

**Zeitschrift:** Die schweizerische Baukunst  
**Band:** 11 (1919)  
**Heft:** 8

**Artikel:** Der Umbau des Hauptbahnhofes in Zürich  
**Autor:** W.I.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-660529>

### **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:** 22.11.2024

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



Esszimmer in Luzern.

Meili-Wapf &amp; Armin Meili, Architekten, Luzern.

## DER UMBAU DES HAUPTBAHNHOFES IN ZÜRICH

Durch den Antrag des Stadtrats an den Grossen Stadtrat in Zürich, er möge den Mitteilungen des Stadtrates über die Vorschläge, die er dem Regierungsrat, dem schweizerischen Post- und Eisenbahndepartement und der Generaldirektion der Bundesbahnen bezüglich des Umbaus des Hauptbahnhofes Zürich zu unterbreiten gedenkt, zustimmen — durch diesen Antrag wird die Frage des Bahnhofumbaus aus dem Bereich der Vorstudien zur neuen Anlage in ein neues Stadium gerückt: über die Anlage herrscht nun im grossen ganzen Einigkeit, so dass wohl in absehbarer Zeit an die Ausführung des Projektes geschritten werden kann.

Der Hauptbahnhof Zürich ist wohl, als Gebäude allein betrachtet, einer der schönsten Bahnhöfe Europas. Er stammt aus der Mitte der 60er Jahre. Der ungeahnte Verkehrsaufschwung unseres Jahrhunderts aber führte dazu, dass er in verhältnismässig kurzer Zeit den Ansprüchen nicht mehr genügte. Schon in den 90er Jahren setzten Studien und Verhandlungen zu einer grosszügigen Erweiterung ein und im Jahre 1895 wurde den Behörden das erste generelle Erweiterungsprojekt vorgelegt, worauf dann auch von privater Seite verschiedene Pläne einliefen und öffentlich diskutiert wurden. Seither dat die Frage nie mehr geruht: Gutachten über Gutachten wurde eingeholt. Es handelte sich hauptsächlich um die Fragen: Durchgangs- oder Kopfbahnhof, Trennung von Nah- und Fernverkehr, Trokkenallegung der Sihl und Hochlegung des Bahnhofes, dieselben Fragen, die heute noch diskutiert werden.

In dem Zeitraum von 1900 bis 1913 hat die Entwicklung des Verkehrs auf dem Hauptbahnhof alle Erwartungen übertroffen. Es geht dies aus nachfolgenden Zahlen hervor:

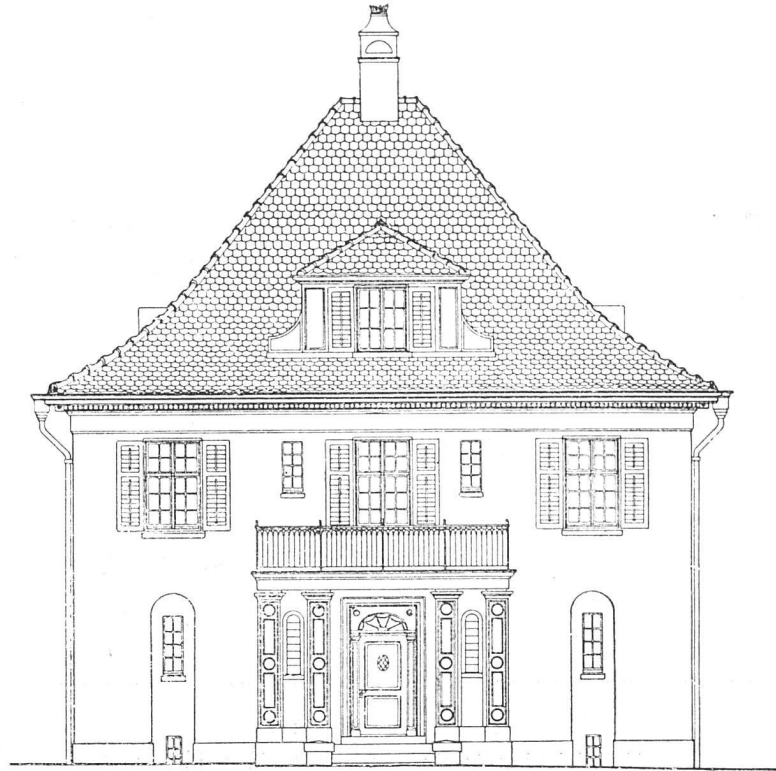
Jahre	Abgegangene Personen	Güter (in Tonnen) Versand u. Empfang
1890	1,080,800	523,100
1900	1,618,729	536,586
1905	2,685,374	584,364
1910	3,994,866	819,173
1913	4,489,244	785,746

Innert bloss 13 Jahren (1900 bis 1913), während welcher die Bevölkerung der Stadt um 33 Prozent anstieg, erfuhr die Zahl der Reisenden eine Zunahme um 177 Prozent, diejenige der Gütertonnen eine solche um 46 Prozent.

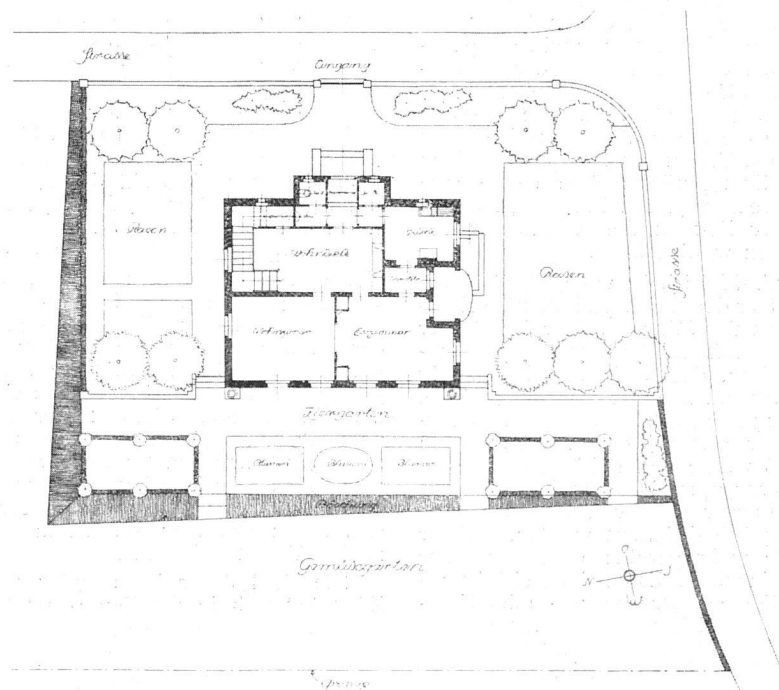
Die Jahre 1914 bis 1918 können in diesen Vergleich nicht einbezogen werden, weil sie wegen der Kriegsverhältnisse nicht normale Verkehrsverhältnisse aufweisen. Zieht man in Betracht, dass der Personenverkehr trotz der Verschlechterung des Fahrplanes und der Erhöhung der Fahrpreise im Jahre 1917 4,209,000 Personen aufwies, und dass der Güterverkehr während der Kriegszeit zugenommen hat, so kann man daraus schliessen, dass nach Rückkehr normaler Verhältnisse die Frequenz eine sehr starke Zunahme erfahren wird. Ein progressives Anwachsen der Verkehrsziffern erklärt sich schon aus dem Wachstum der Bevölkerung in den Vororten Zürichs.

Die Zahl der ankommenden und abfahrenden Züge hat sich in der Zeit von 1900 bis 1913 von 270 auf 402, also um 42 Prozent, gesteigert.

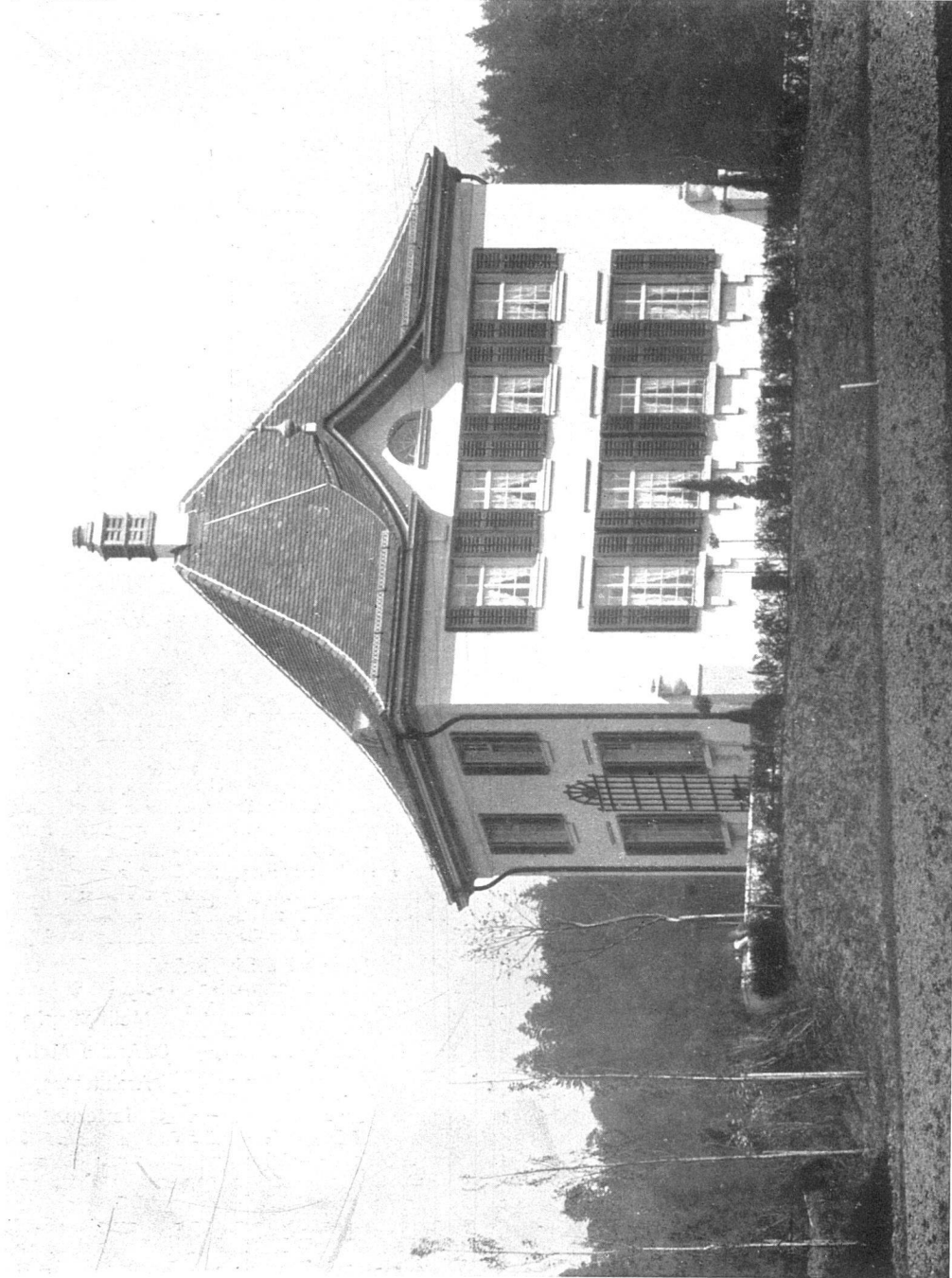
Trotzdem im Jahre 1900 das Erweiterungsprojekt von 1895 als Grundlage für den weiteren Ausbau des Hauptbahnhofes genehmigt wurde, sind in der Folgezeit nur einzelne Teile des Bahnhofes nach diesem Projekte ausgeführt worden. Gerade den für den Grossteil der Bevölkerung wichtigsten Ver-



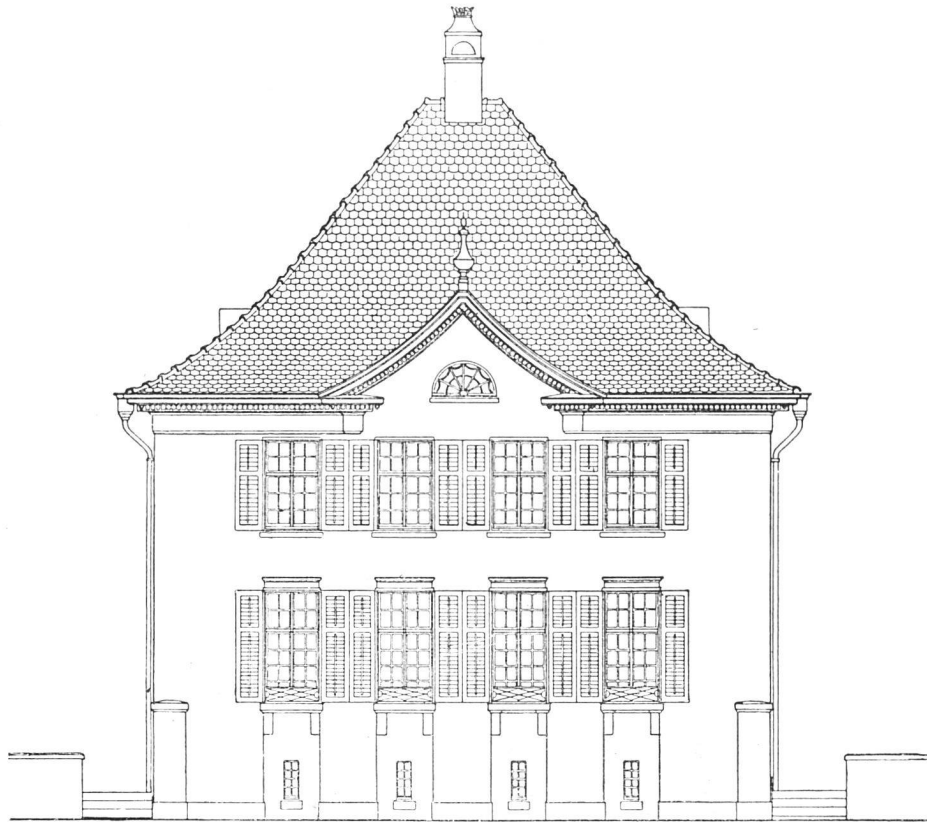
Villa in Safenwil. — Fassade mit Eingang.  
Geometrische Vorderfassade.



Villa in Safenwil. — Parterre-Grundriss.  
Meili-Wapf & Armin Meili, Architekten, Luzern.



Villa in Safenwil.  
Meili-Wapf & Armin Meili, Architekten, Luzern.



Villa in Safenwil. — Fassade.  
Geometrische Rückfassade.



Villa  
in Zofingen.  
Halle.

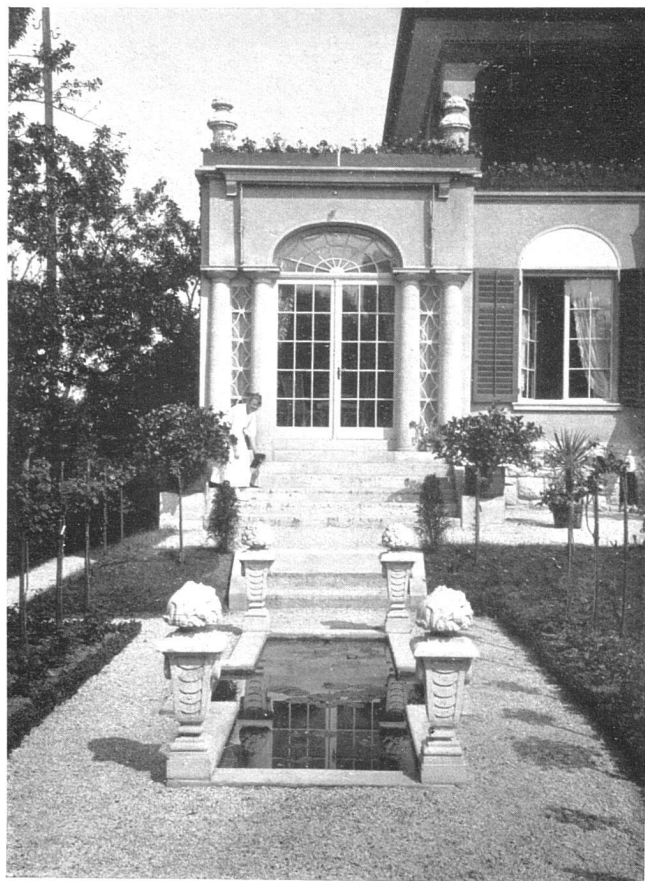
Meili-Wapf  
& Armin Meili,  
Architekten,  
Luzern.

kehrsgattungen, dem Personen-, Gepäck- und Eilgutverkehr, wurde nur in ungenügender Weise Rechnung getragen, und es wurden jeweilen nur gerade die dringendsten Bedürfnisse durch Massnahmen provisorischer Natur befriedigt.

Die Verhältnisse im Hauptbahnhof sind schon seit Jahren durchaus unbefriedigende, zeitweise sogar ganz unzulässig. Es muss besonders dem Personal als besonderes Verdienst angerechnet werden, dass in den vergangenen Jahren nicht mehr Unfälle vorgekommen sind.

1. Für den Umbau und die Erweiterung der Bahnhofanlage für den Personen-Fernverkehr wird empfohlen, die Form eines *Durchgangsbahnhofes* zu wählen.

2. Der Durchgangsbahnhof wird dadurch geschaffen, dass der Käferbergtunnel des Bundesbahnprojektes 1916 in Wegfall kommt und die Oerlikoner Gleise, statt bisher von Westen, künftig von Osten in den Bahnhof einzuführen sind; die alte Linie von Oerlikon wird dem Güterverkehr zugewiesen.



Villa in Zofingen. — Gartensaal und Bassin.  
Meili-Wapf & Armin Meili, Architekten, Luzern.

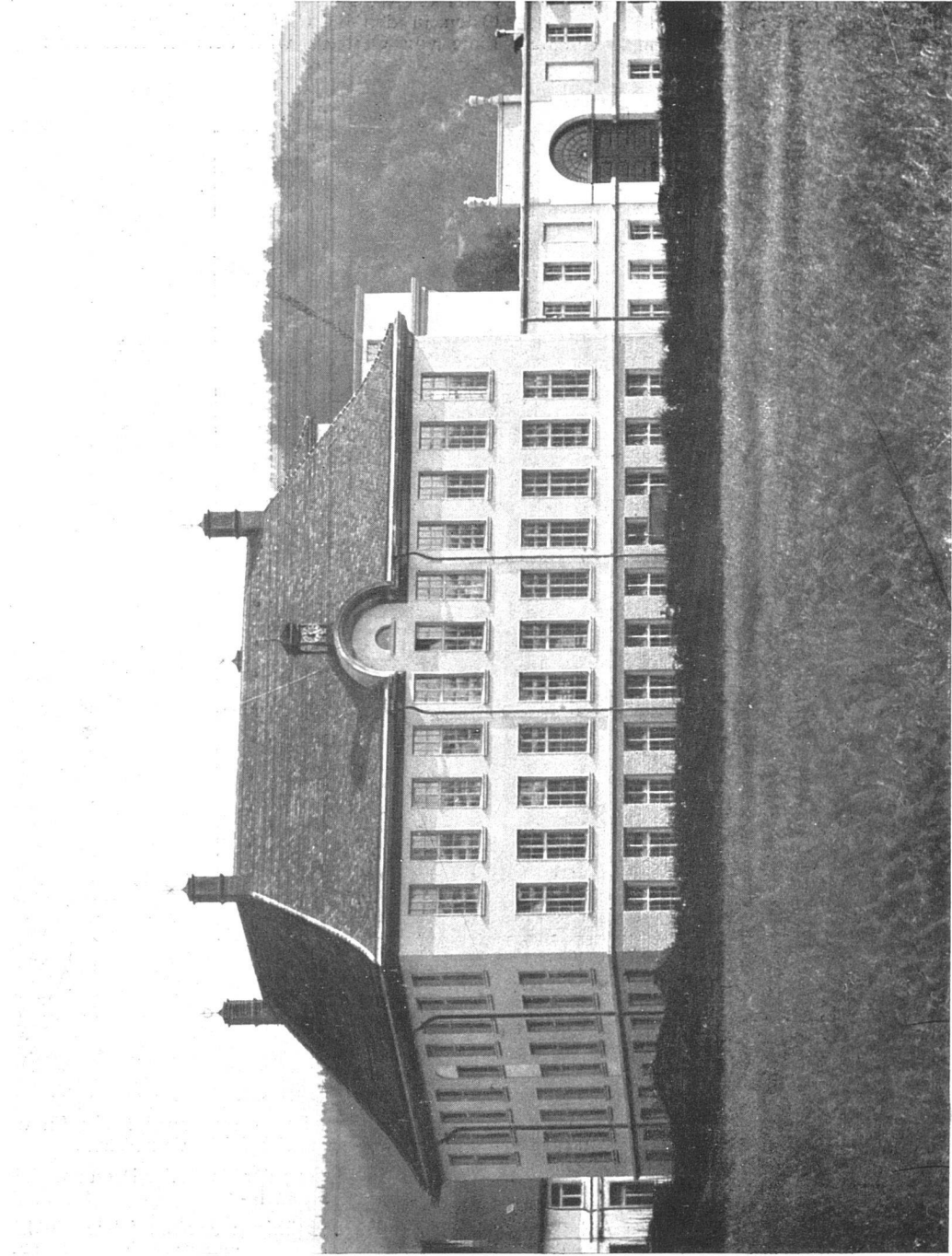
Wie der Stadtrat in einem Bericht mitteilt, hat die von Kanton und Stadt gemeinsam eingesetzte Kommission zur Beratung über den Umbau des Hauptbahnhofes den gemeinsamen Vorschlägen der Experten zugestimmt, wonach das Projekt der Bundesbahnen vom Jahre 1916, das im wesentlichen eine Erweiterung der bestehenden Anlagen, also auch Beibehaltung des Kopfbahnhofes, vorsieht, abgelehnt wird. Die Behörden werden eingeladen, zur Frage des Umbaues des Hauptbahnhofes im Sinne der Vernehmlassung der Experten vom 7. Mai 1919 Stellung zu nehmen.

Das *Gutachten* der Professoren Cauer (Berlin), Gleim (Hamburg), Moser (Zürich) und Petersen (Danzig) kommt nun zu folgenden Schlüssen:

3. Die neue, von Osten einzuführende Verbindung mit Oerlikon ist zunächst zweigleisig, für den endgültigen Ausbau viergleisig vorzusehen.

4. Die Einführung der Thalwiler Personengleise von Westen her bleibt bestehen.

5. Für den endgültigen Ausbau ist je ein Einfahrgleis von Altstetten und von Thalwil, nach Norden ausholend, im Tunnel durch den Zürichberg vom Osten in den Bahnhof einzuführen. Für den ersten Ausbau könnten diese beiden Einfahrgleise weggelassen werden, sodass vorläufig der Verkehr Altstetten - Thalwil im Bahnhof eine Spitzkehre behält. Diese Spitzkehre wird beseitigt, sobald der Verkehr es erfordert.



Fabrik Hochuli & Cie. in Safenwil. — Gesamtansicht.  
Meili-Wapf & Armin Meili, Architekten, Luzern.



Fabrik Hochuli in Safenwil. — Fabrikraum mit Lichthof  
Meili-Wapf & Armin Meili, Architekten, Luzern.

6. Die Perrongleise werden von Süden nach Norden in folgender Reihenfolge geordnet: Zunächst vier Perrongleise nach Thalwil, sodann vier Perrongleise nach Altstetten, ferner zwei Perrongleise nach (und von) Meilen, endlich sechs Perrongleise nach Oerlikon und dazwischen mindestens drei Dienstgleise.

7. Der Personenbahnhof ist in *Hochlage* über der Strassenfläche anzuordnen.

8. Perronhalle und Aufnahmegebäude sind nördlich (also ausserhalb) des gegenwärtigen Bahngeländes in schräger Richtung zur bisherigen Bahnachse anzuordnen, derart, dass der östliche Gleiskopf über den Platzspitz in den Zürichberg geführt wird.

9. Für die Anordnung des Abstellbahnhofes, der Wartegleise, der Eilgut-, Post- und Milchversandanlagen und der unterirdischen Schiebebühne werden die Expertenvorschläge von 1918 unter Berücksichtigung der durch die Entwurfsskizze vom Mai 1919 bedingten Abänderungen der Beachtung empfohlen.

10. Die bisherigen Umbauarbeiten der linksufrigen Bahn können von Wollishofen bis zur Badenerstrasse unverändert weitergeführt werden. Nördlich der Badenerstrasse sind die bisherigen Projekte mit Rücksicht auf die Hochlegung des Bahnhofes zu ändern.

11. Für den Ausbau des Verschiebebahnhofes und der Güterverkehrsanlagen werden die Vorschläge des Expertengutachtens 1918 unter Berücksichtigung der Aenderungen vom Mai 1919 der Beachtung empfohlen.

12. Für den Ausbau der *Anlagen für den Personenfernverkehr*, insbesondere für den ersten Bahnhofsausbau, ist eine *Verlegung der Sihl nicht erforderlich*. Wenn die Sihlverlegung durchgeführt wird, ist *das bisherige Sihlbett für den künftigen Vorort-schnellverkehr vorzubehalten* und unter dem Haupt-

bahnhof und quer dazu ein *Vorortbahnhof* für mindestens zwei Perrons vorzusehen.

13. Es ist die *Möglichkeit offenzuhalten, die Sihltalbahn mit der Uetlibergbahn im Sihlbett bis in diesen Vorortbahnhof hineinzuführen und nach Nordwesten am Hange des Käferberges über Höngg nach Weinigen zu verlängern*.

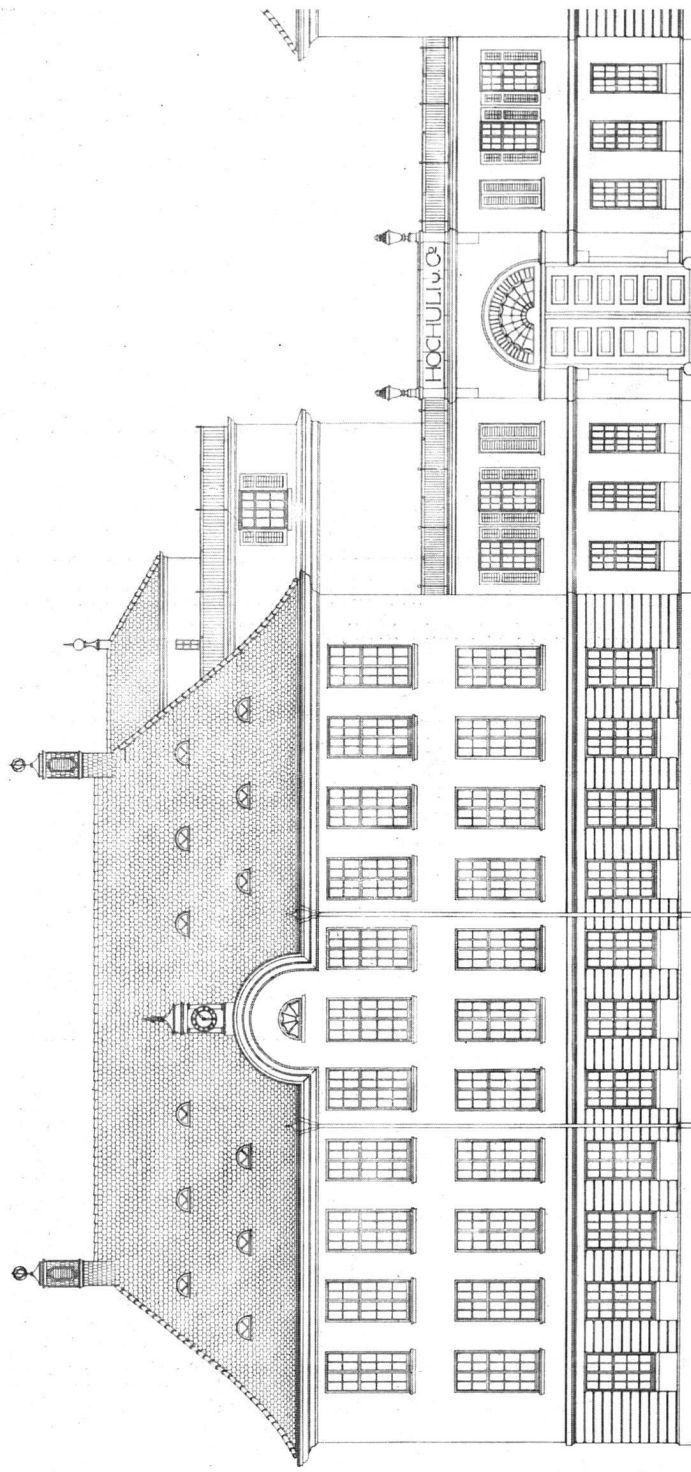
14. Es ist die *Möglichkeit offenzuhalten*, von der Thalwiler Bahn etwa im Bahnhof Enge *besondere Lokalgleise* abzuzweigen, die durch das Sihlbett und unter dem Hauptbahnhof hindurch auf besonderem Bahnkörper nach Oerlikon zu verlängern sind.

15. Es wird empfohlen, bei der Revidierung des Bauliniengesetzes Bestimmungen einzufügen, die eine Sicherstellung der für künftige Schnellverkehrslinien erforderlichen Geländestreifen gegen Bebauung bezwecken.

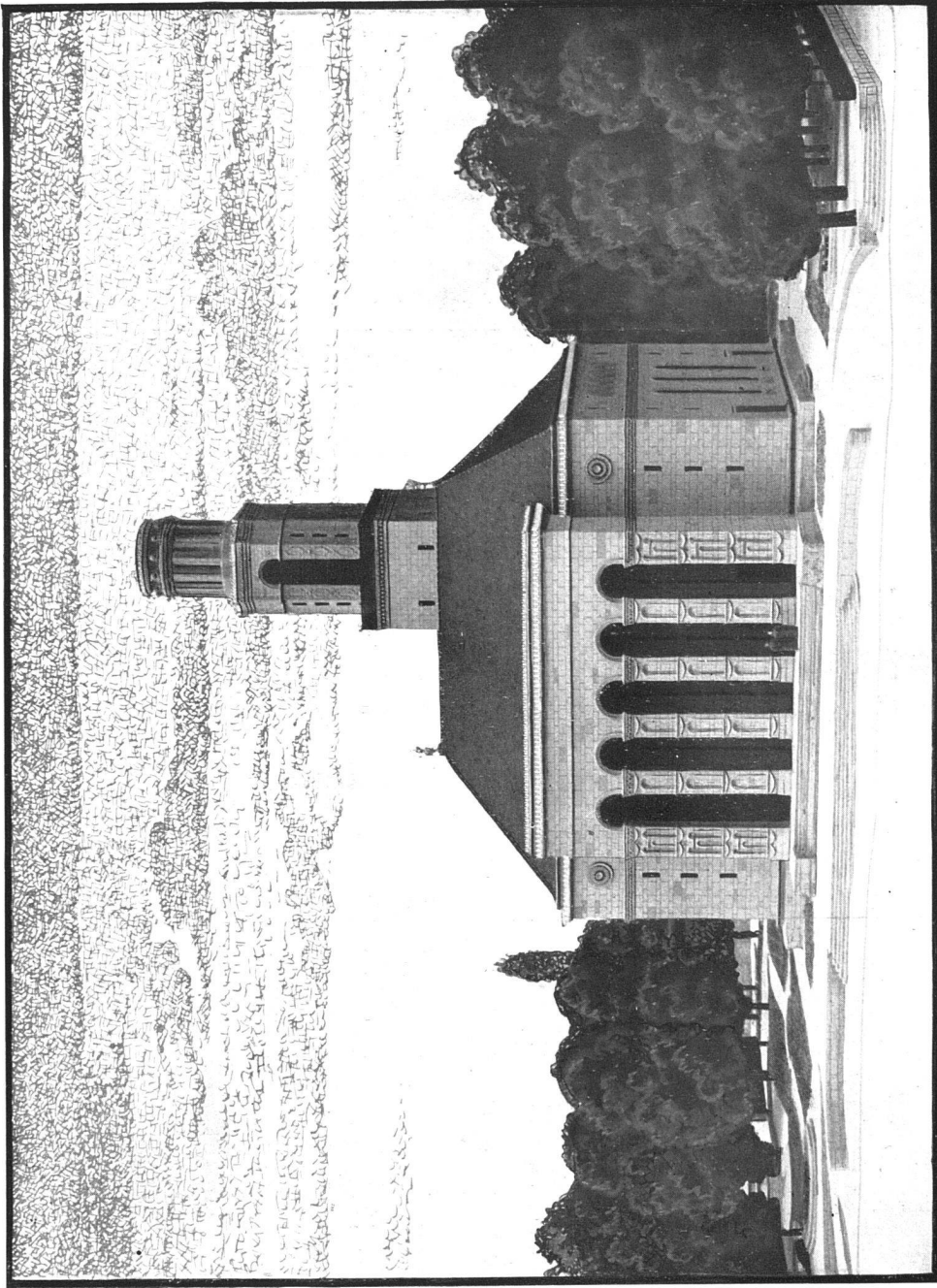
Zur *Hochanlage des Bahnhofes* kommen die Experten aus verschiedenen Gründen: einmal, weil die Anforderungen der eisenbahntechnischen Subkommission leichter zu erfüllen sind, wenn die Perrongleisanlage hochgelegt, als wenn sie in das Gelände eingeschnitten wird. Dann hat sie den besonderen Vorteil, dass die am schwierigsten zu überwindende Steighöhe bis zum Bahnhof Oerlikon um 12 m geringer ausfällt als bei Tieflage. In Zürich spricht auch, sofern man sich zu der Ansicht bekennt, dass das Sihlbett für spätere, tiefliegende Lokalgleise offengehalten werden soll, für die Hochlage des Fernbahnhofes der fernere Umstand, dass der Lokalbahnhof in Querlage unter dem Fernbahnhof, mit bequemster Umstiegsmöglichkeit, angeordnet werden kann. Ausserdem stellen die Experten fest, dass alle diskussionsfähigen Entwürfe, auch soweit sie die Tieflage in Aussicht nehmen, gleichwohl in Hochlage ausführbar sind.

Ausgezeichnet und instruktiv sind die allgemeinen Gesichtspunkte, unter welchen das Gutachten

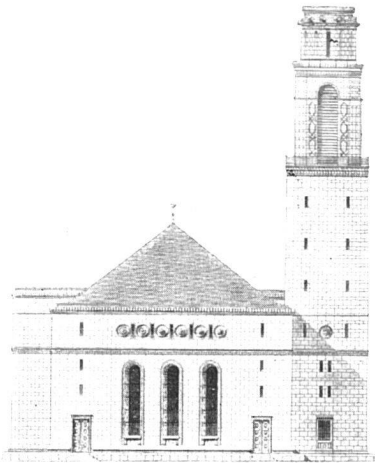




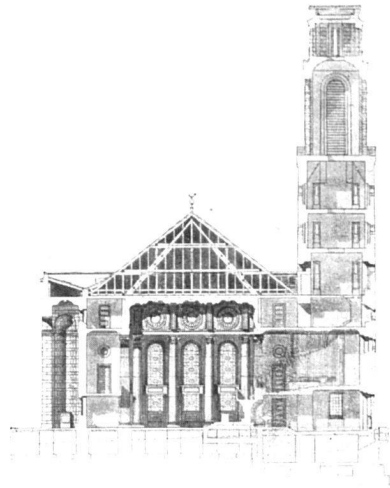
Fabrik in Safenwil. — Fassade.  
Meili-Wapf & Armin Meili, Architekten, Luzern.



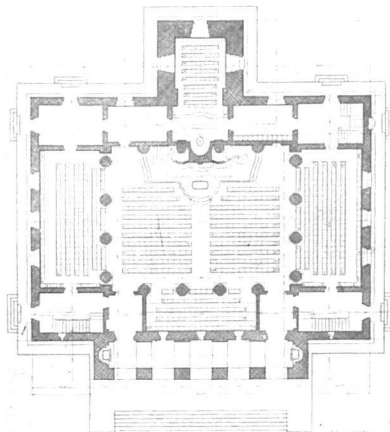
Modell für die reformierte Kirche in Solothurn.  
Meili-Wapf & Armin Meili, Architekten, Luzern.



Fassade  
und  
Längsschnitt.



Mitte :  
Innes.



Unten :  
Parterre-Grundriss.

Modell für die reformierte Kirche in Solothurn.

Meili-Wapf & Armin Meili, Architekten, Luzern.

des Professors Pertersen (Danzig) die Bedeutung des Bahnhofumbaus für den grossstädtischen Verkehr betrachtet. Dabei geht er von der Tatsache aus, dass ein Vergleich der städtebaulichen Entwicklung Zürichs mit der Entwicklung der deutschen Grossstädte in den letzten fünfzig Jahren sehr

fördern und die Entwicklung der Mietskaserne zu hindern, so muss man dafür sorgen, dass die doppelte Einwohnerzahl mehr als die doppelte Fläche der bisher bebauten Grundstücke erfordern kann. Verdoppelung der Grundfläche bedeutet aber bei den gegebenen örtlichen Verhältnissen nach verschiede-

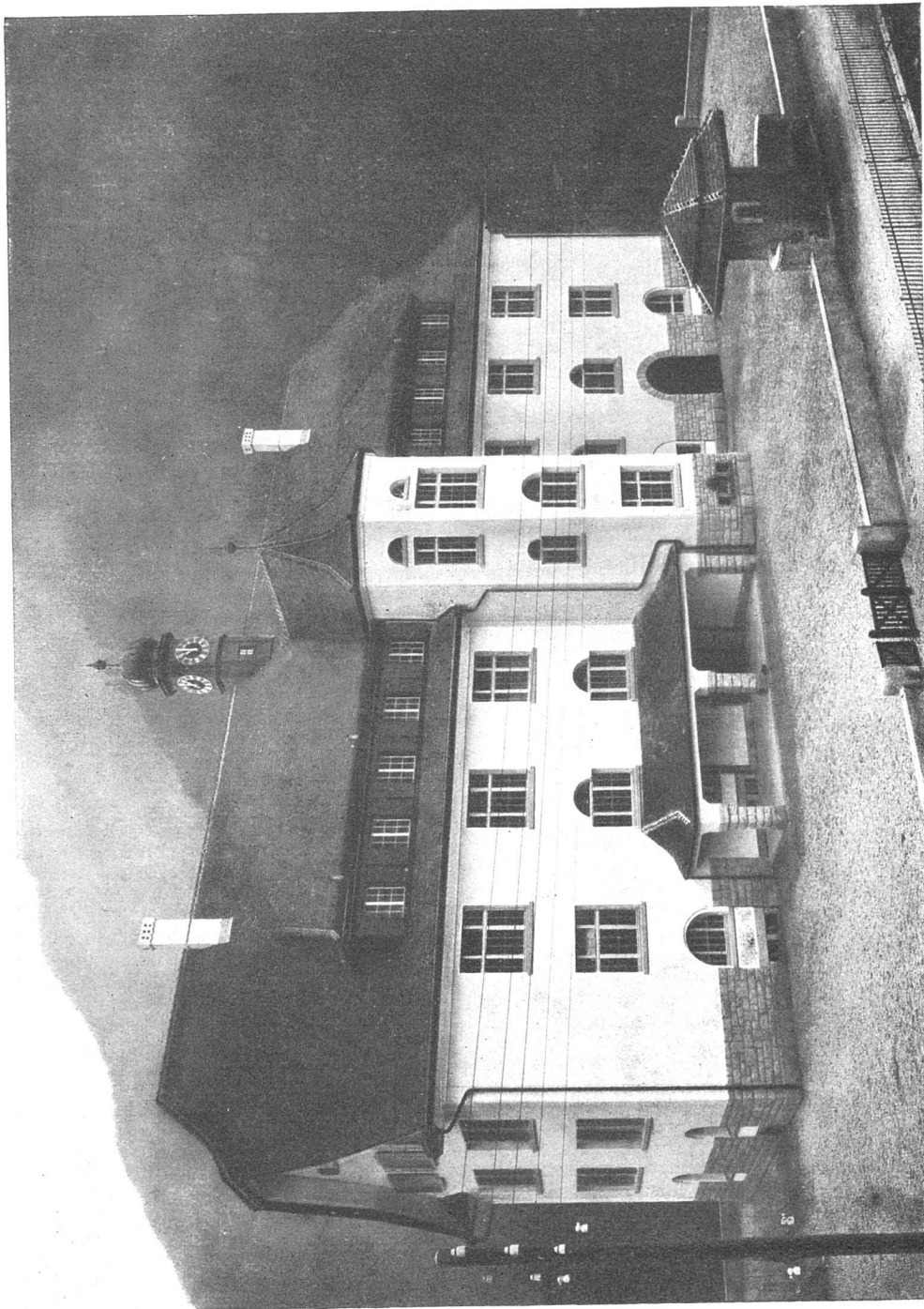


Projekt für das Gebäude der Mustermesse in Basel.  
Meili-Wapf & Armin Meili, Architekten, Luzern.

zugunsten Zürichs ausfällt. In Deutschland ist mit ganz wenigen Ausnahmen die Mietskaserne vorherrschend geworden; die Menschen sind auf engem Raume dicht zusammengedrängt; die Städte sind in die Höhe gewachsen, statt in die Breite. Im Gegensatz dazu zeigt Zürich eine ausserordentlich gesunde und erfreuliche Entwicklung. Von den grossen Schäden der deutschen Grossstädte sind hier erst verhältnismässig kleine Anfänge bemerkbar, deren weitere Entwicklung natürlich zu bekämpfen ist. Aber bei dem kerngesunden Zustand der ganzen Stadtanlage erscheint die *allmähliche Ausmerzung der bisher entstandenen, ungünstigen Wohnquartiere* nicht schwer im Vergleich zu den Aufgaben, die in den deutschen Grossstädten vorliegen und die dort einen Bruch mit den ganzen, bisherigen Entwicklungstendenzen fordern. Es ist zurzeit nicht abzusehen, wie schnell die *Einwohnerzahl* Zürichs in den nächsten Jahrzehnten zunehmen wird. Gleichgültig, ob eine starke Bevölkerungszunahme als erwünscht oder unerwünscht angesehen wird: eine vorsichtige Stadtverwaltung muss mit der *Möglichkeit* rechnen, dass die Zunahme der Einwohnerzahl sich in einem ähnlichen Tempo vollzieht wie in den letzten Jahrzehnten in den Grossstädten Deutschlands und anderer industriell bedeutender Länder. Sie muss also darauf gefasst sein, dass die Einwohnerzahl Zürichs im Laufe der nächsten Jahrzehnte um das Doppelte und noch mehr ansteigt. Wenn man nun dahin trachtet, die Wohnweise im Einfamilienhaus zu

nen Richtungen hin etwa *Verdoppelung der Längenausdehnung*. Die Längenausdehnung der künftigen Stadt wird daher mit zunehmender Einwohnerzahl allmählich die Grenze überschreiten, bis zu der die *Strassenbahn* noch als ausreichendes Verkehrsmittel angesehen werden kann. Daher werden für die weiter aussen liegenden Gebiete und in Rückwirkung ihres Daseins auch für das dazwischenliegende innerstädtische Gebiet Verkehrsmittel nötig, die eine höhere Reisegeschwindigkeit erlauben, als sie auf den Strassenbahnen möglich ist. Also müssen Bahnen geschaffen werden, die nicht im Strassenpflaster, sondern auf besonderem Bahnkörper verlaufen und grundsätzlich von vornherein Plankreuzungen mit Strassen vermeiden . . . . Als künftige *Vorortlinien* kommen insbesondere in Betracht eine Durchgangslinie Oerlikon-Thalwil und eine zweite Durchgangslinie Altstetten-Meilen. Der Knotenpunkt dieser beiden Linien wird mit dem Hauptbahnhof des Fernverkehrs zusammenfallen. Ferner kommt in Betracht, die Sihltalbahn mit der Uetlibergbahn bis zum vorgenannten Knotenpunkt zu verlängern und gegebenenfalls entlang dem Berghang nördlich der Limmat in der Richtung auf Höngg-Weiningen fortzusetzen. Soweit aus dem Gutachten Pertersen.

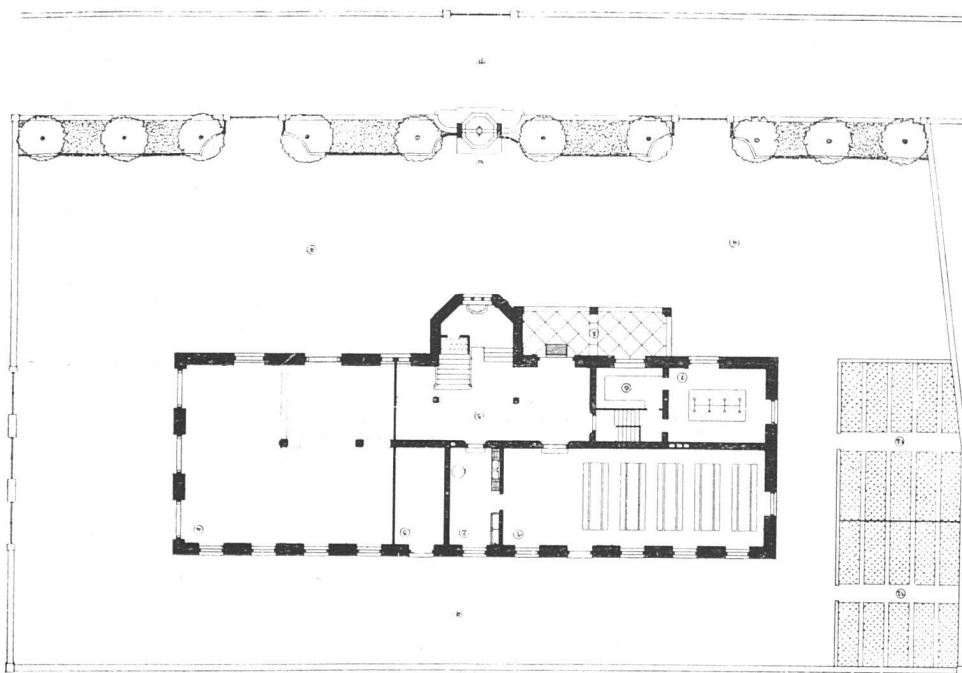
Am meisten wird das *Industriequartier* durch das neue Projekt in Leidenschaft gezogen. Gegen 200 Gebäude, worunter freilich auch eine grössere Zahl kleinerer älterer Häuser, mit mehreren hundert Wohnungen müssen der neuen Bahnhofanlage zum Opfer fallen. Die Ausführung des Hauptbahnhofes



Schulhaus in Erstfeld. — Ansicht von der Strasse.  
Meile-Wapf & Armin Meili, Architekten, Luzern.



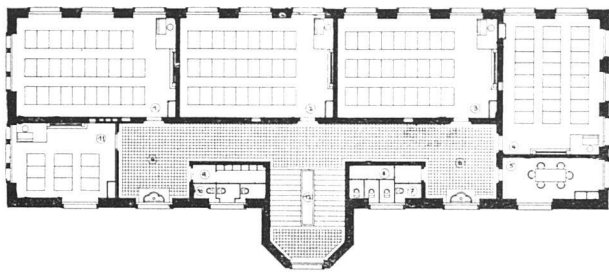
Schulhaus in Erstfeld. — Rückfassade.



Schulhaus in Erstfeld. — Parterre-Grundriss und Situationsplan.  
Meili-Wapf & Armin Meili, Architekten, Luzern.

LEGENDE:

1. Suppenanstalt. 2. Suppenküche. 3. Samariterlokal. 4. Feuerwehrlokal. 5. Eingangshalle. 6. Ankleideraum, darunter Keller. 7. Douchenbad, darunter Heizkeller. 8. Vorhalle. 9. Spielplatz. 10. Schul- und öffentl. Brunnen. 11. Strasse.



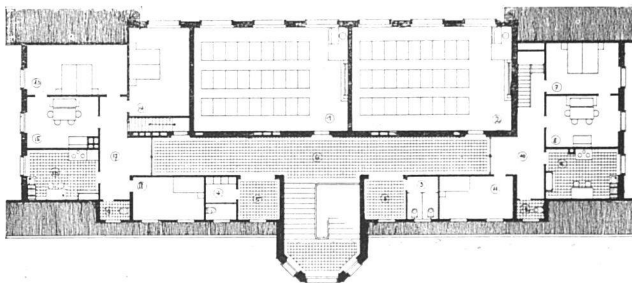
LEGENDE:  
 1, 2, 3, 4 und 11. Klassenzimmer. 5. Lehrerzimmer.  
 6. Vorplätze mit Brunnen. 7. W. C. Lehrerin. 8. W. C. Mädchen. 9. W. C. Knaben. 10. W. C. Lehrer. 12. Treppenhaus.

Grundriss vom ersten und zweiten Stock.



Schulhaus in Erstfeld. — Gesamtansicht.

LEGENDE:  
 1. und 2. Klassenzimmer. 3. W. C. Mädchen.  
 4. W. C. Knaben. 5. Vorplatz. 6. Korridor.  
 Zwei Lehrerwohnungen: 7, 11, 13, 14 und 18  
 Schlafzimmer, 8 und 15 Wohnzimmer, 9 und  
 16 Küchen, 10 u. 17 Korridore, 12 u. 19 W. C.



Schulhaus in Erstfeld. — Grundriss vom Dachstock.  
 Meili-Wapf & Armin Meili, Architekten, Luzern.



Schulhaus in Erstfeld. — Rückansicht.  
Meili-Wapf & Armin Meili, Architekten, Luzern.

erfolgt selbstverständlich nicht so rasch und nur schrittweise, so dass genügend Zeit zur Verfügung bleibt, durch Neubauten hinreichenden Ersatz für die bei Ausführung der einzelnen Ausbaustufen untergehenden Wohnungen zu schaffen. Es wäre daher auch nicht gerechtfertigt, die heutige Wohnungsnot zum Ausgangspunkt der Beurteilung der Beseitigung der Gebäude zu machen. Dass die neue Bahnhofanlage im wesentlichen nicht in dem Gebiet der bestehenden Anlage, sondern daneben zu erstellen ist, muss im Hinblick auf die Bauausführung als ein grosser Vorteil bezeichnet werden. Der Umbau eines Bahnhofes auf seinem bisherigen Areal bietet deswegen, weil während der ganzen Bauzeit der Bahnbetrieb aufrechtzuerhalten ist, sehr grosse Schwierigkeiten. Es werden jeweilen eine Reihe kostspieliger Provisorien notwendig, und es leidet die Abwicklung des Verkehrs während der jahrelangen Bauzeit zum grossen Leidwesen des Personals und der Fahrgäste. Dass hier ein grosser Teil der neuen Bahnhofanlage, einschliesslich des Aufnahmegebäudes ausgeführt werden, ohne dass der Bahnbetrieb gestört wird, muss bei der Würdigung des Nachteils der Beseitigung zahlreicher Gebäude in Betracht gezogen werden. Zweifellos ist die Notwendigkeit der Beseitigung der Gebäude im Industriequartier vom Standpunkt der Stadt als Nachteil des Projektes zu bezeichnen. Aber es darf gesagt werden, dass die Vorteile eines für alle Zeiten genügenden, muster-gültigen Bahnhofes so gross sind, dass dieser Nachteil in Kauf genommen werden darf. Es hat sich gerade bei der Lösung grossstädtischer Bahnhoffragen schon vielerorts gerächt, dass grosszügige Lösungen aus an sich begreiflicher Rücksichtnahme auf bestehende Verhältnisse abgelehnt wurden. Gar oft war man einige Jahrzehnte später gezwungen, die nicht genügend auf die Zukunftsbedürfnisse zu-

geschnittene Anlage neuen, tiefgreifenden Aenderungen zu unterziehen, wobei sich dann erwies, dass das grosszügigere Projekt auch finanziell überlegen gewesen wäre. Nicht dasjenige Projekt ist in jeder Hinsicht grosszügig, das schon für den Anfang Anlagen vorsieht, die einem entfernteren Zukunftsbedarf zu genügen vermögen.

Der dem Grossen Stadtrat zur Genehmigung unterbreitete Vorschlag ist die Frucht eines mehrjährigen Studiums einer grösseren Zahl von Ingenieuren und Architekten. Ganz besonders haben sich um die Förderung des Problems die Experten Professor *Cauer* (Berlin), Ingenieur Dr. *Gleim* (Hamburg) und Professor Dr. *Moser* (Zürich), ferner Professor *R. Petersen* (Danzig), Professor Dr. *Gull*, Professor *Hugo Studer* und das städtische Tiefbauamt verdient gemacht.

Stadt und Kanton Zürich erwarten, dass die Bundesbahnen den Anregungen die gebührende Beachtung schenken werden. Sie rechnen darauf, dass die Bundesbahnen das Umbauproblem so rasch als möglich seiner Lösung entgegenführen.

Wir entnehmen diese Angaben der Vernehmung zu den neuesten Umbauprojekten für den Hauptbahnhof Zürich und dem Bericht des Stadtrates an den Grossen Stadtrat. Ersterer ist uns von der Baudirektion des Kantons Zürich zugestellt worden. Wir verweisen jedoch auch auf das Gutachten vom April 1918, welches im Kommissionsverlag bei Rascher & Cie erschienen ist: in zwei schön ausgestatteten Bänden, einen Band mit dem Text und einem Band mit den Karten und Plänen. In dieser Publikation sind auch die Projekte von Professor Moser für die Gestaltung des Hauptbahnhofes enthalten: Entwürfe für einen Kopfbahnhof und solche für einen Durchgangsbahnhof. *W. I.*





*Perspektivische Gesamtübersicht  
der Luzerner Festung  
entsprechend dem Stande im Jahr 1860, die von  
dem Hauptprojekt für ein neues Lager mit  
für die Schweizerarmee*

Bebauungsplan der beiden Seeufer in Luzern.  
Meili-Wapf & Armin Meili, Architekten, Luzern.