

# Das Bahnhofwunder von Zürich

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Zürcher Illustrierte**

Band (Jahr): **8 (1932)**

Heft 53

PDF erstellt am: **27.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-756689>

## **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.

# 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

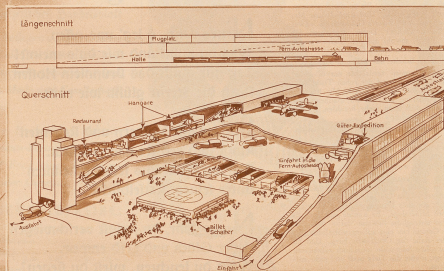
**Post:** das bereits erstellte neue Sihlpostgebäude

**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 scheiden sich übereinander. Zu unten wickelt sich der Bahnverkehr bis 10 Meter über den Gelände liegt die Fernstraße für Automobile, welche ihr großer Minderhof, ausgestattet mit allem, was sich einerseits oder andererseits Automobilisten verlangen können. Weiter 10 Meter höher dehnt sich die Flugplatz in einer Länge von 340 Metern und einer Breite von 120 Metern. Nachdem 100 bis 200 Meter Flugplatz nach Süden noch weiter über die Gelände bis erweitert, so daß sich abwärts Flugzeugen die geringste Startbahn gebietet wäre. Überlegt man, wieviel Zeit jeweils ein Flugzeug verliert, bis es vom Flugplatz im Zentrum ihres Bereichs gelangt sind, so erkennt man sofort, daß diese durch die Lokatoren im Ausbau verursachte Zeitverlust mit dem durch den Flug berechneten und erreichten Zeitgewinn in argem Widerspruch steht. Englische Fluggesellschaften sollen dem sich annehmen haben, bei künftigen Bahnhöfen die Flugplätze mitzubereiten.

Die verkehrstechnischen Vorteile einer baureifen Zusammenlegung von Bahnhof, Fernstraße und Flugplatz 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.