Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 66 (1948)
Heft: 17: Das Problem der Bahnhoferweiterung Zürich: I. Heft

Artikel: Das Problem der Bahnhoferweiterung Zürich: Einleitung
Autor: Redaktion
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-56708

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: 08.08.2025

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

66. Jahrgang
Nachdruck von Bild oder Text nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet
Nr. 17

Das Problem der Bahnhoferweiterung Zürich

DK 656.21(494.34)

Im Laufe des Winters 1947/48 wurden im Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein sechs Referate[1]) über dieses aktuelle Thema gehalten. Wir freuen uns, angesichts der Bedeutung der behandelten Probleme, diese Referate, wenn auch in wesentlich gekürzter Form, weiteren Interessenten zukommen zu lassen, und danken unsern beteiligten Kollegen, sowie besonders der Kreisdirektion III der SBB für ihre Unterstützung. Die überzeugende Gründlichkeit aller durchgeführten Studien liess es uns angezeigt erscheinen, dem Thema zwei aufeinanderfolgende Sondernummern zu widmen und damit auch unsererseits einen Beitrag zu leisten zu der in dieser Sache mit Recht gerühmten Zusammenarbeit auf ein grosses Ziel hin. Red.

Einleitung

Die Referenten gehören mit Ausnahme von Arch. Ph. Bridel dem 1946 ins Leben gerufenen *«Arbeitsausschuss für die Zürcher Eisenbahnverkehrsfragen»* an, der die Erweiterungs-Vorschläge der SBB, soweit städtische und kantonale Interessen berührt werden, überprüft und bereinigt hat. In dieser Form ist das Projekt im Sinne eines Rahmenentwurfes von diesem Kollegium den zuständigen Behörden einstimmig zur Weiterbehandlung empfohlen worden. Mit grosser Genugtuung darf festgestellt werden, dass sich die intensive Zusammenarbeit im Ausschuss als sehr anregend und wertvoll erwies. Dieser Wille zur Zusammenarbeit soll auch in dieser Veröffentlichung sichtbar sein, indem das Problem nicht nur vom Bahnstandpunkt aus beleuchtet werden soll, sondern auch von den zuständigen Fachvertretern von Kanton und Stadt.

Der Ausschuss ist aus folgenden Fachleuten zusammengesetzt:

Kreisdirektion III SBB: Ing. *A. Dudler*, Obering., als Vorsitzender; Ing. *E. Baumann*, Betriebschef; Sektionschef *E. Zwicky*, Leiter des Studienbureau für den Bahnhof Zürich; Sektionschef für Hochbau Arch. *H. Bloch*.

Kanton Zürich: Kantonsingenieur *E. Marty*; Kantonsbaumeister *H. Peter*; Dr. *E. Jäger*, Sekretär für Verkehrsfragen bei der Volkswirtschaftsdirektion.

Stadt Zürich: Stadtingenieur *H. Steiner;* Stadtbaumeister *A. H. Steiner;* Arch. *H. Kupli*, Chef des Bebauungsplanbureau; *H. Weber*, Betriebsinspektor der Städtischen Strassenbahnen.

Kreispostdirektion Zürich: *H. Müller*, Adjunkt des Kreispostdirektors.

Arch. *Ph. Bridel* war während längerer Zeit als Architekt des Hochbaubureau des Kreises III der SBB mit den Studien für das Aufnahmegebäude und dessen städtebaulicher Einordnung betraut. Nach Uebertritt in die Privatpraxis wurde er mit der Weiterführung dieser generellen Studien beauftragt.

Abgesehen von der Tätigkeit des Arbeitsausschusses fanden in den letzten Jahren wiederholte Aussprachen zwischen dem Regierungsrat und dem Stadtrat von Zürich sowie der General- und Kreisdirektion der SBB statt, bei denen allseitig der feste Wille bekundet wurde, Mittel und Wege zu finden, um die dringend gewordene grosszügige Neugestaltung der Bahnhofanlagen Zürichs der Verwirklichung entgegenzuführen.

Das aus allen diesen Verhandlungen entstandene *generelle Projekt 1946* ist nach Vorlage an den Verwaltungsrat der SBB im September 1947 an die kantonale und städtische Behörde zur Stellungnahme übermittelt worden. Ende Januar 1948 haben diese Behörden dem Projekt zugestimmt. Gleichzeitig ersuchte der Regierungsrat des Kantons Zürich die Generaldirektion der SBB zu prüfen, ob und wie bei den bestehenden Anlagen dringend notwendige Verbesserungen schon heute erreicht werden können.

I. Die bahntechnischen Anlagen

Von A. DUDLER, Oberingenieur der Kreisdirektion III der SBB, Zürich

Historischer Rückblick

Von den zahlreichen Vorschlägen für den Ausbau der gesamten Bahnanlagen oder einzelner ihrer Teile, die seit der Entstehung im Jahre 1847 von verschiedenster Seite gemacht worden sind, muss ich mich auf wenige typische Beispiele beschränken.

Bild 1 zeigt die Entstehung der *Zufahrtslinien* zum Zürcher Bahnhof und in Tabellenform für die verschiedenen Strecken die Jahre der jeweiligen Betriebseröffnung und des Ausbaues auf Doppelspur. Das ursprüngliche Aufnahmegebäude wurde 1865 bis 1871 durch das heute noch bestehende, wenn auch später durch Anbauten ergänzte Bahnhofgebäude nach Projekt des NOB-Architekten Wanner ersetzt.

Allgemein muss festgehalten werden, dass die NOB im Gegensatz zu den meisten andern frühern Privatbahngesellschaften eine grosszügige Baugesinnung verfolgte, was auch in den Erweiterungsprojekten für den Bahnhof Zürich aus den Jahren 1874 und 1894 zum Ausdruck kommt. Ihr Verfasser war der damalige Oberingenieur dieser Bahngesellschaft, Dr. *Robert Moser*[2]). Das letztgenannte Projekt wurde um die Jahrhundertwende weitgehend verwirklicht[3]). Von einigen seitherigen Erweiterungen abgesehen, entspricht unser heutiger Bahnhof immer noch der damaligen Gesamtkonzeption. In die gleiche Zeit fallen bemerkenswerte Vorschläge für Durchgangsbahnhöfe zunächst von Kontrollingenieur *J. Glauser*[4]) unter Beibehaltung des bestehenden Aufnahmegebäudes, ferner von Arch. *H. Ernst*[4]) in der Gegend der Langstrasse in bestehender Gleiserichtung und von Ing. *A. Jegher*[4]) quer zur Talrichtung. Die beiden letztern Vorschläge sehen die Gleisanlagen in Tieflage vor.

Lobenswert darf auch erwähnt werden, dass der *Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein* zu verschiedenen Malen an der Entwicklung des Zürcher Bahnhofes durch tatkräftige Mitarbeit hervortrat. So schlug eine von ihm aufgestellte Spezialkommission[5]) im Jahre 1896 erstmals eine besondere doppelspurige Güterzuglinie von Oerlikon durch den Käferberg nach dem Rangierbahnhof vor, welche Idee mit veränderter Linienführung und Zweckbestimmung in unserem neuen Projekt enthalten ist. Das Aufnahmegebäude sollte auf das linke Sihlufer zurückverlegt werden, was aber von der damaligen Bahngesellschaft, unterstützt vom Schweiz. Eisenbahndepartement, abgelehnt wurde. Von Ing. *H. Sommer*[6]) stammt aus jener Zeit ein Vorschlag für einen Durchgangsbahnhof im Bett der verlegten Sihl, die in Richtung Altstetten abgeleitet werden sollte. Verschiedene dieser Vorschläge wären bei der damaligen Ueberbauung noch ausführbar gewesen.

Der Verkehrszuwachs während der dem ersten Weltkrieg vorausgehenden Jahre veranlasste unsere Verwaltung im Jahre 1916, ein Projekt für eine wesentliche Vergrösserung der Anlagen vorzulegen[7]). Dabei sollten die Perronanlagen durch beidseitig zurückgestaffelte besondere Vorortsperrons ergänzt (ähnlich wie Hauptbahnhof München), die Abstellanlagen vermehrt und der Rangierbahnhof den damaligen Anschauungen entsprechend erweitert werden. Ferner war eine zweite Doppelspur Zürich-Oerlikon durch den Käferberg vorgesehen, mit Anschluss an den Personen- und Rangierbahnhof.

Die Behörden von Kanton und Stadt Zürich erachteten es als notwendig, sich durch eine Expertenkommission, bestehend aus den als Autoritäten im Bahnbau bekannten Prof. *W. Cauer* (Berlin) und Dr. *C. O. Gleim* (Hamburg), denen als Berater für städtebauliche Fragen Prof. Dr. *K. Moser* (Zürich) beigegeben wurde, ein Gutachten[8]) erstatten zu lassen. Die fruchtbare und in mancher Beziehung wegleitende Tätigkeit dieser Experten setzte sich bis ins Jahr 1928 fort[9]). Von allen in diese bewegte Periode fallenden Vorschlägen von seiten der Experten, des *Städtischen Tiefbauamtes* und Privater, worunter Prof. *G. Gull*[9]), seien nur zwei typische Beispiele aufgeführt: Cauer und Gleim 1918 (Kopfbahnhof in Hochlage an heutiger Stelle, Verdoppelung der Oerlikoner Zufahrt auf bisherigem Trasse mit Abzweigung nach dem Rangierbahnhof, Aufspaltung der Zufahrten von Altstetten und Wiedikon in je zwei Doppelspuren) und 1919 (Durchgangsbahnhof zwischen

[1]) Siehe die Protokolle in SBZ 1947, S. 695, 696 u. 1948, S. 184 u. 214.

[2]) «Die Eisenbahn» Bd. 2, S. 125*. [3]) Vgl. SBZ Bd. 26, S. 3*.
[4]) SBZ Bd. 72, S. 218*. [5]) SBZ Bd.27, S. 127.
[6]) SBZ Bd. 72, S. 223*. [7]) SBZ Bd. 68, S. 230*.
[8]) SBZ Bd. 72, S. 216*, 221; Bd. 73, S. 77*; Bd. 74, S. 281*, 289*, 304*, 316.
[9]) SBZ Bd. 93, S. 117*.