

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 75/76 (1920)
Heft: 8

Artikel: Zur Erweiterung des Hauptbahnhofes Zürich
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-36423>

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: 15.03.2025

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

des Kunsthauses, bebaut werden, sei es im Hintergrunde einer künstlerischen Grünanlage, sei es direkt am Platz. In diesem Falle bliebe bei der Verbreiterung des Heimplatzes auf die Länge des symmetrisch ausgebauten Kunsthauses, die gleiche Fläche hinter dem Gerichtsgebäude zu Turnzwecken übrig, wie bisher.

Dieser Wettbewerb ist verunglückt, wenn man dessen Ergebnis als Abschluss betrachtet; er ist aber wertvoll, wenn man das Ergebnis als Grundlage für die endgültige Abklärung des Problems aufnimmt, unter Weglassung der „Hindernisse“.

Gerade die Entwürfe 18 und 30 zeigen in den *späteren Erweiterungen des Obmannamtes*, wo der Kern der Lösung liegt: in der Ausnützung des Hügels der oberen Zäune, die unbegrenzte künstlerische und praktische Möglichkeiten eröffnet. So aufgefasst würden wir Stadtbilder schaffen, der jetzigen Generation zum Vorbild, der Nachwelt zur Freude. Auch vom wirtschaftlichen Standpunkt aus dürfte eine Lösung im Sinne unserer Vorschläge durch die einträglichen Landverkäufe im derart neuerschlossenen, ausgezeichneten Geschäftsviertel den Vorzug verdienen.“

Zur Erweiterung des Hauptbahnhofes Zürich.

Die Aufsatzreihe, die wir unter diesem Titel im letzten Jahrgang veröffentlichten, bedarf noch einer Vervollständigung. Auf Seite 304 von Band LXXIV (vom 20. Dezember 1919) hatten wir

Aus dem „Obmannamt-Wettbewerb“ in Zürich.

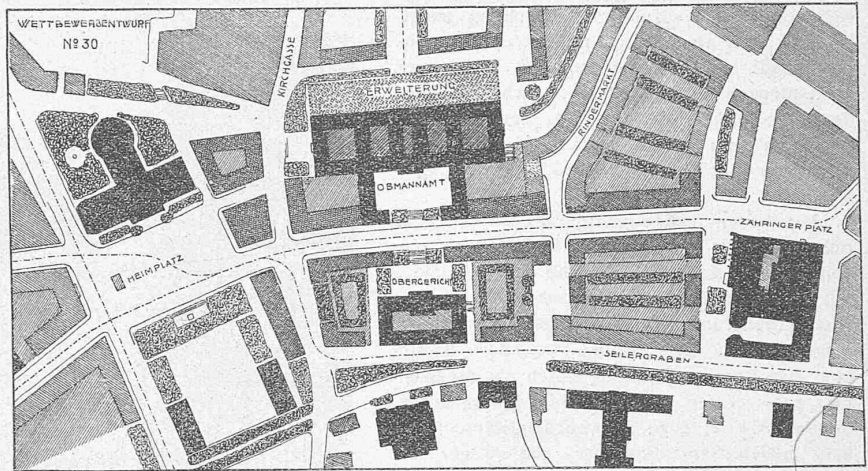


Abb. 3. Entwurf Nr. 30. — Arch. E. Wipf und M. Meiler, Zürich. — Uebersichtsplan 1:5000.

die Bebauungspläne vorgeführt und erläutert, die von Prof. K. Moser zum Expertenprojekt vom Mai 1919 (Durchgangsbahnhof im Industriequartier) aufgestellt worden sind. Sie betreffen den endgültigen Ausbau *nach*, wie auch die provisorische Anpassung des Strassenetzes *vor* Ableitung der Sihl. Ebenfalls im Mai 1919 hat das städtische Tiefbauamt durch seinen Architekten K. Hippenmeier, unabhängig von den Bahnhof-Experten, die durch jenes Durchgangsbahnhof-Projekt bedingte Umgestaltung des Stadtplans bearbeiten

lassen. Dies war uns anlässlich unserer Berichterstattung noch nicht bekannt, und wir entsprechen daher gerne dem Wunsche des Stadttingenieurs, auch den Bebauungsplan-Entwurf des Tiefbauamtes zur Kenntnis unserer Leser zu bringen und damit der Kritik der Fachkreise zu unterbreiten. Die Bearbeitung erstreckt sich, wie Abb. 1 auf Seite 89 zeigt, auf die ganze linksufrige Stadtseite, die durch klar ausgeprägte, vom Ankunftsplatz des neuen Bahnhofes radial ausstrahlende Strassenzüge mit diesem in Verbindung gebracht wird, in einem Planbild von stark ausgeprägter Symmetrie. Weniger klar ist die Verbindung vom Bahnhof über Bahnhofbrücke-Leonhardplatz zu den Stadtteilen rechts der Limmat. Diese sind im vorliegenden Plan überhaupt nicht bearbeitet, was der Phantasie des Beschauers in Hinsicht auf die Möglichkeiten zur Erreichung des Heimplatzes freien Spielraum lässt; wir verweisen auf die Pläne auf den vorhergehenden Seiten.

Zum Plane des Tiefbauamtes schreibt uns Stadttingenieur V. Wenner was folgt:

„Das Tiefbauamt ist bei der Aufstellung des Bebauungsplanes zum Umbauprojekt des Hauptbahnhofes von dem Gedanken ausgegangen, im Anschluss an das neue Aufnahmegebäude, analog wie in den 60er Jahren des letzten Jahrhunderts im Zu-

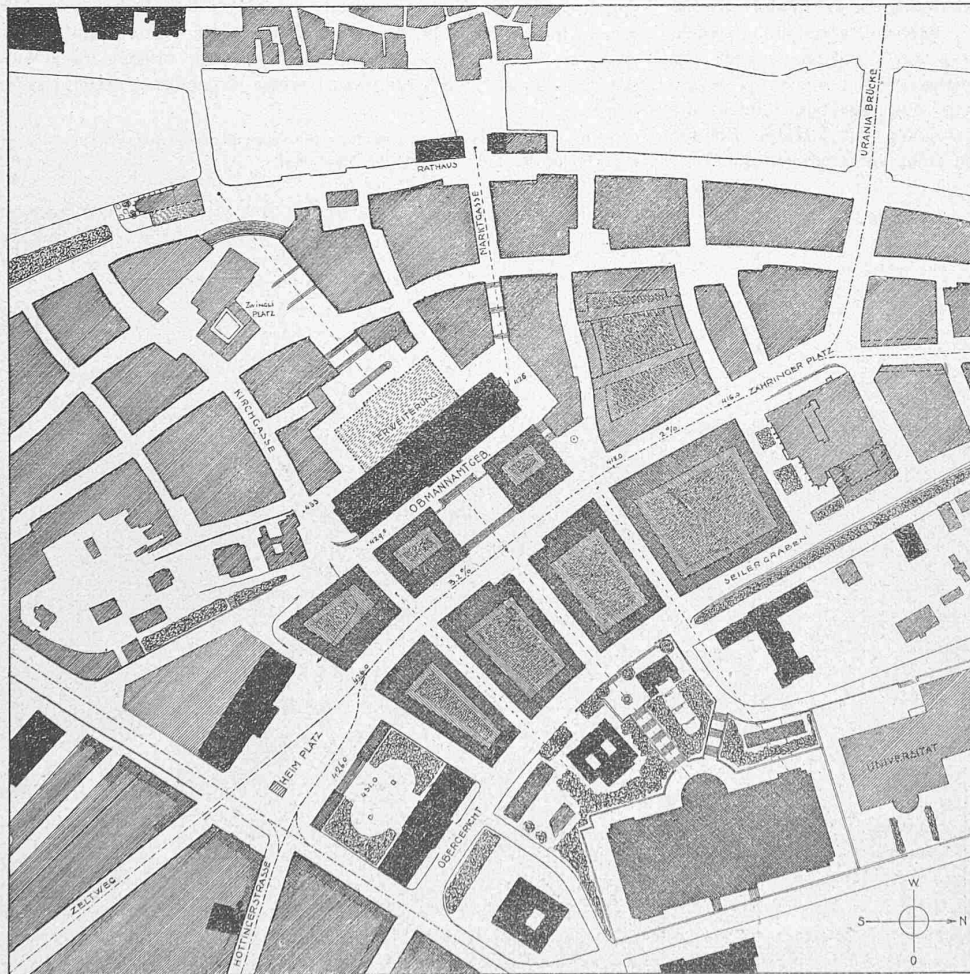


Abb. 2. Vorschlag für endgültige Umgestaltung des Obmannamt-Areals in Zürich. — 1:5000. Verfasser: Architekten E. Wipf und M. Meiler in Zürich.

sammenhang mit dem damals erstellten Aufnahmegebäude, eine Erweiterung des Geschäfts-Quartiers vorzusehen, umso mehr als das heutige Bahnhofquartier sozusagen vollständig ausgebaut ist. Für eine solche Erweiterung der Geschäftstadt im Zusammenhang mit dem neuen Aufnahmegebäude kommt in Betracht das Areal des alten Rohmaterial-Bahnhofs, das Kasernen-Areal und zum Teil das schlecht und unrationell überbaute Gebiet zwischen Militär- und Lagerstrasse.

Aus diesen Erwägungen heraus wurde in das Bebauungsplan-Projekt des Tiefbauamtes ein neues Bahnhofquartier, das die Kreise 3 und 4 mit dem Kreise 1 zusammenschweisst und zu einer Erneuerung des Stadtkerns führen dürfte, aufgenommen. Wir hielten besonders darauf, eine gute Verkehr-Trennung durch das Strassen-netz zu erreichen und mit einer kräftig ausgeprägten Axe im Zuge der (trockengelegten) Sihl dem neuen Bahnhofquartier, und mithin dem ganzen Stadtkern, eine klare Orientierung zu geben. Diese Axe bildet zugleich einen Grünzug, der vom Bahnhof aus über das Sihlhölzli nach dem Ausstellungsplatz auf der Allmend führt.

Die Trennung von Ankunft- und Abfahrtvorplatz, sowie die Orientierung des projektierten Aufnahmegebäudes nach der Axe über die Sihl und nach der Museumstrasse führten zu einer südwestlichen Abdringung des Aufnahmegebäudes gegenüber dem Bahnkörper. Das neue Aufnahmegebäude steht dadurch parallel zu dem alten Bahnhof, dem Landesmuseum und zum heutigen Bahnhofquartier.

Indem mit Aufhebung der Sihl jene des Schanzengrabens zusammenhängt, ist die Verwandlung des letztern in eine Hauptverkehrs-Strasse, die das rechte Seeufer mit Albisrieden und der linken Talsohle des Limmattales (den alten Stadtkern umgehend) verbindet, gegeben.

Mit der definitiven Festsetzung des Bebauungsplanes hat auch eine Neuordnung des Strassenbahnverkehrs einher zu gehen. Dabei wird eine klare Scheidung von durchgehenden Linien, die über den Bahnhof führen, und von solchen mit direkten Routen, die nicht über den Bahnhof zu leiten sind, vorzunehmen sein.“

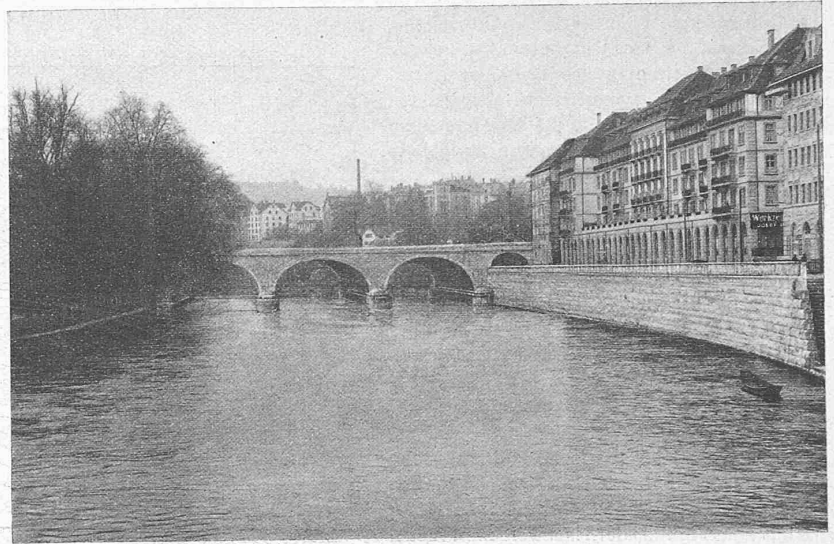


Abb. 3. Blick von der Walchebrücke flussabwärts auf die Eisenbahn-Hochbrücke. Zum Entwurf der Bahnhof-Experten vom Mai 1919.

Vom Panama-Kanal.

Ueber die bisher am Panama-Kanal gemachten Betriebs-Erfahrungen berichtet alt Wasserbauinspektor A. v. Horn in Hamburg, auf Grund eines Berichtes in der holländischen Zeitschrift „de Ingenieur“, im „Z. d. B.“ vom 3. Dezember 1919. Diese Betriebserfahrungen geben bereits genügend Anhaltspunkte zur Beantwortung der Frage, inwieweit der Schleusenkanal den Erwartungen entsprochen hat und als gelungen anzusehen ist. Dabei kommt in erster Linie in Betracht, in welchem Masse die dem System vorausgesagten Nachteile eingetroffen sind und ein offener Kanal blos mit Flut- und Ebbe-Schleusen bessere Ergebnisse erzielt haben würde.¹⁾

¹⁾ Niveaumkanal-Projekt siehe Bd. VIII, Seiten 31 bis 49 (Aug. 1886); Schleusenkanal-Projekt Bd. LIII, Seite 205 (17. April 1909).

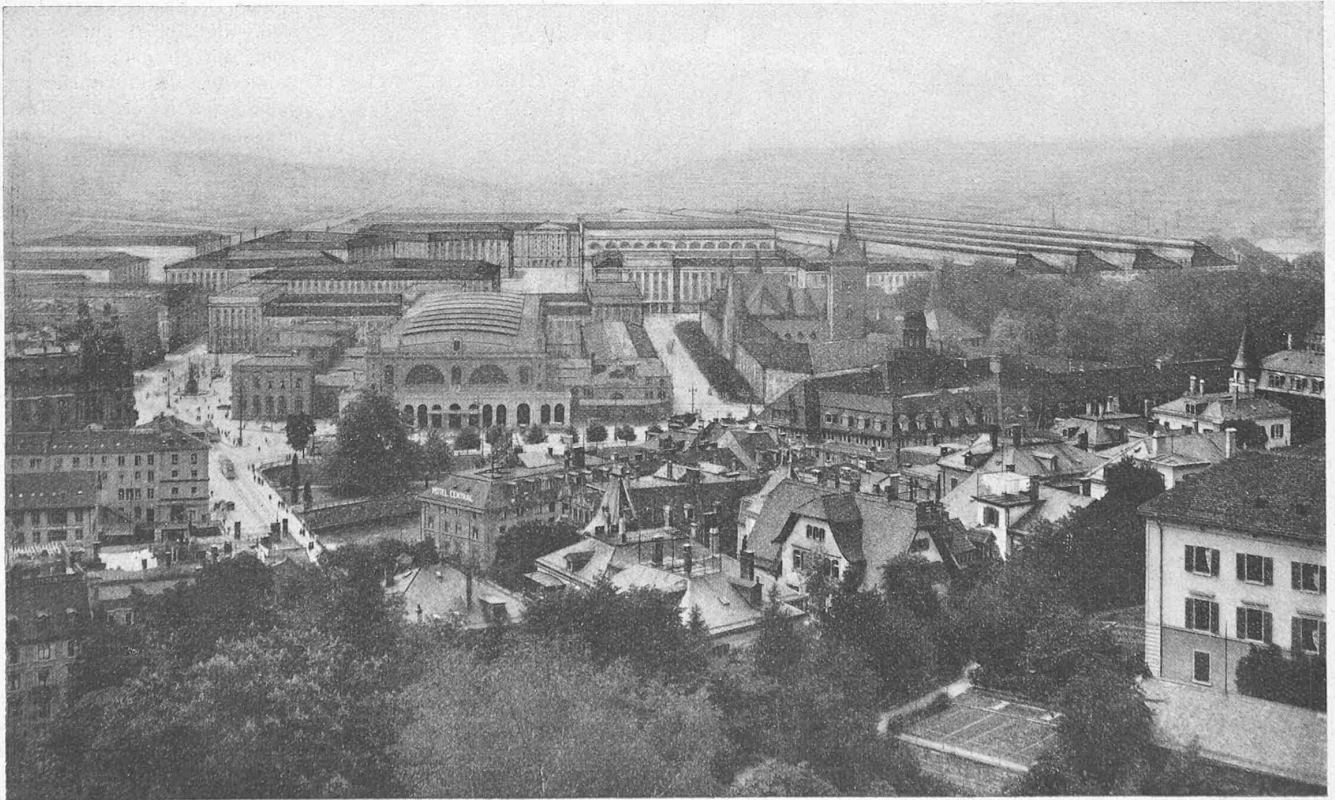


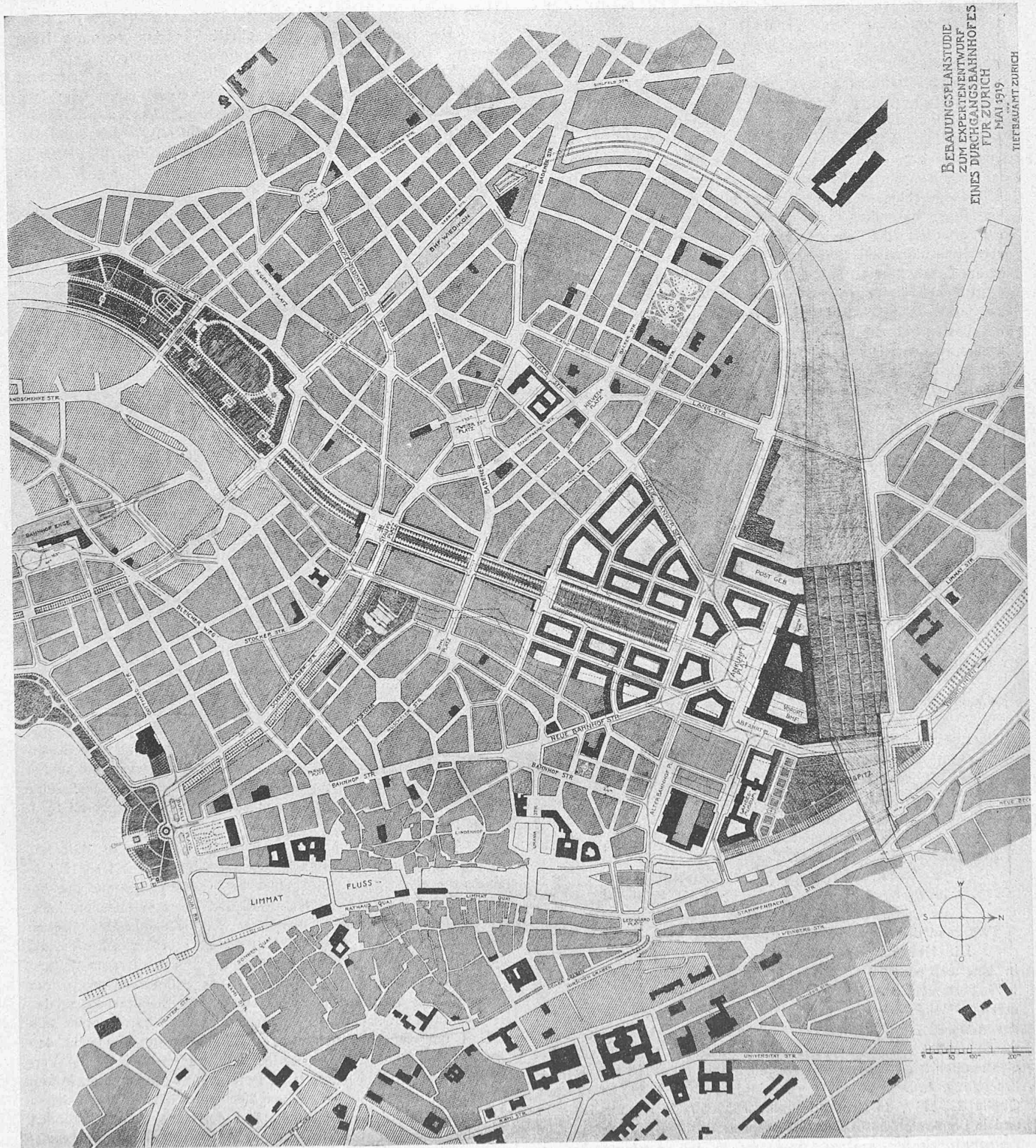
Abb. 2. Blick von der Polytechnikum-Terrasse über den bestehenden auf den neuen Bahnhofplatz nach dem Entwurf des Tiefbauamts Zürich.

In Bezug auf die befürchtete Beschädigung der Schleusen durch die Schiffe ist zu sagen, dass die Gefahr einer solchen durch die getroffenen Massnahmen auf das geringste Mass herabgesetzt worden ist.¹⁾ Entgegen der Voraussage, dass auf höchstens zehn Durchschleusungen in 24 Stunden zu rechnen sei, kann man mindestens die doppelte Anzahl annehmen. Für die massgebende Durchschleusung in Gatun brauchen normale Schiffe von 90 bis 150 m Länge weniger als eine Stunde, solche von über 186 m Länge 74 Minuten. Die Durchfahrt des Kanals erfolgt jetzt im Mittel in weniger als acht, ja sogar weniger als sechs Stunden,

¹⁾ Wir verweisen auf die Beschreibung des Panama-Kanals und seiner Einrichtungen in Bd. LXVII, Seite 119 u. ff. (März 1916).

während in einem offenen Kanal 14 Stunden erforderlich gewesen wären. Diese viel kürzere Durchfahrtszeit rührt davon her, dass als Folge des grössern Profils der Haltung eine grössere Fahrgeschwindigkeit als in andern Kanälen eingehalten werden kann, wodurch der Aufenthalt an den Schleusen mehr als aufgewogen wird. Den Gatunsee können die meisten Handelsschiffe mit ihrer auf offener See höchstens 15 Meilen betragenden Geschwindigkeit durchfahren.

Die Zweifel in die Standfestigkeit der Dämme haben sich als unbegründet herausgestellt. Wenn auch der Damm bei Gatun mit 31,5 m Höhe und Böschungen 1:8 bis 1:16 Versackungen gezeigt hat, so überschreiten diese doch nicht die bei einem derartigen



BERAUNGSPLANSTUDIE
ZUM EXPERTENENTWURF
EINES DURCHGANGSBAHNHOFES
FÜR ZÜRICH
MÄI 1919
TIEFERÄUMT ZÜRICH

Abb. 1. Bebauungsplan-Studie zum Experten-Entwurf vom Mai 1919 für einen Durchgangsbahnhof Zürich. — Masstab 12 500.