



## Inventar der Denkmalschutzobjekte von überkommunaler Bedeutung

- Das Inventar** Das Inventar listet Bauten und Anlagen auf, die aufgrund ihrer historischen Bedeutung wichtige Zeugen vergangener Epochen sind. Mit der Aufnahme ins Inventar wird ein Objekt nicht unter Schutz gestellt, sondern eine Schutzvermutung festgehalten.
- Schutzzweck** Der im Inventarblatt aufgeführte Schutzzweck hält in allgemeiner Art und Weise fest, wie der Charakter der Bauten bewahrt werden kann. Welche Bestandteile der Bauten im Detail erhalten werden sollen, ist nicht im Inventarblatt festgelegt, sondern wird im Rahmen eines Bauvorhabens entschieden. Dies betrifft neben dem Gebäudeäusseren auch das Gebäudeinnere sowie die für ihre Wirkung wesentliche Umgebung. Bei Bauvorhaben empfiehlt es sich, frühzeitig mit der kantonalen Denkmalpflege Kontakt aufzunehmen. Sie bietet Eigentümerinnen und Eigentümern unentgeltliche Beratung an.
- Aktualität der Inhalte** Die im Inventarblatt wiedergegebenen Informationen zu einem Objekt beruhen auf dem Wissensstand zum Zeitpunkt der Festsetzung. Neuere Informationen, etwa zu jüngsten Massnahmen oder zum aktuellen Zustand eines Objekts, können bei der kantonalen Denkmalpflege eingeholt werden.
- Fragen und Anregungen** Verfügen Sie über weitere Informationen zu den Bauten im Inventar? Haben Sie Fragen zum Inventar? Dann nehmen Sie bitte Kontakt mit uns auf und beachten Sie den Flyer «Fragen & Antworten» auf unserer Internetseite:
- [zh.ch/denkmalinventar](http://zh.ch/denkmalinventar)
- Disclaimer** Das Inventarblatt gilt nicht als vorsorgliche Schutzmassnahme im Sinne von § 209 Planungs- und Baugesetz.
- Nutzungsbedingungen** Dieses Inventarblatt wurde unter der Lizenz «Creative Commons Namensnennung 4.0 International» (CC BY 4.0) veröffentlicht. Wenn Sie das Dokument oder Inhalte daraus verwenden, müssen Sie die Quelle der Daten zwingend nennen. Mindestens sind «Kanton Zürich, Baudirektion, kantonale Denkmalpflege» sowie ein Link zum Inventarblatt anzugeben. Weitere Informationen zu offenen Daten des Kantons Zürich und deren Nutzung finden Sie unter [zh.ch/opendata](http://zh.ch/opendata).

# Hauptbahnhof

**Gemeinde**

Zürich

**Bezirk**

Zürich

**Quartier**

Altstadt, Aussersihl

**Planungsregion**

Zürich Stadt

Adresse(n)	Bahnhofplatz 15, 15 bei; Museumstrasse 1, 1 bei
Bauherrschaft	Schweizerische Bundesbahnen SBB, Schweizerische Nordostbahn-Gesellschaft NOB
ArchitektIn	Allgemeine Entwurfsanstalt Zürich, Axel Fickert (1952 – o. A.), Hans Rudolf Stierli (o. A. – 2017), Jakob Friedrich Wanner (1830–1903), Kaschka Knapkiewicz (1950 – o. A.), Marcel Meili (1953–2019), Markus Peter (1957 – o. A.), Robert Haussmann (1931 – o. A.), Trix Haussmann (1933 – o. A.)
Weitere Personen	Alexander Acatos (1873–1950) (Ingenieur/Hersteller), Bell Maschinenfabrik AG (Ingenieur/Hersteller), Buss AG (Ingenieur/Hersteller), Cristoforo Vicari (1846–1913) (Steinmetz, Bildhauer, Plastiker, Holzschnitzer, Holzbildhauer), Ernst Rau (1839–1875) (Steinmetz, Bildhauer, Plastiker, Holzschnitzer, Holzbildhauer), Johann Ludwig Kaiser (1816–1890) (Steinmetz, Bildhauer, Plastiker, Holzschnitzer, Holzbildhauer), Theodor Weiss (1829–1914) (Ingenieur/Hersteller), W. Wachs (o. A. – o. A.) (Ingenieur/Hersteller), Wartmann Vallette & Co. (Ingenieur/Hersteller)
Baujahr(e)	1865–1997
Einstufung	kantonal
Ortsbild überkommunal	nein
ISOS national	ja
IVS	nein
KGS	A7852
Datum Inventarblatt	01.07.2020 Raphael Sollberger, Regula Michel

<b>Objekt-Nr.</b>	<b>Festsetzung Inventar</b>	<b>Bestehende Schutzmassnahmen</b>
261AA01592	RRB Nr. 3048/1981 Liste ohne Inventarblatt, AREV Nr. 1724/2019 Inventarblatt	ÖREB 24.07.2020 BDV Nr. 0411/2020 vom 08.05.2020 Unterschutzstellung
261AABAHNHOF00001	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–
261AAPERRON00001	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–

## Schutzbegründung

Der Zürcher Hauptbahnhof ist einer der ältesten Bahnhöfe der Schweiz. Architekt Gustav Albert Wegmann (1812–1858) entwarf das erste Bahnhofgebäude, das mitten in die städtische Grünanlage des «Platzspitzes» (Platzpromenade 5 bei u. a.; 261AAGARTEN00001 u. a.) zu liegen kam. Der Bau in neoromanischem Stil diente als Endstation für die am 1847 eröffnete Schweizerische Nordbahn, die sogenannte «Spanisch-Brötli-Bahn» zwischen Baden und Zürich, welche 1853 mit der Zürich- Bodenseebahn zur Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft NOB fusionierte. 1865–1871 wurde der Bau durch das neue Bahnhofgebäude von Jakob Friedrich Wanner mit der dazugehörigen Bahnhofhalle (261AA01592) ersetzt. Bereits seit Beginn des 20. Jh. stiess die mittlerweile «Hauptbahnhof» genannte Anlage immer wieder an ihre Kapazitätsgrenzen und wurde mehrfach um- und ausgebaut. 1897–1902 wurden die bereits zu klein gewordene Bahnhofhalle im W um zwei Joche verkürzt und die Gleisenden nach W vor das Gebäude verlegt, die Perrons bis zum Widerlager der Sihlbrücke überdacht und durch einen Kopfperron miteinander verbunden. 1929–1933 wurde dieser im Hinblick auf die Schweizerische Landesausstellung 1939 zu einer gedeckten Querhalle umgebaut, die Perrons wurden über die Sihl hinweg verlängert und die Einzelperrondächer der Jahrhundertwende durch eine neue, zusammenhängende Perronhalle (261AAPERRON00001) ersetzt. Im Hinblick auf die Inbetriebnahme der Zürcher S-Bahn am 27.05.1990 wurde der Hauptbahnhof mit dem Bahnhof Museumstrasse (261AABAHNHOF00001)



**Hauptbahnhof**

um vier unterirdische und erstmals durchgehende Gleise sowie verschiedene unterirdische Publikums- und Geschäftsflächen erweitert. Gleichzeitig entstanden auch der Bahnhof der Sihltal-Zürich-Uetliberg-Bahn SZU (Bahnhofplatz 15 bei; 261AABAHNHOF00002) und eine Halle unter dem Bahnhofplatz für das städtische Einkaufszentrum «Shopville» (Bahnhofplatz 15 bei; 261AABAHNHOF00003). 1992–1996 kam der Nordosttrakt (Teil von 261AA01592) hinzu, für dessen Bau der Abriss einiger kleinerer Annexbauten der Jahrhundertwende wie z. B. des Posthofs und der «Chüechliwirtschaft» (dem Restaurant der 3. Klasse), notwendig war. Den letzten grossen Umbau erfuhr der «HB» mit dem im Zuge der «Durchmesserlinie» zwischen Altstetten und Oerlikon erfolgten Abbruch des «HB Südwest» (ehem. Gleise 51–54) zugunsten der Neubebauung der Europaallee und dem 2014 eröffneten unterirdischen Durchgangsbahnhof Löwenstrasse.

Der Hauptbahnhof war nicht nur flächenmässig, sondern auch gemessen an der Anzahl der täglichen Zugabfertigungen stets einer der grössten Bahnhöfe Europa, einer der wichtigsten Bahnknotenpunkte der Schweiz und damit von hoher sozial- und wirtschaftsgeschichtlicher Bedeutung. Als Gesamtanlage zeugt er von mehr als 150 Jahren Bahngeschichte. Alle oben genannten Neubauten und Erweiterungen wurden zu ihrer Zeit in jeweils fortschrittlicher Architektursprache und mithilfe der jeweils neusten konstruktiven Mittel realisiert, was den Hauptbahnhof zusätzlich zu einem wichtigen bau- und technikgeschichtlichen Zeugen erhebt. Als prägendes, wenn nicht gar zentrales Element der Entwicklung Zürichs zur Grossstadt kommt ihm zudem eine grosse städtebaugeschichtliche Bedeutung zu. Der Hauptbahnhof – insb. das Bahnhofgebäude mit seinem als Triumphbogen ausgebildeten Hauptportal als nördlicher Fluchtpunkt der Bahnhofstrasse – prägt seine Umgebung, die Zürcher «City», wesentlich mit und gilt als städtisches Wahrzeichen. Zusammen mit der historistischen Randbebauung des Bahnhofplatzes und dem Alfred-Escher-Brunnen (261AABRUNNEN00001) bildet es eines der bedeutendsten städtebaulichen Ensembles der 2. H. des 19. Jh. im Kanton Zürich.

Nicht nur die Gesamtanlage, auch die einzelnen Bauten des Ensembles sind von hohem wirtschafts-, und sozialgeschichtlichem und/oder baukünstlerischem Wert: Die beiden ältesten erhaltenen Teile des Hauptbahnhofs sind das vom Württemberger Architekten Jakob Friedrich Wanner, dem Chefarchitekten der NOB, entworfene Bahnhofgebäude (gleichzeitig auch das Verwaltungsgebäude der NOB) und die dazugehörige Bahnhofhalle. Die beiden Wanner-Bauten sind Zeugen des Wirkens des Eisenbahnpioniers und Politikers Alfred Escher (1819–1882); durch seine zahlreichen leitenden Funktionen, u. a. bei der NOB, am Eidgenössischen Polytechnikum (heute ETH Zürich) oder bei der Schweizerischen Kreditanstalt (heute Credit Suisse), sowie seinen gleichzeitigen Ämtern als Zürcher Stadt- und Nationalrat nahm der radikal-liberale Escher wie kein anderer vor und nach ihm Einfluss auf die politische und wirtschaftliche Entwicklung der Schweiz. Aus architekturgeschichtlicher Sicht ist das Bahnhofgebäude einer der bedeutendsten Bauten des Historismus im Kanton Zürich. Mit seinen Architekturmotiven und dem reichen, von zahlreichen bekannten Künstlern erstellten Bauschmuck gilt es als ein Hauptwerk der Schweizer Neorenaissance. In seinen bauzeitlichen Grundrissen mit strikter Trennung von Reisenden der 1., 2. und 3. Klasse manifestiert sich wie in keinem anderen Schweizer Bahnhofbau die neue Mehrklassengesellschaft im noch jungen, von wirtschaftsliberalen Kräften dominierten Bundesstaat. Die ca. 20 m hohe und ca. 2'000 m<sup>2</sup> weite Bahnhofhalle wies zu ihrer Entstehungszeit mit 43 m eine der grössten Spannweiten auf, die bis anhin mit einem stützenlosen Eisentragwerk realisiert werden konnten und ist daher von grosser technikgeschichtlicher Bedeutung.

Der 1992–1996 erstellte Nordosttrakt ist mit seinen zwischen massive Erschliessungskerne eingehängten Gebädetrakten ein zeittypischer Vertreter der High-Tech-Architektur. Dank ihm wurde die Konzentration der damals modernen Anforderungen an einen Bahnhof (grosse Schalterhalle, Gepäckaufgabe, Gebädeteknik, Verwaltung usw.) in einem einzigen Baukörper möglich – und damit auch die «Entrümpelung» der zuvor von Einbauten aller Art in ihrer Wirkung beeinträchtigten Bahnhofhalle. Die mit seinem Bau einhergehende Rekonstruktion des Südwestportals des ehem. Posthofs sowie der «Chüechliwirtschaft» im Innern zeugen von der in den 1990er Jahren zunehmenden Achtung historistischer Architektur.

Die unter der Leitung des Oberingenieurs der Schweizerischen Bundesbahnen SBB, Alexander Acatos, erstellten Perrondächer und die Querhalle sind bedeutende Zeugen der Ingenieurbaukunst der Zwischenkriegszeit. Die Perrondächer, die eigentlich vielmehr Gleisdächer sind, gehören zu den ältesten grösseren Gleisüberdachungen weltweit, die für eine ausschliesslich elektrisch betriebene Bahn erstellt wurden – ihre vergleichsweise geringe Bauhöhe wäre für den Dampfbetrieb ungeeignet

## Hauptbahnhof

gewesen. Die im N und S an die Perrondächer anschliessenden, 1995–1997 durch die Architekten Axel Fickert, Kaschka Knapkiewicz, Marcel Meili und Markus Peter erstellten Vordachkonstruktionen verleihen der repetitiven Gesamtform der Perrondächer beidseits des Bahnhofs einen klaren Abschluss und öffnen ihn dank ihrer lichten Höhe gleichzeitig zum Stadtraum hin. Damit kommt auch ihnen als jüngste schützenswerte Erweiterungsbauten des Hauptbahnhofs städtebaulicher Wert zu.

Der Bahnhof Museumstrasse ist als Knotenpunkt des ältesten Schweizer S-Bahn-Systems von hoher bahngeschichtlicher Bedeutung und, da er von der stark zunehmenden Mobilität im ausgehenden 20. Jh. zeugt, von grossem wirtschafts- und sozialgeschichtlichem Wert. Die zusammen mit dem Bahnhof errichteten Publikumsflächen und Ladengeschäfte, ein weitläufiges und grösstenteils unterirdisches Einkaufszentrum, ermöglichten insb. Pendlerinnen und Pendlern ein rasches und unkompliziertes Einkaufen auf dem Arbeitsweg und widerspiegeln so die stark veränderte Lebensweise und Konsumgewohnheit der Menschen. Aus architekturgeschichtlicher Sicht ist der Bahnhof Museumstrasse als Hauptwerk des international bekannten Architekten- und Designerehepaars Robert und Trix Haussmann zu werten, die hierfür mit dem Architekten Hansruedi Stierli zusammenarbeiteten. Mit seinen verschiedenen neuen Bahnhofszugängen, Durchgängen und Unterführungen sowie der mit Halle Landesmuseum und der Halle Sihlquai (insb. dem Abgang zum Bahnhof Museumstrasse) ist er ein herausragendes Gesamtkunstwerk der schweizerischen Postmoderne; Architektur, Ausstattungselemente und Oberflächen bilden eine im Schweizer Bahnhofbau selten so konsequent gestaltete Einheit.

### Schutzzweck

Erhaltung der gewachsenen Gesamtanlage. Erhaltung der bauzeitlichen Substanz aller schützenswerten Bestandteile des Gebäudekomplexes mitsamt ihren äusseren und inneren historischen Ausstattungselementen und Oberflächen. Wo überliefert zudem Erhaltung der bauzeitlichen Grundrissdisposition.

### Kurzbeschreibung

#### Situation/Umgebung

Der Hauptbahnhof steht südlich des «Platzspitzes» mit dem Schweizerischen Landesmuseum (Museumstrasse 2; 261AABUND00001) auf der gegenüberliegenden Seite der Museumsstrasse und schliesst gleichzeitig das im 19. Jh. überbaute Bahnhofquartier und den Bahnhofplatz gegen NO ab. Das Zentrum der Anlage bildet die grosse Bahnhofhalle. Auf ihrer Südwestseite schliesst das Bahnhofgebäude an, auf dessen Triumphbogenportal (vor dem das Alfred-Escher-Denkmal steht) die nach SW verlaufende Bahnhofstrasse Bezug nimmt. Im SO reicht die Anlage bis zum Bahnhofquai, wo sich zuvor die Drehscheibe des Kopfbahnhofs von 1847 befand. Im NO der Halle erhebt sich der anstelle des ehem. Posthofs aus der Jahrhundertwende der Erweiterungsbau von 1992–1996 mit seinem geschwungenen Dach. Unter diesem Bau liegt der Bahnhof Museumstrasse mit der Halle Landesmuseum. Auf der Nordwestseite schliesslich sind der Bahnhofhalle eine Querhalle und die Perronanlage vorgelagert. Diese erstreckt sich nach NW über die Sihl hinweg (der Bahnhof Museumstrasse mit der Halle Landesmuseum hingegen unter der Sihl hindurch) bis ins Quartier Aussersihl, in dem sich auch die Halle Sihlquai befindet.

### Objektbeschreibung

#### Bahnhofgebäude, Bahnhofhalle und Erweiterungsbau (261AA01592)

Der sogenannte «Wanner-Bau» besteht hauptsächlich aus drei Baukörpern: dem historistischen Bahnhofgebäude (dem ehem. Aufnahme- und Verwaltungsgebäude der NOB), der nordöstlich anschliessenden Bahnhofhalle (der ehem. Gleishalle) sowie einem wiederum nordöstlich anschliessenden Erweiterungstrakt. Das streng symmetrisch gestaltete, von einem Blechdach gedeckte Bahnhofgebäude besteht aus einem dreiachsigen Mittelbau, flankiert von zwei neunachsigen, ehem. Vorhallen, und zwei drei mal fünfachsigen, nach SW vorspringenden und höheren Eckbauten. Durchgehend folgen über einem Steinsockel mit noch teilweise erhaltenen Aussentreppen und einem hohen, von Rundbögen geprägten, rustizierten EG ein Brüstungsgesims und darüber ein durch Pilaster rhythmisiertes OG. Dieses schliesst mit einem Kranzgesims mit Zahnfries. Der Mittelbau ist geprägt von einem von zwei korinthischen Halbsäulenpaaren eingefassten Triumphbogenportal mit Attika-Aufbau. Darauf thront eine Helvetia, flankiert von den allegorischen Figuren der Telegrafie/Eisenbahn und des Schiffsverkehrs, allesamt Zinkgüsse von Ernst Rau. Darunter befinden sich vier allegorische Standfiguren von Handel, Kunst, Wissenschaft und Handwerk sowie in den Ecken zwei Löwen als Schildhalter des Zürcher Wappens, allesamt aus

**Hauptbahnhof**

Sandstein von Johann Ludwig Keiser. Zudem sind aus der Bauzeit auch die Uhr und Eisen-Glas-Laternen erhalten. Hinter dem Triumphbogen folgt im Innern eine Kuppelhalle mit vier Medaillons in den Gewölbezwickeln, ebenfalls von Keiser: Musik Landwirtschaft, Gartenbau und Eisenbahnverkehr. Im Mittelgang befinden sich in den Zwickeln vier Köpfe, die Handel, Eisenbahnverkehr, Industrie und Landwirtschaft symbolisieren. Die Vorhallen, deren Mittelachsen als Mittelrisalite ausgebildet sind, zeigen über dem Kranzgesims Akroterien. Als weiterer Bauschmuck sind Kandelaber, Festons, Reliefs von Eichenlaubkränzen, Akanthusranken, Lorbeerzweige und korinthische Kapitelle erhalten. Im Innern stehen auf Wandvorlagen Knabenstatuen mit Geldbeuteln als Allegorien von Reichtum und Handel, gehauen von Johann Ludwig Keiser. In den Innenräumen sind zum Teil noch polychrome Stuckdecken, Wandtäfelungen und einige Parkettböden erhalten, v. a. im Bereich der ehem. Restaurants 1., 2. und 3. Klasse. Die urspr. Grundrissstrukturen sind vielerorts verunklärt.

Die urspr. neunachsige, seit 1933 nur noch siebenachsige, stützenfreie Bahnhofhalle mit einer Spannweite von 43 m ist mit doppelten Halbparabelträgern überspannt. Zwischen ihnen tragen jeweils zehn Fachwerkrahmenbinder einzelne Satteldächer. Diese wölben sich wiederum von Fassade zu Fassade entlang der Halbparabelträger. In der Mitte jedes der sieben Dachkompartimente gibt es wiederum mit einem Satteldach bedeckte Oberlichter (urspr. auch als Dampf-, bzw. Rauchabzüge dienend) entlang der Firste. Von aussen tritt die Halle mit ihren Längsfassaden kaum in Erscheinung, zeigt aber im SO, im Bereich der ehem. Ausgangshalle eine von zwei Ecktürmchen eingefasste Front mit drei grossen Rundbogen- und zwei Thermenfenstern. Hinter einer langen Balustrade erhebt sich eine die Parabelform aufnehmende Attika mit zentraler Ädikula als Glockenträger und zwei schildhaltenden, geflügelten Genien von Ernst Rau. Vor dieser Fassade steht eine 13 Achsen lange Arkadenvorhalle mit einer durch eine Balustrade abgeschlossenen Terrasse. Drei Durchgänge in die Halle sind durch reichere Bauplastik hervorgehoben. Über dem durch eine vergoldete Kilometer-Null-Säule überhöhten Mittelportal gibt es eine Uhr, flankiert von zwei allegorischen Figuren des Maschinenbaus und der Landwirtschaft von Cristoforo Vicari. Die inneren Wände der Bahnhofhalle sind als Fassaden ausgebildet und gliedern sich durch Pilaster, die in wechselnder Folge jeweils eine und drei Achsen umfassen. Drei Rundbogenöffnungen im EG werden im OG jeweils von einem der auch von aussen sichtbaren Thermenfenster bekrönt. Im Giebel darüber gibt es darüber jeweils ein Lochfenster. In den Brüstungsfeldern zwischen EG und OG sind jeweils drei Terrakottamedaillons angebracht, die Handel, Ackerbau, Industrie, Bergbau, Schifffahrt, Gartenbau, Wissenschaft und Musik symbolisieren. Die Kapitelle der Pilaster bilden die Auflager für die Eisenfachwerkträger. Die Nordwestfront, die urspr. ebenfalls von zwei Türmchen flankiert und im oberen Teil durch eine Glaswand abgeschlossen war (vgl. Bild Nr. D101382\_71), fiel 1929 ebenso wie zwei Achsen der Bahnhofhalle dem Bau der Querhalle zum Opfer. Der Zwischenbereich zwischen dem Bahnhofgebäude und der Bahnhofhalle tritt einzig gegen SO, nämlich links der repräsentativen Südostfront der Halle, mit einer eingeschossigen, dreiachsigen Fassade in Erscheinung. In der Bahnhofhalle befinden sich zudem mehrere Kunstinstallationen: «L'ange protecteur» von Niki de Saint Phalle (1930–2002), eine schwebende Frauenfigur; das «philosophische Ei», eine Leuchtschnecke nach den ersten Fibonacci-Zahlen von Mario Merz (1925–2003) und «Le Rien en Or», eine vergoldete Kugel im Boden der Bahnhofhalle von Dieter Meier (1945 – o. A.).

Gegen die Museumstrasse wurde der ehem. Gleishalle der postmoderne Nordosttrakt vorangestellt, der mit seinen neun Fassadenstützen den Rhythmus der Bahnhofhalle aufnimmt und an dessen Stahlträgern die Fassaden aufgehängt sind. Das wellenförmige Dach wölbt sich über der limmatseitigen Fassade, der eine Rekonstruktion des Eingangs in den um 1900 entstandenen Posthof vorgeblendet wurde. Das rekonstruierte Tor flankieren zwei Reliefs mit Frauengestalten und den Attributen der Post (Taube) und der Bahn (Flügelrad) von 1902. Das Innere wird hauptsächlich durch die lichtdurchflutete Schalterhalle, das grosszügige, kreisrunde Reisebüro, Infrastrukturräume sowie die Rekonstruktion des um 1900 erstellten Restaurants 3. Klasse mit originaler Farbglasdecke in Formen des Jugendstils geprägt.

**Querhalle und Perrondächer (261AAPERRON00001)**

Bei der nordwestlich an die Bahnhofhalle angebaute Querhalle und den Perrondächern handelt es sich um genietete Eisenkonstruktionen aus Vollrahmenbindern mit Zugbändern und Druckstäben. Die Querhalle überspannt einen ca. 25 m breiten Erschliessungsbereich, die rechtwinklig anschliessenden Perrondächer überspannen jeweils zwei Gleise, ihre Rahmenbinder stehen jeweils in der Mitte der Perrons. Die Dächer der beiden Konstruktionen sind jeweils mit längs

**Hauptbahnhof**

durchlaufenden, hauptsächlich aus einzelnen hochrechteckigen Fensterrahmen mit Drahtglasscheiben zusammengesetzten Oberlichtbändern bestückt. Diese sind in der Mitte, d. h. zentral über der Querhalle sowie zentral über den Gleisen, jeweils als Satteldächer ausgebildet, ansonsten bilden sie die seitlichen Dachflächen. Die beiden Fronten im SW und im NO wurden 1997 entfernt und durch 240 m lange Perrondächer ergänzt, die die Gleise 3 und 4 sowie 17 und 18 schützen: Auf schrägen, hohlen, in 40 m Abstand angeordneten Betonstützen ruht ein nach aussen – also jeweils zum Stadtraum hin – aufsteigender Stahlfachwerkrahmen, der einerseits den oberen Deckel und andererseits die Binder trägt, an denen von unten sichtbare Dachlatten befestigt sind. Durch im Boden versenkte, emporfahrbare Rollläden können die Perrons nachts geschlossen werden.

**Bahnhof Museumstrasse, Halle Landesmuseum und Halle Sihlquai (261AABAHNHOF00001)**

Der unterirdische Bahnhof Museumstrasse ist zweigeschossig und erstreckt sich von der Limmat im SO unter der Sihl hindurch bis zur Zollstrasse im NW. Er wird durch verschiedene Zugänge von der Museumstrasse sowie aus der Bahnhofhalle aus erschlossen. In den beiden grosszügigen Hallen, deren Längsseiten von einheitlich gestalteten Ladenfronten gesäumt werden, bestimmen schwarze und weisse Streifen aus poliertem Granit und Marmor auf Böden und Wänden den öffentlichen Raum und lenken die Fussgängerströme. Insb. die Halle Landesmuseum gleicht einer nächtlichen Strasse mit bunt aus den gestreiften Fassaden heraus leuchtenden Ladengeschäften und einem blau gestrichenen, von Deckenlampen beleuchteten «Sternenhimmel», der gleichzeitig auch als Reminiszenz an die darüber fliessende Sihl verstanden werden kann. Die Ladenfront auf der Südwestseite zeigt einzelne Veränderungen, die das urspr. Gestaltungskonzept aufweichen. Treppen und Rolltreppen führen von beiden Hallen her in den darunterliegenden Bahnhof Museumstrasse mit seinen beiden Perrons. Die Längswände der Perronhalle zeigen je eine weiss-schwarz-weiße Linie auf blauem Grund. Die Perrons und die Einbauten wie die ehem. Telefon- und Servicekabinen sind analog zu den darüber liegenden Hallen gestaltet. Betonelemente, insb. im Bereich der Treppen und Rolltreppen sichtbar, sind blau gestrichen. Perrondächer aus perforiertem Wellblech verdecken die Kabelkanäle und technischen Installationen.

**Baugeschichtliche Daten**

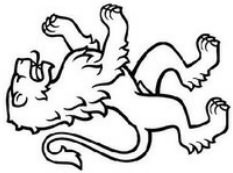
09.08.1847	Eröffnung der ersten binnenschweizerischen Eisenbahnstrecke von Zürich nach Baden, Erstellung eines ersten Bahnhofs, Bauherrschaft: Schweizerische Nordbahn
1860–1865	Eingeladener Wettbewerb zur Erlangung von Plänen für einen neuen Hauptbahnhof, danach Überarbeitung der eingereichten Projekte durch Jakob Friedrich Wanner
1865–1871	Erstellung des Bahnhofgebäudes, Bauherrschaft: Schweizerische Nordostbahn-Gesellschaft NOB, Architekt: Jakob Friedrich Wanner, Bildhauer: Ernst Rau und Johann Ludwig Keiser
1897–1902	erster Umbau des Hauptbahnhofs, u. a. Verkürzung der Gleise in der Halle, Einrichtung eines Kopfperrons, Erstellen des Posthofs, Bau des Restaurants 3. Klasse (später «Chüechliwirtschaft») auf der Nordostseite gegen die Museumstrasse, Bauherrschaft: Schweizerische Nordostbahn-Gesellschaft NOB, Ingenieur: Theodor Weiss; Erstellung neuen Bauschmucks über der südöstlichen Arkadenhalle, Bildhauer: Cristoforo Vicari
1929–1933	zweiter Umbau mit Abbruch der zwei westlichsten Joche der Bahnhofhalle samt Westwand, Bau der Querhalle und der Perrondächer als Provisorium für die Schweizerische Landesausstellung 1939, Erstellung von Einbauten in der Bahnhofhalle, Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB, Ingenieure: Alexander Acatos und W. Wachs, Hersteller: Bell Maschinenfabrik AG, Buss AG und Wartmann Vallette & Co.
1976–1980	Restaurierung des Bahnhofgebäudes und der Bahnhofhalle, Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB, Architekten: Philipp Bridel (1913–1985), Hugo Spirig (1929–1997), Tönis Kask (1938 – o. A.); Umbau der Bar und des Restaurants «Da Capo», Architekten Robert Haussmann und Trix Haussmann

**Hauptbahnhof**

- 1988–1990 erste Etappe der Wiederherstellung der urspr. Gebäudestruktur und derunterirdischen Erweiterung des Bahnhofgebäudes, Bau des Bahnhofs Museumstrasse, Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB, Architekten: Hansruedi Stierli, Robert Haussmann und Trix Haussmann; Bau des Bahnhofs der Sihltal-Zürich-Uetliberg-Bahn SZU, Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB, Sihltal-Zürich-Uetliberg-Bahn SZU und Stadt Zürich, Architekt: Arnold Amsler (1942 – o. A.)
- 27.05.1990 Eröffnung der Zürcher S-Bahn, dabei Inbetriebnahme des Bahnhofs Museumstrasse, Eröffnung unterirdischen Erweiterungsbauten, u. a. der Halle Landesmuseum und der Halle Sihlquai
- 1992–1994 zweite Etappe der Wiederherstellung der urspr. Gebäudestruktur des Bahnhofgebäudes, Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB, Architekten: Kask & Mermod (o. A. – o. A.), Restauratoren: Fontana & Fontana (o. A. – o. A.).
- 1992–1996 Erstellung des Nordosttrakts des Bahnhofgebäudes anstelle des Posthofs von 1897–1902, Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB, Architekten: Ralph Baenziger (o. A. – o. A.) und Rainer Weibel (o. A. – o. A.)
- 1995–1997 dritte Etappe der Wiederherstellung der urspr. Gebäudestruktur des Bahnhofgebäudes mit Erstellung der äussersten Perrondächer bei den Gleisen 3 und 4 bzw. 17 und 18, Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB, Architekten: Axel Fickert, Kaschka Knapkiewicz, Marcel Meili und Markus Peter
- 2010–2023 Gesamtenovation aller Gebäudeteile, Bauherrschaft: SBB AG, Architekten: Aebi & Vincent Architekten (1996 – o. A.)

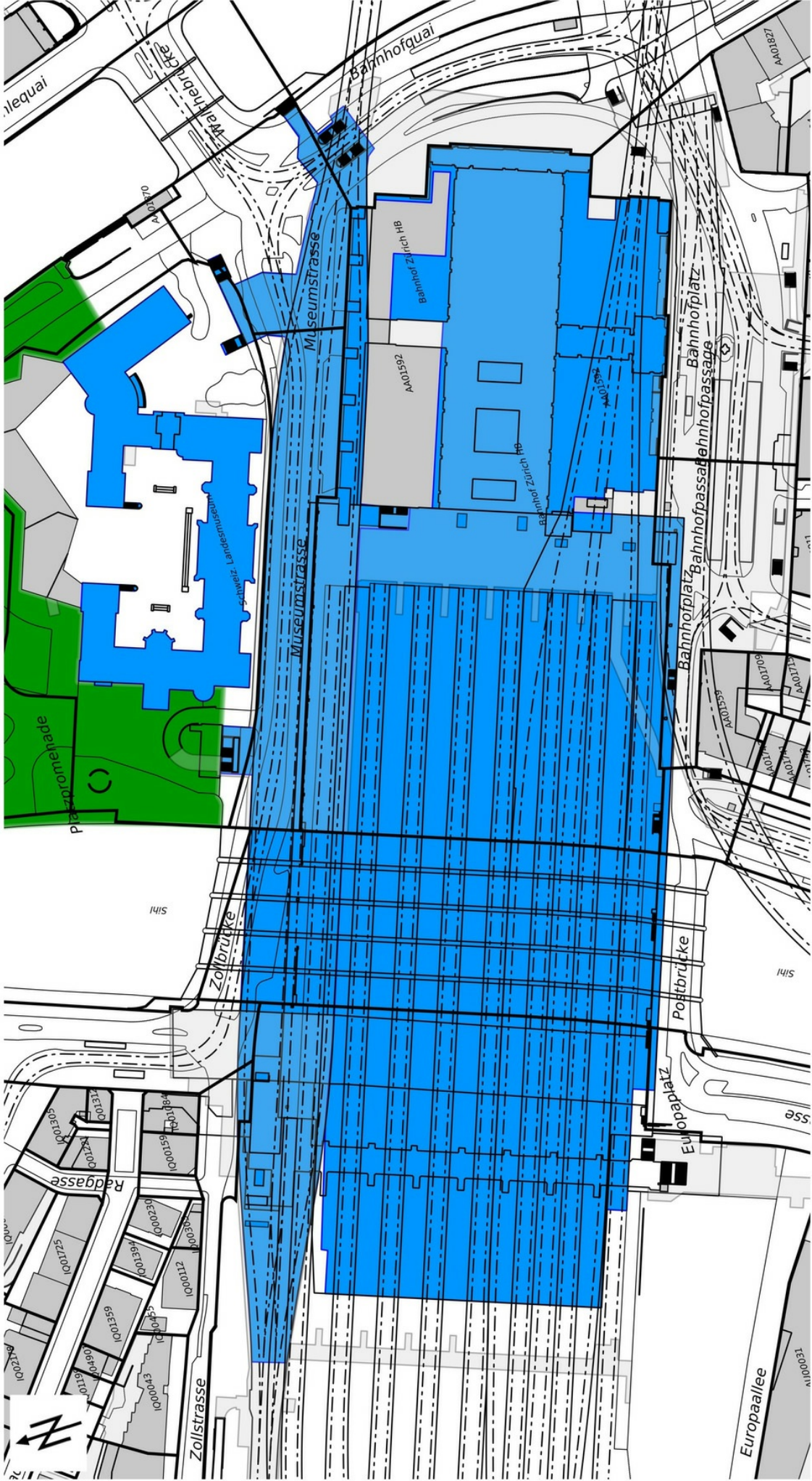
**Literatur und Quellen**

- Benedikt Loderer, Der Zug steht auf dem Trottoir: die neuen Perrondächer von Zürichs Bahnhof, in: Hochparterre 1997, Nr. 10, S. 28–29.
- Daniel Meyer, André Bideau, Erweiterung der Perrondächer im Zürcher Hauptbahnhof, in: Werk, Bauen + Wohnen, 1997, Nr. 9, S. 24–33.
- Die Kunstdenkmäler des Kantons Zürich, Band VI, Die Stadt Zürich VI. Die Grosstadt Zürich VI, hg. von Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte, Bern 2016, S. 97–102.
- Hansruedi Stierli, Robert und Trix Haussmann, Architektonisches Konzept für Hallen und Passagen, S-Bahn, in: Schweizer Ingenieur und Architekt, 1992, Heft 21, S. 425–427.
- Markus Bürgi, Alfred Escher, in: Historisches Lexikon der Schweiz HLS, [www.hls-dhds.ch/de/articles/003626/2005-11-21](http://www.hls-dhds.ch/de/articles/003626/2005-11-21), Stand 28.08.2019.
- Rahel Hartmann, Auf dem Seziertisch der Architekturkritik. Zum neuen Nordtrakt des Zürcher Hauptbahnhofs, in: Heimatschutz / Sauvegarde, 1998, Nr. 1, S. 37–37.
- Rainer Weibel und Ralph Baenziger, Geschichte und Neubau des Nordtrakts, in: Schweizer Ingenieur und Architekt, 1992, Heft 21, S. 434–438.
- Trix Haussmann und Robert Haussmann, Hauptbahnhof Zürich – Halle und Passagen, in: Werk, Bauen + Wohnen, 1991, Nr. 3, S. 59–61.
- Trix Haussmann und Robert Haussmann, Umbau im Zürcher Hauptbahnhof, Renovation des Restaurants da Capo, neue Bar im Mezzaningeschoss, in: Werk, Bauen + Wohnen, 1981, Nr. 10, S. 33–35.
- Trix und Robert Haussmann. Kultur der Formgebung, hg. von Gabriela Güntert, Bruno Maurer und Arthur Rüegg, Zürich 2017.
- Werner Huber, Hauptbahnhof Zürich (Architektur und Technikgeschichte der Eisenbahnen in der Schweiz, Band 6), hg. von Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte, Zürich 2015.
- Werner Huber, Unheil in der Unterwelt, in: Hochparterre, 2012, Heft 3, S. 28–31.
- Werner Nef, Bahnhof Zürich von einst bis jetzt, in: Loki Spezial, 2011, Nr. 34.
- Werner Stutz, Der Hauptbahnhof Zürich (Schweizerische Kunstführer, Nr. 774), hg. von Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte, Bern 2005.
- Werner Stutz, Jakob Friedrich Wanner, in: Historisches Lexikon der Schweiz HLS, [www.hls-dhds.ch/de/articles/019949/2013-08-21](http://www.hls-dhds.ch/de/articles/019949/2013-08-21), Stand 28.08.2019.
- Zürich Hauptbahnhof, Wannerpläne, Eidgenössisches Archiv für Denkmalpflege, Sign. EAD-151457 – EAD-152095.



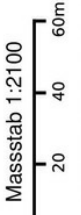
Kanton Zürich  
GIS-Browser (<http://web.maps.zh.ch>)

## Inventarrevision Denkmalpflege



© GIS-ZH, Kanton Zürich, 05.02.2020 11:55:17

Diese Karte stellt einen Zusammenschluss von amtlichen Daten verschiedener Stellen dar. Keine Garantie für Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität. Rechtsverbindliche Auskünfte erteilen allein die zuständigen Behörden.  
Die farbliche Hervorhebung von schützenswerten Bauten und Umgebungen ist als kartografische Illustration des im Inventarblatt formulierten Schutzziels zu verstehen und stellt keine Inventareröffnung im Sinne von LS 700.1 § 209 Abs. 2 (PBG) dar.

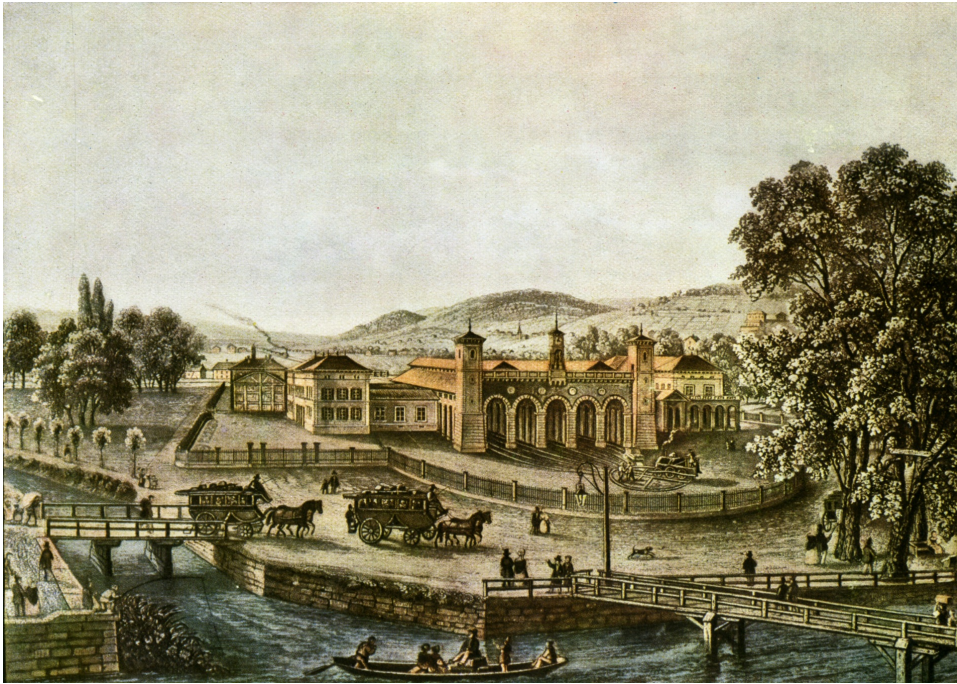


Massstab 1:2100

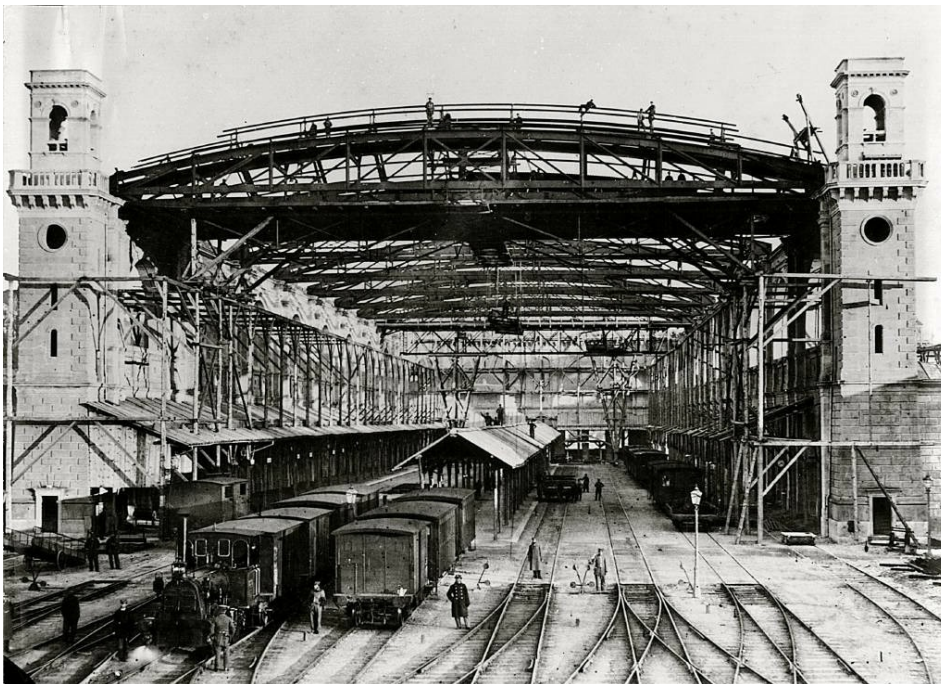
Zentrum: [2683066.77, 1248112.07]



**Hauptbahnhof**

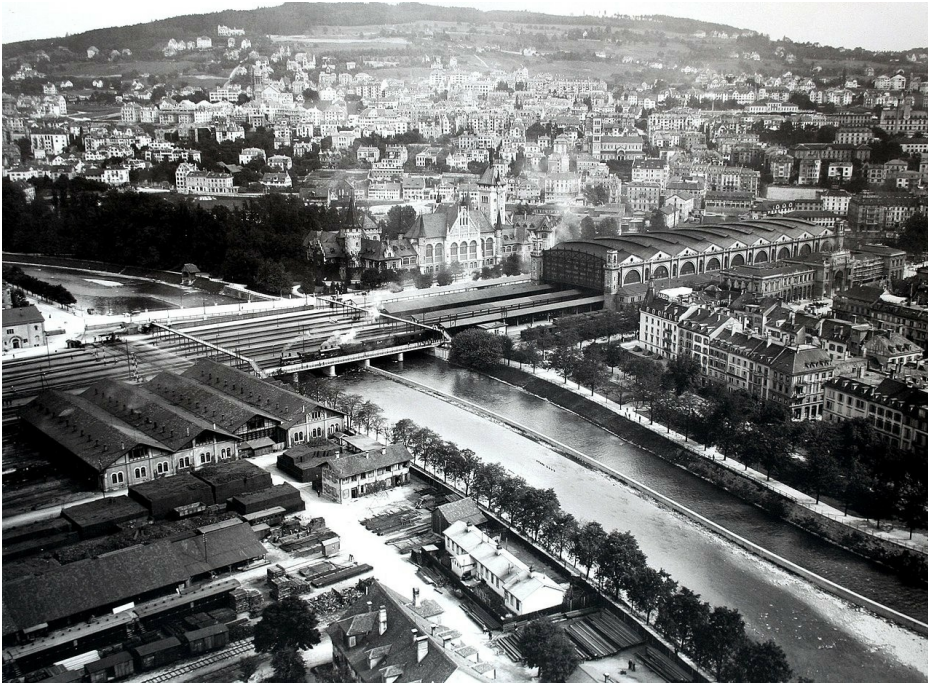


Hauptbahnhof, erster Bahnhof der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft, Ansicht von SO, Bild: Baugeschichtliches Archiv Zürich, Sign. DMP\_005770, 01.01.1847 (Bild Nr. D101382\_98).



Hauptbahnhof, Bahnhofgebäude, Bahnhofhalle und Erweiterungsbau (261AA01592), Bahnhofhalle im Bau, Ansicht von NW, Bild: ETH-Bildarchiv, Sign. Ans\_03778-01-052, 01.01.1867 (Bild Nr. D101382\_71).

**Hauptbahnhof**



Hauptbahnhof, Flugaufnahme von Eduard Spelterini von SW, Bild: Wikimedia Commons, 01.01.1907 (Bild Nr. D101382\_84).



Hauptbahnhof, links das Bahnhofgebäude, in der Mitte die Bahnhofhalle, rechts der ehem. Posthof (1992 abgebrochen), Bild: Baugeschichtliches Archiv Zürich, Sign. BAZ 738, 01.01.1930 (Bild Nr. D101382\_73).

## Hauptbahnhof



Hauptbahnhof, Bahnhofplatz mit Alfred-Escher-Brunnen (261AABRUNNEN00001) und Bahnhofgebäude (261AA01592) sowie Querhalle und Perrondächer (261AAPERRON00001) hinten, zwischen 1933 und 1940, Ansicht von SO, Bild: ETH-Bildarchiv, Sign. PK\_009852, 01.01.1933 (Bild Nr. D101382\_77).



Hauptbahnhof, Bahnhofgebäude, Bahnhofhalle und Erweiterungsbau (261AA01592), Bahnhofgebäude, Ansicht von S, 08.10.2019 (Bild Nr. D101382\_99).



Hauptbahnhof, Bahnhofgebäude, Bahnhofhalle und Erweiterungsbau (261AA01592), Bahnhofhalle, Südostfassade, Bild: Schweizerische Bundesbahnen SBB, 01.01.2017 (Bild Nr. D101382\_95).



Hauptbahnhof, Bahnhofgebäude, Bahnhofhalle und Erweiterungsbau (261AA01592), Bahnhofhalle, Innenansicht von SO, Bild: Wikimedia Commons, Pierangelo66, 18.08.2012 (Bild Nr. D101382\_85).



Hauptbahnhof, Bahnhofgebäude, Bahnhofhalle und Erweiterungsbau (261AA01592), Bahnhofgebäude, Durchgang zum ehem. Restaurant der 3. Klasse, 12.07.2019 (Bild Nr. D101382\_74).



Hauptbahnhof, Bahnhofgebäude, Bahnhofhalle und Erweiterungsbau (261AA01592), eingeschossiger Zwischentrakt zwischen dem Bahnhofgebäude (links) und der Bahnhofhalle (rechts), Ansicht von SO, 12.07.2019 (Bild Nr. D101382\_76).

**Hauptbahnhof**



Hauptbahnhof, Querhalle und Perrondächer (261AAPERRON00001),  
Querhalle von 1929–1933, um 1939, Bild: Baugeschichtliches Archiv Zürich,  
Sign. BAZ 16639, 01.01.1939 (Bild Nr. D101382\_78).



Hauptbahnhof, Querhalle und Perrondächer (261AAPERRON00001),  
Perrondächer, Bild: Wikimedia Commons, Hp.Baumeler, 30.12.2018 (Bild Nr.  
D101382\_79).

## Hauptbahnhof



Hauptbahnhof, Bahnhof Museumstrasse, Halle Landesmuseum und Halle Sihlquai (261AABAHNHOF00001), Halle Landesmuseum, Innenansicht von NW, 29.08.2019 (Bild Nr. D101382\_89).



Hauptbahnhof, Bahnhof Museumstrasse, Halle Landesmuseum und Halle Sihlquai (261AABAHNHOF00001), Halle Landesmuseum mit Abgang zu den Gleisen 41 und 42, Bild: Baugeschichtliches Archiv Zürich, Sign. BAZ\_030534, 01.01.2015 (Bild Nr. D101382\_80).



Hauptbahnhof, Bahnhof Museumstrasse, Halle Landesmuseum und Halle Sihlquai (261AABAHNHOF00001), Bahnhof Museumstrasse, Gleis 43, Bild: Wikimedia Commons, Ginkgo2g, 14.02.2014 (Bild Nr. D101382\_81).



Hauptbahnhof, Bahnhof Museumstrasse, Halle Landesmuseum und Halle Sihlquai (261AABAHNHOF00001), Abgang von der Museumstrasse in die Halle Landesmuseum, 29.08.2019 (Bild Nr. D101382\_87).





Hauptbahnhof, Bahnhofgebäude, Bahnhofhalle und Erweiterungsbau (261AA01592), Nordosttrakt, Nordostfassade, Ansicht von NW, 12.07.2019 (Bild Nr. D101382\_91).



Hauptbahnhof, Bahnhofgebäude, Bahnhofhalle und Erweiterungsbau (261AA01592), Nordosttrakt, Südostfassade mit wiederaufgebauter Südostfassade des Posthofs von 1897–1902, Bild: Baugeschichtliches Archiv Zürich, Sign. BAZ\_003033, 01.01.2005 (Bild Nr. D101382\_82).