

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 119/120 (1942)  
**Heft:** 13

**Artikel:** Zur Umgestaltung des Helmplatzes in Zürich  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-52444>

### **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:** 23.02.2026

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



Abb. 11. Südwest-Front der Siedlung der Draht- und Gummiwerke, Altdorf

gend nötigen Kooperation, die Erziehung zum Blick aufs Ganze, unter Hintansetzung ressortmässiger Ambitionen der verschiedenen Dienstchefs. Kunst und Technik, Architekt und Ingenieur, sind wohl auf keinem andern Zweig des Bauens so sehr aufeinander angewiesen, auf gegenseitiges Verständnis, also auf Zusammenwirken, wie im Um- und Ausbau unserer Städte, eben im Stadtbau.

C. J.

## Zur Umgestaltung des Heimplatzes in Zürich

Es bietet sich Gelegenheit, das eben Gesagte an einem aktuellen Beispiel zu veranschaulichen.

Das Kunsthaus am Heimplatz soll in westlicher Richtung durch Anbau zunächst auf etwa das Doppelte der gegenwärtig überbauten Fläche erweitert werden. Wie die städtischen Tiefbauorgane in Verbindung mit der Städt. Strassenbahn diesen Platz verkehrstechnisch zu gestalten wünschen, zeigt untenstehende Skizze aus dem Jahre 1939 (Abb. 1). Es kommt dabei in Betracht, dass sich auf dem Heimplatz drei wichtige Durchgangs-Verkehrszüge kreuzen, deren Bedeutung durch die Strassenbahnlinien gekennzeichnet sind: Linie 1 vom Hardplatz über Hauptbahnhof-Seilergraben (E) -Heimplatz- (D) Zeltweg-Kreuzplatz (der alte Strassenzug Altstadt-Zeltweg-Zollikerstr.) -Burgwies; Linie 3 Albisrieden-Bahnhof (E) -Heimplatz- (C) Klusplatz (und weiter nach der Eierbrecht); Linien 5 und 9 Westquartiere-Bellevue (A) -Heimplatz- (B) Fluntern und Oberstrass, und Linie 8 desgl. über (A) -Heimplatz und weiter wie Linie 3 (C). Alle diese Linien kreuzen bzw. vergabeln sich (1 und 3, 5 und 8) auf dem Heimplatz, der somit als ausgesprochener Verkehrsknotenpunkt erscheint. (Die Kantonschulstrasse (F) soll abgeriegelt werden.)

Prof. Dr. H. Hofmann, als baukünstlerischer Berater des Kunsthauses für dessen Erweiterung (durch einen Wettbewerb), hat nun überlegt, ob es möglich wäre, dem erweiterten Kunsthaus einen seiner kulturellen Bedeutung würdigen Vorplatz zu schaffen. Hierzu schlägt er vor, den «Verkehr», insbesondere die Strassenbahn Linie 1 vom Kunsthaus abzurücken, ja sogar die Linie 1 als Strassenbahn aufzuheben und durch einen Trolleybus zu ersetzen (Abb. 2). Er möchte den Zeltweg als charakteristische stille Wohnstrasse erhalten, vom Durchgangsverkehr möglichst befreien und diesen vom Hegibachplatz aus durch die Minervastrasse in die Hottingerstrasse (Steinwiesplatz) und über den Nordrand des Heimplatzes zum Bahnhof leiten; die die

Minervastrasse kreuzenden ruhigen Wohnstrassen wären (durch überfahrbare Schwellen) abzuriegeln. Auf diese Weise gelänge es, einen dem Kunsthaus würdigen, mit Plastiken geschmückten Vorhof zu schaffen, der durch einen winkelförmigen, niedern Bau vom vorbeiflutenden Verkehr räumlich abgeschlossen wäre, und doch dem Fussgänger in Richtung Kirchgasse und die beiden Zäune freien Durchgang liesse.

Der Umbau der Linie 1 der Strassenbahn in einen Trolleybus weckt indessen erhebliche Bedenken, denn er hätte bauliche wie betriebliche Unzukömmlichkeiten im Gefolge. Es ist zu beachten, dass die für jede Richtung zweipolige Trolleybus-Fahrleitung von den Fahrdrähten der doppelspurigen Strassenbahn isoliert aufgehängt werden muss, sodass, abgesehen vom Zeltweg, durch den Umbau der Linie 1 auf allen ihren Gemeinschaftsstrecken sechs Fahrdrähte erforderlich würden. Man stelle sich nur die Kreuzungs- und Gabelungstelle der Linien 3, 8, 5 und 9 mit der (isolierten!) Trolleybus-fahrleitung vor. Um dem Wunsche Hofmanns entgegenzukommen, könnte die Strassenbahn allen-

falls die Diagonale der Linie 1 in flüssiger Führung etwas einbiegen, lt. Abb. 3, wodurch aber der dem Vorhof übrigbleibende Platz allzu kümmerlich ausfiel. Unter Zugrundelegung der zulässigen Minimal-Geleisekurven und Perronkantenlängen käme man im extremen Fall zu einer Geleise- und Fahrstrassenführung lt. Abb. 4, die zwar nicht ideal wäre, die Verkehrsabwicklung aber immerhin ermöglichen würde. Dass im Hinblick auf die Zahl der Fahrspuren-Kreuzungspunkte der Vorschlag Hofmanns die klarste Lösung bietet, zeigt der Vergleich mit den übrigen Skizzen. Aber wie gesagt, die Aufhebung der Linie 1 wird von den Verkehrsfachleuten als untragbar, ihr Umbau auf Trolleybusbetrieb zum mindesten als sehr unerwünscht bezeichnet. Eng beieinander wohnen die Gedanken, doch hart im Raume stossen sich die Sachen. So zeigt auch dieses Einzelproblem, dass «Stadtbau» ein sehr komplexer Begriff ist, und dass zur Lösung einer gestellten Aufgabe in baukünstlerisch und technisch befriedigender Hinsicht das Zusammenwirken aller Beteiligten erforderlich ist.

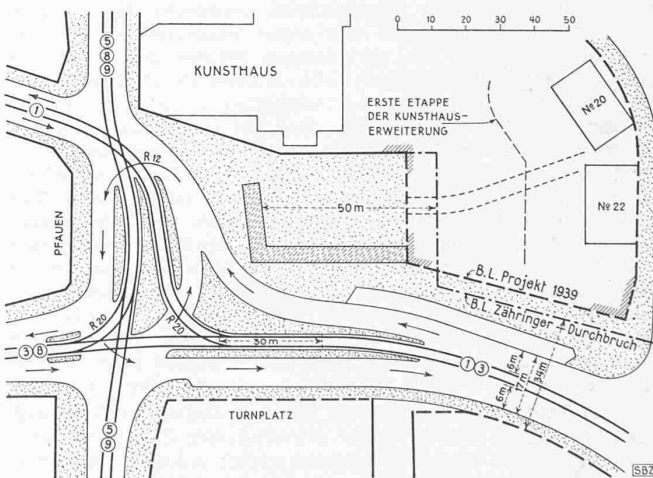


Abb. 4. Anordnung der Strassenbahn-Linie 1 mit Minimalradius und Kunsthaus-Vorhof mit Fussgänger-Durchgang, 1:2000

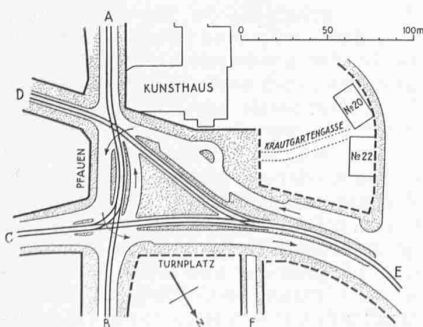


Abb. 1. Projekt Hippenmeier 1939

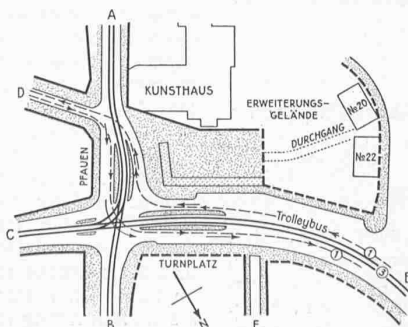


Abb. 2. Vorschlag Hofmann 1942

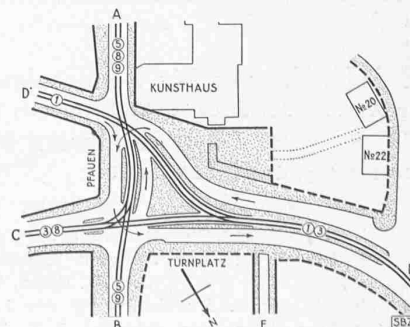


Abb. 3. Versuch einer Mittellösung

Abb. 1 bis 3 Masstab 1:4000. — A-B Rämistrasse, C Hottingerstrasse, D Zeltweg, E Heimstrasse-Seilergraben, F Kantonschulstrasse

