Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **111/112 (1938)**

Heft 2

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

INHALT: Die Neugestaltung des Bellevueplatzes in Zürich. — Die Stahlkonstruktion der Wartehalle Bellevue. — Verbreiterung der Quaibrücke in Zürich. — Erneuerung der Schanzengraben-Brücke. — Mitteilungen: Blendungsfreie Strassen- und Platzbeleuchtung. Ein Kirchenglockengeläute ohne Glocken. Pendelaufzug. Eidg. Techn. Hochschule. Langsam-Flugzeug «Storch». IV. Internat. Schienentagung Düsseldorf 1938. Querkraft und Knicklast. Gestaltung des «Alten Tonhalleareals» in Zürich. Gemeindehaus in Epesses (Kt. Waadt). — Literatur. — Sitzungs- und Vortrags-Kalender.

Band 112 Der S. I. A. ist für den Inhalt des redaktionellen Teils seiner Vereinsorgane nicht verantwortlich Nr. 2
Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet

Die Neugestaltung des Bellevue-Platzes in Zürich

Wohl der am stärksten belastete Verkehrsknotenpunkt Zürichs ist der Bellevue-Platz am östlichen Ausgang der Quaibrücke; weist doch diese laut Zählung während 3 mal $2^1/_2$ Std. (Sept. 1936) 8341 Motorfahrzeuge auf (vergl. Verkehrsplan in Bd. 110, S. 243*). Es kreuzen und verzweigen sich hier die Verkehrsströme von Quaibrücke, Utoquai, Theaterstrasse (Seefeld und Kreuzplatz), Rämistrasse und Limmatquai, von denen besonders die Richtung Theaterstrasse (Vorortbahnhof Stadelhofen)-Quaibrücke (Geschäftszentrum) in den Stosszeiten einen äusserst lebhaften Fussgängerverkehr zeigt. Ueberdies kreuzen sich hier drei Hauptrichtungen der Strassenbahn, jede mit zwei bis drei Linien und mit lebhaftem Umsteigeverkehr. Schon seit Jahren sind Studien gemacht worden, um diesen Verkehrsknäuel bestmöglich zu entwirren (vergl. z. B. Bd. 93, S. 139*); sie haben nun zu der in Abb. 1 gezeigten endgültigen Lösung geführt. Für diese war grundlegend die Forderung der Strassenbahn, in den Richtungen Limmatquai-Theaterstrasse und Quaibrücke-Theaterstrasse je zwei Dreiwagenzüge (zu je 32,4 m Länge) und in Richtung Rämistrasse zwei Zweiwagenzüge plus einen Einzelwagen (= rd. 50 m) mit Bahnsteigkanten versehen zu können. Daraus ergab sich ein Dreieck von 50, 65 und 72 m nutzbarer Kantenlänge, wodurch wenigstens die Hälfte aller Umstiege ohne Geleisekreuzung ermöglicht wird. Um dieses gegebene Dreieck herum ist der freie Fahrverkehr und der Fussgängerverkehr geführt; die Fahrstreifenbreiten entsprechen den durch Zählungen ermittelten Verkehrsbelastungen. Bei dieser Lösung war es auch möglich, alle drei Strassenbahnlinien mit einer Dienstgeleise-Schleife (von R_{min} = 15,5 m) untereinander zu verbinden, zur Ermöglichung beliebiger Umleitungen im Störungsfall auf einer Linie, bezw. von Schleifenfahrten aus allen auf den Platz mündenden Richtungen. Man sieht, dass trotz der Weitläufigkeit der Platzinseln die Forderungen der Strassenbahn mit Minimalmassen erfüllt worden sind. Die Ausführung erfolgte in der in Zürich üblichen, nicht gerade billigen Qualität, auch in den nachfolgend beschriebenen kleinen Bauten. — Auf dem Plan sind bereits die Quaibrücke mit der beschlossenen Verbreiterung, sowie die beidseitig vorgesetzten Quaimauer-Anschlüsse eingetragen. (Ueber diese Brückenverbreiterung folgen nähere Angaben auf Seite 20.) Red.

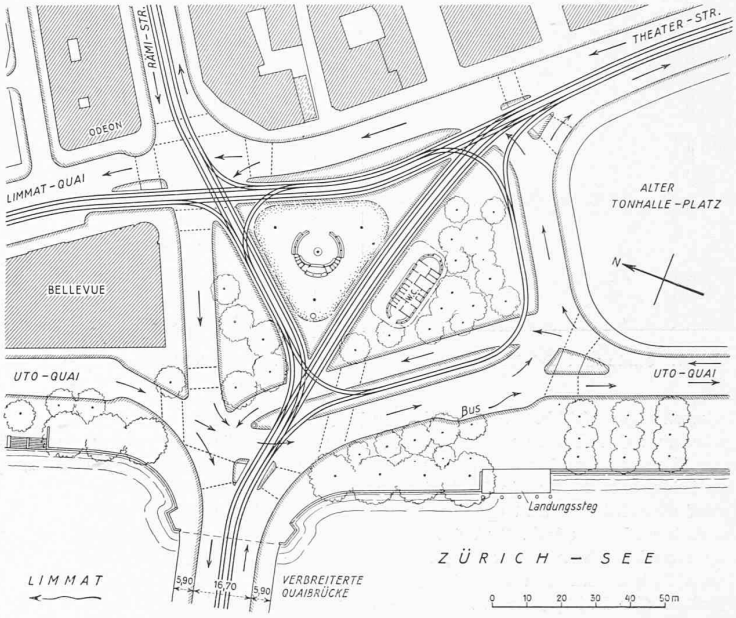

Abb. 1. Lageplan des umgebauten Bellevue-Platzes in Zürich. — 1 : 2000

Die Neubauten auf dem Bellevueplatz

Für die Erstellung der Neubauten auf dem Bellevueplatz war die neue Situation der Geleiseanlagen der Strassenbahn massgebend. Vor der Inangriffnahme der Bauten war die Frage grundsätzlicher Art abzuklären, ob die sämtlichen Raumbedürfnisse, insbesondere auch die Abortanlagen, auf der Dreieckinsel vereinigt werden sollen, oder ob eine Trennung vorzusehen sei, indem nur die Wartehalle mit Nebenräumen auf der Insel, die übrigen Bedürfnisse, wie Abortanlagen, Zeitungs-Kiosk und Diensträume dagegen südlich der Geleiseanlagen angeordnet werden. Eingehende Untersuchungen führten zu der zweiten Lösung, die vor allem den Vorteil hat, dass die Aborte direkt belichtet und belüftet werden können, was im ersten Fall in einem nicht zu umgehenden Untergeschoss nicht möglich gewesen wäre. Mitbestimmend waren auch die wesentlichen Mehrkosten bei Ausführung eines Untergeschosses und die Ueberlegung, dass eine Benachteiligung der Uebersicht und eine starke Mehrbelastung der Dreiecksfläche vom Standpunkt der Verkehrsabwicklung aus unerwünscht wären.

WARTEHALLE.

Auf der Dreiecksinsel, als der eigentlichen Verkehrsinsel unter einem grossen Schutzdach, liegt der Warteraum mit Zugang von der Linie Bahnhof-Seefeld als wichtigster Linie in diesem Ver-

Abb. 2. Gesamtbild des Bellevueplatzes aus Osten (Abb. 2 und 5 bis 12 Phot. Wolgensinger, Zürich)