

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 66 (1948)
Heft: 18: Das Problem der Bahnhöferweiterung Zürich: II. Heft

Artikel: V. Städtische Verkehrsprobleme im Zusammenhang mit der Bahnhöferweiterung
Autor: Steiner, H.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-56713>

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: 16.05.2025

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

rig gehalten. Dem Gepäcktrakt nördlich vorgelagert ist die niedrige Vorfahrtshalle zur Expressgutannahme vorgesehen.

Tabelle 2 gibt ein Bild über die Grösse von *Grundfläche* und *Kubikinhalt*, sowie über die Zweckbestimmung der aufgeführten Teile im neuen AG. Mit der vorliegenden Lösung ist versucht worden, in dieser aussergewöhnlichen und bevorzugten Verkehrslage eine möglichst günstige Grundflächenausnutzung zu erreichen, selbstverständlich unter Berücksichtigung der architektonischen Belange. Dass die Betriebs- und Verkehrsräume des AG zum grössten Teil am Weg von Strasse zu Perron liegen müssen, also hier im Erdgeschoss, ist selbstverständlich. Für vermietbare Zwecke ist besonders in den Obergeschossen sehr viel Platz vorgesehen. Der Hauptbau z.B. hat die baugesetzliche Höhe von 20 m um 10 m überschritten. Die *approximative Renditenberechnung* hat ergeben, dass aus den Pachteinnahmen der bahnfremden Verwaltungen und Betriebe (Post, Telegr., Telefon, Zoll, Polizei), den reinen Bahngeschäften (Buffet, Handgepäck, WC) und den Zinseinnahmen für Vermietung der Bureaugrundfläche der vorgeschlagene Bau sich selbst erhalten kann.

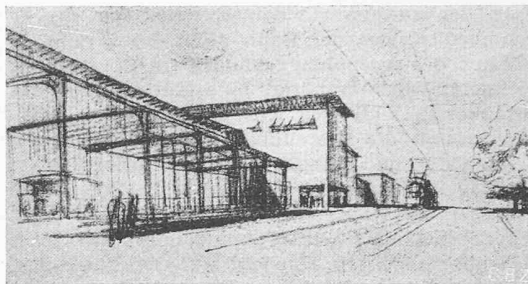


Bild 43. Das AG von der Museumstrasse her

V. Städtische Verkehrsprobleme im Zusammenhang mit der Bahnhofserweiterung

Von Stadtgenieur H. STEINER, Zürich

Die jahrelangen Verhandlungen zwischen den SBB und der Stadt über den Ausbau des Zürcher Hauptbahnhofes gipfelten im Jahre 1933 ins Stocken und im Mai 1934 teilte die Generaldirektion der SBB dem Stadtrat von Zürich mit, dass sich die Erwartungen, die an die damalige Erweiterung des Zürcher Hauptbahnhofes geknüpft wurden, erfüllt hätten. Der Bahnhof sei sehr leistungsfähig und genüge seiner Aufgabe auf Jahre hinaus. Auch sei eine allfällig später vorzunehmende Vergrösserung des bestehenden Kopfbahnhofes verhältnismässig einfach durchzuführen und könne, was für die SBB aus finanziellen Gründen äusserst wichtig sei, schrittweise erfolgen. Ein Durchgangsbahnhof dagegen müsste unter Preisgabe grosser und wertvoller Anlagen auf einmal erstellt werden. Dafür wären überdies in einem kurzen Zeitraum von wenigen Jahren aussergewöhnlich grosse Aufwendungen nötig, für die die Bahn die erforderlichen Mittel nicht aufbrächte. Deshalb müsse auf die Erstellung eines Durchgangsbahnhofes endgültig verzichtet werden.

In der Folge unterblieben weitere Schritte in der Bahnhoffrage. Die Stadt setzte dagegen ihre Planungen über den Ausbau des Bahnhofplatzes, des Bahnhofquai und die Verbreiterung der Bahnhofbrücke fort unter der Annahme der Belassung des heutigen Aufnahmegebäudes⁵⁾. Es zeigte sich

⁵⁾ Vgl. den diesbezüglichen Ideen-Wettbewerb vom Jahre 1929 in SBZ Bd. 94, S. 235*.

aber bald, dass eine allseitig befriedigende Lösung für den Ausbau des wichtigsten Verkehrszentrums der Stadt Zürich den Bau eines neuen Aufnahmegebäudes zur Voraussetzung hat, dessen Fronten, namentlich gegen Bahnhofquai und Bahnhofplatz, stark zurückgesetzt sind. Der Stadtrat hat denn auch in seiner Zuschrift vom 26. Nov. 1943 an die Generaldirektion darauf hingewiesen, dass der öffentliche Grund um das Aufnahmegebäude in steigendem Masse für die Abwicklung des allgemeinen Verkehrs in Anspruch genommen werden müsse. Das vorliegende Projekt zeige das mit aller Deutlichkeit. Unter Anwendung kleinster Abmessungen für Fahrbahnen, Haltestelleninseln und Trottoirs sei für die Abwicklung des rollenden Verkehrs gesorgt. Unbefriedigend dagegen seien in diesem Projekt die Verhältnisse der Bahnhofsvorfahrten und nicht gelöst sei das Parkierungsproblem. In der genannten Eingabe an die Generaldirektion der SBB machte der Stadtrat die Anregung, die Studien und Verhandlungen über einen Neubau des Aufnahmegebäudes des Zürcher Hauptbahnhofes, die vor nahezu zehn Jahren abgebrochen worden waren, wieder aufzunehmen. Gleichzeitig ersuchte der Stadtrat den Regierungsrat des Kantons Zürich, seine Anregung bei den Bundesbahnen zu unterstützen.

In der Folge unterbreiteten Regierungsrat und Stadtrat ihre Begehren über die Zürcher Eisenbahnverkehrsfragen in Form von Thesen an die Generaldirektion. Verlangt wurde vor allem die Ausarbeitung eines generellen Projektes für die Verbesserung der gesamten Zürcher Verkehrsanlagen, dem Regierungsrat und Stadtrat zustimmen können und das von den zuständigen Instanzen der SBB für jede weitere Arbeit verbindlich erklärt würde. Ein Arbeitsausschuss aus Vertretern der Bahn und der kantonalen und städtischen Verwaltung hatte den Auftrag, das bereits im Entwurf vorliegende Bahnprojekt in gemeinsamer Zusammenarbeit zu überprüfen und für die Berücksichtigung der städtebaulichen Probleme und der städtischen Verkehrsbedürfnisse bei der endgültigen Bereinigung des generellen Projektes zu sorgen. Das ist inzwischen geschehen. Mit Zuschrift vom 12. Sept. 1947 unterbreitete die Generaldirektion der SBB das generelle Projekt 1946 dem Regierungsrat und dem Stadtrat mit dem Ersuchen um Stellungnahme.

Der Arbeitsausschuss hat sich mit der Frage befasst, ob eine Rückverlegung des Aufnahmegebäudes auf das linke Sihlufer möglich sei. Er musste sich aber davon überzeugen, dass diese Lösung nicht in Betracht kommt. Sie hätte derart tiefgehende Eingriffe in die Struktur ganzer Quartiere zur Folge, dass eine Realisierung solcher Gleiseverlegungen untragbar ist. Die Studien des Arbeitsausschusses richteten sich infolgedessen darauf, das Aufnahmegebäude möglichst weit an die Sihl zurückzudrängen, um zwischen Limmat und Aufnahmegebäude genügend Verkehrsfläche zu erhalten. Gleichzeitig war auch dafür zu sorgen, dass der Bahnhofplatz auf der Südseite des Aufnahmegebäudes und die Löwenstrasse bis zum Löwenplatz später genügend

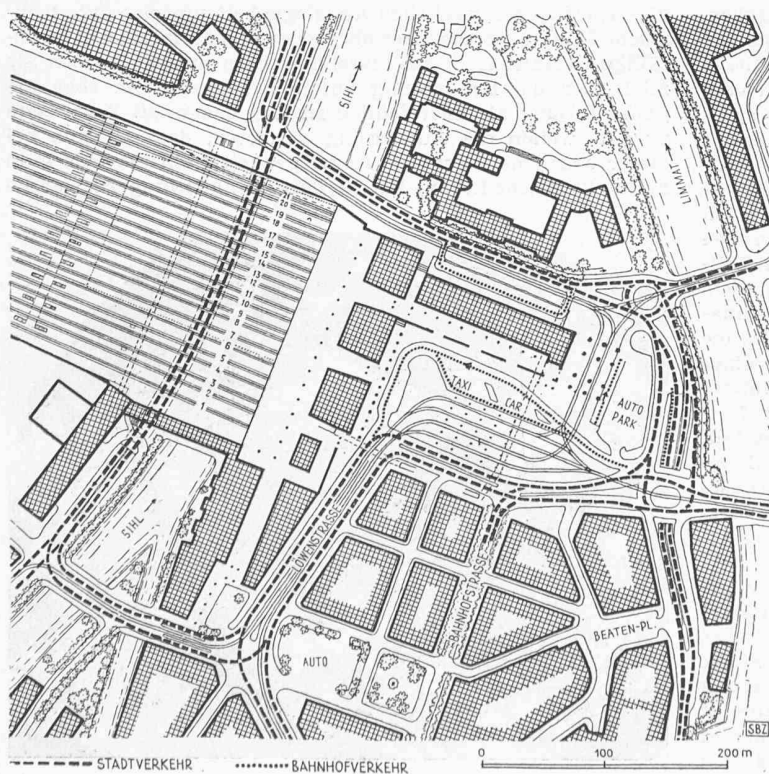


Bild 44. Projekt 1946, Verkehrsplan des Bahnhofgebietes, Masstab 1:6000

verbreitert werden können. Es zeigte sich, dass bei Würdigung der zu erwartenden Entwicklung die Erfüllung der Raumbedürfnisse der Bahn nicht durch eine blosse Zurücksetzung des Aufnahmegebäudes an die Sihl möglich wäre. Vielmehr wurde es nötig, eine Entwicklung des Aufnahmegebäudes in südlicher Richtung zwischen Sihl und Löwenstrasse und die Erstellung eines Flügelbaues zwischen Museumstrasse und Bahnhofplatz vorzusehen.

Das Projekt sieht vor, die Sihl längs des Aufnahmegebäudes um die Breite einer Öffnung der Zoll-, Bahn- und Postbrücke westlich zu verlegen (s. Bilder 38 a u. 39, S. 252). Diese Massnahme war in Hinsicht auf die Sicherung genügenden Verkehrsraumes der Löwenstrasse notwendig. Angenommen ist ein Ausbau der Löwenstrasse auf eine Gesamtbreite von 37 m, wobei in eine 25 m breite Fahrbahn eine vierspurige Strassenbahngleisanlage eingebaut werden soll. Mit einem solchen Ausbau der Löwenstrasse wird die Grundlage geschaffen, um später nötigenfalls den Verkehr von der Bahnhofstrasse nach dem Bahnhof über die zu verbreiternde Seidengasse und die untere Löwenstrasse zu leiten (Bild 46, S. 257).

Der Flügelbau zwischen Museumstrasse und Bahnhofplatz wird so gehalten, dass seine südliche Flucht einen Abstand von 116 m gegenüber den Gebäudefronten auf der Südseite des Bahnhofplatzes einhält. Heute misst dieser Abstand 56 m. Der künftige Ausbau des Bahnhofplatzes wird damit gewährleistet. Gedacht ist an die Erstellung einer breiten Perronanlage mit sechs bis acht Strassenbahngleisen, einer breiten Bahnvorfahrt mit Standplätzen für Taxi und Autocars und einer vom Bahnhofverkehr abgetrennten breiten Fahrbahn für den Durchgangsverkehr (Bild 44). Der ganze Bahnhofplatz soll zudem für Zwecke der Gepäckanfuhr und der Parkierung von Fahrzeugen unterkellert werden (vgl. Bilder 39, 38 b und 40, S. 252, 253).

Auf der Seite der Museumstrasse soll das Aufnahmegebäude so weit zurückgesetzt werden, dass eine 12 m breite Fahrbahn der Museumstrasse, eine besondere Trasse der Strassenbahn und eine hinreichende Vorfahrt zum Aufnahmegebäude angeordnet werden können. Das Erdgeschoss dieses Flügels wird teilweise für die Abwicklung des Strassenverkehrs zur Verfügung gestellt. Der Abstand zwischen Ufermauer der Limmat und Aufnahmegebäude (Rückwand der Arkade) misst rd. 80 m (Bild 44) gegenüber heute nur rd.

35 m. Es wird daher möglich sein, auch am Bahnhofquai günstige Verkehrsverhältnisse zu schaffen.

Soweit die geplanten Erweiterungen der Bahnanlagen die Führung der übrigen öffentlichen Strassen und Plätze betreffen, ist festzustellen, dass die erforderlichen Anpassungsarbeiten grundsätzlich möglich sind. Erst im Zeitpunkt der Vorlage detaillierter Projekte der Bahn wird die Stadt die entsprechenden Strassenprojekte ausarbeiten.

*

Für den Stadtrat stellte sich vor allem die Frage: genügen die geplanten Erweiterungen der Zürcher Bahnanlagen in bahntechnischer Hinsicht der erwarteten Entwicklung? Hierzu ist zu sagen: Während der heutige Bahnhof Zürich nicht in der Lage wäre, eine maximale Belegung der bestehenden Streckengleise (Doppelspuren nach Oerlikon, Baden und Thalwil, und einspurige Linien nach Meilen und Urdorf) zu bewältigen, wird der ausgebauter Bahnhof (Endausbau) auch dann noch genügen, falls die erwähnten Streckengleise restlos verdoppelt und maximal belegt werden. Bis ein solcher Ausbau der Streckengleise Wirklichkeit geworden ist, dürfte ein ausserordentlich langer Zeitraum verstreichen. Ueber diese Bedürfnisse hinaus zu planen und mit Berufung auf eine solche weitere Entwicklung die Forderung nach einem Durchgangsbahnhof neu aufzugreifen, wäre ein utopisches Unterfangen. Ein weiterer bahntechnischer Vorteil des Projektes liegt darin, dass der Ausbau in Etappen, ohne grosse Betriebsstörungen, erfolgen kann.

Es ist erfreulich, feststellen zu können, dass die Zusammenarbeit zwischen den technischen Organen der SBB, des Kantons und der Stadt in verhältnismässig kurzer Zeit zu einem Ergebnis geführt hat, das den Interessen aller Beteiligten, soweit das an Hand des generellen Projektes gesagt werden kann, zu dienen vermag. Die weitere Aufgabe wird die sein, die einzelnen Bauetappen im Detail vorzubereiten und nach allseitiger Zustimmung zur Ausführung zu bringen. Es ist zu hoffen, dass sich diese Etappen in verhältnismässig rascher Folge verwirklichen lassen, damit die Stadt Zürich nach jahrzehntelangen Bemühungen endlich mit Bahnanlagen ausgestattet wird, die den Bedürfnissen der Bahn, der Grösse der Stadt und den Interessen ihres näheren und weiteren Einzugsgebietes entsprechen.

VI. Städtebauliche Gedanken zum neuen Bahnhofprojekt

Von Stadtbaumeister A. H. STEINER, Zürich

Sich mit dem Bahnhofprojekt Zürich beschäftigen, heisst sich mit einer städtebaulichen Frage erster Ordnung abgeben. Und doch ist damit nur ein wichtiges Teilproblem, das die Zukunft unserer Stadt betrifft, herausgegriffen. Auch dieses Problem müsste in einem grösseren Zusammenhang mit dem Gesamtorganismus der Stadt betrachtet werden. Wir sprechen von der Bahnfrage und legen eine nach meiner Ansicht gut fundierte generelle Lösung vor. Daneben gibt es aber eine Menge anderer Verkehrsfragen, städtebauliche Notwendigkeiten, die einer gegenseitigen Koordination bedürfen. Ich möchte damit nur andeuten, dass von der Stadt aus gesehen bei der Behandlung des vorliegenden Projektes nur ein Teilproblem herausgegriffen wird, eben das Bahnproblem, dem sicher primäre Bedeutung zukommt, dass aber die Koordination des Bahnverkehrs mit den übrigen Verkehrsmitteln, die vor allem der Strassenraum aufzunehmen hat, noch eines sehr eingehenden Studiums bedarf. Wir müssen uns immer bewusst sein, dass sich ja die Stadt Zürich in einem Entwicklungsstadium befindet, in dem sie sich zur Grosstadt auswächst. Dem Problem als Ganzem lässt sich nur beikommen, indem als einschneidendste und finanziell anspruchsvollste Teilaufgabe die Bahnfrage vorerst einmal herausgegriffen wird.

Aber wenn wir auch nur an diese Teilaufgabe des Zürcher Bahnproblems herantreten, werden wir von einer gewissermassen geistigen Basis (etwas hochtrabend ausgedrückt) ausgehen müssen. Wir haben ein städtebaulich/technisches und ein städtebaulich/architektonisches Problem vor uns. Die Forderung nach technischer Erfüllung und die Forderung nach architektonischer Gestaltung möchte ich als absolut gleichberechtigt, auf der selben Ebene liegend, betrachtet wissen. Bei einer annehmbaren, guten Lösung kann es sich also nur um eine Synthese aus den beiden Forderungen han-

deln. Man hört bisweilen das Argument, dass es sich bei dieser oder jener baulichen Angelegenheit um eine gute technische Lösung handle, dass aber gezwungenermassen die sinnfällige Gestaltung vernachlässigt werden musste. Lassen Sie mich hier die Behauptung aufstellen, dass dann eben die ganze Lösung als unerfreulich zu bezeichnen ist. Andererseits wird bisweilen die Auffassung vertreten, dass es sich bei dieser oder jener baulichen Angelegenheit wohl um eine gute architektonische Lösung handle, dass aber gezwungenermassen

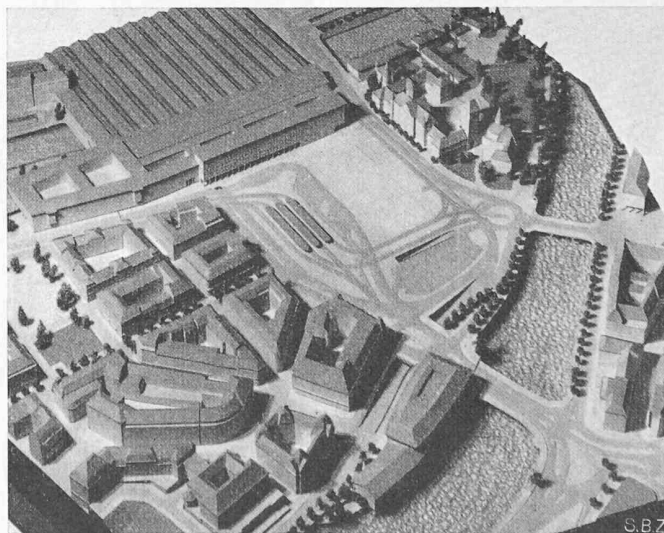


Bild 45. Uebergrosser Bahnhofplatz (Gegenbeispiel)