

Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **65 (1947)**

Heft 50

PDF erstellt am: **13.09.2024**

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.

verhinderte in den 30er Jahren die Krise die Durchführung weiterer Bauetappen. Neubauvorschläge einer Gruppe von Zürcher Architekten konnten auch nicht durchdringen und 1934 erklärten die SBB den endgültigen Verzicht auf den Durchgangsbahnhof¹⁾.

Graphische Darstellungen legten die enorme Verkehrsentwicklung im Bahnhof Zürich dar, sowie die entsprechenden Gleisbelastungen, die teilweise schon als Ueberlastungen zu werten sind (Personenverkehr an gewöhnlichen Werktagen durchschnittlich 90 000 Reisende, an Spitzentagen über 200 000). Da der Anteil des Berufsverkehrs sehr gross ist, kommt dem Abonnenatenverkehr innerhalb der Vorortzone eine ganz besondere Bedeutung zu.

Die Unzulänglichkeiten der heutigen Anlage liegen nun nicht nur beim Aufnahmegebäude, wo sie jedem Reisenden bekannt sind, sondern ebenso beim Vorbahnhof, wo neben andern erheblichen Nachteilen die Spitzkehre zu erwähnen ist, welche täglich von 70 Güterzügen aus Oerlikon und Letten zur Erreichung des Güterbahnhofes befahren werden muss. Die Eilgutanlage ist zu knapp, beim Rangierbahnhof verhindern die unzweckmässige Anordnung und ungenügende Dimensionierung der Gleisgruppen einen rationellen Arbeitsablauf. Einzig Güterbahnhof und Post-Bahnhof sind den Anforderungen gewachsen. Von den Zufahrtslinien sind zum mindesten die Strecken Schlieren-Altstetten, die rechtsufrige Seelinie und vor allem die Oerlikoner Linie eindeutig überlastet.

Nachdem das Studienbureau nochmals eine Durchgangslösung — in der Herdern — eingehend, auch in finanzieller Hinsicht, geprüft, aber schliesslich auch fallen gelassen hatte, konzentrierte es sich endgültig auf das heute vorliegende «Generelle Projekt 1946» einer ebenerdigen Kopfbahnhofanlage am bisherigen Standort, wobei lediglich die rechtsufrige Seelinie von der Kopfseite her unterirdisch unter Limmat und östlichem Bahnhofplatz eingeführt wird. Die Anzahl der Bahnsteiggleise erfährt eine Vermehrung auf 21—23. Die Enden der Perrongleise werden bis zum rechten Sihlflurer zurückverschoben. Das neue Aufnahmegebäude wird an der jetzigen Stelle wesentlich schmaler sein und wertvollen Platz für das Strassengebiet des Bahnhofplatzes zur Verfügung stellen, erhält dafür in der Gegend des jetzigen Hotels Habis einen Winkelbau auf dem Gebiete zwischen Sihl und Löwenstrasse.

Ueberzeugend wirken ferner die mit ausgezeichnetem Bildmaterial belegten Vorschläge für Rangier- und Vorbahnhof, wodurch die Leistungsfähigkeit verdoppelt wird. Die bereits erwähnte zweite Doppelspur nach Oerlikon überquert unterhalb des Hardturmsteigs die Limmat und benötigt durch den Käferberg einen Tunnel von 2300 m. Eine Gabelung bei der Herdern bringt alle Güterzüge von Norden her kreuzungsfrei zum Güterbahnhof.

Von den 8 Bauetappen benötigen die erste 10 Jahre und 80 Mio Fr., die zweite ebenfalls 10 Jahre, aber 150 Mio Fr., die dritte bis achte zusammen 20 Jahre und 120 Mio Fr. Es gilt, durch tatkräftige Mithilfe die Bestrebungen zur Realisierung der überzeugenden Vorschläge zu unterstützen.

In der Diskussion beglückwünscht Ing. E. Stirnemann den Ausschuss und warnt aus Erfahrung vor Uneinigkeit in Fachkreisen. Schluss der Sitzung 22.05 Uhr.

Sitzung vom 3. Dezember 1947

Nach Annahme des Protokolls der Sitzung vom 5. November waren für diesen zweiten, der Bahnhöferweiterung Zürich gewidmeten Abend im Anschluss an die Ausführungen von Obering. A. Dudler der letzten Sitzung folgende Referate vorgesehen:

Dipl. Arch. Ph. Bridel: Das neue Aufnahmegebäude.
Städting. H. Steiner: Das städtische Verkehrsproblem.
Stadtbmstr. A. H. Steiner: Städtebauliche Gedanken.

Arch. Bridel fasste zuerst kurz die vielen, schwerwiegenden Nachteile des jetzigen Aufnahmegebäudes zusammen, um dann an Hand mehrerer Projektskizzen die fast zwangläufige Entwicklung zur jetzt vorliegenden Lösung darzustellen. Grundlage für die Projektierung war die gewünschte Verdoppelung der Kapazität des Bahnhofes und die dazu erforderliche Erweiterung der Bahnsteiggleise, ferner die Beibehaltung des Systems Kopfbahnhof und des gemischten Verkehrs (keine Trennung von Vorort- und Fernverkehr), sowie die Forderung einer wirtschaftlichen Lösung.

Bevor man sich auf die jetzige, im Modell dargestellte Gruppierung festlegte (Querperronhalle mit Einnehmerie und allen zusätzlichen Räumen für den Reisenden selbst am rechten Sihlflurer, Gepäcktrakt als Winkelbau vor dem Lan-

desmuseum), wurden in Varianten auch die anderen Möglichkeiten für die Gepäckexpedition untersucht (am Löwenplatz oder längs der Perrongleishallen), die aber für den Reisenden und den Strassenverkehr nur Nachteile brächten. Auch die schliesslich gewählte ebenerdige Lage für das Reisendengeschoss (samt Passagiergut), mit Expressgutausgabe im Untergeschoss (breite Zufahrt auf Seite Landesmuseum) hat man mit Varianten in Hoch- und Tieflage verglichen, und die Vor- und Nachteile gewissenhaft abgewogen. Der Gepäckkarrenverkehr zu den Perrons findet also unter der Querperronhalle statt, ohne Störung für die Reisenden. Durch Hebung des Bodens der Querperronhalle um 1,5 m gegenüber den Perrons konnten die zu den Gepäckperrons aufsteigenden Rampen verkürzt werden, während die Reisenden über flache, absteigende Rampen auf die Perrons gelangen. Am südlichen Ende der Halle befindet sich der Eingang zu den Bahnhofrestaurants.

Längs der Löwenstrasse liegt die Post mit Publikumschalter, unterirdisch durch Tunnel und Rollbahn mit der Sihlpost verbunden. Swissair und Hotel am Löwenplatz sind vom Durchgang direkt erreichbar, die erstgenannte in direkter Verkehrsbeziehung zur Strassenunterführung des linken Sihlflurers. Im Zwischengeschoss sind Betriebsdienste, in den sechs Obergeschossen vermietbare Büros untergebracht.

Die winkelförmige Anordnung des Baukörpers ergibt eine klare Zusammenfassung der Platzfläche, eine wesentliche Vergrösserung der Strassenverkehrsflächen, eine äussere Zone für den Durchgangsverkehr und eine innere Zone (im «Verkehrs-Schatten») für den Tram- und internen Vorfahrverkehr. Die Lage des parallel zur Museumstrasse verlaufenden niedrigeren sekundären Baukörpers wirkt in diesem Zusammenhange besonders günstig. — Die approximative Renditenberechnung ergab, dass sich die Investition der Bauten aus den Pacht- und Mieteinnahmen verzinsen kann.

Städting. Steiner erklärt, dass schon 1935 von Stadt- und Regierungsrat gegenüber den SBB der Wunsch geäussert wurde, die Studien für einen Neubau des Aufnahmegebäudes wieder aufzunehmen. Die Zurücknahme der Querperronhalle hinter die Einmündung der Löwenstrasse hing unter anderem auch mit dem Gedanken zusammen, die Strassenbahn durch die verbreiterte Seidengasse und die Löwenstrasse in vier Gleisen auf den Bahnhofplatz zu führen. Der ganze Bahnhofplatz wird unterkellert zur Gewinnung von Autoparkplätzen. An der Zustimmung von Stadtrat und Regierungsrat zum vorliegenden Projekt kann nicht gezweifelt werden.

Stadtbaumeister Steiner fordert in städtebaulicher Hinsicht, wie bei allen Bauaufgaben, auch hier gleiche Berücksichtigung der technischen Gesichtspunkte einerseits und der architektonischen andererseits. Durch einsichtvolle Zusammenarbeit auf dieser geistigen Basis können sich verkehrstechnische und räumliche Konzeption vorteilhaft ergänzen. Bei den Baukörpern ist in diesem Zusammenhang das massstäbliche Verhältnis zur Platzgrösse sorgfältig abzuwägen, wobei unter Umständen ein Hochhaus nicht ausgeschlossen ist. Wichtig ist, dass seitens der Baubehörden weitere Bauinvestitionen auf dem späteren Bahngebiet verhindert werden.

Präsident Stahel legt Wert darauf, dass das wirklich überzeugende Projekt recht bald festgelegt werde, um als konkrete Grundlage für Stadt- und Regionalplanung dienen zu können. Obering. Dudler regt als Abschluss der über das Bahnhofthema gehaltenen und noch vorgesehenen Referate einen Diskussionsabend an mit vorangehendem schriftlichen Einreichen der Fragen.

Schluss der Sitzung 22.30 Uhr.

A. v. Waldkirch

VORTRAGSKALENDER

Zur Aufnahme in diese Aufstellung müssen die Vorträge (sowie auch nachträgliche Aenderungen) bis spätestens jeweils Mittwoch Abend der Redaktion mitgeteilt sein.

13. Dez. (heute Samstag). E. T. H. Zürich. 11.10 h im Aud. II des Hauptgebäudes. Antrittsvorlesung von Privatdozent Prof. Dr. F. Borgnis: «Ueber elektromagnetische Hohlraumresonatoren».
15. Dez. (Montag). Naturforschende Gesellschaft in Zürich. 20.15 h im Auditorium II, Hauptgebäude der E. T. H. Dr. Andrea Schorta, Chur: «Das Gesicht der alpinen Landschaft im Spiegel der Flurnamen».
17. Dez. (Mittwoch). S. I. A. Zürich. 20.15 h im Zunfthaus zur Schmiden. Arch. P. Trüdinger, Basel: «Planen und Bauen in England».
17. Dez. (Mittwoch). Geograph.-Ethnogr. Gesellschaft Zürich. 20 h im Auditorium III der E. T. H., Hauptgebäude. Prof. Dr. H. Kinzel, Innsbruck: «Die Cordillera Blanca in Peru».
19. Dez. (Freitag). Linth-Limmatverband, Zürich. 16.20 h im Restaurant «Du Pont». Ing. Marc Lorétan, Direktor der EOS, Lausanne: «La Grande Dixence».

¹⁾ Für die Belassung des Kopfbahnhofs war Prof. R. Grünhut schon im Jahre 1917 bei der Beratung des Programms für «Gross-Zürich» eingetreten. 1929 hat er sich auch im Z. I. A. dafür ausgesprochen (s. Bd. 93, S. 62); später u. a. in der SBZ (Bd. 99, S. 17*). Heute bestätigt sich die Richtigkeit seiner Haltung. Red.