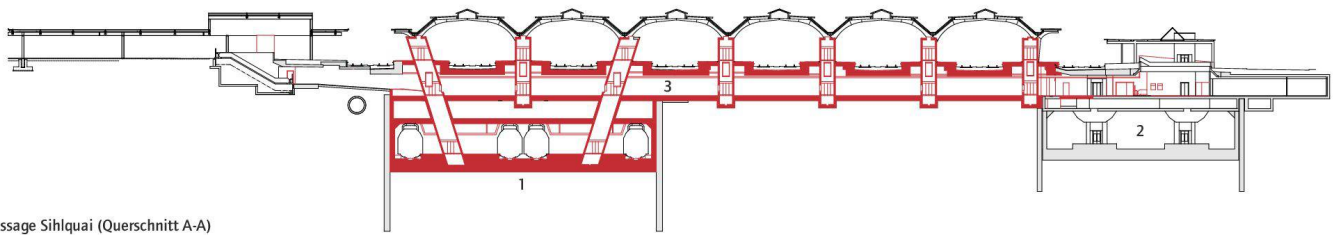
unterirdische Verbindung geschaffen wurde. Dieser Bahnhof Museumsstrasse diente allerdings bloss dem Regionalverkehr. Die DML soll nun neben der S-Bahn vor allem den nationalen und internationalen Strecken zur Verfügung stehen. Die Ost-West-Transversale durch die Schweiz von Genf nach St. Gallen wird dadurch erheblich aufgewertet.

Das 1,6-Milliarden-Bauwerk (der Bahnhof allein kostet 700 Millionen Franken) ist in vier Abschnitte unterteilt. Kaum ein Meter davon verläuft ebenerdig: Der erste Abschnitt führt von Altstetten via zwei 1150 und 400 Meter lange Brücken über das Geleisefeld des Vorbahnhofs bis zur Unterführung Langstrasse. Dort taucht die DML tief unter den Hauptbahnhof und weitet sich zum Intercity- und S-Bahnhof Löwenstrasse aus, um danach im Weinbergtunnel (Abschnitt 3) in einem weiten Bogen zum Geländeeinschnitt vor dem Bahnhof Oerlikon zu gelangen. Der Bahneinschnitt muss für die neue Linie auf sechs Spuren ausgeweitet werden. Die Schweizerischen Bundesbahnen SBB versprechen sich von der Durchmesserlinie eine Kapazitätssteigerung von dreissig Prozent im Zürcher Hauptbahnhof.

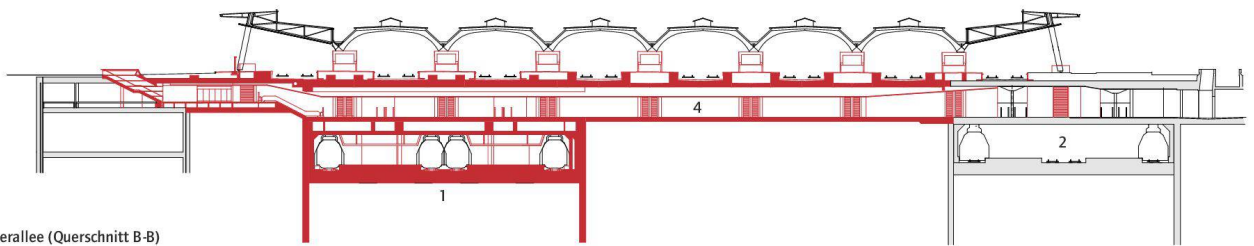
Durch den Bahnhof Löwenstrasse wird der Schwerpunkt der ganzen Anlage nach Westen, stadtauswärts verschoben. Dutzende neuer Auf- und Abgänge werden dabei geschaffen: von der untersten Ebene des neuen Durchgangsbahnhofs hinauf in eine erste Verteilenebene und von dort auf das Niveau der Bahnsteighalle, wo auch in Zukunft die meisten Züge ein- und ausfahren werden. Eine besondere Bedeutung erhalten die unterirdischen Querverbindungen, die ähnlich wie die historischen Querhalle oben, die Zirkulation zwischen den Bahnsteigen ermöglichen. Die bestehende Passage Sihlquai – einst eine völlig vernachlässigte, eher zufällige Unterführung – ist in den letzten Jahren massiv verbreitert worden, neu hinzu kommt die Passage Gessnerallee, von der aus ebenfalls direkte Beziehungen zu den Bahnsteigen nach oben und unten eingerichtet werden. Für Jean-Pierre Dürig ist dieses

Rechte Seite oben: Treppen-Häuser als Auflager für das 1933 fertig erstellte Dach der Bahnsteighalle
Unten: Markante Betonkörper verbinden die Bahnhofsebenen und schaffen Orientierungspunkte im Raum

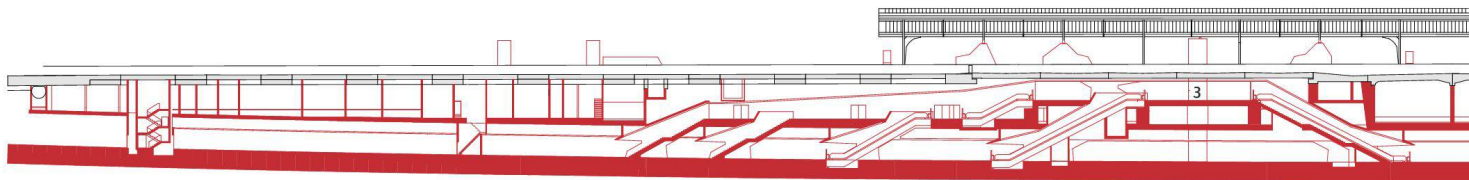
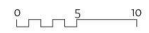




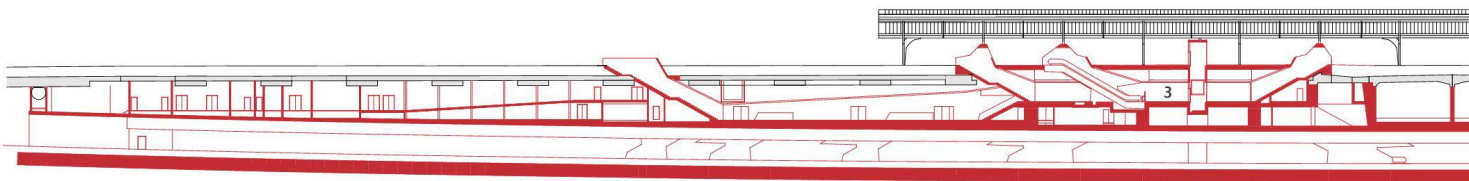
Passage Sihlquai (Querschnitt A-A)



Passage Gessnerallee (Querschnitt B-B)

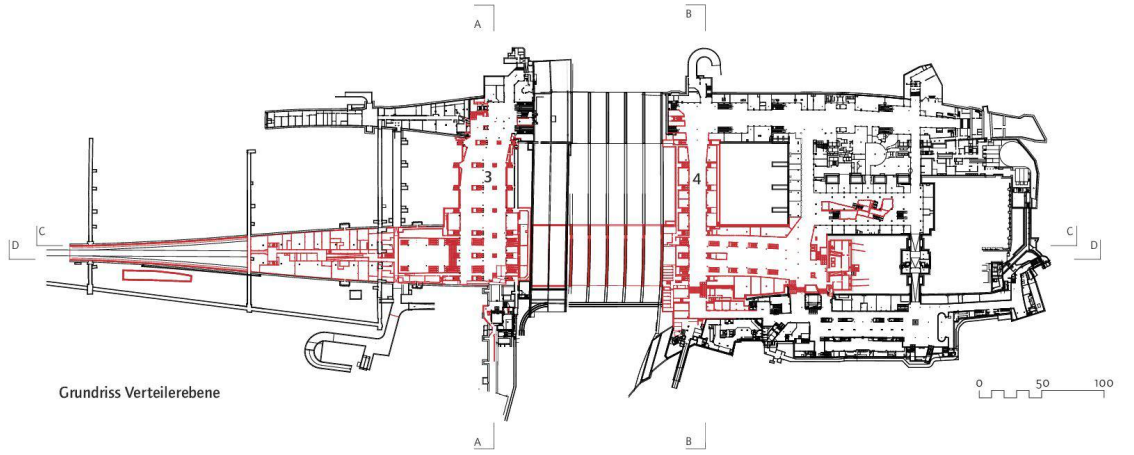


Passage Löwenstrasse (Längsschnitt C-C)

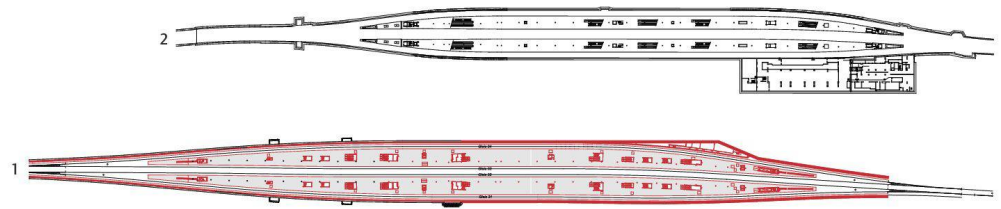


Passage Löwenstrasse (Längsschnitt D-D)

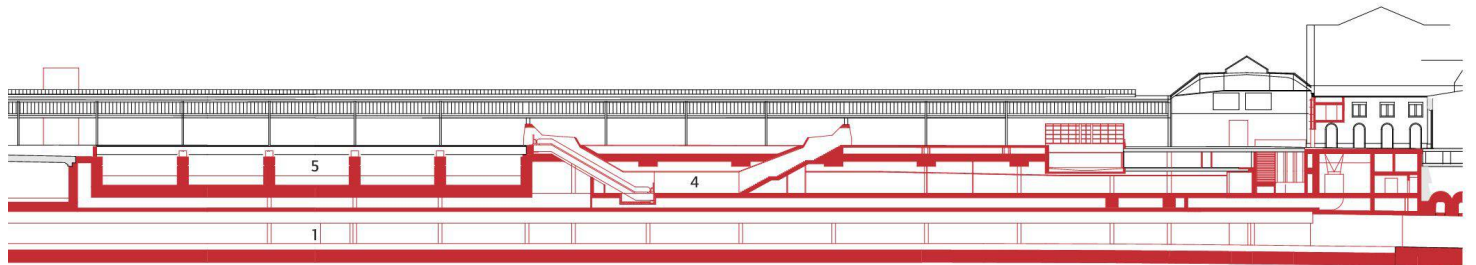
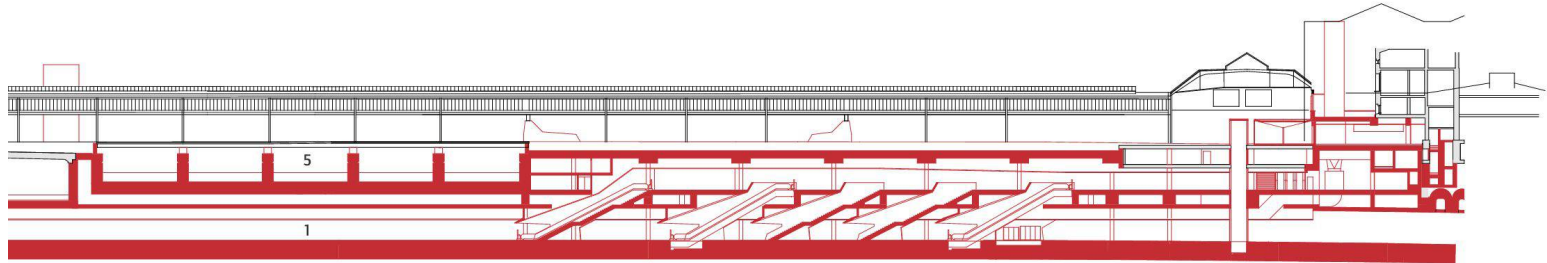
- 1 Bahnhof Löwenstrasse
- 2 Bahnhof Museumsstrasse
- 3 Passage Sihlquai
- 4 Passage Gessnerallee
- 5 Sihl



Grundriss Verteilerebene



Grundriss Ebene Durchgangsbahnhof



Auf und Ab zwischen den Geschossen ein prägendes Merkmal des Hauptbahnhofs und deshalb konzentrierte er sich bei der Gestaltung auf die Vertikalverbindungen, seien dies nun Treppen, Rolltreppen oder Lifte.

Im Sektor C über der Passage Sihlquai sind die Eingriffe bereits jetzt nicht zu übersehen. Eine ganze Schar an Eisberge erinnernder Sichtbeton-«Häuser» drängt aus dem Erdinneren an die Oberfläche; die neuen Elemente zeigen gewissermassen die Gewalt, die der alten Bahnsteighalle mit dem Ausbau angetan wird. Sie verschleiern das Ausmass der Intervention nicht, im Gegenteil: Das unterirdische Bauwerk, das in Zukunft eine noch wichtigere Rolle übernimmt, wird hier in Szene gesetzt. Die Betonblöcke sind von unten her gedacht, von der tiefsten Ebene aus, wo Gleisgeometrie und maximale Rampensteigungen die grundlegende Disposition der Räume bestimmen. Der Architekt konnte sich die Lage der neuen Treppen und Lifte nicht aussuchen, sie wurde ihm diktiert. Auf die Stahlkonstruktion des Daches über der Bahnsteighalle konnte dabei keine Rücksicht genommen werden.

Das offensichtliche Problem ist Jean-Pierre Dürig mit entwaffnender Direktheit angegangen. Die Stützen hätten sowieso abgeschnitten werden müssen, also macht er diese Verstümmelung gleich zum Thema des Entwurfs. An die Stelle des linearen Lastabtrags treten die massiven Betonkonstruktionen, die als statische Elemente die anfallenden Kräfte in den Boden leiten. Die Position der einstigen Stützen bestimmt die Form der Elemente: Da die Blöcke nicht in einer Linie unter das Hallendach zu stehen kommen, entsteht eine selbstähnliche Variation der Geometrie, eine Art Formfamilie.

In sich ruhende Gelassenheit

Die sowohl sperrigen wie auch geschmeidigen Volumen führen als schräge Betonröhren in die Tiefe auf das Niveau der Passage Sihlquai, wo ihr Ausdruck sogar noch expressiver wird. Später, voraussichtlich 2013, weisen verwandte Röhren von dort aus den Weg in den noch weiter unten liegenden neuen Bahnhof. Die Frage ist berechtigt, ob eine derart ausgeprägte Formulierung der Bewegung von einer Ebene zur nächsten der tatsächlichen Bedeutung angemessen ist. Die Komplexität des Organismus «Hauptbahnhof» wird aber mit der Eröffnung des zweiten unterirdischen Bahnhofs sprung-

haft zunehmen. Weitere Ladengeschäfte werden die Wege der Passanten säumen und so die Orientierung nicht gerade vereinfachen. In diesem Kontext sind die rohen Betonblöcke hilfreiche Wegweiser, die gelassen in sich ruhen und zugleich die Bewegung schon jetzt vorwegnehmen.

Noch ruhiger im Sinne der Gestaltung werden die Räume der neuen Passagengeschosse und des Bahnhof Löwenstrasse. Die beiden Bahnsteige sollen sich als helle Inseln in warmen Farbönen vor den beiden schwarz gestrichenen Begrenzungswänden abzeichnen. Die Raumhöhe ist im Vergleich zum in den Achtzigerjahren erbauten Bahnhof Museumsstrasse deutlich geringer – eine weitere Vorgabe, die der Architekt akzeptieren musste. In den Passagen arbeitet Dürig mit weissen Blechen und hellen Bodenbelägen, um den gepressten Raumeindruck etwas zu mildern. Entscheidend bei den Gestaltungs- und Materialentscheidungen war für Dürig die Dauerhaftigkeit in jeglicher Hinsicht. Da zwischen der Planung und der Ausführung sieben Jahre liegen, und bis zur Eröffnung der Durchmesserlinie weitere vier Jahre vergehen werden, dürfen Material und Form nicht modisch sein. Schliesslich soll der erweiterte Bahnhof ab 2013 einige Jahrzehnte lang möglichst reibungslos seinen Dienst tun. ■

Durchgangsbahnhof Löwenstrasse, 2002–2013

Bauherr: SBB Schweizerische Bundesbahnen AG

Generalplaner: uas ag, unternehmen für architektur und städtebau, Zürich

Architekt: Dürig AG, Architekten, Zürich

Baumanagement: Caretta + Weidmann Baumanagement AG, Zürich

Haustechnik, Brandschutz, Bauphysik: Amstein + Walthert AG, Zürich

Akustik: BAKUS Bauphysik & Akustik GmbH, Zürich

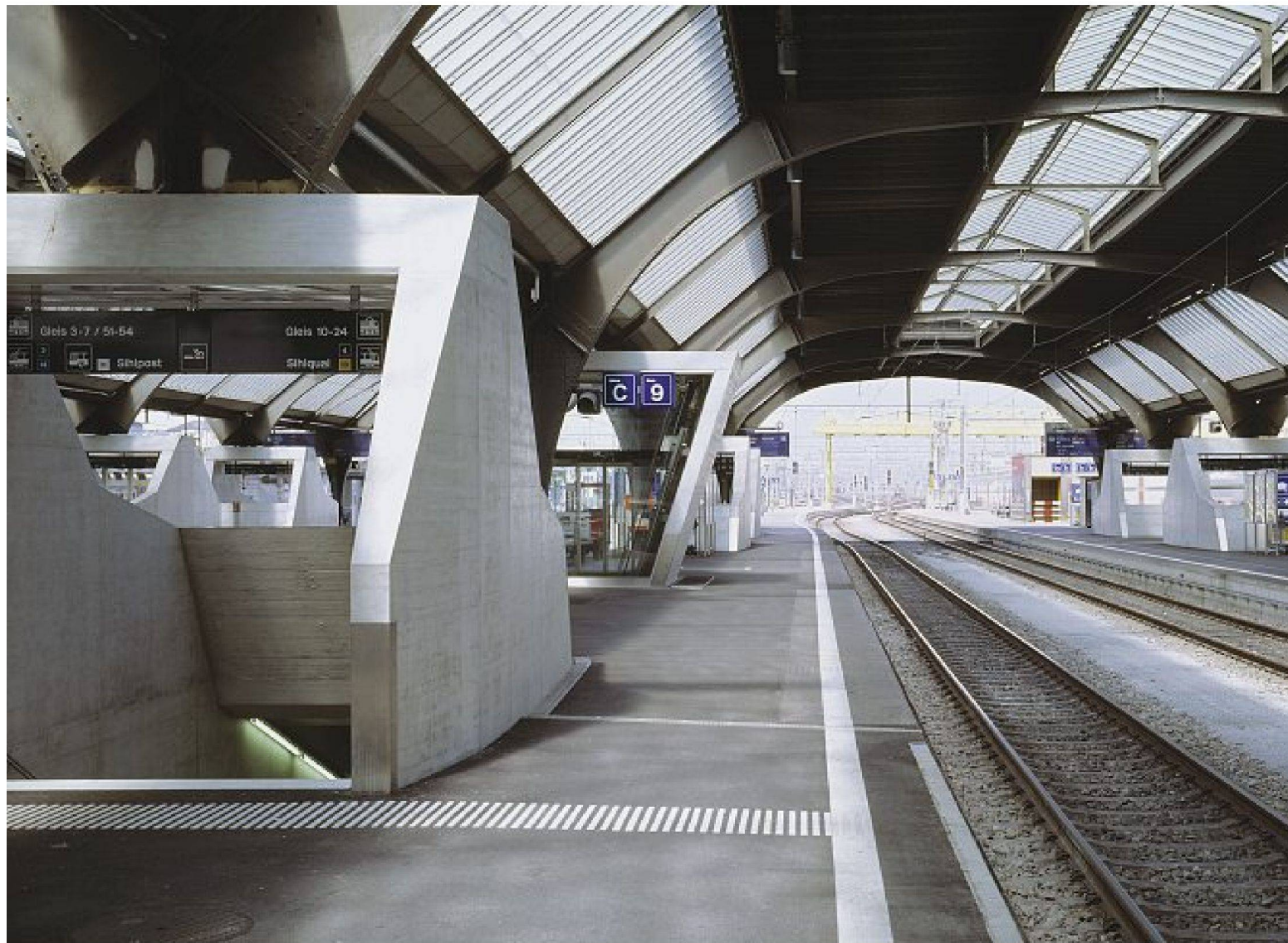
Gesamtleitung Ingenieurwesen: ig zalo Basler & Hofmann Ingenieure und Planer AG, Esslingen; Pöyry Infra AG, Zürich

Termine: Wettbewerb 2002, Baubeginn 2005

Dauerausstellung zum Bauprojekt Durchmesserlinie: Hauptbahnhof Zürich, Passage Sihlquai unter Gleis 18; Mo–Fr 14–20 Uhr, Sa 11–17 Uhr.
www.durchmesserlinie.ch

résumé **Pensé depuis le bas** La gare Löwenstrasse à

Zürich de Jean-Pierre Dürig La nouvelle ligne diamétrale des Chemins de fer fédéraux traverse Zurich de part en part sur des ponts et dans des tunnels: sa pièce centrale est la gare souterraine Löwenstrasse. Jean-Pierre Dürig, l'architecte de la nouvelle gare est contraint par les données définies par les concepteurs ferroviaires: la situation, la longueur, la largeur et



la hauteur de la gare sont fixées. Il en va de même des liaisons verticales comme les escaliers, les escalators et les ascenseurs qui joueront un rôle important dans la future gare sur trois niveaux. Les travaux durent encore jusqu'en 2013, pourtant l'on peut déjà voir les premières interventions. Des grands blocs en béton brut de décoffrage remontent de l'intérieur à la surface. Ces «cubes» d'escaliers suffisent placidement à eux-mêmes et servent en même temps à l'orientation dans le conglomérat spatial toujours plus complexe de la gare principale. ■

summary **Conceived from below** Löwenstrasse railway station in Zurich by Jean-Pierre Dürig The new Swiss Federal Railways "Durchmesserlinie" (Traversing Line) runs in bridges

and tunnels right across Zurich; its core element is the railway station beneath Löwenstrasse. Jean-Pierre Dürig, the architect of the new station, is tightly confined by the constraints imposed by the railway planners: the position, length, width and height of the station are already fixed. The same applies to the vertical connections such as stairs, escalators and lifts, which will play an important role in the new station with its three levels. Although the construction work will continue until 2013, the first interventions are already visible. Bulky blocks of exposed concrete have burst out of the depths of the earth onto the surface. These staircase "buildings" rest serene and self-composed, and provide assistance in finding your way around the increasingly complex spatial conglomerate of the main railway station. ■