Kommt ein Bahnhof-Neubau Zürich?

Autor(en): **Strauss, Max**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]**

Band (Jahr): **46 (1973)**

Heft 11

PDF erstellt am: **28.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-776109

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

Dr. Max Strauss, Direktor Kreis III SBB

KOMMT EIN BAHNHOF-NEUBAU ZÜRICH?

Die Behördendelegation für den Regionalverkehr Zürich, gebildet aus Vertretern des Regierungsrates des Kantons Zürich, des Stadtrates von Zürich und der Geschäftsleitung SBB, hat im September 1969 einen Ideenwettbewerb zur Erlangung von Vorschlägen für einen Neubau des Hauptbahnhofes Zürich und die städtebauliche Gestaltung seiner Umgebung ausgeschrieben.
Sie entschloss sich dazu, nachdem schon einige Jahre zuvor Vertreter der gleichen Behörden den Bau eines neuen Bahnhofes Zürich noch in unserer Generation als erwünscht bezeichnet und Vorstudien in Auftrag gegeben hatten. Das Bahnhofgebäude ist nun schliesslich 102 Jahre alt geworden, und es war damals mit seiner hohen Halle ganz auf den Dampfbetrieb ausgerichtet. Es nützt daher Grundfläche und Luftraum an zentralster Lage recht ungenügend aus, und auch der «Zahn der Zeit» hat seinen Sandsteinfassaden Schäden zugefügt, die mit vertretbarem Aufwand kaum mehr zu reparieren sind. Bis zum 15. September 1970 sind zu diesem Ideenwettbewerb 57 Entwürfe eingegangen, die alle noch im gleichen Jahre von einem Preisgericht beurteilt und anfangs 1971 öffentlich ausgestellt werden konnten. Zahlreichen Wettbewerbsteilnehmern ist es gelungen, sowohl den städtebaulichen Anforderungen, den Bedürfnissen des Bahnbetriebes als auch den Anforderungen nach einer guten zusätzlichen Ausnützung gerecht zu werden. Das Preisgericht konnte feststellen, dass die sehr komplexe Aufgabe ein ungewöhnliches Mass an Arbeit erfordert habe und von den Wettbewerbsteilnehmern mit grossem Einsatz und ernsthaftem Bemühen angegangen worden sei.

So brachte denn der Wettbewerb eine Fülle von neuen Vorschlägen und Anregungen, die nicht nur architektonische, sondern auch weit über das Bahngebiet hinaus reichende verkehrstechnische Probleme aufwarfen. Auch war davon auszugehen, dass die voraussichtlich sehr hohen Kosten für den Bau eines neuen Aufnahmegebäudes von den SBB – selbst mit eventuellen Beiträgen der öffentlichen Hand – in den kommenden Jahrzehnten kaum je finanziert werden könnten. Es müssen daher zusätzliche, privatwirtschaftlich nutzbare Flächen geschaffen werden, womit auch der oft erhobenen Forderung, die SBB sollten ihre Grundflächen an verkehrsgünstiger Lage wirtschaftlich besser ausnützen, entsprochen würde. So könnte eine Neuüberbauung nur realisiert werden, wenn es gelingt, auch die private Wirtschaft für die Finanzierung zu gewinnen.
Aus allen diesen Gesichtspunkten erwies sich nach durchgeführtem Wettbewerb eine genauere Überprüfung der Wettbewerbsvorschläge zusammen mit Stadt, Kanton, SBB und PTT als unerlässlich. Auch war der wichtigsten Schlussempfehlung des Preisgerichtes Folge zu leisten und abzuklären, «ob eine wirtschaftlich tragbare Grundlage, die für den Neubau eines Bahnhofes unerlässlich ist, geschaffen werden kann». So wurde denn im Sommer 1971 eine Expertengruppe Bahnhofneubau Zürich (EBNZ), bestehend aus erfahrenen Architektur- und Ingenieurbüros, gebildet, welche diesen Fragen in Zusammenarbeit mit der behördlich bestellten Arbeitsgruppe Bahnhofneubau in umfangreichen Studien auf den Grund ging. Ihr Bericht liegt heute im Entwurf vor. Er wird gleichzeitig die Grundlage für einen anschliessenden Projektwettbewerb bilden.
Die Ausgangslage ist jedoch nach dem ablehnenden Volksentscheid über die U+S-Bahn-Vorlage vom 20. Mai 1973 und angesichts der fortbestehenden Ungewissheit über die Schaffung einer Expressstrasse im Sihlraum keineswegs einfacher geworden. Wie soll mit einem Bahnhofneubau begonnen werden, wenn die Finanzierung des darunterliegenden und vorweg zu bauenden Bahnhofteils unter den Geleisen 14 bis 16 und der Museumstrasse noch völlig offen ist und das Kreuzungsbauwerk im Sihlraum nicht im einzelnen feststeht?
Das heisst nun aber nicht, dass mit Zuwarten kostbare Zeit verloren werden soll. Es erscheint als durchaus möglich und sinnvoll, den Projektwettbewerb in nächster Zeit durchzuführen, um damit klare Vorstellungen über die Gesamtkonzeption einer neuen Bahnhofüberbauung zu erhalten. Auch könnten dann auf einer realen Basis die Finanzierungsmöglichkeiten und die wirtschaftliche Tragbarkeit noch weiter abgeklärt werden. Zudem könnte, wenn das Projekt im gesamten einmal feststeht, zum Beispiel an einem dazugehörigen Bürohochhaus, westlich der Sihl zwischen Sihlpost und Hauptbahnhof, in erster Etappe begonnen werden. Das Preisgericht hat dazu seinerzeit bemerkt, dass eine Konzentration von Baumassen westlich der Sihl zulässig erscheine und einen Ansatz für die weitere Entwicklung jener Gebiete bilden könne. Auch bleiben durch die Verschiebung grösserer Baukörper von der Limmat weg reichere Möglichkeiten für eine ansprechende städtebauliche Gestaltung des Limmatraumes. Eine Vorwegnahme des Baues eines zum neuen Bahnhofkomplex gehörenden und darin zu integrierenden Bürohochhauses dürfte auch dem Wunsch der städtischen Behörden und Planer entsprechen, durch ein massives Büroangebot an zentraler Stelle den Druck auf die Wohngebiete für

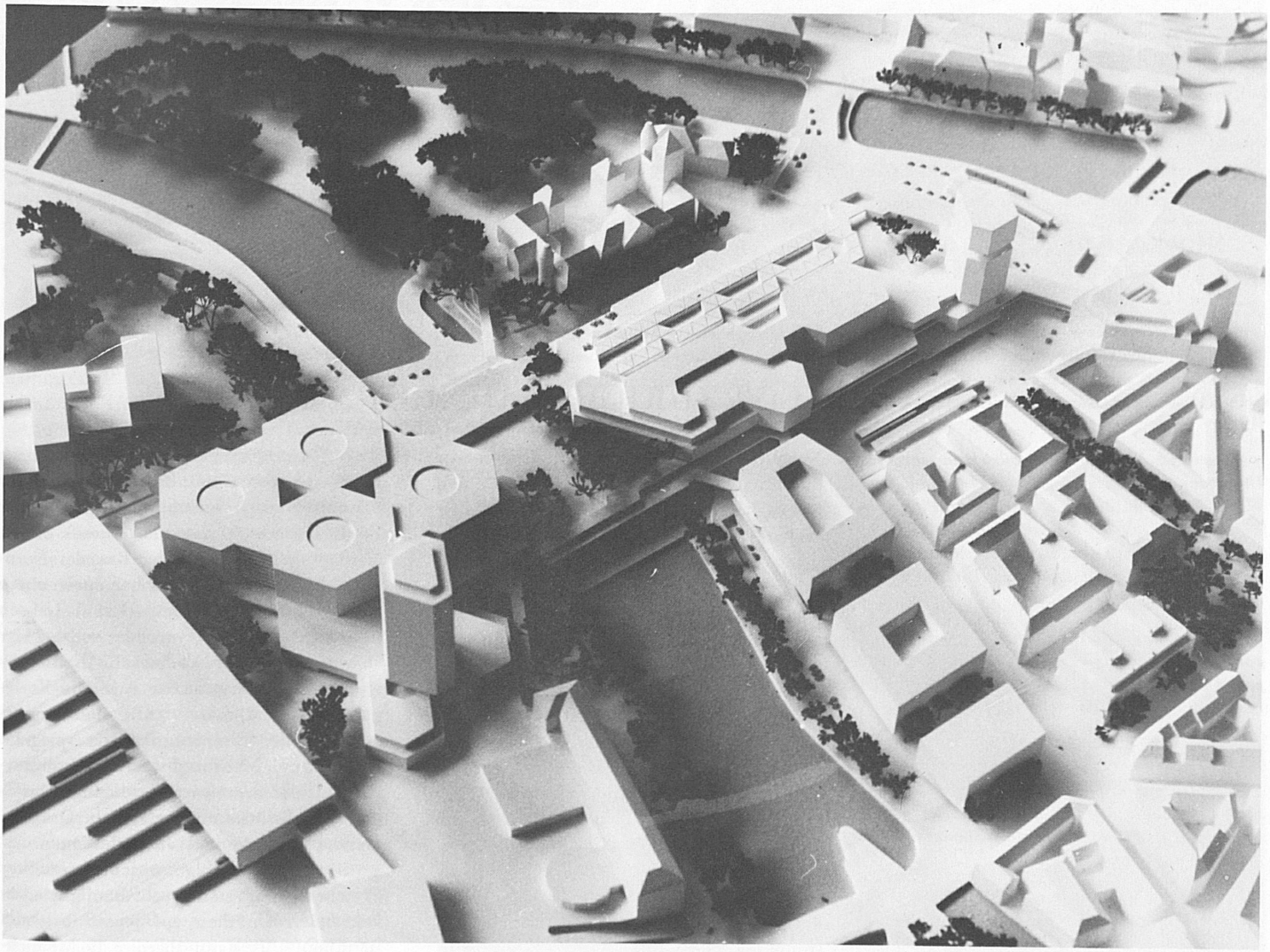
geraume Zeit zu mildern. Immerhin muss vorab ein durchgeführter Projektwettbewerb die städtebauliche Gesamtkonzeption der ganzen Überbauung gewährleisten und – damit nicht die Rosinen aus dem Kuchen gebrochen werden – die Verwirklichung des gesamten Bauvorhabens in einer vertraglichen Regelung mit der Bauträgerschaft gewährleistet sein.

Die Frage, auf wann ein Baubeginn zu erwarten sei, ist sehr schwer zu beantworten. Selbst wenn die bereits erwähnten Voraussetzungen einmal geschaffen sind, bleibt immer noch zu entscheiden, ob die heutigen Konjunkturdämpfungsmassnahmen dannzumal den Baubeginn an einem Vorhaben dieser respektablen Grösse gestatten.

Ideenwettbewerb 1970 für eine Neuüberbauung des Areals des Hauptbahnhofes Zürich: das mit dem 1. Preis ausgezeichnete Projekt von Max Ziegler, Architekt, und seinen Mitarbeitern Djordje Stefanovic und Ernst Vogt, Architekten. Das Aufnahmegebäude, am bisherigen Standort, wird akzentuiert durch ein Hotelhochhaus; westlich der Sihl sind ein Bürohochhaus und Parkhäuser vorgesehen, dazwischen, als Zäsur im Sihlraum, liegt eine Fussgängerplatte, die mit der Platzspitzanlage verbunden ist. RIA-Photo

Au concours organisé en 1970 pour la reconstruction des bâtiments de la Gare centrale, le premier prix a récompensé le projet présenté par l'architecte Max Ziegler et ses collaborateurs Djordje Stefanovic et Ernst Vogt. Le bâtiment d'accueil, à l'emplacement actuel, est rehaussé par un hôtel en forme de tour. Le projet comprend, à l'ouest de la Sihl, un haut immeuble pour bureaux et des parkings couverts. Près de la rivière, une plate-forme pour piétons conduit au parc voisin

Concorso d'idee bandito nel 1970 per una nuova Stazione centrale: il primo premio è stato conferito al progetto di Max Ziegler e dei suoi collaboratori Djordje Stefanovic e Ernst Vogt. Il volume del fabbricato viaggiatori, ubicato sul sedime di quello odierno, viene accentuato da un albergo-torre. Ad ovest della Sihl s'innalzerebbero un grattacielo, destinato ad accogliere uffici, ed autosili. Tra questi blocchi corre una piattaforma pedonale



In 1970 proposals were invited for the rebuilding of Zurich main station. The project submitted by the architect Max Ziegler and his co-workers, Djordje Stefanovic and Ernst Vogt, which won first prize, is shown here. The station building proper, which remains on its present site, is given a new accent by a high-rise hotel. To the west of the River Sihl a multi-storey office building and car parks are placed. Between the two complexes, forming a break in the river area, is a pedestrian plaza that is connected to the Platzspitz park