

Martin Walker, geboren 1965, ist Journalist in Zürich und Redaktor der Fachzeitschrift «Schweizer Buchhandel». Er war Buchhändler, Gastrokritiker, Filmverkäufer und hat drei Jahre in Tadschikistan gelebt und gearbeitet. Neben seiner journalistischen Tätigkeit führt er einen eigenen Kleinverlag. Wenn nicht zu Fuss oder mit dem Fahrrad, dann ist er mit dem Zug unterwegs; seine weiteste Bahnreise brachte ihn vom Zürcher HB bis nach Vilnius. Er ist aber mit der Bahn auch schon mal den Rand der Wüste Taklamakan abgefahren.



Nathalie Guinand Nathalie Guinand ist 1966 in Zürich geboren und aufgewachsen. Sie liebt diese Stadt sehr, unterliess es jedoch nicht, im Verlaufe der Jahre einige grössere und kleinere Reisen zu unternehmen. Nach der Ausbildung zur Fotografin verbrachte sie längere Zeit in Paris, das unterdessen zweite Heimatstadt geworden ist. Als selbstständige Fotografin ist sie für diverse Zeitungen und Magazine unterwegs oder arbeitet in ihrem Atelier an der Weststrasse in Zürich.

Sichtbare und unsichtbare Welten

Der Zürcher HB ist der grösste Bahnhof der Schweiz. Er ist nicht nur der Ort, an dem die Züge ein- und abfahren, er ist auch Arbeitsort, Treffpunkt, Restaurant, Shopping-center, Bühne und Zufluchtort. Er verbindet und trennt, er pulsiert und ruht, er regt auf und beruhigt, er kann überraschen oder langweilen. Hier wird geweint und gejubelt, gearbeitet und Müssiggang gepflegt, gegessen, getrunken, gefunden und verloren, in unzähligen Sprachen gesprochen und wohl auch geflucht.

Martin Walker hat seine Entdeckungsreisen auf die Dächer und in die Katakomben des HB spannend protokolliert, Nathalie Guinand hat alles mit ihrem fotografischen Blick festgehalten. Die beiden zeichnen das Porträt einer überraschenden und faszinierenden Welt inmitten von Zürich und bieten einen Blick hinter die Kulissen des Hauptbahnhofs.



FARO

Zürich HB

Porträt eines faszinierenden Kosmos

Martin Walker

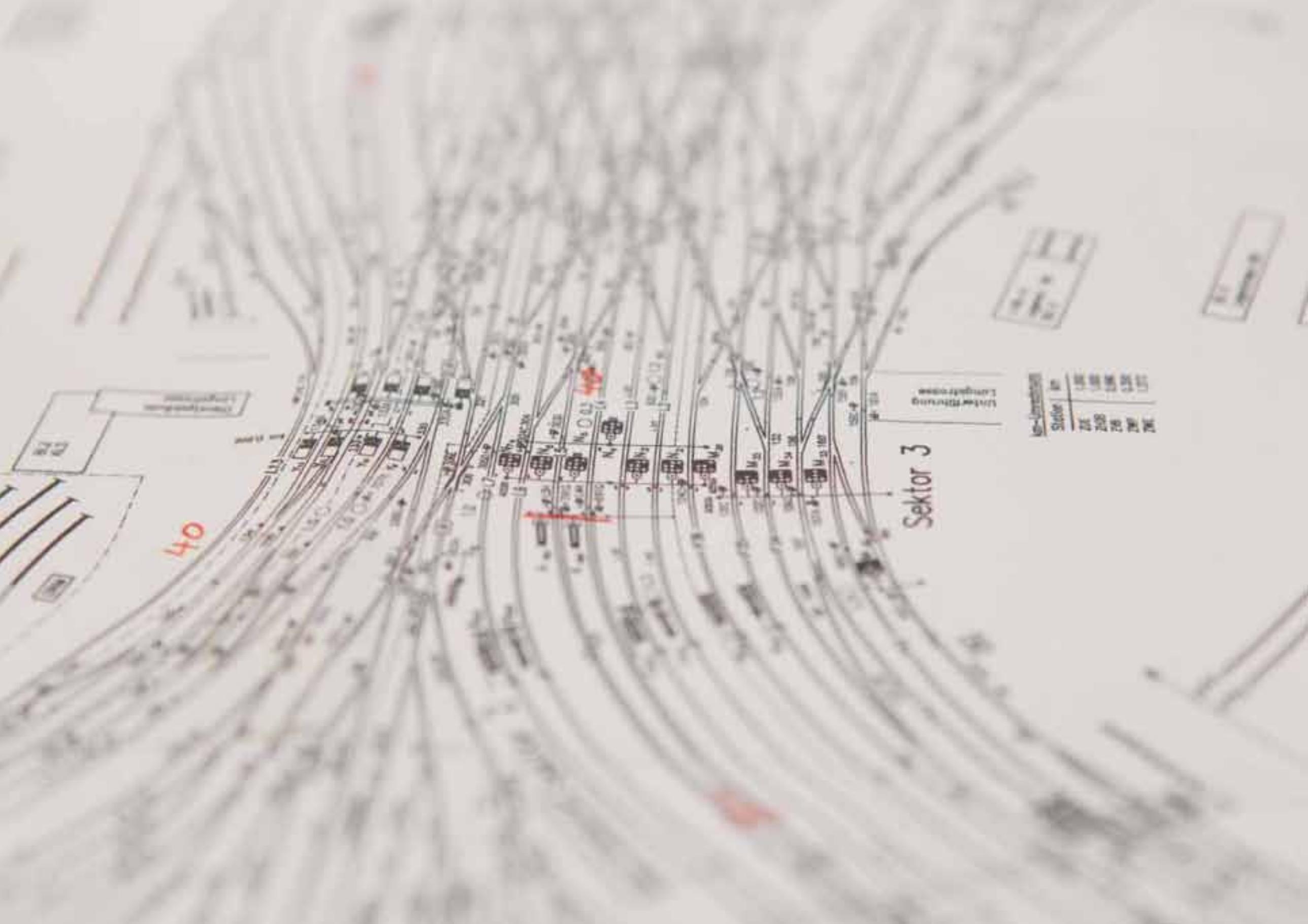


Martin Walker

Zürich HB →
Porträt eines faszinierenden Kosmos

FARO

Ein ausserordentlich heftiges Sommergewitter hinterlässt Spuren in der Querhalle



40

Sektor 3

Lichtabstrahlung	
Station	in
107	1.00
108	1.00
109	1.00
110	1.00
111	1.00
112	1.00
113	1.00
114	1.00
115	1.00
116	1.00
117	1.00
118	1.00
119	1.00
120	1.00
121	1.00
122	1.00
123	1.00
124	1.00
125	1.00
126	1.00
127	1.00
128	1.00
129	1.00
130	1.00
131	1.00
132	1.00
133	1.00
134	1.00
135	1.00
136	1.00
137	1.00
138	1.00
139	1.00
140	1.00
141	1.00
142	1.00
143	1.00
144	1.00
145	1.00
146	1.00
147	1.00
148	1.00
149	1.00
150	1.00

Lichtabstrahlung

Zürich HB

Porträt eines faszinierenden Kosmos



Martin Walker

Zürich HB

Porträt eines faszinierenden Kosmos



Dank

Wie der ganze Hauptbahnhof ein einziges grosses Teamwork ist, entsteht auch ein Buch nicht von selbst, sondern aus Gesprächen mit zahlreichen Menschen. Grosser Dank für die Zeit, die Geduld und die Informationen gebührt deshalb: Roman Angst, M. B., Daniel Bach, Claudio Bieri, Edith Eichmann, Walter Glauser, Sylvia Gubler, D.H., Barbara Huber, Stephan Huwyler, Rita Inderbitzin, G.K., Surti Kanti, Brigitte Lips, Ramiro Lopez, Bruno Meier, Rolf Müller, Pascal Rechsteiner, Walter Renggli, Urs Renold, Hans-Peter Roth, Rü, This Schenkel, Dominique Schlegel, Marcel Schneider, Oliver Specker, Reto Stampfli, Lilo Tschärner, Tahiri Zeqiri. Besonderer Dank geht an Daniele Pallecchi, der als «Zentralstellwerk» Kontakte und Termine vermittelt hat. Charlotte Nager hat mit ausführlichen Recherchen, Probe- und Gegenlesen und grenzenloser Geduld grossen Anteil an dem Buch. Nathalie Guinand hat keinen Aufwand gescheut, den HB ins rechte Bild zu setzen.

Inhalt

Vorwort	14
Bitte einsteigen	15
→ Bewegung und Stillstand	16
Von der Spanisch-Brötli-Bahn zur Durchmesserlinie	18
Der Bahnhof vor der Stadt	21
Die Stadt wächst zum Bahnhof	24
Der Bahnhof wird zum HB	26
Spanisch Brötli	27
Die ewige Baustelle	28
Alfred Escher: Bähnler, Banker und Politiker	30
Pendeln und reisen	32
Personenhydraulik und Leidensdruck	34
Pendlerspitzen und die Macht der Gewohnheit	34
Warten auf den nächsten Zug nach irgendwo	38
Zwischen Warteraum und Lounge	40
Wo Bähnler warten	40
Treffpunkt HB	41
Mit der Bahn nichts am Hut	44
Warten fürs Billett	45
Tief hinab und hoch hinaus: Durchmesserlinie	48
Berg- und Talbahn Durchmesserlinie	50
Wasserwaage und schräge Lifte	53
Europaallee – ein neuer Stadtteil entsteht	54
Aktive Quartiergestaltung	56
Hans Hilfiker	57
☐ Sichtbar und unsichtbar	58
Die Schönheit der Parallelfahrt	60
Herz und Hirn des Hauptbahnhofs	63
Umzug an den Flughafen	64
Schweissen und grampen	66
Gleisbau – Funken in der Nacht	66
Blackout 2005	67
Drei Jahre für ein Örtchen	70
Sicherheit und Überwachung	72
Zuständigkeiten und Gesetze	74
Auf Nachtpatrouille	75
Reinigen, nicht putzen	82
Anspruchsvolle Ausbildung	83
Frauen in der Unterzahl	84
Sauber gleich sicher	87

© 2011 Faro im Fona Verlag AG, CH-5600 Lenzburg
www.fona.ch

Lektorat

Walter Bauhofer

Gestaltung und Konzept

FonaGrafik, Stefanie von Däniken

Bilder

Nathalie Guinand

Druck

Offizin Andersen Nexö Leipzig GmbH, Zwenkau

ISBN 978-3-03781-029-3

Haustechnik und Unterhalt	88
Heizen mit Müll, kühlen mit der Limmat	89
Sortieren, lüften, lagern	92
Kochen im Untergrund	94
Schinken- vor Tomaten-Mozzarella-Sandwich	95
Spezielle Biertanks für die Katakomben	98
Von Tauben und blauflügeligen Sandschrecken	100
Wilde Karotten und scharfer Pfeffer	101
Brombeerenzwischenfall	102
Taubeneldorado HB	105
● Geld und Geist	106
Der Shopping- und Eventbahnhof	108
Migros und die Energy-Drinks	110
Spezialitäten-Markt	111
Faszination des leeren Raums	114
Rote Armee Fraktion im Untergrund	115
Billettverkauf, Geldwechsel, Reisebüro	116
Billettpicki und Geldsortiermaschine	119
Der Kunstbahnhof	120
Das Philosophische Ei	120
L'Ange Protecteur	120
NOVA	122
La Boule d'Or Centenaire	122
Pyramid Cut	123
Helvetia etcetera	123
Burger, Wurst und Drei-Gang-Menü	126
Das HB-Gipfeli	128
Ruhe für die Seele – die Bahnhofkirche	132
Interreligiös und einzigartig	133
Bahnhofhilfe – wo man Menschen gern haben muss	136
Lange Tradition des Helfens	139
—● Service	140
Bahnhofspaziergang	142
Chronik Zürich Hauptbahnhof	144
Quellen	154
Literaturnachweis	154
Weblinks	155

Vorwort

Was könnte es für die SBB Schöneres geben als ein Buch, das den wichtigsten Ort des gesamtschweizerischen Schienenverkehrs so spannend porträtiert und die Leserinnen und Leser auf eine Entdeckungsreise mitnimmt? Die SBB hat die Entstehung fachlich begleitet und war dem Autor sehr gerne behilflich – umso mehr, als ein gelungenes Werk entstanden ist. Sogar Eingeweihte können darin das eine oder andere für sie bisher noch unbekannte Detail entdecken.

Rund 2000 Züge fahren jeden Tag in den Zürcher Hauptbahnhof oder verlassen diesen in alle Himmelsrichtungen. Sie bringen rund 350 000 Menschen an den Arbeitsplatz, in die Freizeit und zu ihren Liebsten. Diese Zahlen zeigen es eindrücklich: Der HB ist das Herz des Schweizerischen Schienenverkehrs. Läuft's in Zürich, läuft's in der Schweiz, pflegen wir bei der SBB zu sagen. Auch im internationalen Vergleich bleiben die Werte eindrücklich. Den HB Zürich bevölkern jeden Tag mehr Menschen als den Berliner Hauptbahnhof oder Milano Centrale. Was ist es, was diesen Bahnhof so beliebt macht?

Sicher ist es die Anziehungskraft Zürichs, des Wirtschaftszentrums der Schweiz. Sicher ist es aber auch dieses fruchtbare Zusammenwirken von dichtem Zugangebot, fein abgestimmten Umsteigeverbindungen und perfekt organisierter Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs. Das alles macht das Geheimnis des Hauptbahnhofs Zürich aus. Aber noch nicht ganz.

Hinter den Kulissen sind viele tüchtige Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit Herzblut Tag und Nacht daran, den Hauptbahnhof zu dem zu machen, was er auch ist: eine Stadt in der Stadt, ein Shoppingcenter mit Bahnanschluss und ein Gastronomie-treffpunkt inmitten denkmalgeschützter Baukunst. Diese Mitarbeiter treten mit diesem Buch für einmal ins Scheinwerferlicht, denn ohne sie wäre der HB nicht diese grosse Bühne der modernen Schweiz.

Die Fotografin Nathalie Guinand hat die vielen Gesichter dieses Bahnhofs mit ihrer Kamera festgehalten und zeigt Orte, die Sie als Reisende normalerweise nicht zu sehen bekommen. Der Autor Martin Walker hat einen Monat lang sozusagen im Bahnhof gelebt und kann Ihnen deshalb erzählen, wer täglich 1500 Gipfeli rollt, Schwäne vom Dach holt, die Menschenströme reibungslos durch den Bahnhof führt und wo die Weichen gestellt werden.

Wir wünschen Ihnen eine interessante Lektüre und freuen uns, wenn Sie den Hauptbahnhof Zürich das nächste Mal mit ganz anderen Augen sehen.

Stefan Nünlist

SBB AG

Leiter Kommunikation & Public Affairs

Einsteigen bitte

Wer nur noch Bahnhof versteht, hat in der Regel nichts begriffen. Die Redewendung stammt aus dem Ersten Weltkrieg: Der Begriff Bahnhof wurde für die geschundenen Soldaten zum Synonym für Heimaturlaub. Der Bahnhof als manifest gewordener Ort von Sehnsucht, Fern- und Heimweh. Das gilt heute ebenso. Auch wenn der Hauptbahnhof Zürich für die meisten der 350 000 täglichen Besucher lediglich eine Kreuzung ist auf dem Weg zu oder von der Arbeit. Aber es fahren auch noch Fernzüge ab Zürich HB: Der ICE 78 geht um 06.00 Uhr nach Hamburg, der TGV 9210 fährt um 07.00 Uhr nach Paris, nach Belgrad oder Zagreb geht es mit dem EN 456 um 20.40 Uhr. Wen reizt es nicht, einmal unvernünftig zu sein und spontan loszufahren. Noch schnell Zahnbürste, Proviant und Reiseführer besorgen – und schon ist man weg.

Für viele ist der Hauptbahnhof aber auch ein Ort zum Bleiben. Und ein genauer Blick lohnt sich. Der HB ist Arbeitsort, Treffpunkt, Restaurant, Shoppingcenter, Bühne und Zufluchtsort. Er verbindet und trennt, er pulsiert und ruht, er regt auf und beruhigt, er kann überraschen oder langweilen. Hier wird geweint und gejubelt, gearbeitet und Müssiggang gepflegt, gegessen, getrunken, gefunden und verloren, in unzähligen Sprachen gesprochen und wohl auch geflucht. Seit 1847 entwickelt und erneuert sich der HB in einem fort, gräbt sich immer tiefer in den Untergrund und bleibt doch an Ort und Stelle.

Das Buch versucht einen Eindruck davon zu geben, wie der Hauptbahnhof Zürich funktioniert. Wie unzählige Menschen Hand in Hand für «ihren» HB arbeiten, um den komplexen Organismus am Leben zu erhalten, ihn mit Leben zu erfüllen und für andere erlebbar zu machen. Vielleicht trägt die Lektüre dazu bei, dass Sie nicht nur Bahnhof verstehen in diesem Kosmos von Sichtbarem und Unsichtbarem, zwischen Stillstand und Bewegung, erfüllt von Geld und Geist.

Martin Walker

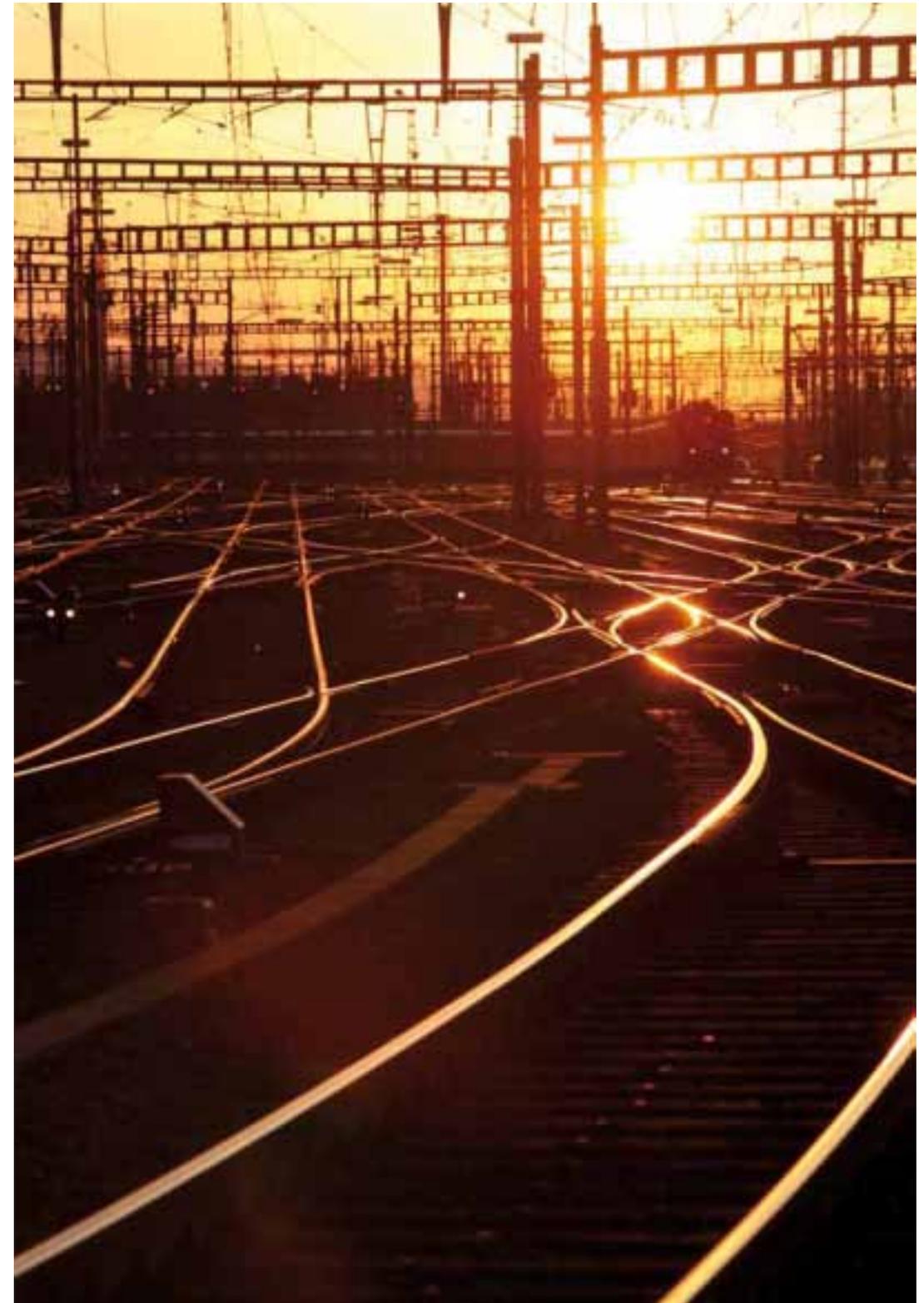
Von der Spanisch-Brötli-Bahn zur Durchmesserlinie



Kanonenschüsse und «treffliche» Musik begleiteten am 7. August 1847 die Abfahrt des ersten Zuges aus dem Zürcher Bahnhof. Der Musik kann man heute noch begegnen,

etwa wenn gerade ein Sommernachtsball oder ein anderes Event in der grössten gedeckten Halle der Schweiz stattfindet. 1847 aber war der HB kein Haupt-, sondern einfach ein Bahnhof, denn er war der einzige in einer Stadt, die sich in ihrer Ausdehnung eng an die Limmat hielt, in einer Stadt, die noch keine Bahnhofstrasse kannte. Es war ein Sonntag, 140 ausgesuchte Personen fuhren zum ersten Mal die 23,3 Kilometer lange Strecke von Zürich nach Baden im Zug, etwas mehr als eine halbe Stunde dauerte das Vergnügen. Zwei Tage später wurde der fahrplanmässige Betrieb aufgenommen: täglich vier Fahrten, an Sonn- und Feiertagen bei Bedarf eine mehr. Das Billett in der komfortablen ersten Klasse kostete 1.60 Franken; heute dauert die Fahrt noch fünfzehn Minuten und kostet in der immer noch komfortablen ersten Klasse 17.20 Franken – allerdings konnte man 1847 deutlich mehr Stangen trinken für den Preis des Zugbilletts als heute. Zugfahren ist günstiger geworden. 30 Personen- und zehn Güterwagen für Gepäck, Steinkohle und Vieh sowie vier Lokomotiven waren zwischen Zürich und Baden im Einsatz. Die Lokomotiven trugen die Namen von Flüssen – Limmat, Reuss, Rhein und Aare –, was geographisch reizvoll ist, vielleicht aber auch ein Hinweis darauf, dass der Flussschifffahrt immer noch grosse Bedeutung zugemessen wurde. Oder verbreiteten die Namen bereits subtil die Botschaft, dass die Eisenbahn künftig den Platz der Schifffahrt einnehmen werde?

Der erste Zug, der an einem heutigen Tag den HB verlässt – eine hübsche, zufällige Fahrplanreferenz an die Gründerzeiten –, fährt um 4.48 Uhr ab in Richtung Baden. Aber er ist nur einer von täglich 2000 Zügen, die im Hauptbahnhof Zürich verkehren. Jeden Tag benützen über 350 000 Personen den HB. Die Spanisch-Brötli-Bahn hat in ihrem ersten Jahr 166 248 Passagiere befördert – etwas mehr als die Hälfte der Personen, die heute an einem Tag den HB passieren.



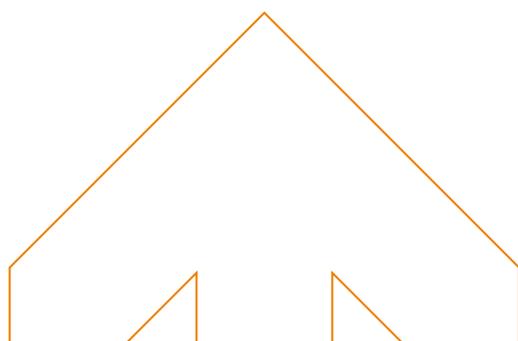
Abendstimmung im Gleisfeld

Europaallee – ein neuer Stadtteil entsteht

Es gibt die Bahnhofstrasse und den Bahnhofquai, die Schienen-, die Rad- und die Weichengasse, die Remisenstrasse und den Gleisbogen, bald einen Negrelli-Steig. Ein Bahnhof zeigt Aussenwirkung; wo es einen Bahnhof gibt, gibt es auch ein Bahnhofquartier – und das hat meist nicht den besten Ruf. Während der Haupteingang des HB auf die Vorzeigestrasse Bahnhofstrasse geht, hat sich hinterherum das Schattengewerbe breitgemacht. Der Kreis 5 gehört noch nicht lange zu den bevorzugten Wohngebieten. Der Strassenstrich am Sihlquai soll in naher Zukunft nach Altstetten verlegt werden. Am Platzspitz blühte die Promiskuität, schon lange bevor er international als Needlepark durch die Medien ging. Das Autonome Jugendzentrum (AJZ) – Mittelpunkt der bewegten Achtzigerjahre und Schreckgespenst des Bürgertums – ist einem Parkplatz gewichen, wo ein auf alt getrimmter Trolleybus auf Touristen wartet. Auf der anderen Seite der Gleise, im Kreis 4, tobte sich das Rotlichtmilieu links und rechts der Langstrasse aus, bevor die Stadt die Quartieraufwertung in die Hand nahm. Zahlreiche Häuser wurden in den letzten zehn Jahren renoviert, Baulücken geschlossen. Das Quartier steht vor seiner Neudefinition, exemplarisch sichtbar im Abbruch des Restaurants «Tessinerkeller», Räuberhöhle genannt, an der Neufrankengasse. In einer Abstimmung hat die Zürcher Bevölkerung einer neuen Baulinie zugestimmt – die Neufrankenschneise soll einst die neue Verbindung für den öffentlichen Verkehr vom Bahnhof nach Altstetten sein. Und wo getrunken und gegessen wurde, wird bald gewohnt; «Urban Home» heisst ein anderes Projekt direkt an den Gleisen. Die Lagerstrasse, bisher eine langweilige, zugige Verbindung, soll als seitlicher Abschluss der Europaallee zur attraktiven Schlenderzone werden, wo Velomechaniker die Velos auf dem Trottoir flicken und Autorenläden, das sind kleine inhabergeführte Unternehmen, ihre Produkte anbieten. Die SBB wollen hier speziell auf einen attraktiven Mietermix achten und nicht nur auf die Mieteinnahmen. Die Europaallee soll die Verbindung zum «Chreis Cheib» herstellen und mit dem Negrelli-Steig einen Übergang zum Kreis 5 schaffen. Was die Kreise 4 und 5 attraktiv macht, soll hier konzentriert stattfinden. Das Resultat wird in einigen Jahren zu besichtigen sein. Auf einem Plakat ist zu lesen: «Willkommen in Zürichs Zukunft».

Die verführerisch grossen Flächen in und um den HB haben immer wieder Architekten träumen lassen. Bereits in den Siebzigerjahren gab es Projekte einer Brücke über die Gleise. «Eurogate» wollte das Gleisfeld in grossem Massstab überbauen.

Es gibt die Bahnhofstrasse und den Bahnhofquai, die Schienen-, die Rad- und die Weichengasse, die Remisenstrasse und den Gleisbogen, bald einen Negrelli-Steig. Ein Bahnhof zeigt Aussenwirkung; wo es einen Bahnhof gibt, gibt es auch ein Bahnhofquartier – und das hat meist nicht den besten Ruf. Während der Haupteingang des HB auf die Vorzeigestrasse Bahnhofstrasse geht, hat sich hinterherum das Schattengewerbe breitgemacht. Der Kreis 5 gehört noch nicht lange zu den bevorzugten Wohngebieten. Der Strassenstrich am Sihlquai soll in naher Zukunft nach Altstetten verlegt werden. Am Platzspitz blühte die Promiskuität, schon lange bevor er international als Needlepark durch die Medien ging. Das Autonome Jugendzentrum (AJZ) – Mittelpunkt der bewegten Achtzigerjahre und Schreckgespenst des Bürgertums – ist einem Parkplatz gewichen, wo ein auf alt getrimmter Trolleybus auf Touristen wartet. Auf der anderen Seite der Gleise, im Kreis 4, tobte sich das Rotlichtmilieu links und rechts der Langstrasse aus, bevor die Stadt die Quartieraufwertung in die Hand nahm. Zahlreiche Häuser wurden in den letzten zehn Jahren renoviert, Baulücken geschlossen. Das Quartier steht vor seiner Neudefinition, exemplarisch sichtbar im Abbruch des Restaurants «Tessinerkeller», Räuberhöhle genannt, an der Neufrankengasse. In einer Abstimmung hat die Zürcher Bevölkerung einer neuen Baulinie zugestimmt – die Neufrankenschneise soll einst die neue Verbindung für den öffentlichen Verkehr vom Bahnhof nach Altstetten sein. Und wo getrunken und gegessen wurde, wird bald gewohnt; «Urban Home» heisst ein anderes Projekt direkt an den Gleisen. Die Lagerstrasse, bisher eine langweilige, zugige Verbindung, soll als seitlicher Abschluss der Europaallee zur attraktiven Schlenderzone werden, wo Velomechaniker die Velos auf dem Trottoir flicken und Autorenläden, das sind kleine inhabergeführte Unternehmen, ihre Produkte anbieten. Die SBB wollen hier speziell auf einen attraktiven Mietermix achten und nicht nur auf die Mieteinnahmen. Die Europaallee soll die Verbindung zum «Chreis Cheib» herstellen und mit dem Negrelli-Steig einen Übergang zum Kreis 5 schaffen. Was die Kreise 4 und 5 attraktiv macht, soll hier konzentriert stattfinden. Das Resultat wird in einigen Jahren zu besichtigen sein. Auf einem Plakat ist zu lesen: «Willkommen in Zürichs Zukunft».



Blick auf den Campus-Platz der Pädagogischen Hochschule

Sichtbar und unsichtbar

Der Hauptbahnhof ist wie ein Eisberg, von dem man nur die Spitze sieht. Der weitaus grössere Teil ist – zumindest auf den ersten flüchtigen Blick – nicht sichtbar. Es gibt öffentliche Orte und solche, wo nicht jeder hinkommt. Der HB hat ein Aussen- und ein Innenleben, ein Oben und ein mehrstöckiges Unten. Die Züge fahren ein, aber wer stellt die Weichen? Wer sitzt vor dem Bildschirm und kümmert sich um die Sicherheit? Wer macht sauber und ersetzt die Glühbirnen? Wo stehen die Biertanks der «Brasserie Fédéral»? Und was passiert eigentlich nachts auf dem Gleisfeld? Der HB ist auch Arbeitsplatz für über 2500 Menschen.

Der Hauptbahnhof funktioniert nur dank dem reibungslosen Zusammenspiel unzähliger Divisionen, Abteilungen und Firmen. Ein Zusammenspiel, das strikt geregelt ist, aber auch wie selbstverständlich von der Hand geht. Weil dahinter Menschen stehen, die ausnahmslos von «ihrem» Hauptbahnhof sprechen. Dabei sind die Bähnler zum Teil schon seit Jahrzehnten bei den SBB, viele haben einst die heute nicht mehr angebotene Betriebsdisponentenlehre absolviert und sich dann, immer innerhalb der SBB, in ganz verschiedene Richtungen entwickelt. Es sind nicht alles prestigeträchtige Jobs, die am HB gemacht werden. Entsprechend kommen die Mitarbeitenden aus vielen Ländern. Der HB eröffnet aber auch Karrieren, gerade für Menschen aus dem Ausland, und fördert ein harmonisches, gemeinsames Arbeiten. Man ist per Du im Bahnhof, egal ob einer die orange Weste von RailClean oder die Uniform des Zugbegleiters trägt.

Die Schönheit der Parallelfahrt

Das Zentralstellwerk ist für die Ankommenden die erste Begegnung mit «Zürich» – die SBB-Ortstafel ist fast ein Stockwerk hoch. Mit der verglasten

Auskragung erinnert das ZSW ein wenig an einen Flughafen-Tower. 26 Meter ist das Zentralstellwerk hoch, 40 Meter lang, aber nur 7 Meter breit. Hier im fünften Stock ist der Arbeitsplatz von Dominique Schlegel. Er ist Herr über 768 Weichen, 201 Hauptsignale und 780 Zwergsignale – mal sind es ein paar mehr, mal ein paar weniger. Im ZSW sorgt ein etwa 70-köpfiges Team dafür, dass die 2000 Züge pro Tag an den richtigen Ort kommen. Zusätzlich gibt es noch rund 5000 Rangierfahrten, die auch betreut sein wollen. Dafür hat Dominique Schlegel den besten Blick auf den HB.

Seit 1966 steht das ZSW, gebaut nach Plänen von Max Vogt, dem damaligen SBB-Architekten, am Ende des heutigen Gleis 51. Der Bau des ZSW bedeutete das Ende der verschiedenen Wärterstellwerke, die abgebrochen wurden, und des Stellwerks über den Gleisen des Vorbahnhofs, der sogenannten «Seufzerbrücke». Auch wenn dort wahrscheinlich mehr geflucht als geseufzt wurde. Elektromechanisch werden die Weichen seit 1936 gestellt, vorher wurde von Hand umgestellt. Mit dem ZSW wurden elektromagnetische Relais installiert, die über ein Gleisbild gesteuert wurden, das die Gleisanlagen abbildete. Durch die Relaisstechnik wurde es möglich, ganze Fahrstrassen zu stellen. Die Relais sind zwar unterhaltsintensiv, aber sehr zuverlässig; sie steuern Signale und Weichenmotoren, wovon eine Kreuzungsweiche, ein «Engländer», zwei hat. Die Kabel, die zu den Motoren und Signalen führen, sind in begehbaren unterirdischen Kabelschächten versorgt.

1990, im Zuge der S-Bahn-Erweiterung, wurde wieder ausgebaut und erneuert, genauer: Es wurden Computer zwischen Mensch und Relais geschaltet. Das Stellpult mit dem Abbild des Gleisfeldes wurde praktisch in die Vertikale gebracht und an die rückwärtige Wand montiert; heute dient es nur noch der Übersicht. Allein die zwei Arbeitsplätze, von denen aus die Anzeigen und Durchsagen im Bahnhof gesteuert werden, haben direkten Blick auf die Gleise. Im Blickfeld der Fahrdienstleiter stehen Computerbildschirme mit komplizierten Grafiken – der rote Balken hier mitten auf dem Gleisfeld muss eine Rangierlokomotive sein, die vor einem geschlossenen «Zwerg», einem Lichtsignal für das Rangierfahren, steht. Isolierstösse in den Schienen unterbrechen den Gleisstromkreis zwischen einzelnen Abschnitten und zeigen so an, wo ein Zug steht oder fährt.



Blick vom Zentralstellwerk auf die Gleise.



Ein «Zwerg» zeigt: Gleis geschlossen



Relaisraum: das klickende Herz des Hauptbahnhofs

□ Herz und Hirn des Hauptbahnhofs

So freundlich die Fassade des ZSW gegen das Gleisfeld hin aussieht, so abweisend wirkt sie – mit dem Bau der Europaallee wurde der Blick frei – von der Lagerstrasse her. Relais brauchen eben keine Aussicht, und mit ihnen ist das Gebäude über mehrere Stockwerke gefüllt. Der Zugang wird streng kontrolliert, sind sie doch das klickende Herz des Stellwerks, wenn nicht des ganzen Hauptbahnhofs. Das Gehirn, der Kommandoraum des Fernbereichs 1, befindet sich einen Stock höher, während sich der Fernbereich Hirzel – er steuert das linke Zürichseeufer und die Region Zug – im Erdgeschoss befindet.

Bei planmässigem Zugverkehr besteht die Aufgabe der Fahrdienstleiter vor allem im Überwachen der Systeme, denn alle Fahrten werden auf Grund des Fahrplans von Computern gesteuert. Aber fahrplanmässig läuft der Betrieb eben nicht immer, und dann müssen sie eingreifen. Man kann sich vorstellen, welchen Rattenschwanz an Konsequenzen ein fast schon chronisch verspäteter Cisalpino auslöst, ein Brand im Simplon oder auch nur eine am Ende ihrer Lebensdauer angelangte Glühbirne in einem Signal. Bei einer Funktionsstörung steht die Anzeige automatisch auf Stopp, Halt, kein Durchgang ...

Hat ein Zug Verspätung, muss oft eine neue Einfahrtsstrasse, ein neues Perron gesucht werden. Zwar kommt man von fast jedem Gleis zu fast jedem Perron, das Ziel ist jedoch, möglichst viele Züge parallel einfahren zu lassen, denn Querfahrten blockieren andere Züge – ganz abgesehen davon, dass das Kurvenfahren auch die Gleise stärker belastet. Die Fahrdienstleiter müssen reagieren und vorausschauend neue Wege finden. Kommt der Zug jetzt auf O51 oder doch nach Anna 5? Wo liegt das günstigste Perron zum Umsteigen? Haben bei dem verspäteten Zug aus Chiasso die Anschlüsse Priorität oder soll man ihn «notschlachten», das heisst noch ein paar Minuten mehr Verspätung riskieren, damit aber sicherstellen, dass andere Züge pünktlich einfahren? Das sind die Momente, wo unter Druck sehr konzentriert gearbeitet wird. Nur beim schlimmsten anzunehmenden Ereignis, einem Stromausfall, wird es auch im Stellwerk still, nichts geht mehr. «Der Stress hat nachher eingesetzt», erinnert sich Dominique Schlegel an das grosse Blackout 2005: «Kein Zug war an dem Ort, wo er hätte sein sollen, die Lokführer waren nicht da, wo ihre Loks waren, die Zugbegleiter sind irgendwo gestrandet – da nützt auch das beste Notstromaggregat nichts mehr.»

Der Shopping- und Eventbahnhof

Rolf Müller ist einer «von der Strasse», also kein Bähnler im klassischen Sinn, auch wenn er Chef von RailCity Zürich

ist. Rolf Müller sieht das als Vorteil: «Es braucht viel internes Wissen, eine Portion Aussensicht tut aber auch gut.» Über 130 Läden geschäfteten im HB, und Rolf Müller achtet darauf, dass der Mietermix stimmt. Überliesse man das dem Markt, wären am Schluss – überspitzt gesagt – nur noch Kleiderläden im HB zu finden. Das ist nicht im Interesse der Kundschaft. Der HB Zürich habe zwar Parallelen zu einem Shopping-Center, sei aber keins. «Wir verkaufen, was man tragen kann.» Oder anders herum überlegt: «Was denkt der Kunde, was er im Bahnhof findet?»

Und das ist viel. Die Geschäfte reichen von Amavita-Apotheke bis Zigarren Dürr, verkauft wird fast alles, von Socken über Bio-Fleisch und Büchern bis zu Drinks aus aller Welt, die bei Jugendlichen am Wochenende so beliebt sind, dass eine Eingangskontrolle nötig ist, um den Ansturm in Grenzen zu halten. «Eigentlich sind unsere Mieten zu tief», kokettiert Rolf Müller, «denn die Personenfrequenzen sind so hoch wie sonst nirgends.» Die langen Öffnungszeiten sind mit ein Grund, doch sind die Geschäfte tagsüber mitnichten leer.

Angefangen hat das alles mit dem ShopVille. Die Ladenpassage auf städtischem Grund wurde am 1. Oktober 1970 eröffnet; sie war etwas Neues für Zürich – und verbannte die Fussgänger vom Bahnhofplatz. Wer von der Südseite her in den HB wollte, musste wohl oder übel unten durch. Das ShopVille mit seinen Läden, seinem Automaten (der 24-Stunden-Automat war eine Attraktion und mancher hat sich da einen Liter Milch gekauft, nur um zu sehen, wie es funktioniert), aber auch seinen Toiletten übte eine grosse Anziehungskraft aus. Nicht nur im positiven Sinn. Obdachlose, Drogenabhängige, Stricher und Freier entdeckten schnell die Vorzüge dieses geschützten öffentlichen Raums. Es kam zu nächtlichen Schliessungen. Seit 1990 verbinden Ladenpassagen die unterirdischen Bahnhöfe; ShopVille und RailCity sind zusammengewachsen. Von 2001 bis 2003 wurde das ShopVille renoviert und als Durchgangspassage und Ladenzentrum neu konzipiert; farbiges Licht setzt zudem neue optische Akzente. Alle Geschäfte im Hauptbahnhof zusammen erzielten 2010 einen Umsatz von 403,49 Millionen Franken.



Spezialitäten-Markt

Weblinks

<http://www.sbb.ch>

<http://www.sbbhistoric.ch>

http://de.wikipedia.org/wiki/Zürich_Hauptbahnhof

<http://www.bahnhofkirche.ch>

www.bahnhofhilfe.ch

<http://www.europaallee.ch>

<http://www.durchmesserlinie.ch>

<http://www.candriancatering.ch>