

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 113/114 (1939)
Heft: 18: Baubericht auf Ende April 1939 zur Eröffnung der Schweizerischen Landesausstellung

Artikel: Die Verkehrs-Vorbereitungen in der Stadt Zürich für die Landesausstellung 1939
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-50489>

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: 16.03.2025

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

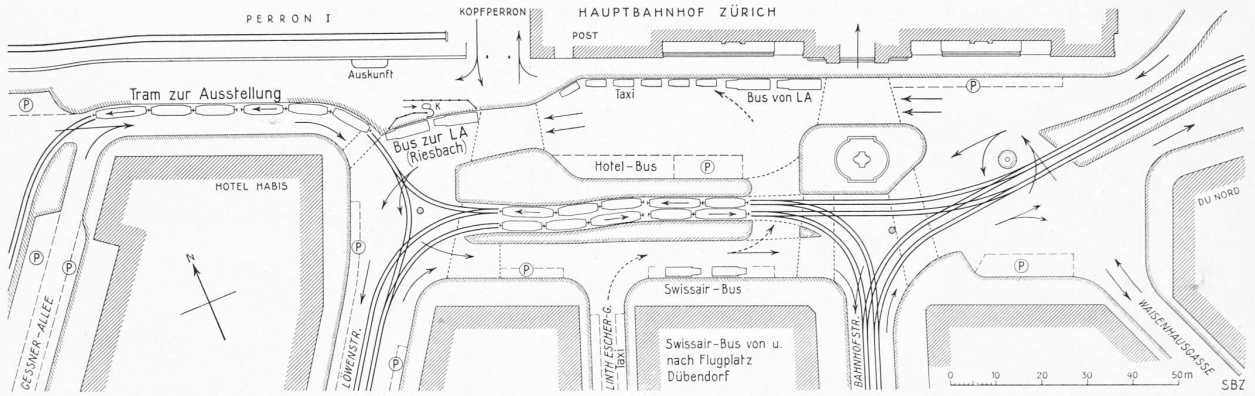


Abb. 53. Verkehrsorganisation des Bahnhofplatzes im Hinblick auf den Ausstellungsverkehr. — Masstab 1 : 1500

besitzen alle das Geschick, ein grosses Arbeitspensum und viele Köpfe beizeiten unter Dach zu bringen — nicht zuletzt dank ihrer Gabe der Menschenbehandlung, die nach unserer Beobachtung darauf beruht, dass jeder Meinung und jedem Temperament ein Maximum von Verständnis, Geduld und Aufmerksamkeit entgegengebracht wird. Nur selten musste die starke Hand eine Entscheidung treffen; fast immer gelang die Ver-

ständigung in freier Zusammenarbeit aller Beteiligten, und der gute Wille zum gemeinsamen Werk zeigte sich sowohl in den Bureaux des Walcheturms, wie auf den Bauplätzen am See und in den Werkstätten des ganzen Landes.

Diese wahre und gewissermassen innere Schönheit unserer schweizerischen Landesausstellung ist mindestens so wichtig wie die äusserlich sichtbare.

Die Verkehrs-Vorbereitungen in der Stadt Zürich für die Landesausstellung 1939

In grossen Zügen finden sich die Angaben hierüber auf S. 131/132 des zweiten Bauberichtes. Seither aber sind die endgültigen Pläne für die Umbauten und Anpassungen auf den wichtigsten Verkehrsplätzen der Stadt, sowie jene für die Haupteingänge der LA bereinigt worden, sodass wir die interessantesten davon heute unsern Lesern zeigen können.

Die Umgestaltung des *Bahnhofplatzes* (Abb. 53) zeichnet sich dadurch aus, dass die beiden besonderen Ausstellungs-Strassenbahnlinien, jene nach dem Haupteingang Enge am linken Ufer wie die rechtsufrige nach dem Eingang Hornbach, ihre Abfahrthaltestelle ganz am nordwestlichen Ende des Bahnhofplatzes haben und alle gegen Westen ausfahren. Dafür ist die bestehende Trottoirkante stark vorgezogen worden, sodass sich reichlich Wartefläche ergab, wobei das Strassenstück vor dem Hotel Habis für den Fahrzeugverkehr zur Einbahnstrasse (Richtung Einfahrt in den Bahnhofplatz) erklärt werden musste. Die Strassenbahnzüge nach Enge fahren die Gessnerallee hinauf, biegen in die Usterstrasse ein und gelangen auf einem neu angelegten Geleise durch die Uster- in die Bahnhofstrasse. Die Züge für das rechte Ufer legen, solange die Verkehrsdichte in der Bahnhofstrasse dies zulässt, den gleichen Weg zurück. Bei zu dichtem Verkehr aber werden sie aus der Gessnerallee durch

die Löwenstrasse auf den Bahnhofplatz zurückgeführt, den sie der ganzen Länge nach durchlaufen, um über die Bahnhofbrücke den Limmatquai zu erreichen. Alle von der Ausstellung zurückkommenden Züge halten am Inselbahnsteig in der westlichen Platzmitte; für die, die Bahnhofstrasse herabkommende linksufrige Linie ist bei der Einmündung in den Platz eine neue Verbindungskurve nach links angelegt worden.

Die Regelung des Autobuslaufes (nur der Haupteingang Riesbach erhält eine Autobusverbindung mit dem Hauptbahnhof) ist in ähnlichem Sinne vorgesehen, wie dem Plan zu entnehmen. Der Bus fährt durch die Löwen- und Talstrasse bis zum Bürkliplatz; auf dem Rückweg fährt er den Limmatquai hinunter, über die Uraniabrücke und durch die Waisenhausgasse auf den Bahnhofplatz.

Am kompliziertesten gestaltete sich die Verkehrsregelung am *linksufrigen Haupteingang Enge* (Abb. 54). Für die Strassenbahn liegen die Verhältnisse am einfachsten: durch eine 350 m lange Stichlinie, die am Westende des Alpenquai von der bestehenden Linie abzweigt, wird der Ausstellungseingang erreicht. Eine Schleife und drei Aufstellgeleise, sowie durch leichte Schranken abgetrennte Ankunfts- und Abfahrts-Bahnsteige sorgen für geordneten Verkehr und grosse Stossleistung. Normalerweise

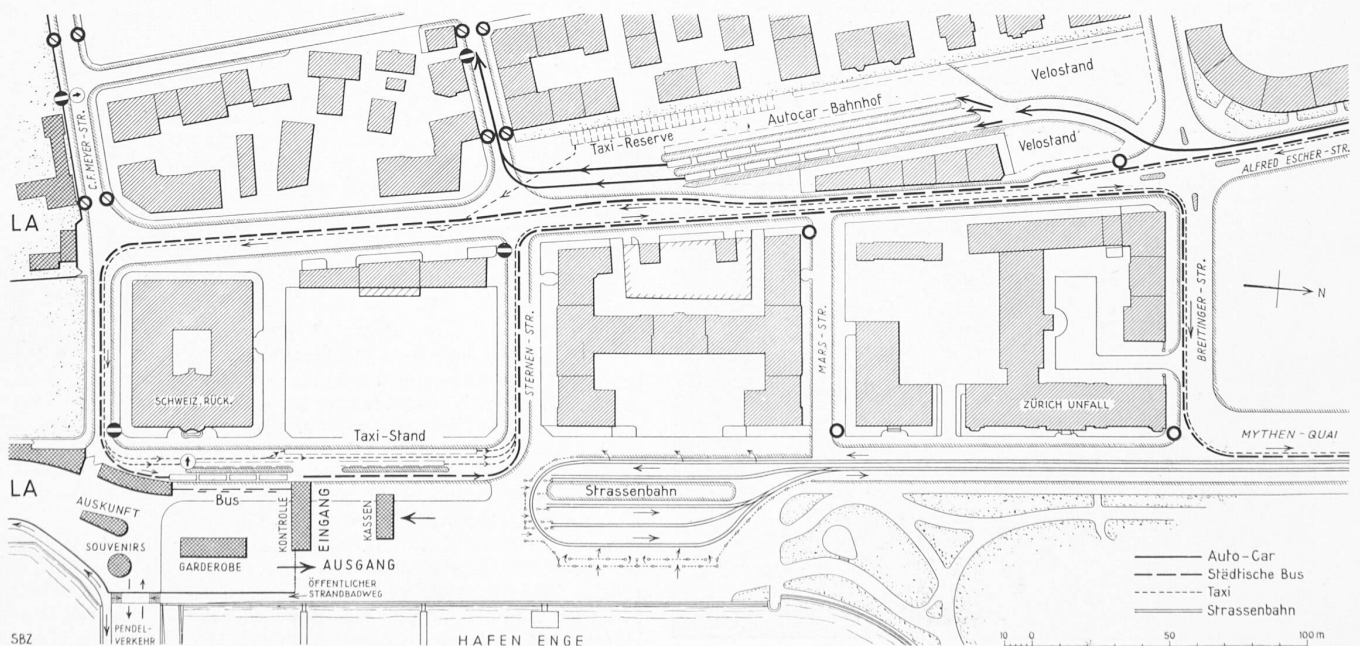


Abb. 54. Eingangsplätze am Hafen Enge für die linksufrige Ausstellung (Haupteingang). — Masstab 1 : 2500



Abb. 57. Rechtsufrige Ausstellung aus Süden, an der öffentlichen Hauptdurchgangstrasse (Bellerivestrasse) B Bellevue, R Haupteingang Riesbach, H Haupteingang Hornbach (s. unten), T Tiefenbrunnen (Swissair Luftbild)

benutzt die linksufrige Ausstellungslinie die Bahnhofstrasse, doch kann sie zwischen Paradeplatz und Ausstellung auch über Bleicherweg, Alfred Escher- und General Willestrasse geleitet werden.

Die grossen Reisewagen («Cars») haben einen besondern Bahnhof an der Alfred Escherstrasse erhalten, wo das Aussteigen an eigentlichen Bahnsteigen geordnet vor sich gehen kann; die Besucher gewinnen dann zu Fuss die Tore der Ausstellung. Die Reisewagen aber haben sich auf den Kasernenplatz zu begeben, wo sie parkieren und wo sie auch von den Fahrgästen wieder aufgesucht werden müssen. Die beschränkten Platzverhältnisse gestatteten keine bessere Lösung; die Nachteile dieser Anordnung für Ortsunkundige werden etwas gemildert durch die Möglichkeit, die Züge der Strassenbahn-Ausstellungslinien zur Rückfahrt zu benutzen und darin sitzen zu bleiben bis zur Ecke Gessnerallee-Usterstrasse, wo die Kaserne sichtbar ist. Auf dem Platze selbst werden die Standorte der Wagen durch deutliche Aufschriften sichtbar gemacht.

Noch schlechter als die Reisewagen kommen die Privatautos weg. Die nächsten zur Parkierung offenen Strassen liegen schon in einiger Entfernung vom Eingang, und sie werden jeweils bald belegt sein. Wer von den entfernter liegenden, grossen Parkplätzen aus die Ausstellung nicht zu Fuss oder mit der Strassen-

bahn erreichen will, ist dann auf die Benützung von Taxis angewiesen, die einzig am Haupteingang Enge vorfahren dürfen. Eine andere Fahrzeug-Kategorie gibt es allerdings noch, die städtischen Autobusse des sog. Pendelverkehrs zwischen Enge und Riesbach. Aber diese dienen nur dem Verkehr der schon innerhalb der Ausstellung befindlichen Besucher, die zwischen beiden Ufern zu wechseln wünschen. Sie halten deshalb «hinter» den Eingangskontrollen und führen ihre Passagiere gleichsam unter Zollverschluss an die entsprechende Haltestelle «hinter» den Eingang Riesbach. Ueber diesen Haupteingang der rechtsufrigen Ausstellung seien hier unter Hinweis auf den Lageplan (Tafel 1 in Nr. 10) keine weiteren Ausführungen gemacht. Der Eingang Hornbach (Abb. 55) hingegen weist eine bemerkenswerte Besonderheit auf: er ist unmittelbar an der Hauptausfallstrasse der Stadt nach dem ganzen rechten Seeufer gelegen. Zur radikalen Lösung der daraus entstehenden Schwierigkeiten entschloss man sich in letzter Stunde (nachdem früher Fussgängerüberführungen über die Bellerivestrasse studiert worden waren), den Hauptstrassen-Durchgangsverkehr zu überführen und damit die ganze Bodenfläche für den Fussgängerverkehr frei zu halten. Die dazu nötige Holzkonstruktion zeigt Abb. 55 in Längs- und Querschnitten.

Zugleich ist auf diesem Plan ersichtlich, wie die beiden schmalen Quartierstrassen, Heimatstrasse und Eigenstrasse, die früher in die Bellerivestrasse einmündeten, durch ein Verbindungsstück zu einer Schleife zusammengefasst und durch das Trottoir von der Bellerivestrasse abgetrennt worden sind. Diese Schleife dient der Anfahrt (nur Aussteigen!) von Privatwagen. Andere solcher kurzer Querstrassen erhielten am Ende kleine Kehrplätze, breitere liess man einfach stumpf totlaufen — kurz es wurden soviel Gefahrenpunkte wie möglich ausgemerzt, sodass auf die Ausstellung hin die Bellerivestrasse als prächtige, breite und sichere Auto-Ausfallstrasse bereit steht.

Die beiden Südeingänge, am linken wie am rechten Ufer, sind naturgemäss weniger stark belastet als die andern, bieten aber den Automobilisten den Vorteil, dass sie dort vorfahren und ihre Insassen abgeben dürfen, und dass sich grössere Parkplätze in der Nähe befinden. Als Ausstellungszubringer ist schliesslich auch die SBB-Station Wollishofen von Bedeutung, wo seeseits der Stationsgeleise ein Bahnsteig neu angelegt wurde, der sich unmittelbar an den Eingang der LA anschliesst.

Ausser den oben besprochenen Plätzen sind noch verschiedene andere Verkehrs-Bauten grösseren Umfangs durch die LA ausgelöst worden,

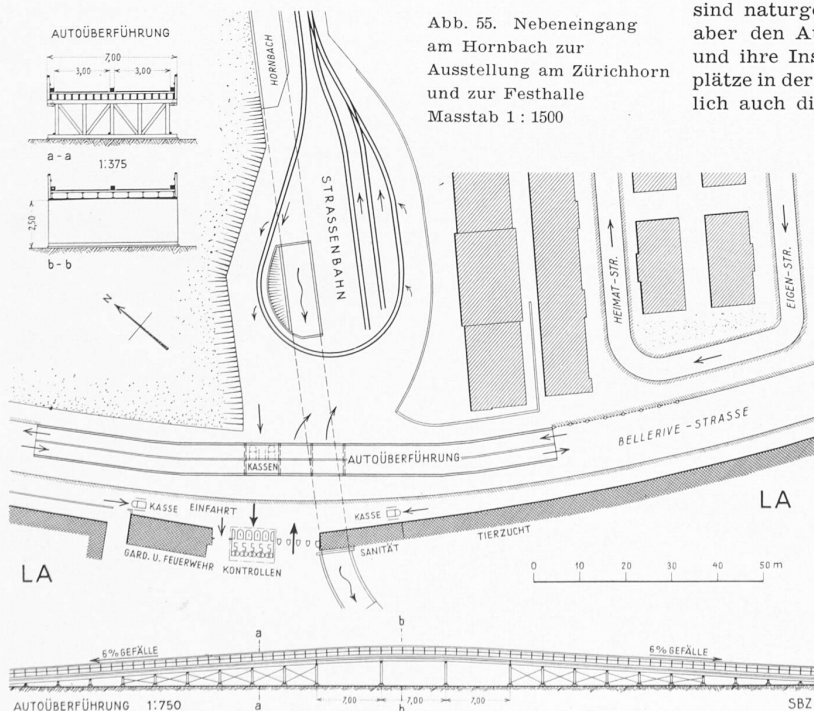


Abb. 56. Links: Parkorientierungstafel. Rechts: Oben Parkplatztafel, Mitte Park-Wegweiser, Unten gewöhnlicher Wegweiser. LA-Signet weiss auf rotem, P auf blauem Grund. — Masstab 1 : 50

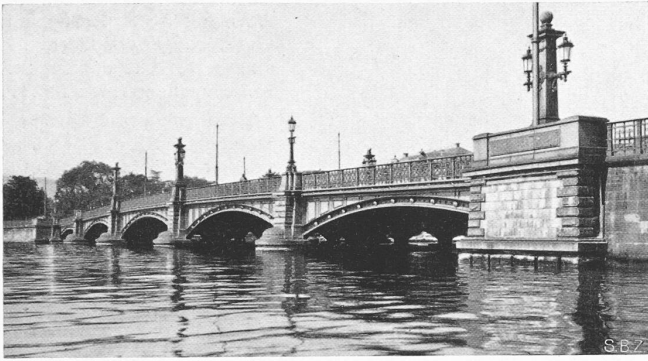


Abb. 58. Die 1884 eröffnete Quai-Brücke, Arch. E. SCHMID-KEREZ

die zum Teil hier schon beschrieben worden sind, zum andern noch dargestellt werden sollen: Strassenbahnstation und Platzgestaltung beim Bahnhof Tiefenbrunnen, Tieferlegung und gärtnerische Gestaltung des alten Tönhalleareals, Neubau des Bellevueplatzes, Verbreiterung der Quai-Brücke und Neubau der Schanzengrabenbrücke (alle drei «SBZ» vom 9. Juli 1938), Verbreiterung des Alpenquai und Verbesserung der Wege und Sitzplätze in den Bürklianlagen der Enge, Unterführung der Seestrasse in Wollishofen unter der SBB, ferner unzählige Verbesserungen an Strassen, Ausbau auf Doppelspur, Einbau von Haltestellen-Inseln für die Strassenbahn, usw.

*

Zum Schluss noch einige Angaben über die Lenkung des *Automobilverkehrs*. Es herrscht ja darüber kein Zweifel, dass an Stosstagen die Verkehrsflächen der Stadt dem Andrang nicht gewachsen sind und dass mit grossen Erschwerungen zu rechnen ist. Um sie nach bestem Vermögen zu mildern, werden an allen Haupteinfallstrassen LA-Transparente über die Strasse gehängt, hinter denen die Automobilisten eine sog. Parkorientierungstafel (Abb. 56) treffen. Sie gibt an, auf welchen Parkplätzen noch Wagen aufgenommen werden können, sodass der Fahrer keine Zeit verliert mit unnützen Suchfahrten. Einigermassen in Ausstellernähe, d. h. im Seefeld, in der Enge und in Wiedikon können rd. 4500 Wagen aufgestellt werden, was den Anforderungen gewöhnlicher Tage genügen dürfte. In dieser Zahl sind schon inbegriffen die ganz zentralen Plätze auf der Escherwiese hinter dem Kongressgebäude (200) und dem alten Tönhalleareal (260), sowie auch jener in Tiefenbrunnen (420). Für Stosstage kommen dann weitere rd. 3800 Wagenplätze z. T. am Stadtrand in Betracht (Buchegg, Hardau, Allmend III). Die bisher genannten sind von der Stadt hergerichtete öffentliche Parkplätze, doch gibt es dazu noch viele kleine, private, z. T. bewachte Plätze, die zusammen etwa 600 Wagen aufnehmen können. Sämtliche Parkplätze sind in einer sehr übersichtlichen Karte enthalten, die dem fremden Automobilisten die Orientierung erleichtert.

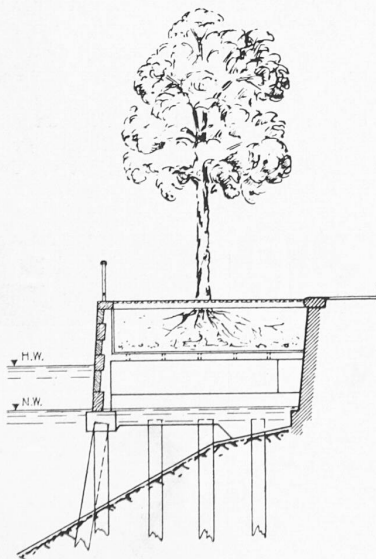


Abb. 61. Um 6 m in schlammigem Seegrund vorgebaute Quai-Verbreiterung im Anschluss an die Quai-Brücke. 1:200
Stadting. H. STEINER, Ing. E. RATHGEB

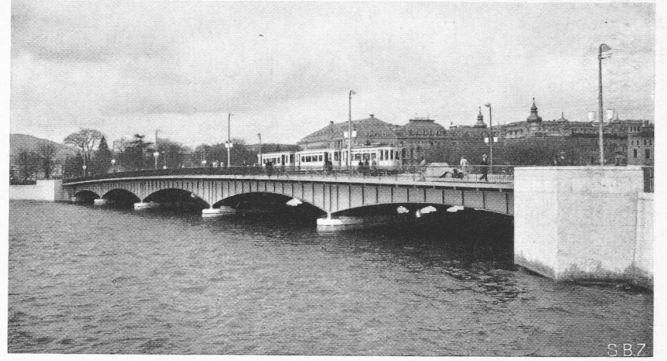


Abb. 59. Die 1938/39 umgebaute, auf 28,5 m verbreiterte Quai-Brücke

Die Polizei war gezwungen, durch besondere Massnahmen (Ferieneinteilung, Umschulung zu Verkehrspolizisten) einen maximalen Mannschaftsbestand von 500 Mann bereit zu halten. Unterstützt werden die Polizeimänner durch drahtlose Uebermittlung der Meldungen über disponible Parkplätze, Verkehrsstörungen usw. Die Verkehrsregelung der Fussgänger auf den Seequais soll eine Lautsprecheranlage übernehmen.



Damit schliesst unser 3. Baubericht und beginnt das Volksfest der Schweizerischen Landesausstellung, die uns noch viel mehr bedeutet als was sie alles zeigt. Am letzten Samstag hatte die Direktion die am Bau beteiligten Architekten und Ingenieure, Unternehmer, Angestellte und Arbeiter zum Aufrichtfest in die grosse Festhalle geladen. An die 3000 Mann tafelten, echt «eidgenössisch» in buntem Durcheinander sitzend, und kamen in Stimmung. Und nach der historischen Einleitung des LA-Films «Euseri Schwyz» erwachte, ganz spontan und buchstäblich aus der Mitte des Volkes, in der verdunkelten Halle der Gesang «Rufst Du mein Vaterland»; erst sangen nur Wenige, aber wie ein mächtiger Strom quoll alsbald das Lied über die ganze grosse Gemeinde der an der LA Arbeitenden, die es stehend zu Ende sang — eine Kundgebung vaterländischer Eintracht. Es war wie an einem unserer grossen eidgenössischen Volksfeste, im besten Sinne; mit allgemeinem Jubel wurde das jeweilige Erscheinen der Schweizerfahne begrüsst — im Grunde dieselbe vaterländische Begeisterung, die bis hierher den Aufbau unserer LA ermöglicht hat. Möge auch fernerhin ein guter Stern unserm schweizerischen Friedenswerk leuchten.

Herkunft der Photos: Abb. 1, 2, 4, 12, 13, 14, 30, 31, 32, 36, 44, 45, 48, 49 Carl Jegher. Abb. 5, 6, 7 Finsler. Abb. 16, 46, 50 L. Beringer. Abb. 22, 51 A. T. Pfister. Abb. 29, 60 Photopress. Abb. 33, 35 M. F. O. Abb. 41 F. Eberhard. Abb. 58 Wolf-Bender.

Für den Textteil verantwortliche Redaktion:
Dipl. Ing. CARL JEGHER, Dipl. Ing. WERNER JEGHER
Zuschriften: An die Redaktion der «SBZ», Zürich, Dianastr. 5, Tel. 34 507



Abb. 60. Die neue Quai-Brücke in strengster Sachlichkeit. Arch. GEBR. PFISTER, Zürich