

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 66 (1948)
Heft: 18: Das Problem der Bahnhoferweiterung Zürich: II. Heft

Artikel: IV. Das neue Aufnahmegebäude Zürich-HB
Autor: Bridel, Philipp
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-56712>

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: 08.01.2026

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

IV. Das neue Aufnahmegebäude Zürich-HB

Von Arch. PHILIPP BRIDEL, Zürich

Im Projekt 1946 waren für die Studie des neuen Aufnahmegebäudes (hinfert mit AG bezeichnet) und seine städtebauliche Einordnung folgende *Grundlagen* gegeben:

1. Mindestens 1000 ankommende und abgehende Reisezüge pro Tag.

2. Zahl der Bahnsteiggleise 21 (+ 2 weitere für die rechtsufrige unterirdische Seelinie).

3. Ankommende und abfahrende Reisende im Fern- und Vorortverkehr im Jahre 1944:

werktags	durchschnittlich	90 000
Gross-Verkehrstage	130 — 140 000	
Spitzentage	200 000	

Berufsverkehr: werktags rd. 50% aller Zugfahrten im HB.

4. Beibehaltung des Kopfbahnhofs.

5. Keine Trennung von Vorort- und Fernverkehr.

6. Vergrössern des bestehenden Aufnahmegebäudes (AG) auf Grund eines für die zukünftigen Bedürfnisse angenommenen Raumprogrammes (bestehend 18 500 m², neu 29 000 m² einschliesslich Querperron).

7. Wirtschaftliche Lösung des AG, bei welcher mit einer Rendite gerechnet werden kann.

8. Die bestehenden Verhältnisse in der Umgebung des AG (Bild 33, S. 248).

9. In Aussicht gestellten Neu- und Umbauten im Gebiet des HB Zürich, wie Aenderung des Bahnhofquai mit neuer Strassenunterführung, Verbreiterung der Bahnhofbrücke, Neubau Globus, Verbreiterung der Museumstrasse und der Zollbrücke, Strassenunterführung zwischen Sihlquai und Kasernenstrasse.

Vorstudien

Bevor das AG in seiner heutigen Anordnung verlassen wurde, galt es zu untersuchen, ob eine Lösung in einem Umbau der bestehenden Anlage, oder in einem Neubau, und durch Vermehrung der Perrongleise in südlicher oder nördlicher Richtung zu finden sei (Bilder 34 u. 35). Dieser Versuch führte, wie viele andere, zu keinem Ziel, da trotz den schwerwiegenden Expropriationen, die in der Umgebung des Bahnhofplatzes durchgeführt werden müssten, das städtebauliche Problem nicht gelöst wäre. Der Verkehr würde auf einer Zwei-Platz-Anlage zersplittert bleiben und unübersichtlich werden. Der gleiche Nachteil bliebe auch dann bestehen, wenn die Ostfassade des AG bis auf die östliche Flucht der Bahnhofstrasse zurückversetzt würde (Bild 36), trotzdem die dem Verkehr zur Verfügung stehende Fläche auf Kosten des neuen AG eine Vergrösserung erfährt. Bild 36 zeigt auch eine nach Westen gestaffelte Erweiterung der Perrongleise, was einen grossen Teil der Expropriationen ersparen würde, wobei diese Annahme aber nur als Provisorium Geltung haben könnte.

Erst durch Verschieben des Querperrons in westlicher Richtung bis an das rechte Sihlufer ergibt sich durch eine winkelförmige Anordnung der Baukörper eine Lösung, die den gestellten Anforderungen gerecht werden dürfte (Bilder 7 und 42). Es entsteht ein architektonisch gefasster Platz mit genügend grosser Verkehrsfläche. Im Baukörper parallel zum Querperron, welcher sich bis zum Löwenplatz erstreckt, liegen die Verkehrs-, Betriebs- und bahnfremden Räume mit Ausnahme der Gepäckexpedition, welche im Baukörper längs der Museumstrasse untergebracht ist. Der Verkehr zwischen Platz und Perron erfolgt ebenerdig. Versuche, die Gepäckexpedition am Löwenplatz, an der Löwenstrasse, nördlich und längs der Perrongleise oder im Untergeschoss des AG anzuordnen, scheiterten an der Unmöglichkeit eine gute Verkehrs- und Betriebslösung zu finden.

Da aber wiederholt die Frage der Hochlage der Perrons diskutiert wurde, seien, bevor das AG eingehender erörtert wird, wenigstens die Studien über die verschiedenen Höhenlagen kurz erwähnt, wobei wir auf Bild 37 verweisen.

Schnitt 1; Lösung des Projektes 1946 (Expressgutaussgabe im Untergeschoss). Vorteile: Weg des Publikums kurz, ebenerdig, übersichtlich; Trennung der Verkehrswege zwischen Publikum und Gepäck; spätere Möglichkeit einer *unterirdischen städtischen Schienenstation*; wirtschaftliche Lösung, da kein Ausbau in Hoch- oder Tieflage der Perrons und des Platzes. — Nachteile: Grössere Grundflächenbeanspruchung als AG in Hochlage auch hinsichtlich des städtischen Verkehrs.

Als Vergleich sei an die reine ebenerdige Anlage des Neubaus Florenz (1936) erinnert.

Schnitt 2; Prinzipiell gleich wie im HB Stuttgart (beendet 1928). Rationelle Grundflächenausnutzung durch die zweistöckige Anlage; direkte und relativ kurze Höhendifferenz für die Gepäckbeförderung durch Lifts; Möglichkeit, den städtischen Verkehr günstig unter den Gleisen durchzuführen. Vorteile speziell für Zürich: Bei einer Hochlage würde der städtische Fussverkehr durch das AG, wie es heute oft der Fall ist, von selber aufhören. — Allgem. Nachteile: Für das Reisepublikum ist die Ueberwindung einer Höhendifferenz von 4 bis 6 m vom Platz zum Querperron beschwerlich. (Abonnenten, Pendler); Trennung der wichtigsten zueinander gehörenden Verkehrsräume (Schalterhalle, Gepäck, Läden auf Platzhöhe, Wartsäle, Handgepäck, Buffet, WC usw. auf Perronhöhe); teure Anlage. Nachteile speziell für Zürich: Hochlage der Gleise städtebaulich-architektonisch unerwünscht.

Schnitt 3; Vorteile: Rationelle Grundflächenausnutzung; ebenerdiger Karrenweg; Möglichkeit, den städtischen Verkehr auf zwei Ebenen zu verteilen, Fussgänger und Autos hoch, Schienenverkehr ebenerdig. — Nachteile: Hochlage des Bahnhofplatzes nur bei vollständiger Neugestaltung der umgebenden Bauten und Strassen möglich; teure Anlage.

Schnitt 4. Diese interessante Lösungsmöglichkeit zeigt der 1931 beendete Umbau der Gare de l'Est in Paris⁴⁾.

Aus Mangel an Erdgeschoss-Grundfläche ist in diesem Beispiel die gesamte Gepäckausgabe ins Untergeschoss verlegt worden. Bei grossen Bahnhöfen kann je nach dem Verkehr die Gepäckexpedition geteilt werden, jedoch soll wenn immer möglich nur die Expressgutexpedition im Untergeschoss angeordnet werden, da sie durch immer wiederkehrende Lieferanten mit Autos und Fuhrwerken besucht wird. Das Reisepublikum mit Gepäck hingegen sollte nicht hinab- und wieder hinaufsteigen müssen, auch wenn ein Teil den unterirdischen Weg zum Schienenfahrzeug einschlägt (vgl. Zürich HB, Projekt 1946). Vorteile: Rationelle Grundflächenausnutzung besonders für den städtischen Verkehr; teilweise ebenerdige Wege für das Publikum; Trennung von Auto- und Fussgänger-verkehr vom unterirdischen Schienenverkehr. — Nachteile: Höhenüberwindung von 6 bis 8 m vom Schienenfahrzeug und der Passagiergut- und Expressgutaussgabe zu den Perrons durch das Reisepublikum.

Schnitt 5 zeigt, dass wenn der neue Personenbahnhof in Hochlage ausgeführt würde, eine spätere Verteilung des städtischen Verkehrs auf zwei Ebenen (unterirdischer Schienenverkehr) in Frage gestellt würde. Eine Höhenüberwindung für das Publikum um 10 bis 12 m vom unterirdischen Tramgleis zu hochliegendem Perrongleis dürfte kaum in Erwägung gezogen werden.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass einer ebenerdigen Lage des Zürcher Personenbahnhofes gegenüber einer Hochlage der Vorzug gegeben werden darf.

Das neue Aufnahmegebäude: seine Organisation und seine Beziehung zum städtischen Verkehr (Bilder 38 bis 44)

Allgemein gesehen liegen sämtliche wichtigen Räume des Betriebs- und Verkehrsdienstes der Bahn (Einnehmerie, Gepäck, Wartsäle usw.), die das Publikum auf seinem Weg von der Stadt zu den Zügen und umgekehrt antrifft, in der Zone zwischen Perron und Bahnhofplatz. Die übrigen liegen ausserhalb, es sind dies die bahnfremden Räume (Post, Swissair, Buffet, Hotel usw.). Das AG wird vom Bahnhof- und Löwenplatz betreten. Letzterer steht durch Beseitigen des alten Linth-Escher-Schulhauses in direkter Beziehung zur Bahnhofstrasse.

Das AG weist keine getrennten Ein- und Ausgänge auf. Der Verkehr von und zu den Zügen ist frei und ungezwungen, darum sind auch mehrere weite Oeffnungen angeordnet, die dem Fussgänger erlauben, flüssig und auf direktestem Weg vom Querperron ins Freie zu gelangen.

Der Querperron und die sog. Schalterhalle sind zu einer 36 m breiten zentralen Verkehrshalle ausgebildet worden. An ihr liegen, gewissermassen längs der Gleisenden, die Schalter der Einnehmerie. Sie sind durch den Mitteleingang in eine linke und eine rechte Seite aufgeteilt, was für einen Bahnhof wie Zürich ein Vorteil ist, weil dadurch eine Zuordnung der Schaltergruppen zu den Richtungsgruppen der Perrongleise ermöglicht wird.

⁴⁾ SBZ Bd. 93, S. 179* (1929)

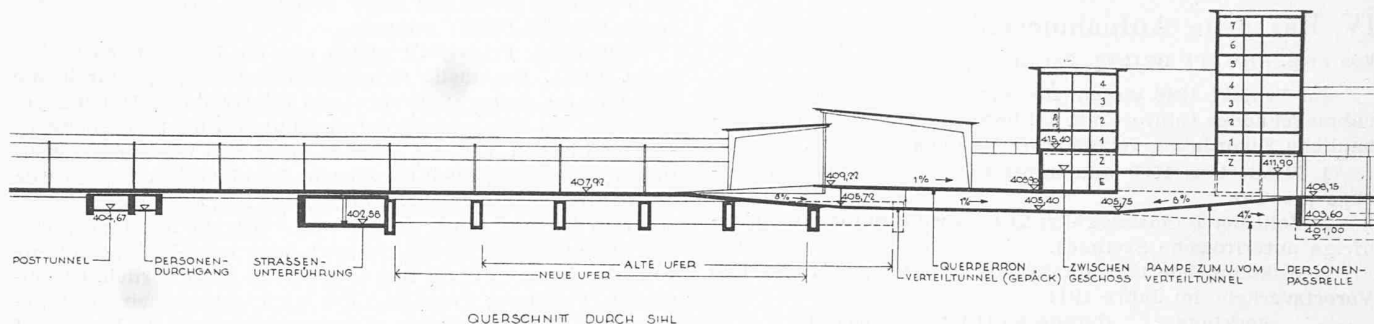


Bild 38a. Projekt 1946, Aufnahmegebäude, Längsschnitt parallel zu den Perrongleisen; Masstab 1 : 1200

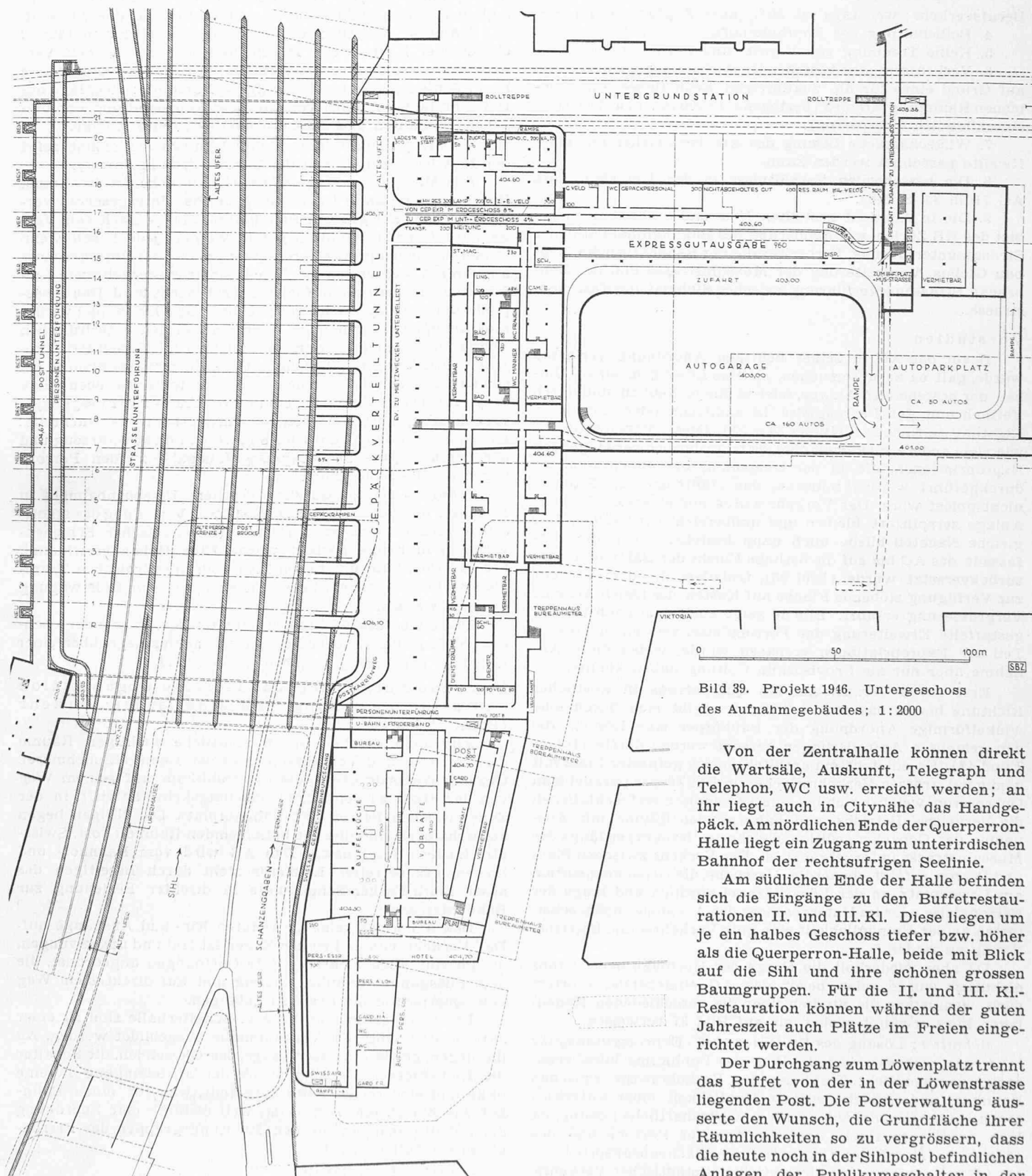


Bild 39. Projekt 1946. Untergeschoss
des Aufnahmegebäudes; 1:2000

Von der Zentralhalle können direkt die Wartsäle, Auskunft, Telegraph und Telefon, WC usw. erreicht werden; an ihr liegt auch in Citynähe das Handgepäck. Am nördlichen Ende der Querperron-Halle liegt ein Zugang zum unterirdischen Bahnhof der rechtsufrigen Seelinie.

Am südlichen Ende der Halle befinden sich die Eingänge zu den Buffetrestaurationen II. und III. Kl. Diese liegen um je ein halbes Geschoss tiefer bzw. höher als die Querperron-Halle, beide mit Blick auf die Sihl und ihre schönen grossen Baumgruppen. Für die II. und III. Kl.-Restauration können während der guten Jahreszeit auch Plätze im Freien eingerichtet werden.

Der Durchgang zum Löwenplatz trennt das Buffet von der in der Löwenstrasse liegenden Post. Die Postverwaltung äusserte den Wunsch, die Grundfläche ihrer Räumlichkeiten so zu vergrössern, dass die heute noch in der Sihlpost befindlichen Anlagen der Publikumschalter in der

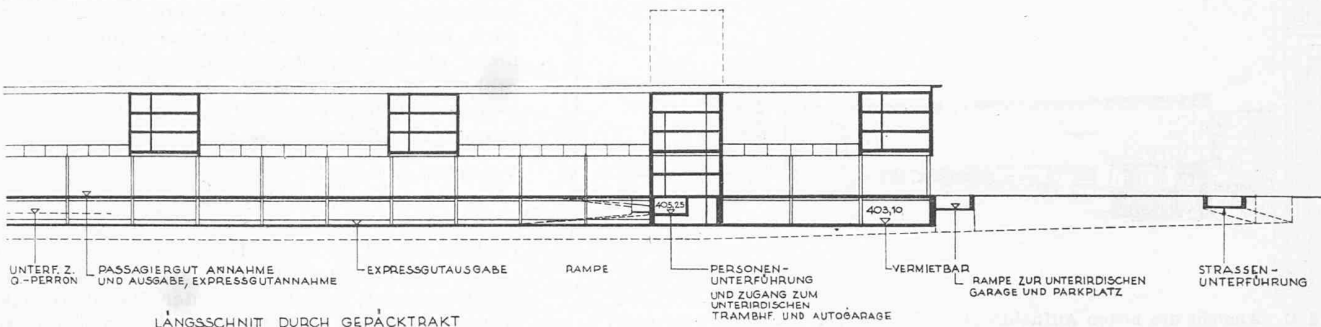
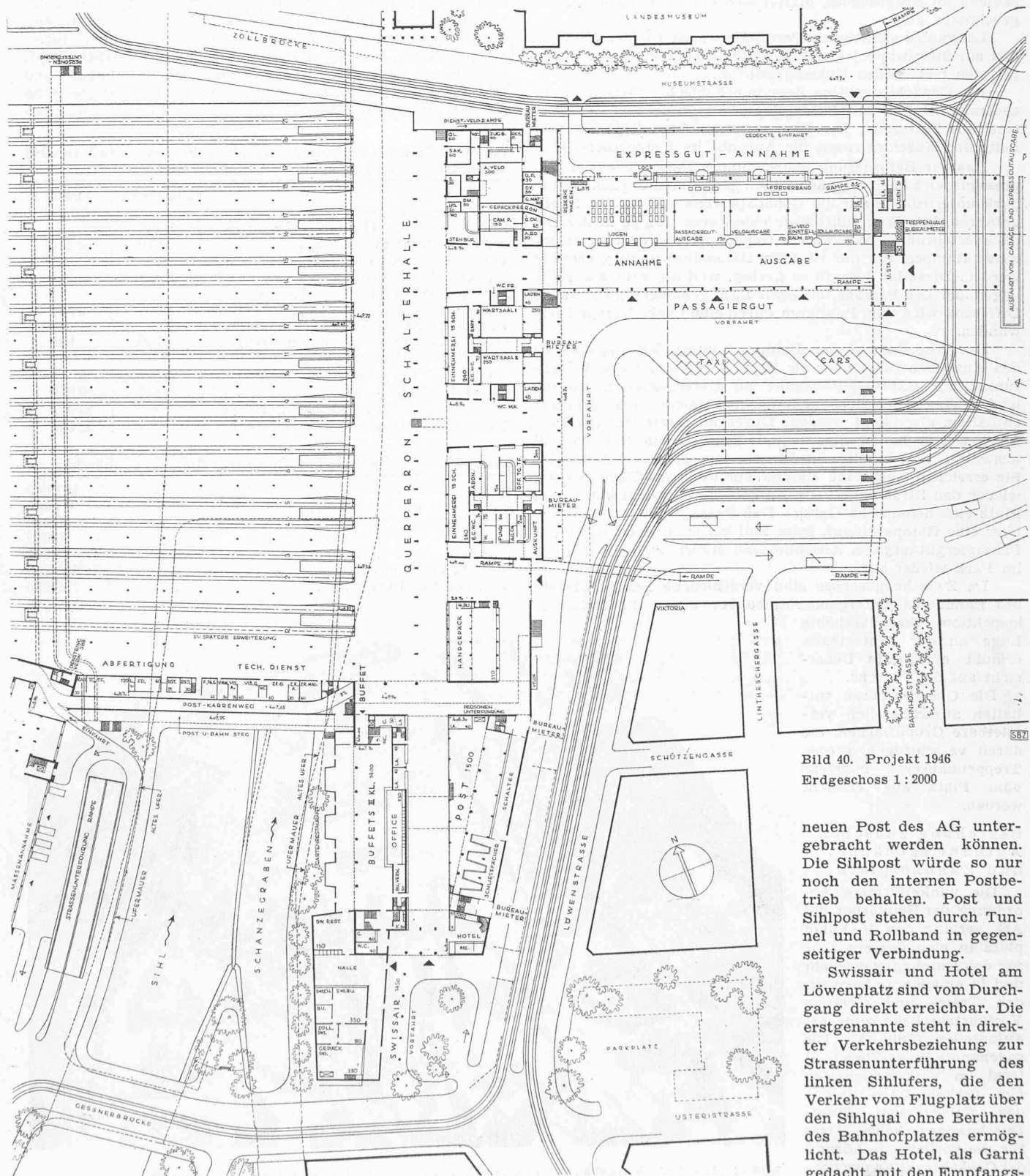


Bild 38b. Längsschnitt 1:1200, Fortsetzung von Bild 38a

Bild 40. Projekt 1946
Erdegesschoss 1:2000

neuen Post des AG untergebracht werden können. Die Sihlpost würde so nur noch den internen Postbetrieb behalten. Post und Sihlpost stehen durch Tunnel und Rollband in gegenseitiger Verbindung.

Swissair und Hotel am Löwenplatz sind vom Durchgang direkt erreichbar. Die erstgenannte steht in direkter Verkehrsbeziehung zur Strassenunterführung des linken Sihlufers, die den Verkehr vom Flugplatz über den Sihlquai ohne Berühren des Bahnhofplatzes ermöglicht. Das Hotel, als Garni gedacht, mit den Empfangs-



Bild 41. Ansicht des neuen Aufnahmegebäudes von der Bahnhofbrücke aus

räumen im Erdgeschoss, breitet sich vor allem in den Obergeschossen aus.

Längs des südlichsten Perrongleises ist ein Verbindungsbau zur Sihlpost projektiert. Er enthält u. a. den Abfertigungs- und den technischen Unterhaltsdienst.

Die Gepäckexpedition liegt in organischer Beziehung zur zentralen Halle. Die Passagiergut-Annahme und -Ausgabe sind auf Platzseite, die Expressgutannahme liegt auf der Seite der Museumstrasse, die Ausgabe im Untergeschoss.

Das zur Beförderung übernommene Passagier- oder Expressgut wird über den nach Zügen geordneten Gepäckkarrenpark unterirdisch auf die Gepäckperrons und zu den Zügen gefahren. Der Weg führt über eine kurze Rampe in den Gepäckverteilungstunnel, von wo die Gepäckperrons durch einzelne kurze Rampen von nur rd. 2,0 m Höhenüberwindung erreicht werden. Diese ist deshalb so gering, weil die zentrale Halle gegenüber den Perrons um etwa 1,5 m gehoben ist. Die kleine Differenz wird vom Publikum durch eine flache Rampe überwunden.

Der Weg des auf der Bahn ankommenden Gepäcks zu den Ausgaben führt über die Gepäckrampe und den Verteilungstunnel zur Expressgutausgabe im Untergeschoss, wo die letzten Wagen der Gepäckkarrenzüge, welche das Expressgut enthalten, abgehängt werden. Durch eine unterirdische Vorfahrt, welche in der Strassenunterführung am Bahnhofquai abzweigt, fahren die Spediteure zur Expressgutausgabe. Sie erreichen über eine Rampe am östlichen Ende des AG wieder den Strassenverkehr. An diesem Weg liegt unter dem Platz eine öffentliche Garage. Das Passagiergut fährt weiter über eine Rampe hinauf, beim Zoll vorbei und dann zu der Passagiergutausgabe. Anschliessend stellen sich die Karren im Park wieder auf.

Im Zwischengeschoss sind verschiedene Betriebsdienste des Bahnhofes untergebracht, so vor allem die Bahnhofinspektion. Ihre überhöhte Lage an der Zentralhalle erlaubt eine gute Uebersicht auf die Perrons.

Die Obergeschosse enthalten ausschliesslich vermietbare Grundflächen, die durch verschiedene grosse Treppenhäuser meistens vom Platz aus erreicht werden.

Beziehung zwischen Aufnahmegebäude und Bahnhofplatz

Die winkelförmige Anordnung der Baukörper des AG vermag den Bahnhofplatz in eine äussere Zone für den Durchgangsverkehr und in eine innere Zone für den Tram- und internen Vorfahrtsverkehr zum AG aufzuteilen (Bild 44). Die sogenannte Innen-Zone liegt total im Verkehrsschatten (im verkehrstoten Raum) des pulsierenden Stadtdurchgangsverkehrs. Dass für die vorliegende Lösung der Gepäcktrakt an der pro-

jektierten Stelle notwendig und begründet ist, wird leicht eingesehen werden können, umso mehr, als der Verkehr vom Limmatquartier oder Sihlquai in die City durch die projektierte Strassenunterführung vor der Sihlpost oder über Museumstrasse-Bahnhofquai geleitet wird.

Verschiedenes

Architektonischer Aufbau. Parallel zur zentralen Halle und als westlicher Abschluss des Platzes erhebt sich der Hauptbau von rd. 30 m (neun Geschosse). Er wirkt als Blickpunkt für den Beschauer, welcher von der Bahnhofbrücke kommt (Bild 41). Hinter ihm zieht sich der rd. 20 m hohe Baukörper von der Löwenstrasse her

durch. Als nördlicher Abschluss des Platzes ist parallel der Museumstrasse (Bild 43) ein niedriger langer Trakt, vier Geschosse ohne Zwischengeschoss, vorgesehen. Mit der turmartigen Masse, welche in der Axe der Bahnhofstrasse liegt, entsteht ein Abschluss für die einmündende Bahnhof- und Löwenstrasse. Längs Löwenstrasse und -Platz ist die Höhe normal. Swissair und Verbindungsbau zur Sihlpost sind nied-

Tabelle 2. Grundflächenverteilung im Aufnahmegebäude Zürich-HB (ohne Querperron) in m²

	bestehend	neu
Betriebsdienst (Bahnhofinspektion, Abfertigung usw.)	2 079	4 370
Verkehrsdienst (Einnehmerei, Gepäck, Handgepäck usw.)	2 321	8 255
Reisepublikum (Buffet, W.C., Wartsäle usw.)	9 427	9 390
Technischer Unterhalt-Dienst (Bahningenieur, elektr. Anlagen usw.) .	730	960
Bahnfremde Verwendung und Betriebe (PTT, Zoll, Post, Swissair, Hotel usw.)	1 428	6 000
Totale Grundfläche	15 985	28 975
Total vermietbare Bureaugrundfläche	—	58 000

Tabelle 3. Kubische Verteilung im ganzen Aufnahmegebäude in m³

Bahnzwecke	141 000
Buffet	44 000
Post, Swissair usw.	30 000
Hotel	29 000
Läden	21 000
Hallen, Verkehrsraum	169 000
Vermietbare Bureaux	233 000
	667 000

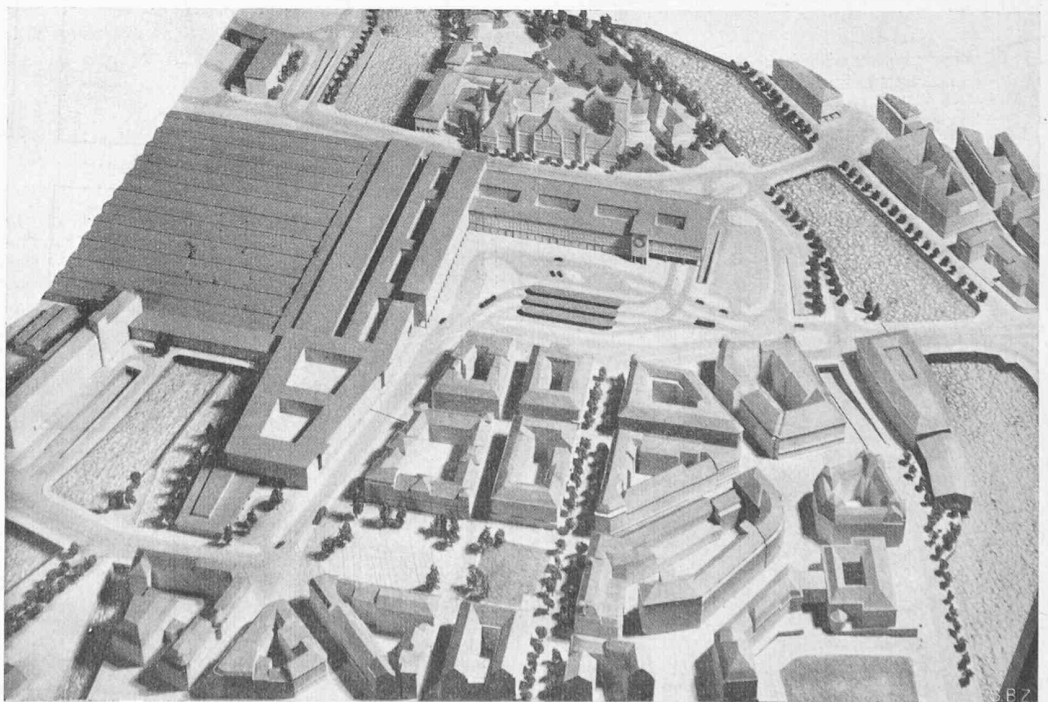


Bild 42. Das Aufnahmegebäude und seine Umgebung, Modellbild aus Süden, Projekt 1946

rig gehalten. Dem Gepäcktrakt nördlich vorgelagert ist die niedrige Vorfahrtshalle zur Expressgutannahme vorgesehen.

Tabelle 2 gibt ein Bild über die Grösse von *Grundfläche* und *Kubikinhalt*, sowie über die Zweckbestimmung der aufgeführten Teile im neuen AG. Mit der vorliegenden Lösung ist versucht worden, in dieser aussergewöhnlichen und bevorzugten Verkehrslage eine möglichst günstige Grundflächenausnutzung zu erreichen, selbstverständlich unter Berücksichtigung der architektonischen Belange. Dass die Betriebs- und Verkehrsräume des AG zum grössten Teil am Weg von Strasse zu Perron liegen müssen, also hier im Erdgeschoss, ist selbstverständlich. Für vermietbare Zwecke ist besonders in den Obergeschossen sehr viel Platz vorgesehen. Der Hauptbau z.B. hat die baugesetzliche Höhe von 20 m um 10 m überschritten. Die *approximative Renditenberechnung* hat ergeben, dass aus den Pachteinnahmen der bahnfremden Verwaltungen und Betriebe (Post, Telegr., Telefon, Zoll, Polizei), den reinen Bahngeschäften (Buffet, Handgepäck, WC) und den Zinseinnahmen für Vermietung der Bureaugrundfläche der vorgeschlagene Bau sich selbst erhalten kann.

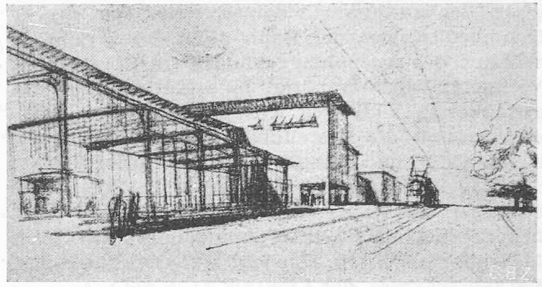


Bild 43. Das AG von der Museumstrasse her

V. Städtische Verkehrsprobleme im Zusammenhang mit der Bahnhofserweiterung

Von Stadtgenieur H. STEINER, Zürich

Die jahrelangen Verhandlungen zwischen den SBB und der Stadt über den Ausbau des Zürcher Hauptbahnhofes gipfelten im Jahre 1933 ins Stocken und im Mai 1934 teilte die Generaldirektion der SBB dem Stadtrat von Zürich mit, dass sich die Erwartungen, die an die damalige Erweiterung des Zürcher Hauptbahnhofes geknüpft wurden, erfüllt hätten. Der Bahnhof sei sehr leistungsfähig und genüge seiner Aufgabe auf Jahre hinaus. Auch sei eine allfällig später vorzunehmende Vergrösserung des bestehenden Kopfbahnhofes verhältnismässig einfach durchzuführen und könne, was für die SBB aus finanziellen Gründen äusserst wichtig sei, schrittweise erfolgen. Ein Durchgangsbahnhof dagegen müsste unter Preisgabe grosser und wertvoller Anlagen auf einmal erstellt werden. Dafür wären überdies in einem kurzen Zeitraum von wenigen Jahren aussergewöhnlich grosse Aufwendungen nötig, für die die Bahn die erforderlichen Mittel nicht aufbrächte. Deshalb müsse auf die Erstellung eines Durchgangsbahnhofes endgültig verzichtet werden.

In der Folge unterblieben weitere Schritte in der Bahnhoffrage. Die Stadt setzte dagegen ihre Planungen über den Ausbau des Bahnhofplatzes, des Bahnhofquai und die Verbreiterung der Bahnhofbrücke fort unter der Annahme der Belassung des heutigen Aufnahmegebäudes⁵⁾. Es zeigte sich

⁵⁾ Vgl. den diesbezüglichen Ideen-Wettbewerb vom Jahre 1929 in SBZ Bd. 94, S. 235*.

aber bald, dass eine allseitig befriedigende Lösung für den Ausbau des wichtigsten Verkehrszentrums der Stadt Zürich den Bau eines neuen Aufnahmegebäudes zur Voraussetzung hat, dessen Fronten, namentlich gegen Bahnhofquai und Bahnhofplatz, stark zurückgesetzt sind. Der Stadtrat hat denn auch in seiner Zuschrift vom 26. Nov. 1943 an die Generaldirektion darauf hingewiesen, dass der öffentliche Grund um das Aufnahmegebäude in steigendem Masse für die Abwicklung des allgemeinen Verkehrs in Anspruch genommen werden müsse. Das vorliegende Projekt zeige das mit aller Deutlichkeit. Unter Anwendung kleinster Abmessungen für Fahrbahnen, Haltestelleninseln und Trottoirs sei für die Abwicklung des rollenden Verkehrs gesorgt. Unbefriedigend dagegen seien in diesem Projekt die Verhältnisse der Bahnhofsvorfahrten und nicht gelöst sei das Parkierungsproblem. In der genannten Eingabe an die Generaldirektion der SBB machte der Stadtrat die Anregung, die Studien und Verhandlungen über einen Neubau des Aufnahmegebäudes des Zürcher Hauptbahnhofes, die vor nahezu zehn Jahren abgebrochen worden waren, wieder aufzunehmen. Gleichzeitig ersuchte der Stadtrat den Regierungsrat des Kantons Zürich, seine Anregung bei den Bundesbahnen zu unterstützen.

In der Folge unterbreiteten Regierungsrat und Stadtrat ihre Begehren über die Zürcher Eisenbahnverkehrsfragen in Form von Thesen an die Generaldirektion. Verlangt wurde vor allem die Ausarbeitung eines generellen Projektes für die Verbesserung der gesamten Zürcher Verkehrsanlagen, dem Regierungsrat und Stadtrat zustimmen können und das von den zuständigen Instanzen der SBB für jede weitere Arbeit verbindlich erklärt würde. Ein Arbeitsausschuss aus Vertretern der Bahn und der kantonalen und städtischen Verwaltung hatte den Auftrag, das bereits im Entwurf vorliegende Bahnprojekt in gemeinsamer Zusammenarbeit zu überprüfen und für die Berücksichtigung der städtebaulichen Probleme und der städtischen Verkehrsbedürfnisse bei der endgültigen Bereinigung des generellen Projektes zu sorgen. Das ist inzwischen geschehen. Mit Zuschrift vom 12. Sept. 1947 unterbreitete die Generaldirektion der SBB das generelle Projekt 1946 dem Regierungsrat und dem Stadtrat mit dem Ersuchen um Stellungnahme.

Der Arbeitsausschuss hat sich mit der Frage befasst, ob eine Rückverlegung des Aufnahmegebäudes auf das linke Sihlufer möglich sei. Er musste sich aber davon überzeugen, dass diese Lösung nicht in Betracht kommt. Sie hätte derart tiefgehende Eingriffe in die Struktur ganzer Quartiere zur Folge, dass eine Realisierung solcher Gleiseverlegungen untragbar ist. Die Studien des Arbeitsausschusses richteten sich infolgedessen darauf, das Aufnahmegebäude möglichst weit an die Sihl zurückzudrängen, um zwischen Limmat und Aufnahmegebäude genügend Verkehrsfläche zu erhalten. Gleichzeitig war auch dafür zu sorgen, dass der Bahnhofplatz auf der Südseite des Aufnahmegebäudes und die Löwenstrasse bis zum Löwenplatz später genügend

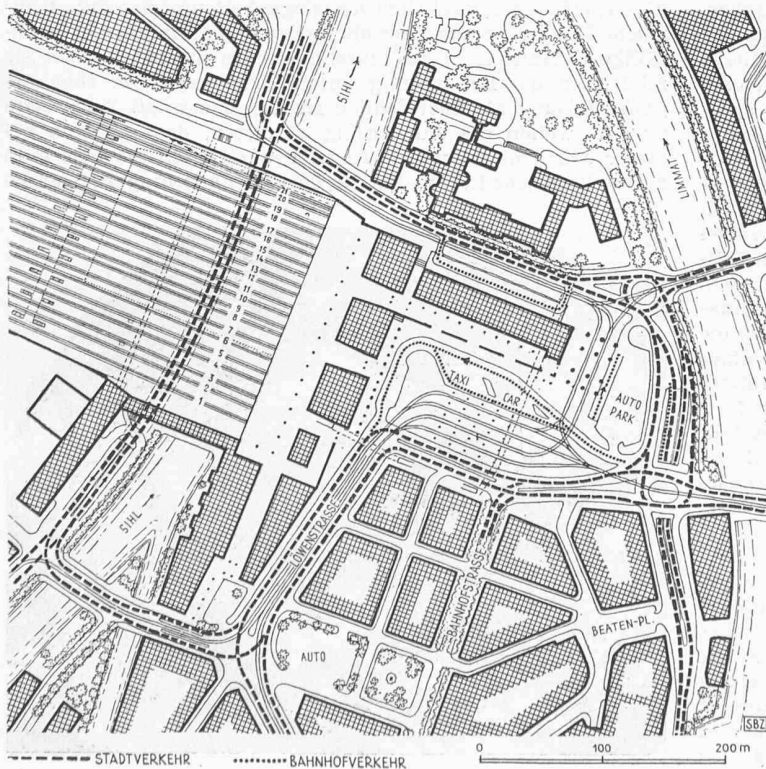


Bild 44. Projekt 1946, Verkehrsplan des Bahnhofgebietes, Masstab 1:6000