

Zeitschrift: Zürcher Illustrierte
Band: 8 (1932)
Heft: 53

Artikel: Das Bahnhofwunder von Zürich
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-756689>

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: 29.03.2025

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

DAS BAHNHOFWUNDER VON ZÜRICH

Die Zürcher Bahnhoffrage ist immer noch ungelöst. Der gegenwärtige Zustand stellt ein Provisorium dar. Soll und darf aber ein Provisorium von Dauer sein? Ist dem Ansinnen der Stadt Zürich damit gedient? — Da keiner der bisherigen Pläne von den zuständigen Stellen der Verwirklichung entgegengeführt wird, hat jeder neue Plan seine Berechtigung.

EIN PROJEKT NACH PLÄNEN VON F. OBERHOLLENZER, ING. UND O. DOELKER, ARCHITEKT



In einem Haus

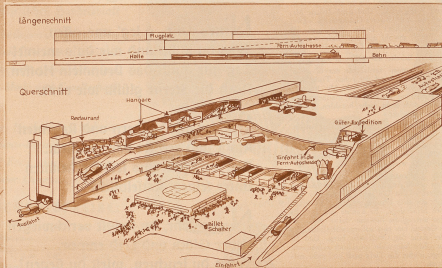
Post: das bereits erstellte neue Sihlpostgebäude

Eisenbahn: unter teilweiser Verwendung des bisherigen Schienenetzes

Auto: eine von keinem Lösungsverfahren, über den Schienenweg hinwegführende Fernverkehrsstraße mit spätem Verzweigen

Flugzeug: ein großer Dachflurplatz, vorläufig für den Expedienten berechnet

Summe: **Der moderne Fernverkehrshof**



Querschnitt. Drei Verkehrsströme scheinen sich übereinander zu versetzen. Zu unten wirkt sich der Bahnverkehr bis 10 Meter über den Geländebau der Fernstraße für Automobile, vielmehr der große Minderhof, zugewandt mit allem, was sich einfindende oder abfahrende Automobile verlangen können. Weitere 10 Meter höher dehnt sich die Flugfläche in einer Länge von 140 Metern und einer Breite von 120 Metern. Nachdem 100 bis 120 Meter Flugfläche nach Belieben noch weiter über die Gelände bis erweitert, so daß sich abseits der Flugfläche die geeignete Straßensituation gendert wäre. Überlegt man, wieviel Zeit jeweils im Zentrum ihrer Benutzung gelangt sind, so erkennt man sofort, daß diese durch die Faktoren im Ausbau verursachte Zeitverlust mit dem durch den Flug berechneten und erreichten Zeitgewinn in argem Widerspruch steht. Englische Fluggesellschaften sollen dem sich entgegen haben, bei künftigen Bahnhöfen die Flugplätze mitzubereiten.

Die verkehrstechnischen Vorteile einer baureifen Zusammenlegung von Bahnhof, Fernstraße und Flugplatz mit der bereits bestehenden Sihlpost werden jedermann sofort einleuchten. 75 Millionen Franken soll laut Berechnung der Projektverfasser die ganze Anlage kosten. Das Bahnhofgebäude von heute müßte verschwinden, an seine Stelle tritt ein mächtiger freier Platz, den man sich am besten als idealen Auto-Parkplatz vorstellen mag. Die Hauptverkehrsstraßen zum Fernverkehrshof bleiben ausschließlich den Fahrzeugen vorbehalten. Die Fußgänger haben die zahlreichen Überführungen zu benutzen, wenn sie von einer Straßenseite auf die andere wollen. Die Straßenbahn wird ersetzt durch den Trolleybus, den Oberleitung-Omnibus, der dicht an die Trottoirs heranfährt und sich so zweckdienlicher in den wachsenden Straßenverkehr einfügt, als die an starrer Geleise gebundene Straßenbahn von heute.

gezeichnet nach Plänen v. F. Oberholzenzer Ing. u. O. Doelker Arch.