Zeitschrift: Die schweizerische Baukunst Herausgeber: Bund Schweizer Architekten

Band: 11 (1919)

Heft: 8

Artikel: Der Umbau des Hauptbahnhofes in Zürich

Autor: W.I.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-660529

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 02.12.2025

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



Esszimmer in Luzern. Meili-Wapf & Armin Meili, Architekten, Luzern.

DER UMBAU DES HAUPTBAHNHOFES IN ZÜRICH

Durch den Antrag des Stadtrats an den Grossen Stadtrat in Zürich, er möge den Mitteilungen des Stadtrates über die Vorschläge, die er dem Regie-rungsrat, dem schweizerischen Post- und Eisenbahndepartement und der Generaldirektion der Bundes-bahnen bezüglich des Umbaues des Hauptbahnhofes Zürich zu unterbreiten gedenkt, zustimmen — durch diesen Antrag wird die Frage des Bahnhofumbaues aus dem Bereich der Vorstudien zur neuen Anlage in ein neues Stadium gerückt: über die Anlage herrscht nun im grossen ganzen Einigkeit, so dass wohl in absehbarer Zeit an die Ausführung des Projektes geschritten werden kann.

Der Hauptbahnhof Zürich ist wohl, als Gebäude allein betrachtet, einer der schönsten Bahnhöfe Europas. Er stammt aus der Mitte der 60er Jahre. Der ungeahnte Verkehrsaufschwung unseres Jahrhunherts aber führte dazu, dass er in verhältnismässig kurzer Zeit den Ansprüchen nicht mehr genügte. Schon in den 90er Jahren setzten Studien und Verhandlungen zu einer grosszügigen Erweiterung ein und im Jahre 1895 wurde den Behörden das erste und im Jahre 1895 wurde den Behorden das erste generelle Erweiterungsprojekt vorgelegt, worauf dann auch von privater Seite verschiedene Pläne einliefen und öffentlich diskutiert wurden. Seither dat die Frage nie mehr geruht: Gutachten über Gutachten wurde eingeholt. Es handelte sich hauptsächlich um die Fragen: Durchgangs- oder Kopfbahnhof, Trennung von Nah- und Fernverkehr, Trokkenlegung der Sihl oder Hochlegung des Bahnhofes, dieselben Fragen, die heute noch diskutiert werden dieselben Fragen, die heute noch diskutiert werden.

In dem Zeitraum von 1900 bis 1913 hat die Entwicklung des Verkehrs auf dem Hauptbahnhof alle Erwartungen übertroffen. Es geht dies aus nachfolgenden Zahlen hervor:

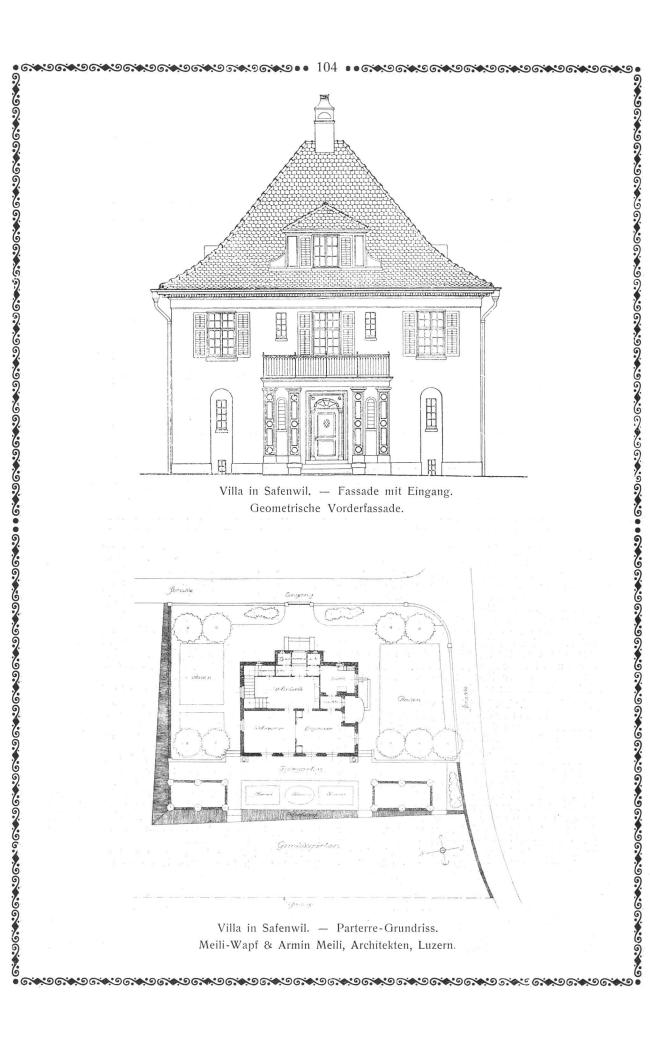
Jahre	Abgegangene Personen	Güter (in Tonnen) Versand u. Empfang
1890	1,080,800	523,100
1900	1,618,729	536,586
1905	2,685,374	584,364
1910	3,994,866	819,173
1913	4,489,244	785,746

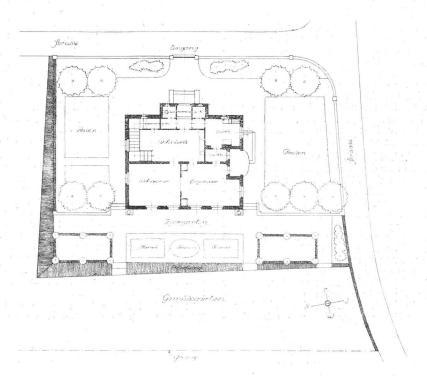
Innert bloss 13 Jahren (1900 bis 1913), während welcher die Bevölkerung der Stadt um 33 Prozent anstieg, erfuhr die Zahl der Reisenden eine Zunahme um 177 Prozent, diejenige der Gütertonnen eine solche um 46 Prozent.

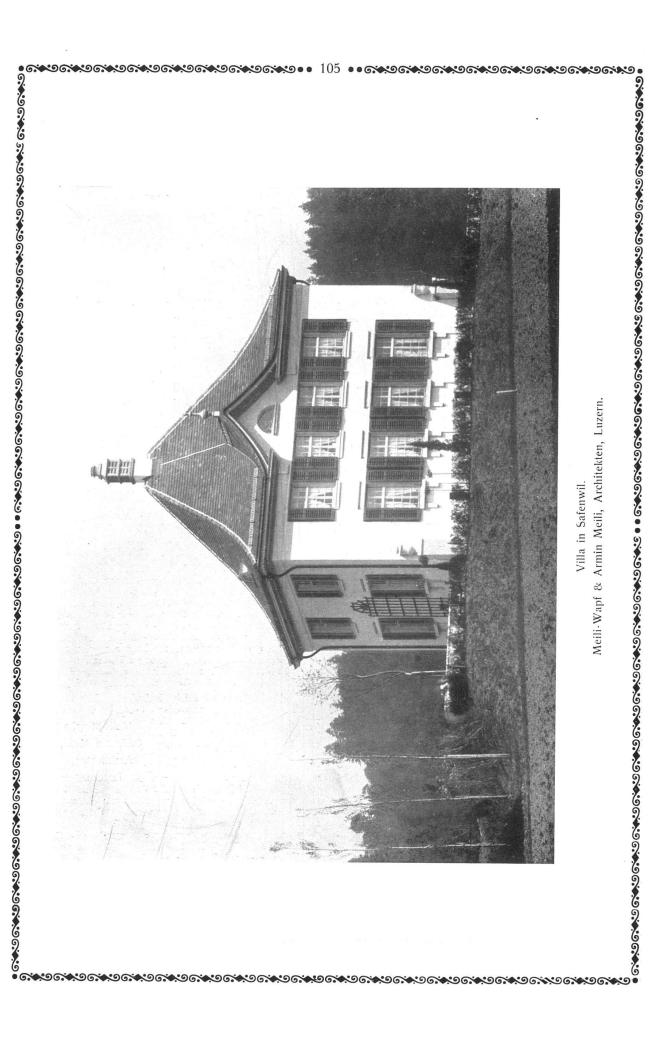
Die Jahre 1914 bis 1918 können in diesen Vergleich nicht einbezogen werden, weil sie wegen der Kriegsverhältnisse nicht normale Verkehrsver-hältnisse aufweisen. Zicht man in Betracht, dass der Personenverkehr trotz der Verschlechterung des Fahrplanes und der Erhöhung der Fahrpreise im Jahre 1917 4,209,000 Personen aufwies, und dass der Güterverkehr während der Kriegszeit zugenommen hat, so kann man daraus schliessen, dass nach Rückkehr normaler Verhältnisse die Frequenz eine sehr starke Zunahme erfahren wird. Ein progressives Anwachsen der Verkehrsziffern erklärt sich schon aus dem Wachstum der Bevölkerung in den Vororten Zürichs.

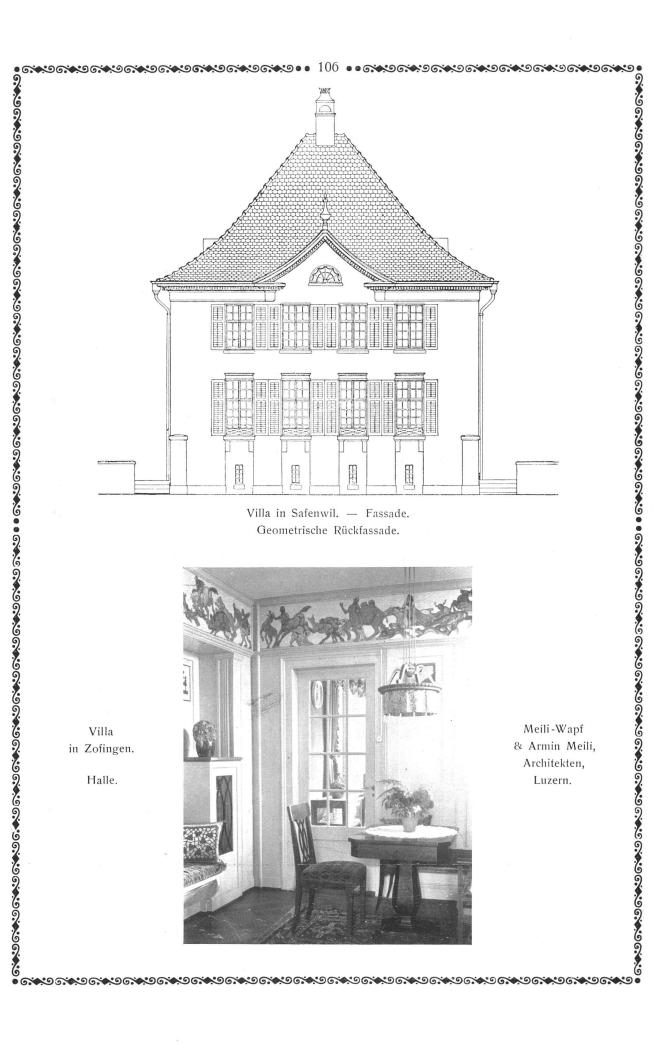
Die Zahl der ankommenden und abfahrenden Züge hat sich in der Zeit von 1900 bis 1913 von 270 auf 402, also um 42 Prozent, gesteigert.

Trotzdem im Jahre 1900 das Erweiterungsprojekt von 1895 als Grundlage für den weiteren Ausbau des Hauptbahnhofes genehmigt wurde, sind in der Folgezeit nur einzelne Teile des Bahnhofes nach diesem Projekte ausgeführt worden. Gerade den für den Grossteil der Bevölkerung wichtigsten Ver-



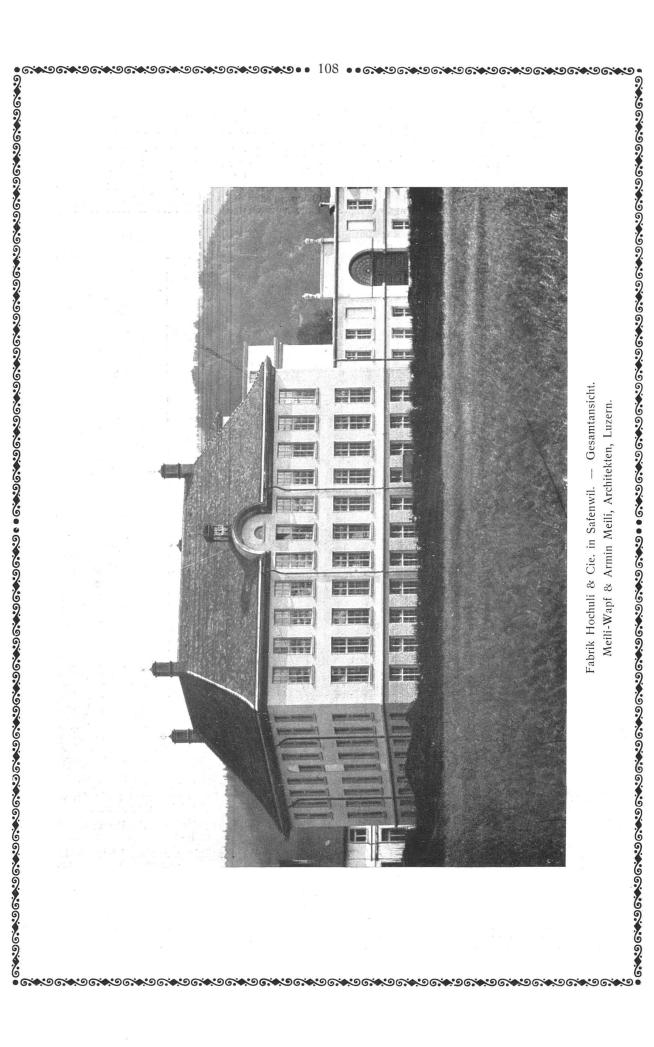




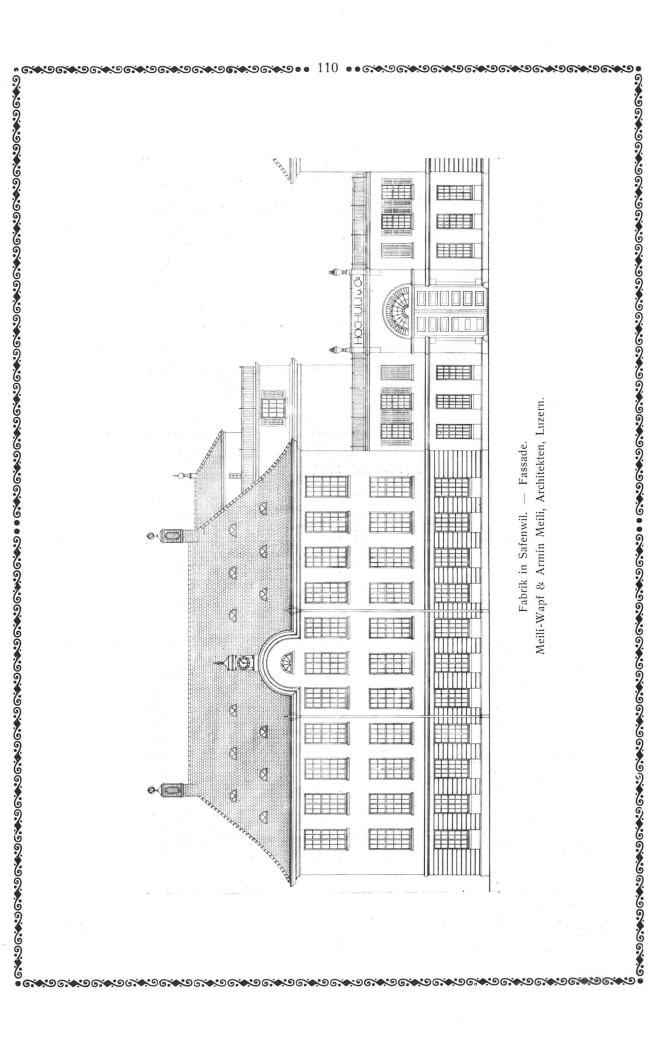


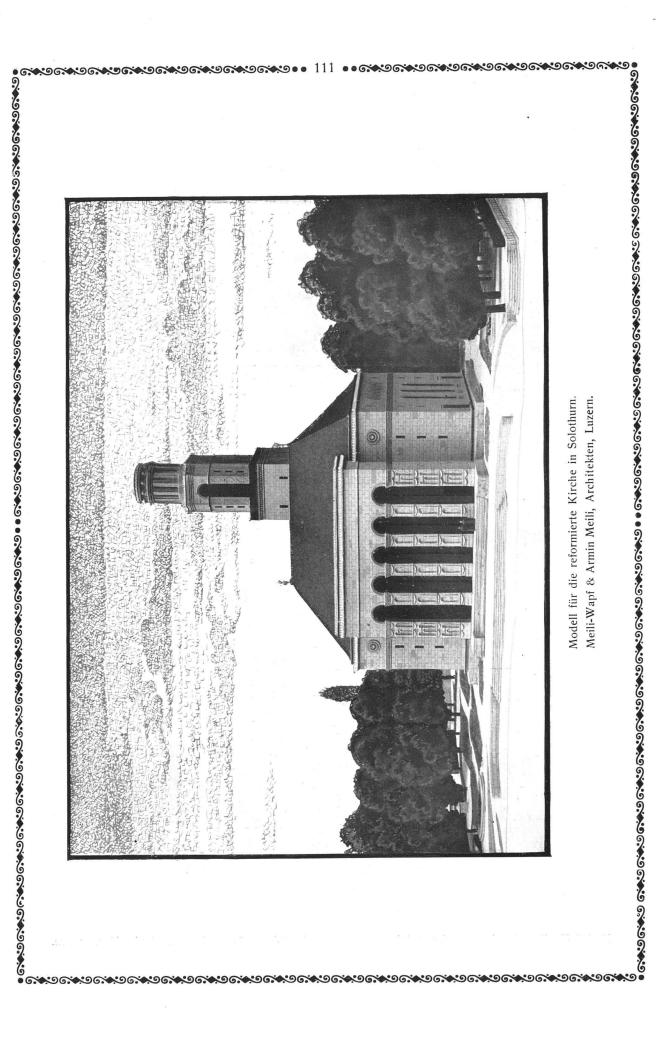


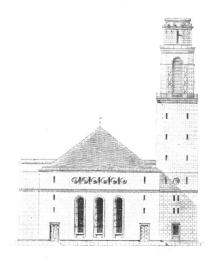


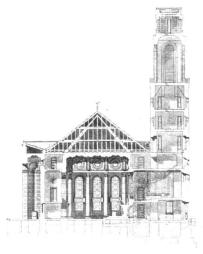


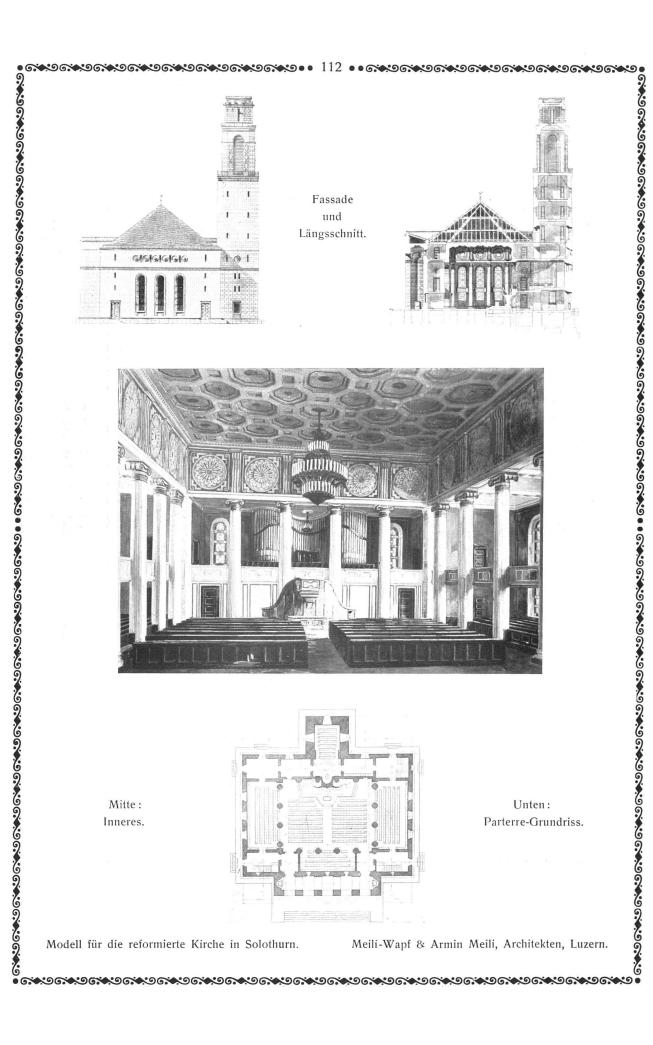


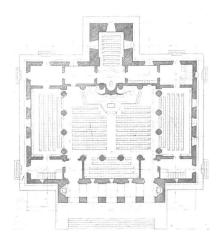






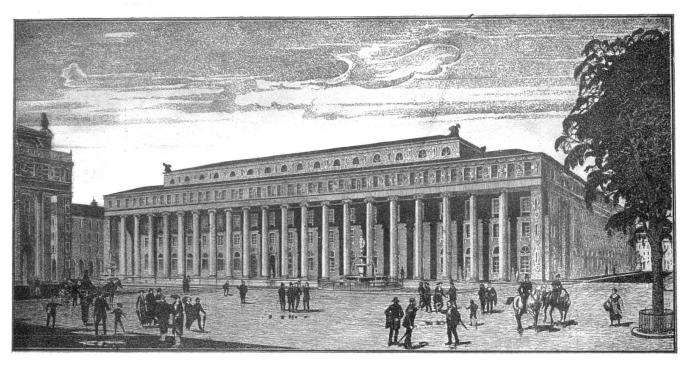






des Professors Pertersen (Danzig) die Bedeutung des Bahnhofumbaues für den grossstädtischen Verkehr betrachtet. Dabei geht er von der Tatsache aus, dass ein Vergleich der städtebaulichen Entwicklung Zürichs mit der Entwicklung der deutschen Grossstädte in den letzten fünfzig Jahren sehr

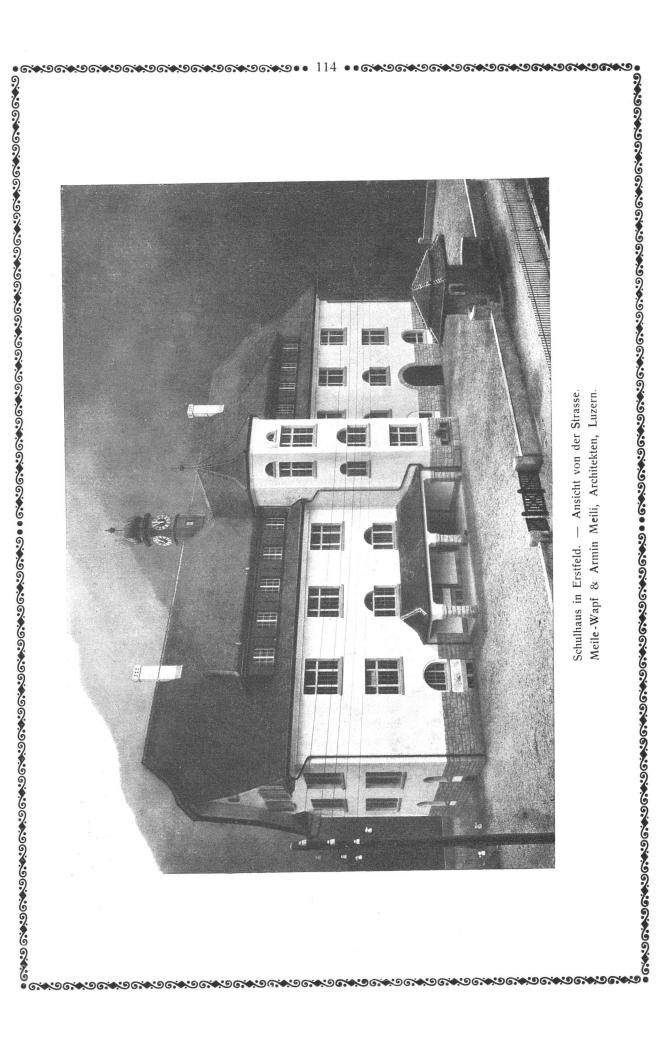
fördern und die Entwicklung der Mietskaserne zu hindern, so muss man dafür sorgen, dass die doppelte Einwohnerzahl mehr als die doppelte Fläche der bisher bebauten Grundstücke erfordern kann. Verdoppelung der Grundfläche bedeutet aber bei den gegebenen örtlichen Verhältnissen nach verschiede-

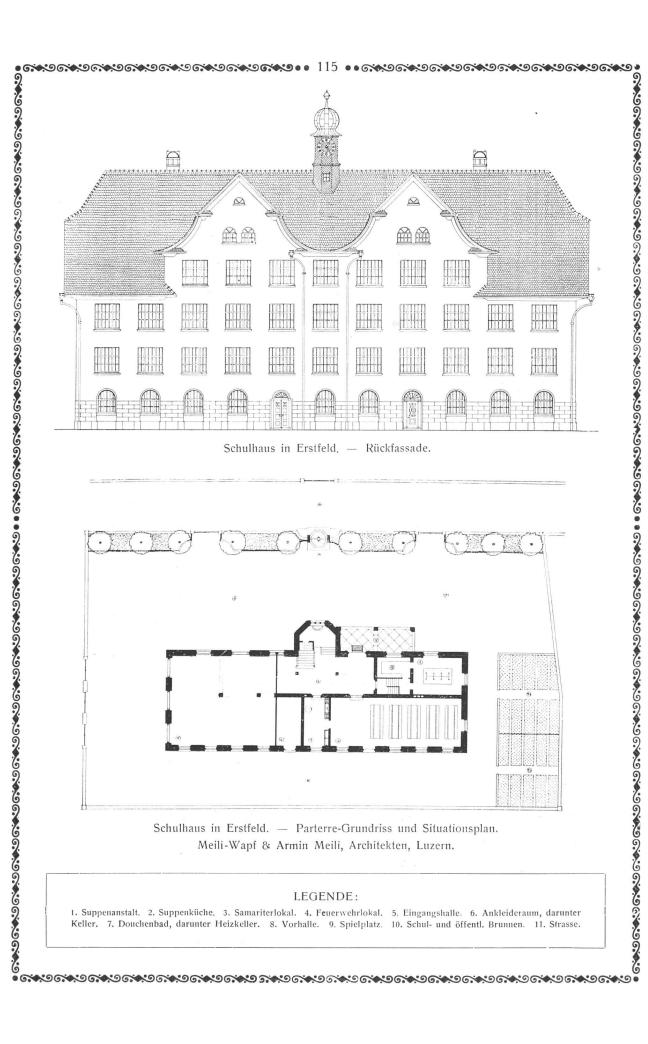


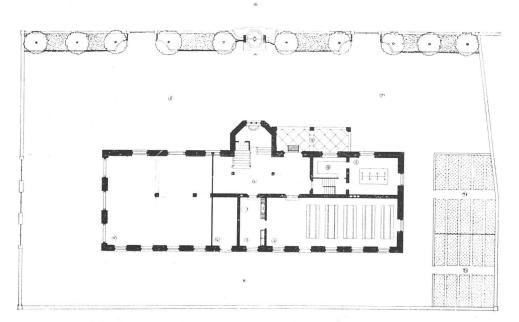
Projekt für das Gebäude der Mustermesse in Basel.

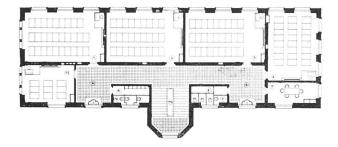
Meili-Wapf & Armin Meili, Architekten, Luzern.

2 zugunsten Zürichs ausfällt. In Deutschland ist mit ganz wenigen Ausnahmen die Mietskaserne vorherrschend geworden; die Menschen sind auf engem Raume dicht zusammengedrängt; de Städte sind in die Höhe gewachsen, statt in die Breite. Im Gegensatz dazu zeigt Zürich eine ausserordentlich gesunde und erfreuliche Entwicklung. Von den grossen Schäden der deutschen Grossstädte sind hier erst verhältnismässig kleine Anfänge bemerkbar, deren weitere Entwicklung natürlich zu bekämpfen ist. Aber bei dem kerngesunden Zustand der ganzen Stadtanlage erscheint die allmähliche Ausmezung der bisher entstandenen, ungünstigen Wöhnquaritere nicht schwer im Vergleich zu den Aufgaben, die in den deutschen Grossstädten vorliegen und die dort einen Bruch mit den ganzen, bisherigen Entwicklungstendenzen fordern. Es ist zurzeit nicht abzusehen, wie schnell die Einwohnerzahl Zürichs in den nächsten Jahrzehnten zunehmen wird. Gleichgültig, ob eine starke Bevölkerungszunahme als erwünscht oder unerwünscht angesehen wird: eine vorsichtige Stadtverwaltung muss mit der Möglichkeit rechnen, dass die Zunahme der Einwohnerzahl zürichs im den Grossstädten vorleungen und ein etzten Jahrzehnten in den Grossstädten bereich und noch mehr ansteigt. Wenn man nun dahin trachtet, die Wohnweise im Einfamilienhaus zu und noch mehr ansteigt. Wenn man nun dahin trachtet, die Wohnweise im Einfamilienhaus zu und presente vorleungen müssen der neuen Bahnhofanlage zum Opfer fallen. Die Ausführung des Hauptbahnhofes der Zahl kleiner äben, dass die Einwohnerzahl Zürichs im Laufe der nächsten Jahrzehnten in den Grossstädten Deutschlands und anderer industrielt bedeutender Länder. Sie muss also darauf gefasst sein, dass die Einwohnerzahl Zürichs im Laufe der nächsten Jahrzehnte in den Grossstädten Deutschlands und anderer industrielt bedeutender Länder. Sie muss also darauf verschere der der nächsten Jahrzehnte in den Grossstädten Deutschlands und enter er betreit der



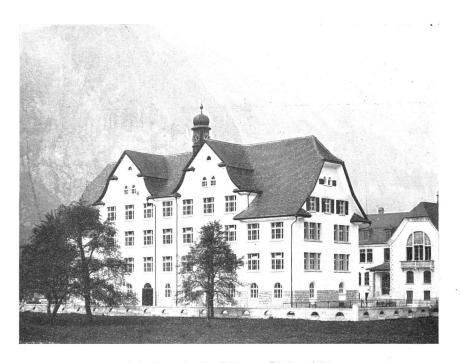












Schulhaus in Erstfeld. — Rückansicht. Meili-Wapf & Armin Meili, Architekten, Luzern.

erfolgt selbstverständlich nicht so rasch und nur schriftweise, so dass genügend Zeit zur Verfügung bleibt, durch Neubauten hinreichenden Ersatz für die bei Ausführung der einzelnen Ausbauetappen untergehenden Wohnungen zu schaffen. Es wäre daher auch nicht gerechtfertigt, die heutige Wohnungsnot zum Ausgangspunkt der Beurteilung der Beseitigung der Gebäude zu machen. Dass die neue Bahnhofanlage im wesentlichen nicht in dem Gebiet der bestehenden Anlage, sondern daneben zu erstellen ist, muss im Hinblick auf die Bauausführung als ein grosser Vorteil bezeichnet werden. Der Umbau eines Bahnhofes auf seinem bisherigen Areal bietet deswegen, weil während der ganzen Bauzeit der Bahnbetrieb aufrechtzuerhalten ist, sehr grosse Schwierigkeiten. Es werden jeweilen eine Reihe kostspieliger Provisorien notwendig, und es leidet die Abwicklung des Verkehrs wäh-rend der jahrelangen Bauzeit zum grossen Leid-wesen des Personals und der Fahrgäste. Dass hier ein grosser Teil der neuen Bahnhofanlage, einschliesslich des Aufnahmegebäudes ausgeführt werden, ohne dass der Balinbetrieb gestört wird, muss bei der Würdigung des Nachteils der Beseitigung zahlreicher Gebäude in Betracht gezogen werden. Zweifellos ist die Notwendigkeit der Beseitigung der Gebäude im Industriequartier vom Standpunkt der Stadt als Nachteil des Projektes standpunkt der Stadt als Nachteil des Projektes zu bezeichnen. Aber es darf gesagt werden, dass die Vorteile eines für alle Zeiten genügenden, mustergültigen Bahnhofes so gross sind, dass dieser Nachteil in Kauf genommen werden darf. Es hat sich gerade bei der Lösung grossstädtischer Bahnhoffragen schon vielerorts gerächt, das grosszügige Lösungen aus an sich begreiflicher Rücksichtnahme auf bestehende Verhältnisse abgelehnt wurden. Gar oft war man einige Jahrzehnte später gezwungen, die nicht genügend auf die Zukunftsbedürfnisse zu-

geschnittene Anlage neuen, tiefgreifenden Aenderungen zu unterziehen, wobei sich dann erwies, dass das grosszügigere Projekt auch finanziell überlegen gewesen wäre. Nicht dasjenige Projekt ist in jeder Hinsicht grosszügig, das schon für den Anfang Anlagen vorsieht, die einem entfernteren Zukunftsbedarf zu genügen vermögen.

Der dem Grossen Stadtrat zur Genehmigung unterbreitete Vorschlag ist die Frucht eines mehrjährigen Studiums einer grösseren Zahl von Ingenieuren und Architekten. Ganz besonders haben sich um die Förderung des Problems die Experten Professor Cauer (Berlin), Ingenieur Dr. Gleim (Hamburg) und Professor Dr. Moser (Zürich), ferner Professor R. Petersen (Danzig), Professor Dr. Gull, Professor Hugo Studer und das städtische Tiefbauamt verdient gemacht.

Stadt und Kanton Zürich erwarten, dass die Bundesbahnen den Anregungen die gebührende Beachtung schenken werden. Sie rechnen darauf, dass die Bundesbahnen das Umbauproblem so rasch als möglich seiner Lösung entgegenführen.

Wir entnehmen diese Angaben der Vernehmlassung zu den neuesten Umbauprojekten für den Hauptbahnhof Zürich und dem Bericht des Stadtrates an den Grossen Stadtrat. Erstere ist uns von der Baudirektion des Kantons Zürich zugestellt worden. Wir verweisen jedoch auch auf das Gutachten vom April 1918, welches im Kommissionsverlag bei Rascher & Cie erschienen ist: in zwei schön ausgestatteten Bänden, einen Band mit dem Text und einem Band mit den Karten und Plänen. In dieser Publikation sind auch die Projekte von Professor Moser für die Gestaltung des Hauptbahnhofes enthalten: Entwürfe für einen Kopfbahnhof und solche für einen Durchgangsbahnhof. W. I.

