Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 89 (1971)
Heft: 19

Wettbewerbe

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: 16.12.2025

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

89. Jahrgang Heft 19 SCHWEIZERISCHE BAUZEITUNG 13. Mai 1971

HERAUSGEGEBEN VON DER VERLAGS-AKTIENGESELLSCHAFT DER AKADEMISCHEN TECHNISCHEN VEREINE, 8021 ZÜRICH, POSTFACH 630

Ideenwettbewerb Neuüberbauung des Areals Hauptbahnhof Zürich

DK 656.21

Schluss von SBZ 1971, H. 18, S. 453 [1])

Im Rückblick

Das Preisgericht bezeugt, dass die Bewerber eine sehr komplexe Aufgabe «mit grossem Einsatz und ernsthaftem Bemühen» bearbeitet haben. Aber auch die Preisrichter und Experten selbst machten sich um das Gelingen dieses grossangelegten Wettwerbes in erster Stufe verdient. Dies besonders auch, soweit die gestellte Aufgabe das Gemeinwesen Zürich als solches betrifft. Anerkennenswert ist aber auch die sorgfältige und umfängliche Arbeit der vorbereitenden und der verfahrensmässig prüfenden Instanzen.

Der Bericht des Preisgerichtes mit seiner Einleitung, den Programmauszügen, den Einzelbeurteilungen sowie den Schlussfolgerungen umfasst wesentliches zur Aufgabestellung, den Kriterien und den Gesichtspunkten für das weitere *Vorgehen.* Hierfür empfiehlt das Preisgericht eingehende Untersuchungen aufgrund der vorliegenden Ergebnisse, die eine konkretere Grundlage für die weitere Bearbeitung bilden können.

Zudem wird es hierfür auch eines gewissen klärenden *Abstandes* bedürfen. Möglicherweise auch im Blick auf einige in der offiziellen Beurteilung nicht honorierte Vorschläge, selbst wenn diese mehr in der «Idee» (Ideenwettbwerb!), als in ihrer Durcharbeitung im Vergleich mit den «Top-Projekten» aufgefallen sind. Es mag sich auch in dieser Hinsicht eine Rückschau auf das Wettbewerbsereignis gesamthaft wie im einzelnen lohnen.

Der Ideenwettbewerb

ist allgemein dadurch charakterisiert, dass er Ideen und Vorschläge für die Lösung von Aufgaben erbringen soll, die nur in allgemeinen Zügen umschrieben und abgegrenzt werden können. Dazu gehören auch Bauvorhaben städtebaulicher Natur.

Beides trifft auf die Konkurrenz für die Neuüberbauung des Areals Hauptbahnhof Zürich in zwei Hauptzielen zu: der *städtebaulichen Eingliederung* der neuen Gebäudegruppe in den Zürcher Zentrumsbereich, dessen engere Grenzen die Flussläufe Sihl und Limmat bilden, und ferner die projektive Bewältigung der zahlreichen *Randbedingungen,* die sich namentlich verkehrsmässig und wirtschaftlich stellten, aber auch mit Bezug auf bestehende Bauten (Erhaltung des Landesmuseums; Sihlposterweiterung) zu erfüllen waren.

Die *bahntechnischen Erfordernisse* erlaubten im Sinne des Ideenwettbewerbes weniger Entwurfsfreiheit. Sie bedingten eher Lösungen für eine klar umschriebene und abgegrenzte Bauaufgabe, ähnlich einem Projektwettbewerb.

Nord–Süd und Ost–West

Die Schlussfolgerungen bestätigen die programmatischen Bedingungen als realisierbar, wie sie aus verschiedenen mit der Konzeption des Bahnhofkomplexes selbst verhängten Erfordernissen hervorgehen und anderseits in (bahnfremder) stadtplanerischer Beziehung aus den Entwürfen gereift sind.

In dieser Hinsicht verweist das Preisgericht auf die Grundauffassungen *Nord–Südachse* (Bahnhofstrasse mit Querraum Bahnhofplatz) und Entwicklung in *Ost–Westrichtung* (Verbindung der City mit dem «Industriequartier»). Beide Entwicklungsvarianten haben auch unterschiedliche Bedeutung dafür, wie der von altersher das Zentrum Zürichs vom Stadtkreis 5 trennende *Querriegel* der Bahnhofanlage mit seinem engen Verkehrsdurchlass zwischen Bahnhofbau und Limmatufer künftig besser überwunden werden kann.

Vom Istzustand ausgehend, schenkten die Preisrichter den Lösungen besondere Beachtung, die in einer räumlichen oder optischen *Verlängerung der Bahnhofstrasse* «in Form einer Durchdringung des Bahnhofgebäudes eine Beziehung von der City zu Landesmuseum und Platzspitzanlage suchen». Nun findet aber die Bahnhofstrasse gemäss Anlage und Bestimmung bei ihrer Einmündung in den Bahnhofplatz (heute im abrupten Abgang zur Fussgängerunterführung) einmal ihr Ende. Eher nur als Assoziation, denn als praktisch sinnvollen Bezug (es wäre ein Stoss ins Leere, hiesse es doch an der Museumstrasse ohnehin: «Das Ganze halt!»), könnte man sich ein Auffangen dieses Strassenzuges zum Beispiel in einer Gebäudehalle mit einiger Phantasie noch denken (womit freilich nichts gegen eine lichte Bahnhofhalle als funktionelles Raumelement gesagt sei). Sie könnte Ausblick bieten auf das unglücklich historisierende Museumsgebäude. Mehr nicht. Man nennt das heute Transparenz.

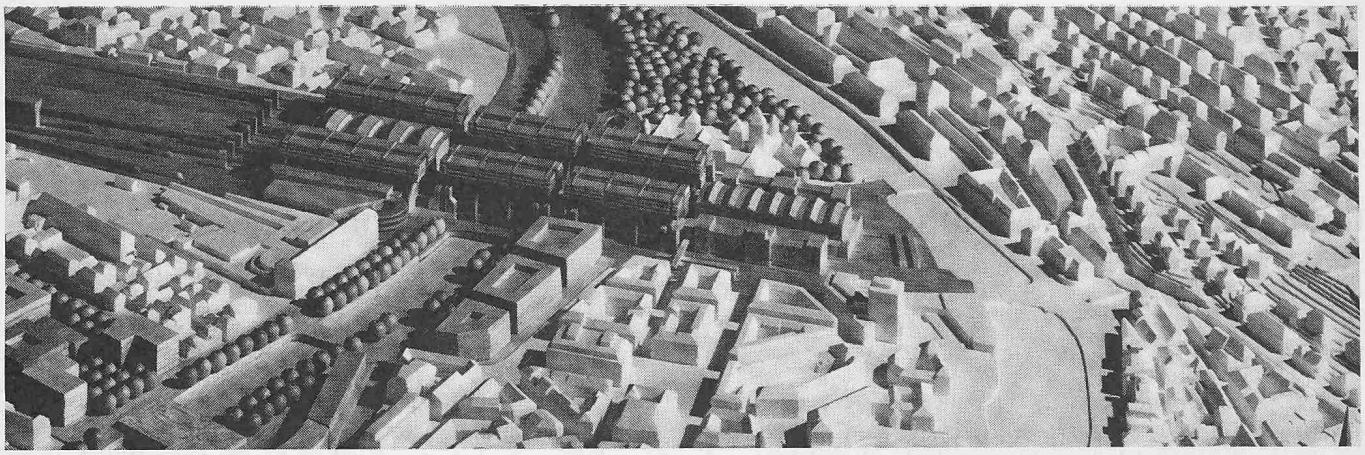
Aussichtsvoll und wohl wegweisend erscheinen die *Fussgängerverbindungen im westlichen Abschnitt* der Bahnhofsperre, die längs der Sihl zum Platzspitzgelände führen und über den Flusslauf zum Industriequartier. Sie wurden unterführt oder in Höhenlage mit Fussgängerebenen kombiniert vorgeschlagen und auch in quartierähnlich verflochtenen Überbauungen topographisch unbestimmter formuliert. In solchem Zusammenhang erscheint es städtebaulich erwünscht, wenn die Baumassen des Bahnhofkomplexes über der Sihl eine Zäsur erhalten, um den Einschnitt des Flusslaufes im Stadtgefüge durchgehend wahrnehmbar zu machen.

Der Sihllauf erwahrt im Wettbewerbsergebnis seine Bedeutung als *Trennlinie* von der im Zentrumsbereich «makrokosmisch» weniger Spielraum gewährenden Bebauung zur baulich voluminöser möglichen Erneuerung der Quartiere westlich der Sihl, wie sie in manchen Entwürfen auf beiden Flussufern angedeutet worden ist. Es erscheint denkbar, dass die Westentwicklung vermehrt zu einer allmählichen Verlagerung von Teilen der Bahnhofüberbauung in dieser Richtung führen könnte.

Eine solche Tendenz liesse sich vielleicht auch daraus verstehen, dass der *östliche Bahnhofkopf* nach wie vor die «Endstation» für ein sehnsuchtsvoll limmatwärtiges Ausgreifen bildet. Die fünf gezeigten Versuche eines solchen, den Brückenübergängen entlang auf das rechte Ufer, haben planerisch nicht weitergeführt, wie überhaupt das Bemühen um eine Beziehung vom Bahnhof zum Limmatufer sich kaum aussichtsvoll erwiesen hat. Es ist nur in einem Projekt (Nr. 43) konsequent zum Ausdruck gekommen.

[1]) *Das Bild auf S. 429 in H. 18 wurde veröffentlicht mit Bewilligung des Vermessungsamtes der Stadt Zürich vom 10. Mai 1971.*

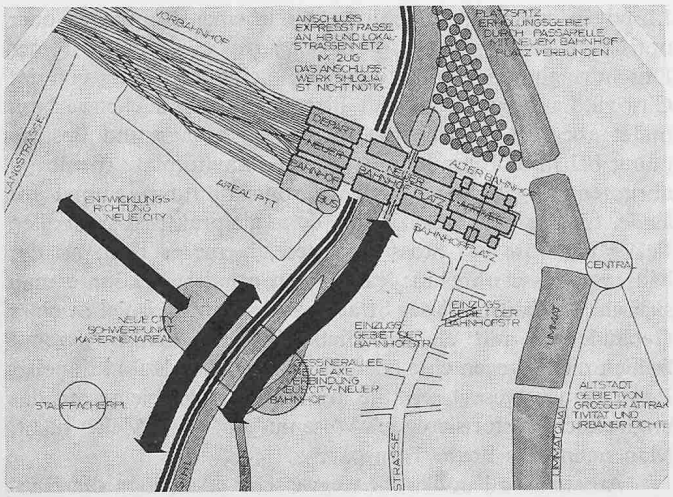
Fortsetzung Seite 460



Modell von Süden

Ankauf (9000 Fr.), Nr. 7, Verfasser: Jacqueline und Benno Fosco-Oppenheim, Zürich

Situations-Schema

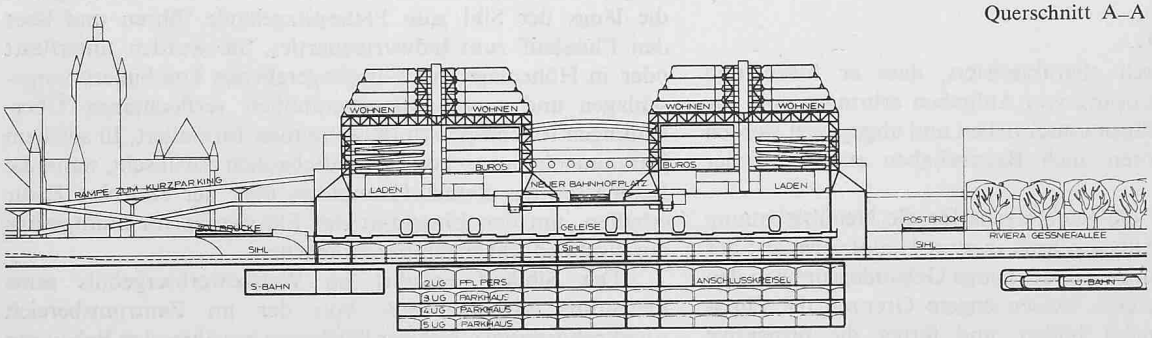


Beurteilung durch das Preisgericht

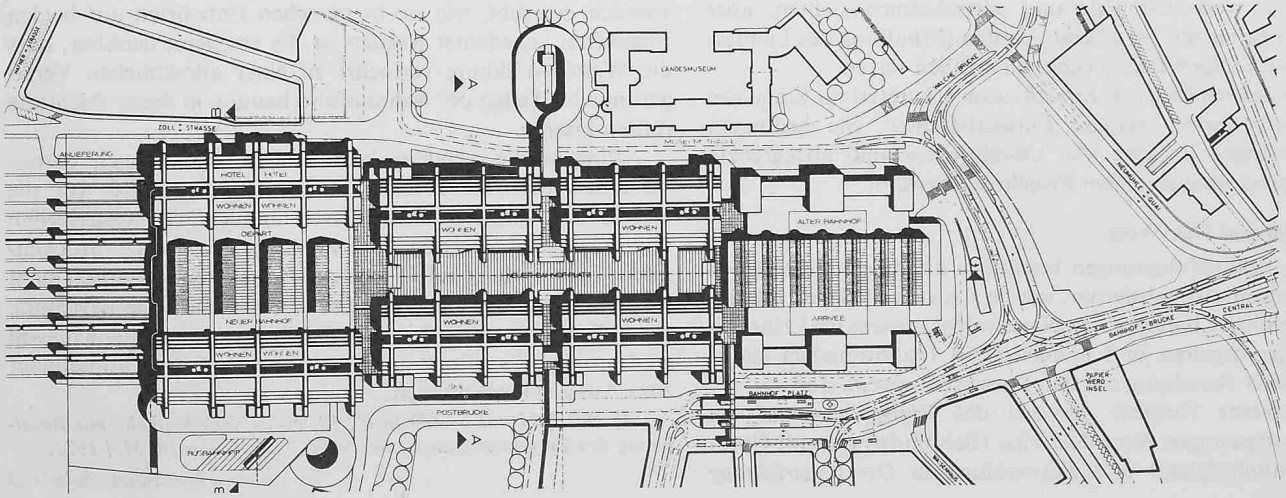
Die architektonische Grundidee dieses Projektes liegt in der vollständigen Erhaltung der äusseren Form des bestehenden Bahnhofgebäudes, wobei die Fassade gegen das Landesmuseum durch eine spiegelbildliche Kopie der Bahnhofplatzfassade ersetzt wird. Dem alten Bahnhof stellt der Projektverfasser einen neuen Bahnhof westlich der Sihl gegenüber und verbindet beide durch den sogenannten «Neuen Bahnhofplatz» im 1. Obergeschoss.

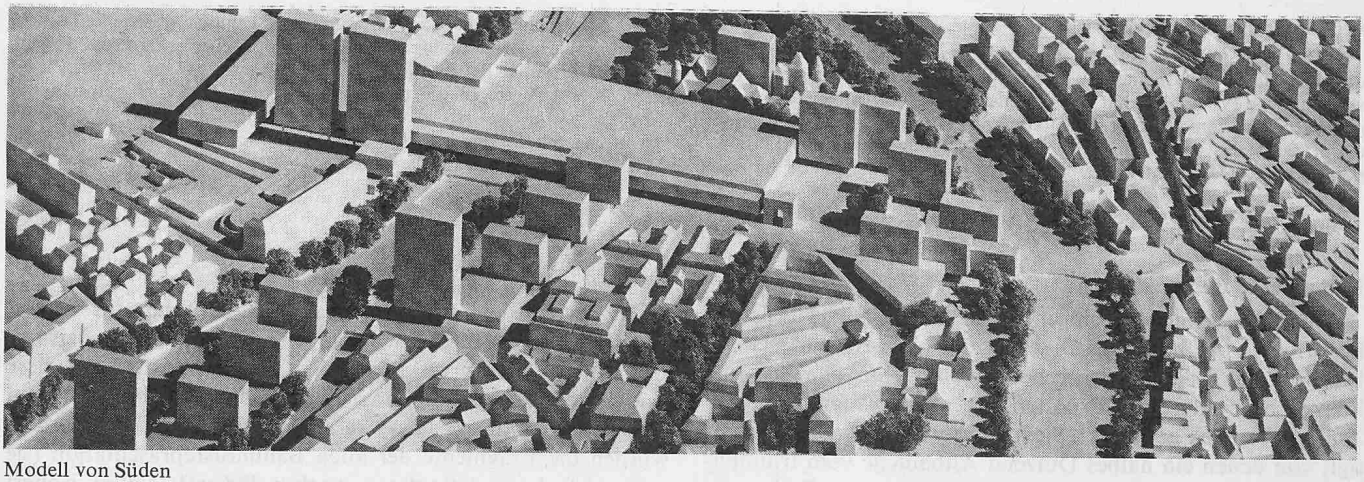
Dieser Vorschlag erlaubt zwar die nahezu unveränderte Beibehaltung des heutigen Bahnhofplatzes, des Bahnhofquais und der Beziehung zum Landesmuseum, was aber gezwungenermassen durch eine städtebaulich und architektonisch untragbare Verlagerung aller übrigen Baumassen vom Westende des Bahnhofplatzes an über die Sihl hinweg bis zum Perronende und durch erhebliche betriebliche Nachteile erkauft werden muss. Der Verfasser dieses Projektes vermag mit seinem Vorschlag den Nachweis dafür, dass eine gute und tragbare Lösung unter Beibehaltung des alten Bahnhofgebäudes möglich wäre, nicht zu erbringen.

Querschnitt A–A



Situation 1:5000

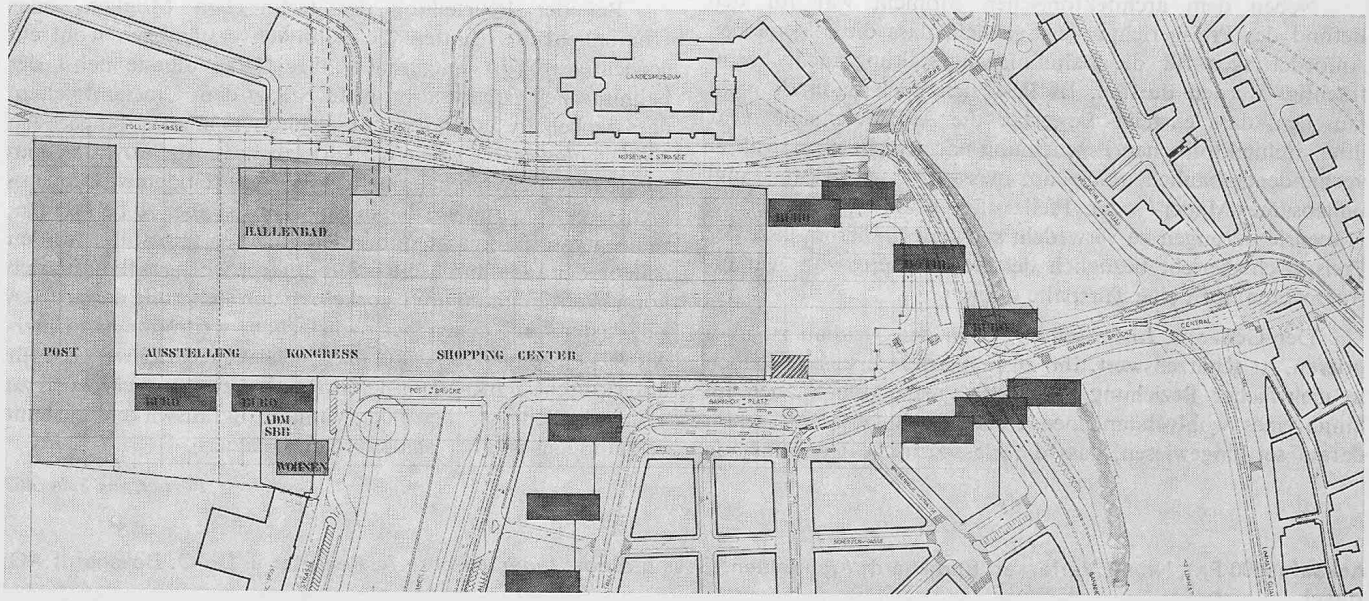




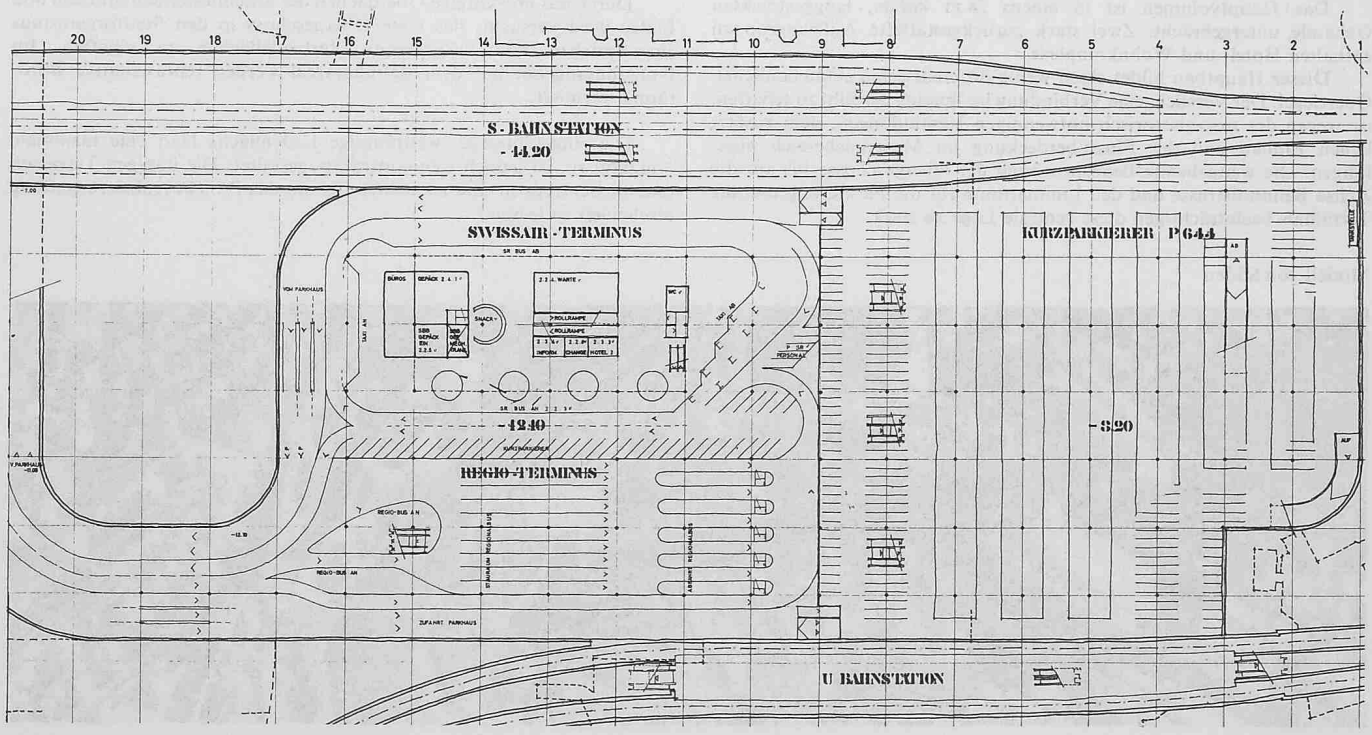
Modell von Süden

Ankauf (9000 Fr.), Nr. 26, Verfasser: Stutz u. Schliep, Zürich

Situation 1:5000



Terminalebene 1:2000



Beurteilung durch das Preisgericht

Der Verfasser erstrebt, am Kopfende des Bahnhofes mit Einbezug des alten Hauptportals einen Fussgängerplatz zu gestalten. Dieser an sich verständliche Vorschlag hat jedoch hier keine befriedigende Lösung gefunden. Der vom Verkehr umflutete Platz ist ungenügend erschlossen; damit wird das alte Bahnhoftor zu einem wenig sinnvollen Relikt herabgesetzt. Der nicht ausgereifte Flachbau ist von Scheibenhäusern umgeben, welche im Raum Landesmuseum/Limmat grösstenteils nicht vertretbar sind. Ausserdem ist die Gesamtidee teuer erkauft auf Kosten äusserst wertvoller Betriebsflächen.

Bemerkenswert ist die Konzentration aller Verkehrsanlagen unter dem Bahnhof, was sich wirtschaftlich positiv auswirkt. Die innere Organisation befriedigt jedoch in manchen Teilen nicht. Das Projekt kann deshalb im Ganzen nicht überzeugen.

Historischer Bezug

Der im Programm eingeräumten Möglichkeit, Teile des historischen Aufnahmegebäudes in die Neugestaltung einzubeziehen, oder eines entsprechenden Verzichtes, haben Auslober, Preisrichter und Experten von allem Anfang an volle Aufmerksamkeit geschenkt. Sie hat auch die Verfasser beschäftigt, von denen ein halbes Dutzend Altbauteile vom triumphbogenartigen Rudiment des Hauptportales bis zur Ergänzung der Fassade an der Museumsstrasse im seitengleichen Neu-Aufbau (Nr. 7) erhalten wollten.

Neben dem architektonischen Moment war für den Befund des Preisgerichtes massgeblich, dass die allgemeinen Anforderungen für die Bahnhofsneugestaltung nicht beeinträchtigt werden durften. Es liess sich auch dadurch nicht täuschen, dass einzelne Bewerber die Altbauelemente zwar ihrer architektonischen Erscheinung nach, nicht aber in ihrer vorhandenen baulichen Substanz massgetreu übernahmen und unliebsame Mauer- oder Pfeilerstärken durch «moderne» Dimensionierungen zu verwedeln suchten. Immerhin lässt der Preisgerichtsbericht bezüglich der Beibehaltung von Altbaufragmenten noch eine Türspalte offen.

Der Gedanke, historische Teile in den Neubau zu integrieren, ist schätzenswert. Ihn zu realisieren, erscheint jedoch in mehrfacher Beziehung *fragwürdig,* nicht zuletzt auch im Sinne eines wohlverstandenen Denkmalschutzes. Nur schon darauf sei hingewiesen, dass die klassizistische Hauptfassade des Wannerschen Bauwerkes am Bahnhofplatz in Korrespondenz mit der gegenseitigen, ebenfalls dem Klassizismus mehr oder weniger verschriebenen Platzwand steht. In diese sind aber heute schon neubauliche Einbrüche geschehen, und es ist anzunehmen, dass weitere noch folgen. Schliesslich würden die Fragmente der alten Bahnhofsrepräsentation (sie zeigt sich heute allerdings wacker lädiert!) völlig isoliert verbleiben und künftig kaum mehr verstanden werden können.

Verletzliche Geleise- und Perronanlagen

Bei der Beurteilung der technischen Möglich- oder Unmöglichkeiten hatten die Bahnsachverständigen wohl ein gewichtiges Wort mitzureden. Ihre Sorge musste nebst der bahninternen Organisation nicht zuletzt dem Umstand gelten, dass die beizubehaltenden und noch um 45 m zu verlängernden *Geleiseanlagen* (die heute ein verletzliches installatives System darstellen) durch baukonstruktive «Fremdeinwirkungen» nicht beeinträchtigt werden dürfen. Dies ist aber zu befürchten, wenn grosse Baumassen über den Geleisen abgestützt werden sollen oder auch durch die bei ununterbrochenem Bahnbetrieb komplizierten und teuren Vorkehren zur Sicherung der grossen Zugslasten, mit denen bei mehrfachen, weiträumigen *Untergeschossen* zu rechnen wäre. Dass sich solche Erschwernisse für unterirdische Parkhallen, deren Rendite zudem nicht hoch zu veranschlagen ist, besonders ungünstig auswirken, scheint verständlich, ist aber planerisch zu bedauern.

Fortsetzung Seite 467

Ankauf (9000 Fr.), Nr. 40, Verfasser: Burckhardt Architekten, Gass u. Boos; Ingenieurbüro A. Aegerter u. Dr. O. Bosshardt AG, Basel

Beurteilung durch das Preisgericht

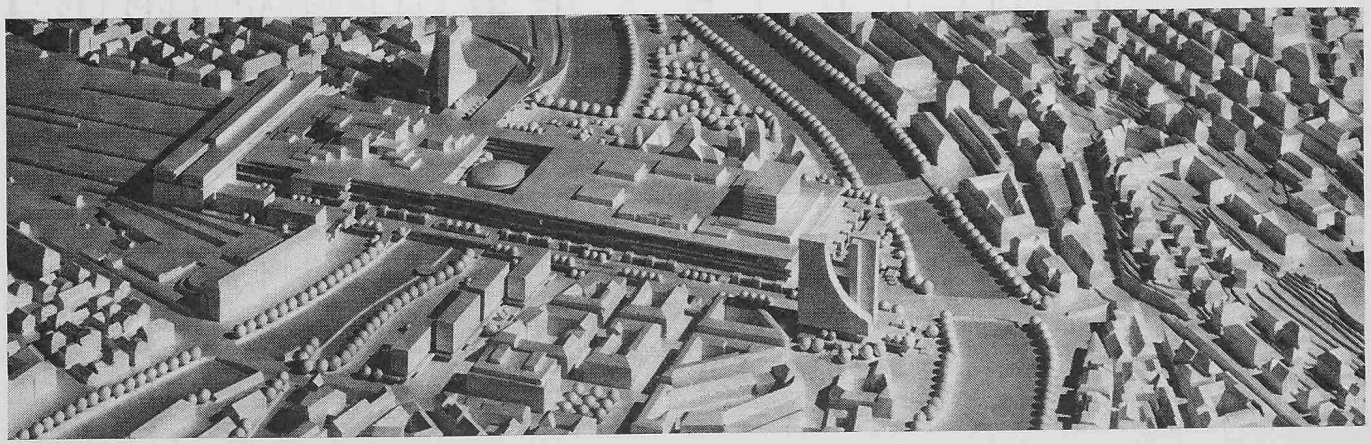
Das Hauptvolumen ist in einem 28 m hohen, langgestreckten Gebäude untergebracht. Zwei stark zurückgestaffelte Aufbaugruppen enthalten Hotel- und Wohnkomplexe.

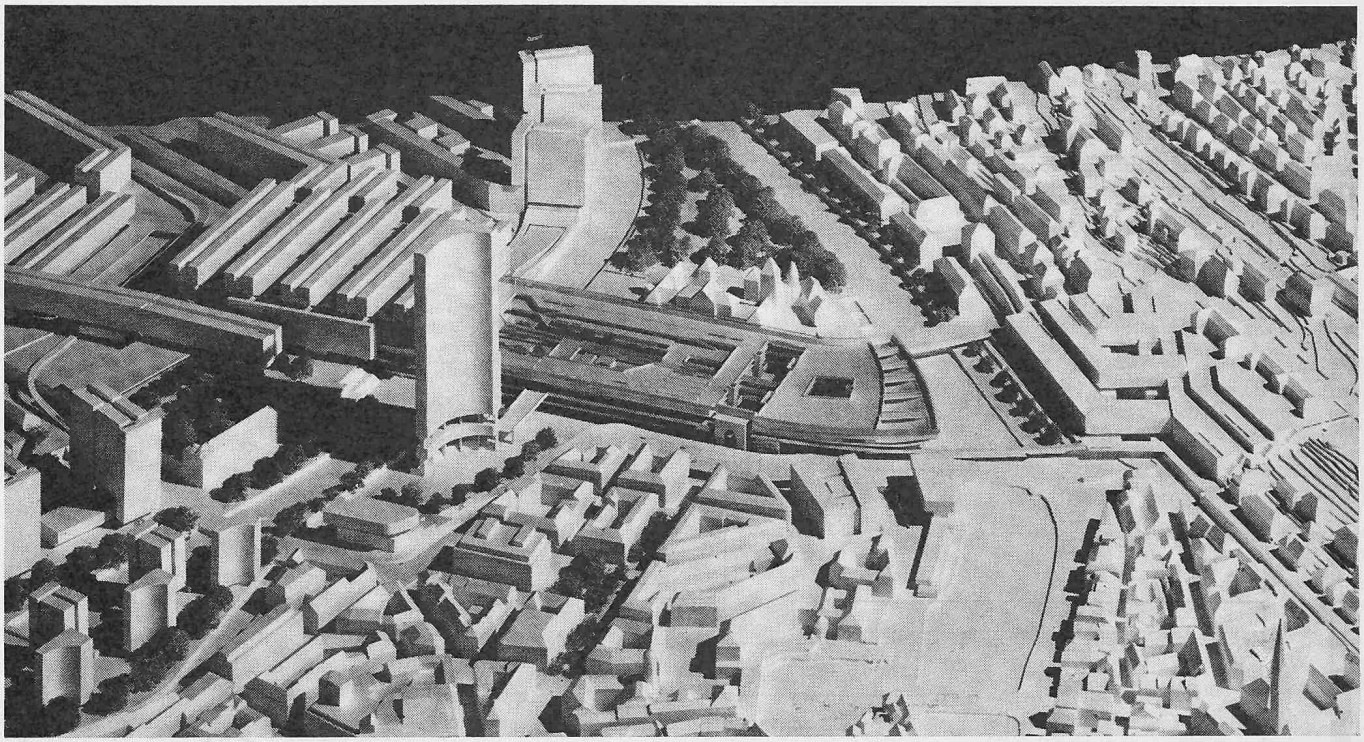
Dieser Hauptbau bildet einen wenig differenzierten städtebaulichen Querriegel. Der Versuch, eine Verbindung im Bereich der Sihl zu schaffen, ist wegen der organisatorisch notwendigen Verbindungen, dem zusätzlichen Einbau und der Flussüberdeckung im Museumsbereich misslungen. Die weitgehende Beanspruchung der Obergeschosse bis auf die Achse Bahnhofstrasse und den Limmatraum für die Parkierung und die Terminals beeinträchtigen diese zentrale Lage zu stark.

Durch das grosszügige Überdachen der anschliessenden Strassen und Plätze wird versucht, das erste Obergeschoss in den Stadtorganismus einzubeziehen und ausgedehnte Verkaufsflächen zu schaffen. Im Nutzungsangebot auf dem Bahnhofareal werden repräsentative Büroräume vermisst.

Die eingeschossige, weiträumige Ladenfläche lässt eine maximale Nutzung zu, ist jedoch wenig attraktiv gestaltet. Die üppigen Terrassen und Aussentreppen sind zu aufwendig, um das Projekt realisierungsfähig erscheinen zu lassen.

Modell von Süden





Modell von Süden

Ankauf (9000 Fr.), Nr. 43, Verfasser: Jakob Schilling, Ralph Bänziger, Claudia Baenziger, Gottfried Derendinger, Zürich, François Veillard, Lausanne, Friedrich Preisig, Ingenieur, Zürich; Mitarbeiter Eduard Rohner, Willi Bleichenbacher

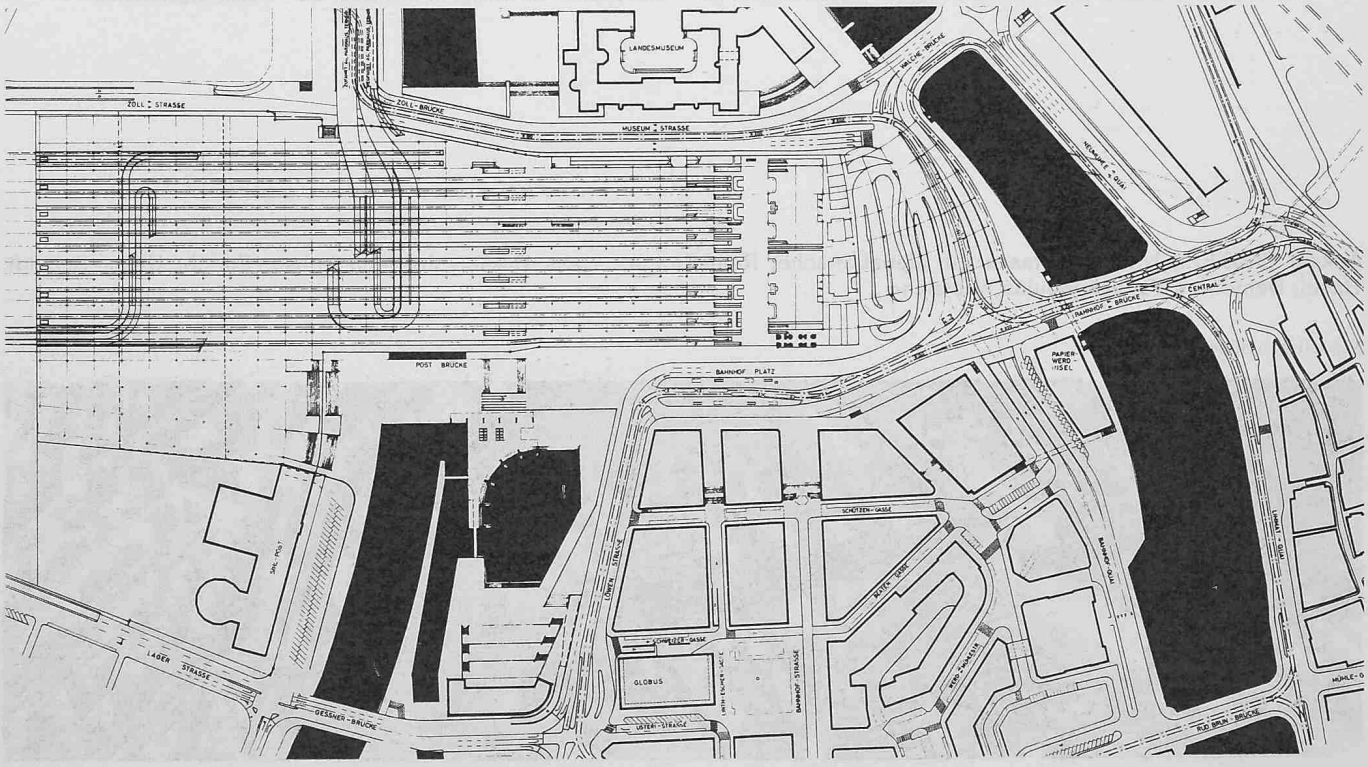
Beurteilung durch das Preisgericht

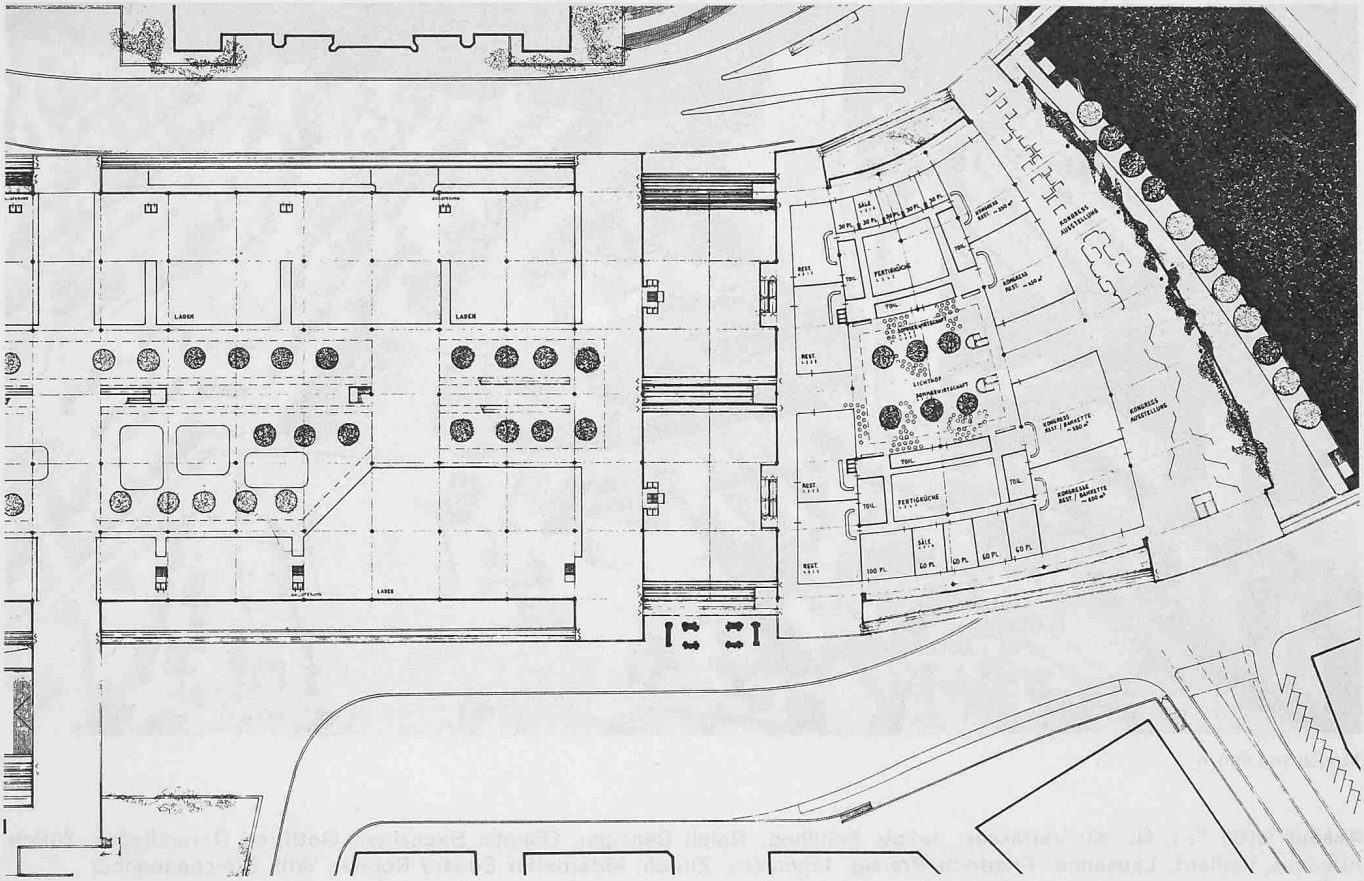
Der Projektverfasser stellt überdimensionierte Baumassen im Sihlraum, ein neues Verkehrskonzept als Bahnhof-Ring sowie die Ausdehnung der Bahnhof-Passage auf ganze Platzbreite, erweitert nach Sihl und Schanzengraben, zur Diskussion. Die Baumasse über dem westlich der Sihl gelegenen Gleisareal wirkt städtebaulich untragbar. Übersteigertes Ausmass von Grundriss und Höhe des Turmbaues bilden einen allzu grossen Kontrast zur gewachsenen City, zum Limmatraum und zur Altstadt.

Der Vorschlag, den Bahnhofbau bis an die Limmat vorzuziehen und durch leichtes Abdrehen der Flussrichtung entgegenzukommen, zusammen mit einem Bebauungsvorschlag von Central bis Walchebrücke, vermag nicht zu überzeugen.

Die untere Bahnhofstrasse wird zur reinen Fussgängerstrasse gemacht und führt, wie die übrigen auf den Bahnhofplatz mündenden Strassen, auf die Ebene der heutigen Bahnhofunterführung. Die Achse der Bahnhofstrasse wird betont durch das Versetzen des Escher-Brunnens in

Situation 1:5000





Obergeschoss (Kongress- und Ausstellungsräume) 1:2000

den Strassenraum und durch Beibehaltung des alten Bahnhofportales. Letzteres führt in eine bis zum Landesmuseum durchgehende, in ihrer ganzen Höhe offene Halle, womit sich eine Verlängerung der Achse Bahnhofstrasse bis zum Landesmuseum ergibt.

Die Erweiterung der unterirdischen Fussgängerebene bis in die Anlagen des Landesmuseums erfasst das Basement des Aufnahmegebäudes – den wichtigsten Betriebsraum für die Reisenden – und ist grosszügig gehalten.

Im Gegensatz hierzu wird bei den Perronköpfen der Verkehrsablauf der Reisenden zu stark gehemmt.

Der projektierte Ringverkehr mit einer westlichen Überführung der Gleise bildet einen Vorschlag für eine Entflechtung der Verkehrsströme im Bahnhofgebiet, der aber in seinen Auswirkungen auf den Stadtverkehr noch näher überprüft werden muss...

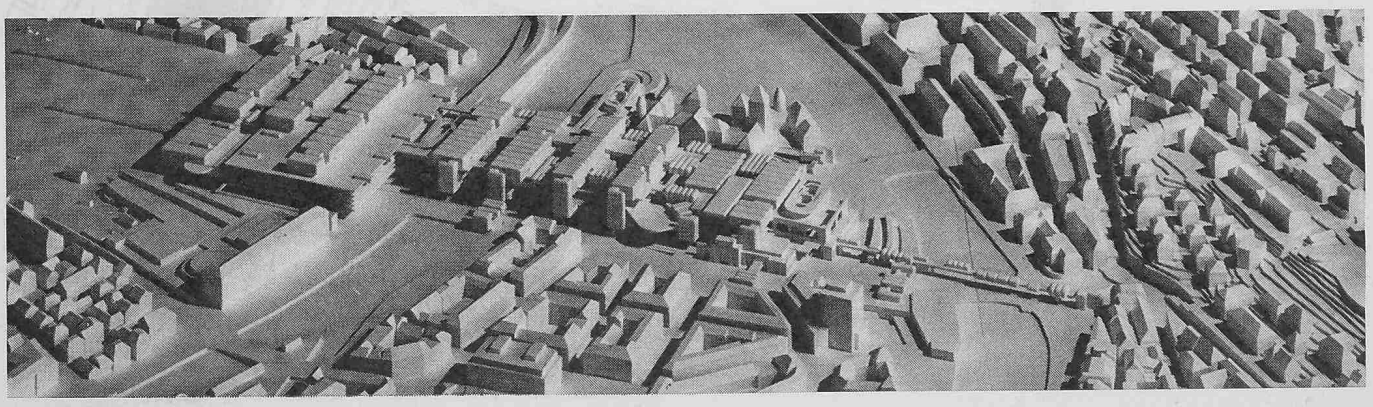
Durch Übereinanderlegen einzelner Betriebsteile – Terminals – Bahnbetrieb – Parkflächen – werden kurze Verbindungswege erreicht, allerdings mit teilweise räumlichen Unzulänglichkeiten.

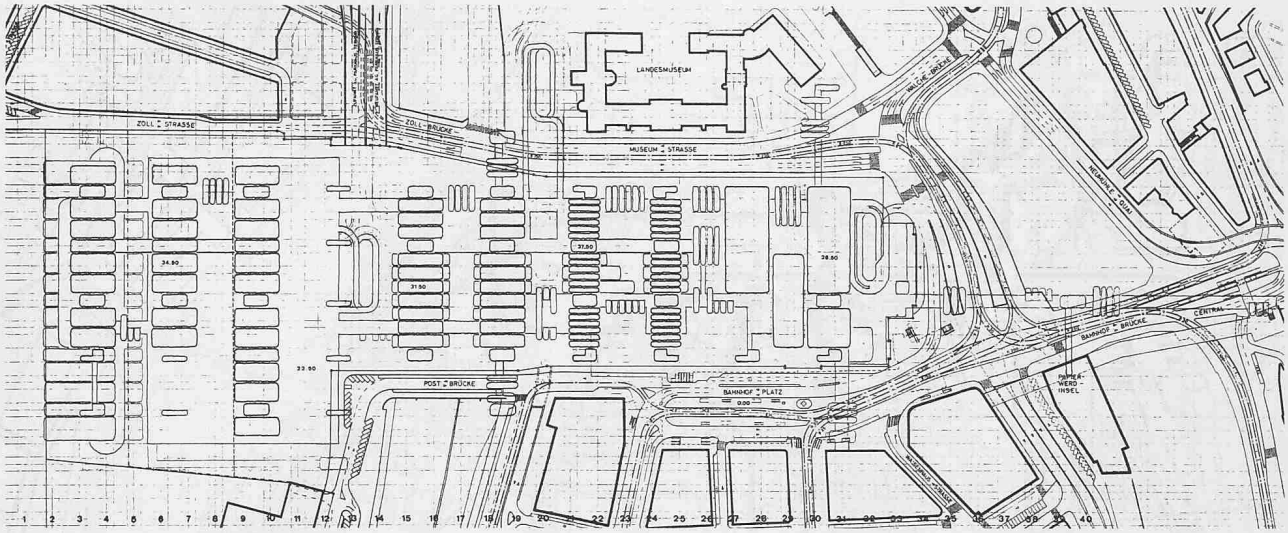
Das Projekt zeigt in wirtschaftlicher Hinsicht eine interessante Ausnützung des ersten Obergeschosses für kommerzielle Zwecke. Die Ladenlokale und das über dem Bahnhofquai vorgesehene Kongresszentrum sind indessen nach den östlichen Stadtteilen ungenügend erschlossen.

Das Projekt vermag städtebaulich nicht zu befriedigen, bietet jedoch interessante Vorschläge in bezug auf die Verkehrsorganisation.

Ankauf (9000 Fr.), Nr. 44, Verfasser (in alphabetischer Reihenfolge): Hans Dreher, Johanna Lohse, Zürich, Klaus Schuldt, Basel, Demetrios Yannakopoulos, Wetzikon

Modell von Süden





Situation 1:5000

Beurteilung durch das Preisgericht

Der Verfasser hat versucht, gestützt auf eine übergeordnete Struktur, die gewaltige Baumasse durch eine starke räumliche Gliederung aufzulockern und eine gewisse Transparenz zu erreichen. In Verfolgung dieses Zieles hat er bewusst auf die Anordnung von konzentrierten, hohen Baukörpern verzichtet. Es zeigt sich, dass dieses Ziel, besonders was die Transparenz anbetrifft, nur beschränkt erreicht werden kann.

Das gesamte Bauvolumen bildet eine zusammenhängende Einheit mit stark rhythmisierten Formen und einem zurückhaltenden Akzent auf der Höhe der Löwenstrasse. Der Sihlraum wird dadurch völlig abgeriegelt und tritt nicht mehr in Erscheinung. Die angestrebte grosse Ordnung wird durch willkürliche, monumental wirkende Verkehrsrampen gestört, die speziell neben dem Landesmuseum und im Kopfbau zu unerträglichen Verhältnissen führen. Die heutigen Bahnhoffassaden bleiben in Einzelelementen erhalten, eine Verzahnung von alt und neu, die durch eine bühnenbildartige Virtuosität interessiert, aber im artistischen verbleibt.

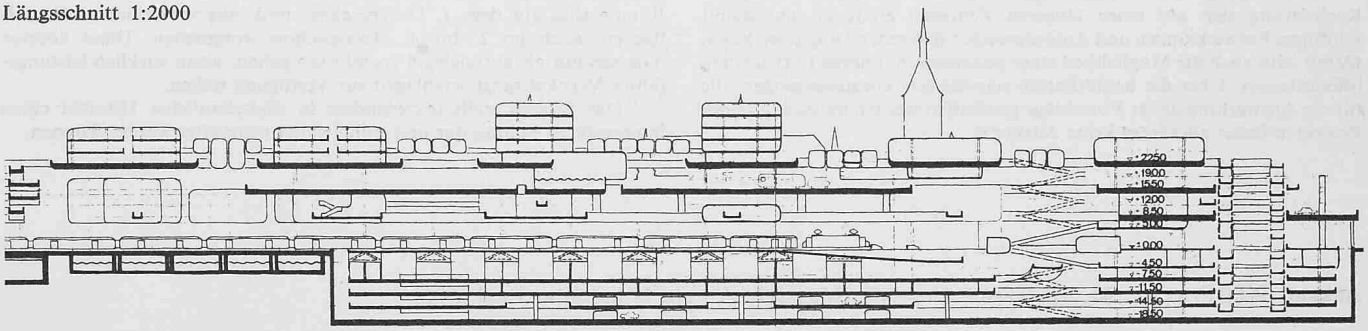
Die Gebäudeorganisation ist klar durchdacht und grundsätzlich zweckmässig. Der Ablauf wird aber durch die extreme Gliederung in kleine Gebäudeeinheiten mangelnder Übersichtlichkeit wegen erschwert.

Die Verkehrsstruktur ist charakterisiert durch zahlreiche und aufwendige Einzelverbindungen und Achsen. Eine zusammenhängende Raumfolge fehlt.

Die gestalterische Idee verunmöglicht weitgehend eine wirtschaftliche Nutzung. Die gewählte Konstruktionsidee ist völlig unabgeklärt und, soweit überblickbar, ausserordentlich aufwendig und weniger anpassungsfähig, als der Verfasser erhofft.

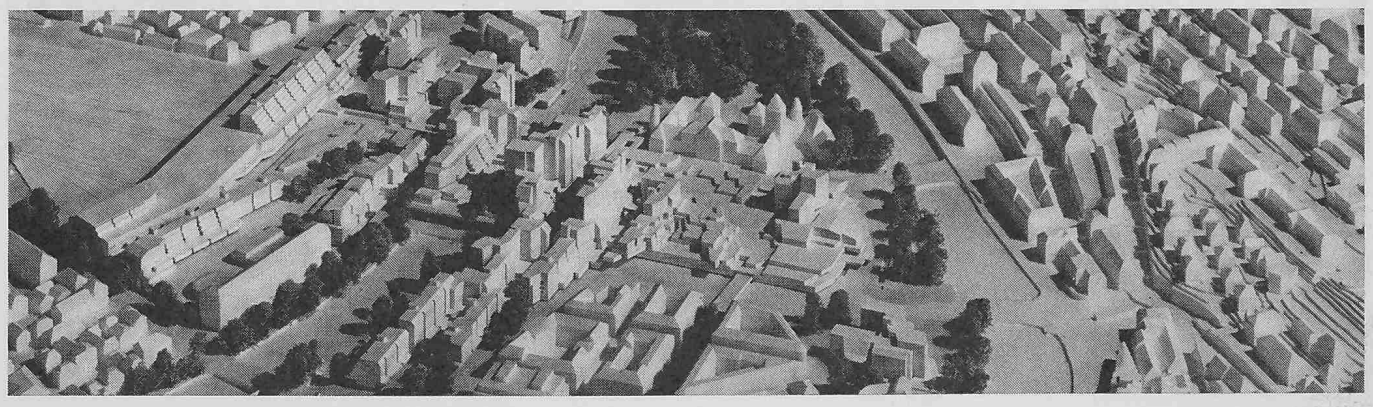
Die Anregungen, durch ein konsequentes strukturiertes Bausystem wesentliche Vorteile zu erreichen, erscheinen wenig erfolgversprechend und können durch eine weniger aufwendige Gliederungskonzeption besser realisiert werden.

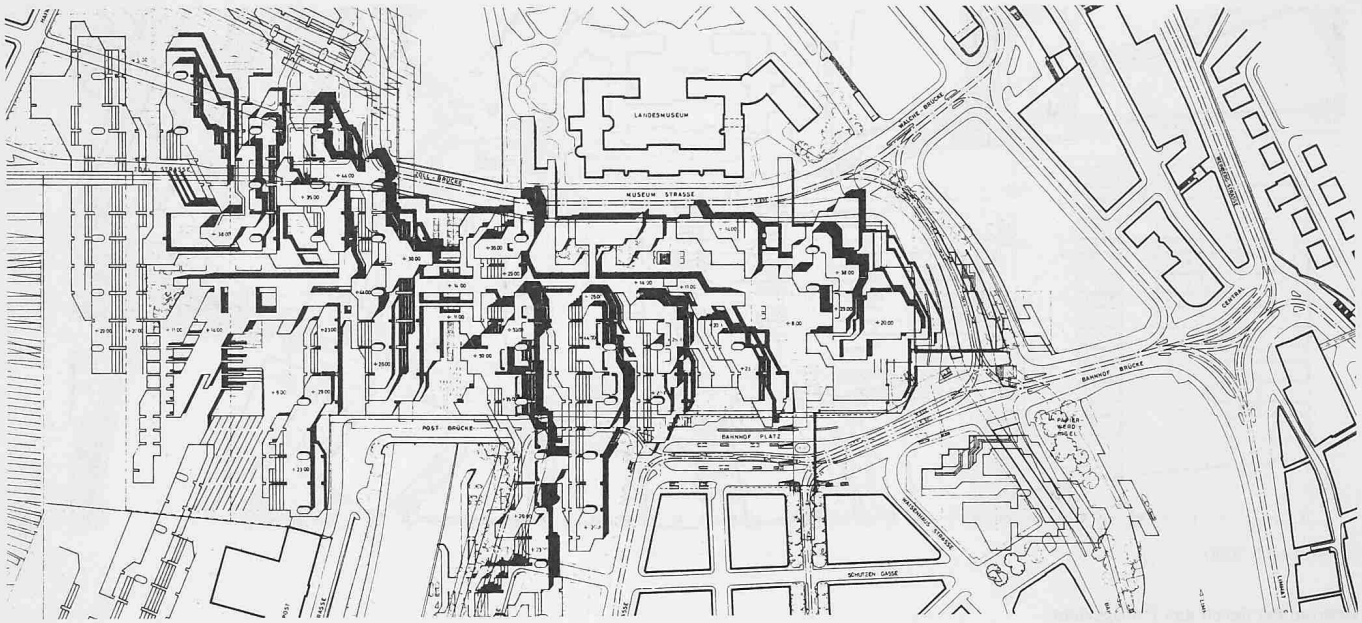
Längsschnitt 1:2000



Ankauf (9000 Fr.), Nr. 50, Verfasser: Werner Felber, Alois Linke, Giorgio Morandini, Luzern; Mitarbeiter Peter Siegenthaler

Modell von Süden





Situation 1:5000

Beurteilung durch das Preisgericht

Die Grundidee dieses Projektes liegt darin, dass der Bahnhof als solcher kaum in Erscheinung tritt, vielmehr als topographische Erhebung aufgefasst wird, über welche hinweg sich relativ frei ein neues Stadtquartier entwickeln soll. Es wird bewusst und entschieden darauf verzichtet, optisch ein Zentrum zum Ausdruck zu bringen. Diese Idee ermöglicht eine zwanglose und natürliche Verbindung der durch die Bahnanlagen getrennten Stadtquartiere.

Die kubische Gestaltung dieses neuen Stadtteiles wird an sich ansprechend vorgetragen, wirkt aber romantisierend und räumlich zu kleinmassstäblich, womit keine guten Voraussetzungen für die künftige Stadterneuerung westlich der Sihl geschaffen werden.

Ein Vorzug dieses Vorschlages liegt darin, dass die bauliche Realisierung sich auf einen längeren Zeitraum erstreckt und damit künftigen Entwicklungen und Anforderungen weitgehend anpassen kann. Damit wird auch die Möglichkeit einer gestalterisch freieren Entwicklung offengelassen. Über die bautechnisch schwierigen Voraussetzungen, die für die Auswertung dieser Vorschläge geschaffen werden müssen, gibt der Projektverfasser allerdings keine Auskunft.

Die Zäsur des Sihlraumes wird städtebaulich ausgenützt. Dagegen vermögen die Aufbauten auf dem östlichen Teil des Bahnhofes in der vorgetragenen Form und als Abschluss der Achse Bahnhofstrasse nicht zu befriedigen, da sie zu wenig Bezug auf die bestehende Struktur des Gebietes der Bahnhofstrasse nehmen.

Die Organisation des Aufnahmegebäudes ist beeinträchtigt durch die Lage der wichtigen Betriebsräume im 2. Untergeschoss. Die Passantenwege in der unterirdischen Transitebene sind übersichtlich.

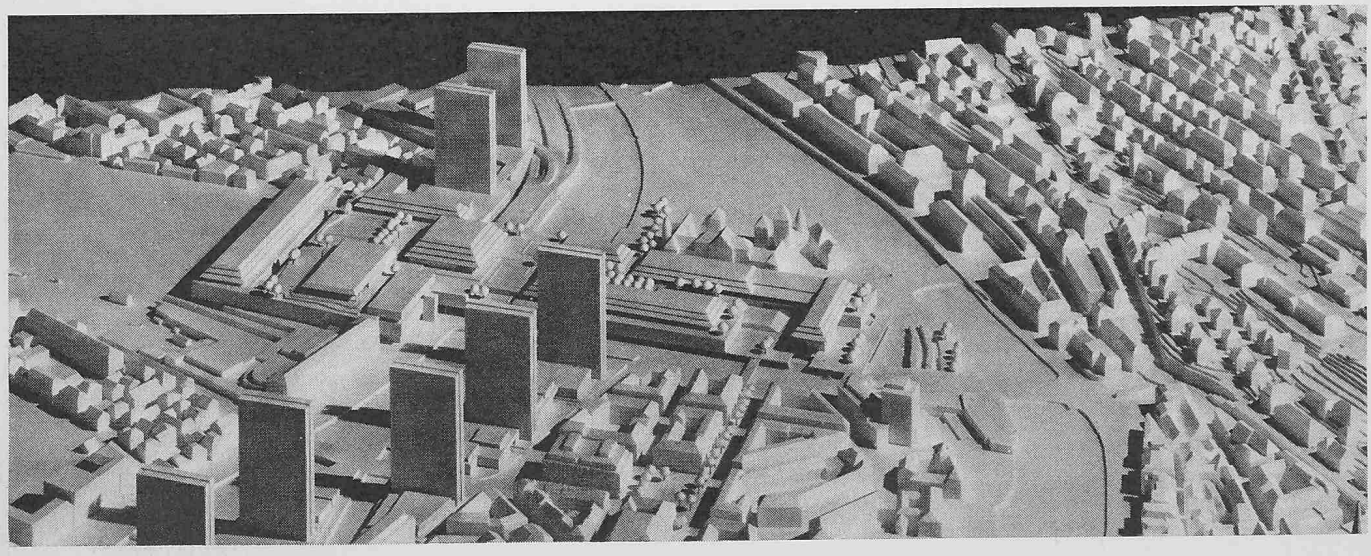
Die Anordnung der Swissair- und Regionalbus-Betriebe im 4. Untergeschoss ergibt erschwerte Vertikalverbindungswege und eine unerwünschte Vermischung mit dem Verkehr in der Transitebene...

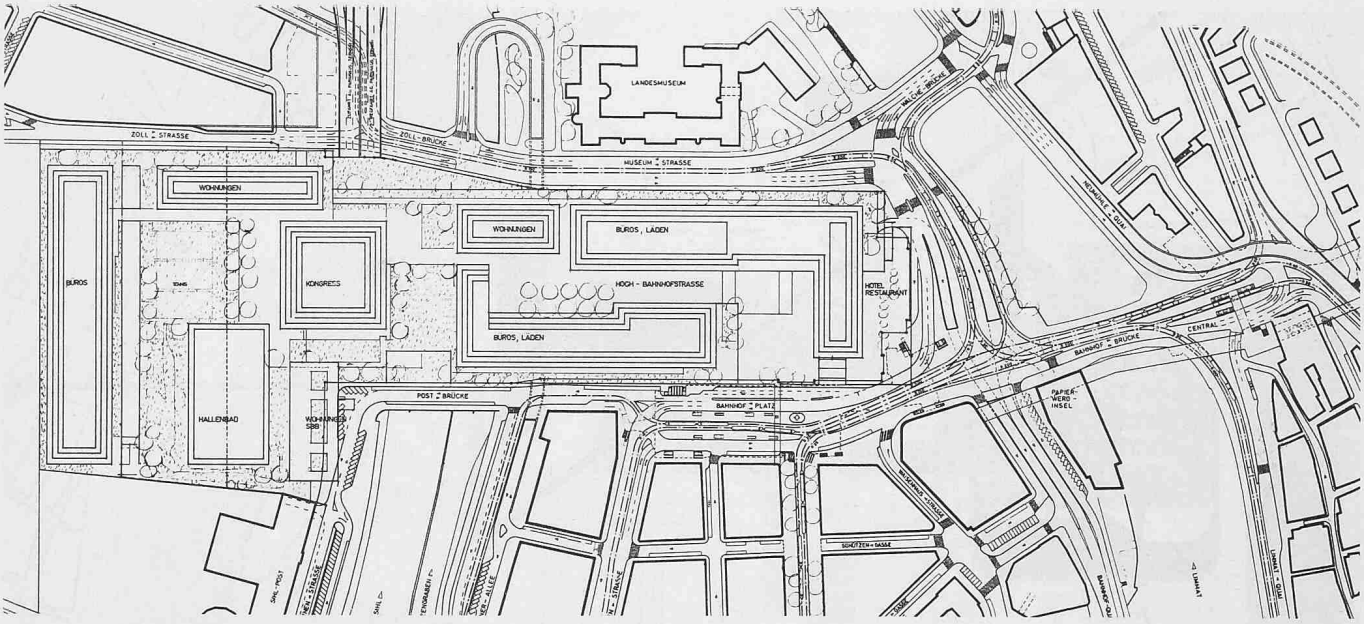
Der Verfasser weiss die günstige Lage zwischen Limmat und Sihl auf wirtschaftliche Weise für kommerzielle Zwecke auszunützen. Ein Kongresszentrum mit Hotel, Ladenlokale und andere anspruchsvollere Räume sind auf dem 1. Obergeschoss und, mit verkleinerten Grundflächen, auch im 2. bis 4. Obergeschoss vorgesehen. Diese können indessen nur als ausreichend erschlossen gelten, wenn wirklich leistungsfähige Vertikaltransportanlagen zur Verfügung stehen.

Das Projekt stellt insbesondere in städtebaulicher Hinsicht einen interessanten Beitrag dar und sollte weiter bearbeitet werden können.

Ankauf (9000 Fr.), Nr. 55, Verfasser: Hermann Massler, Zürich; Mitarbeiter Paul Beck

Modell von Süden





Situation 1:5000

Beurteilung durch das Preisgericht

Der in der Darstellung und Beschriftung etwas summarisch vorgetragene Entwurf sucht die Riegelwirkung der Bahnhoflage durch eine obergeschossige Weiterführung in Form einer «Hoch-Bahnhofstrasse» zu mildern, führt diesen an sich anerkennenswerten Gedanken aber nicht zu einem befriedigenden Ziel. Die Erschliessung dieser hochliegenden Einkaufs- und Geschäftszone nimmt an der Mündung der Bahnhofstrasse wohl einen einladenden Auftakt; im übrigen wird diese Ebene aber wenig attraktiv gestaltet und zeigt geringe Ausstrahlung, vor allem in die jenseitigen Stadtteile im Gebiet der Limmat- und Zollstrasse. Im kubischen Aufbau wird versucht, den Massstab des überlieferten Stadtbildes zu wahren, doch geben die rückgestaffelten Baukörper auf dem Unterbau der Gesamtanlage eher einen fremden Ausdruck. Die sich anbietenden Möglichkeiten zu interessanten Durch- und Ausblicken bleiben ungenügend genutzt, und der Gesamtausdruck wirkt eher starr.

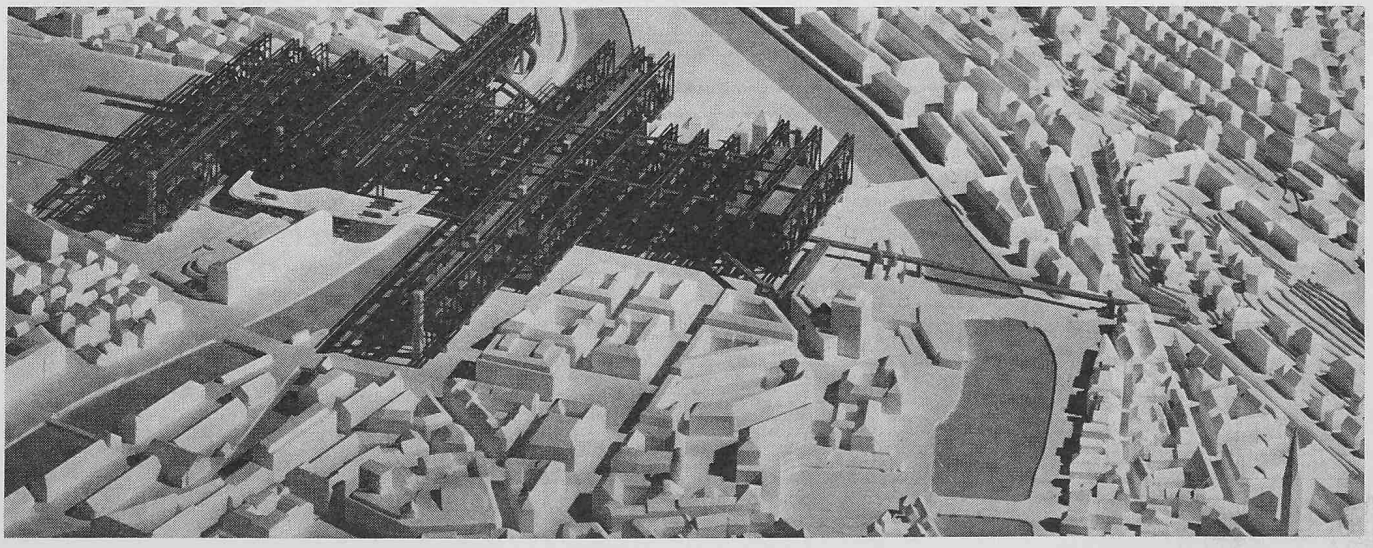
In der betrieblichen Organisation wird durch Weiträumigkeit in den Publikumszonen richtigerweise eine gute Orientierung angestrebt, doch bleiben die funktionellen Zusammenhänge nicht allenorts sinnfällig gewahrt.

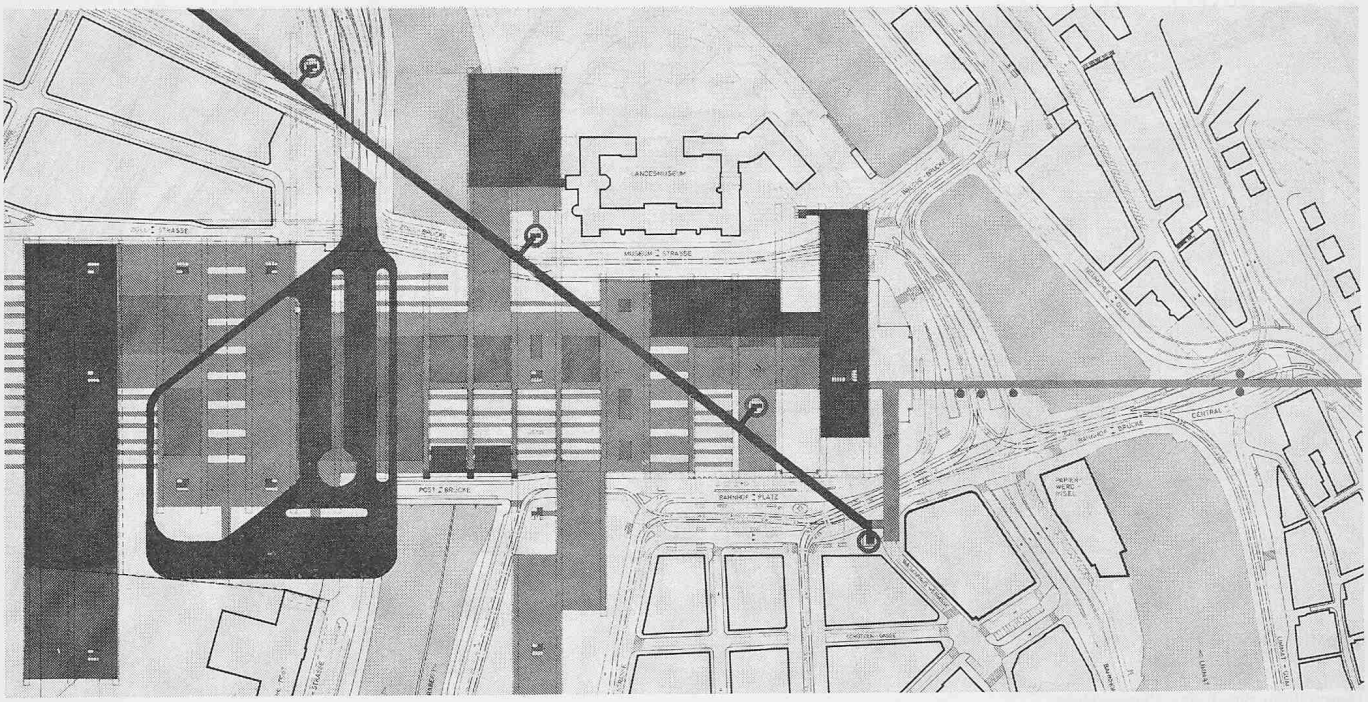
In der äusseren Verkehrsführung übernimmt das Projekt in der Hauptsache die Dispositionen aus den Unterlagen, ohne aber eine fundierte Integration zur neuen Bahnhofanlage zu suchen.

In wirtschaftlicher Hinsicht besteht kein gutes Verhältnis zwischen Publikumszonen und zinstragenden Mietflächen. Der Entwurf wirkt noch nicht ausgereift.

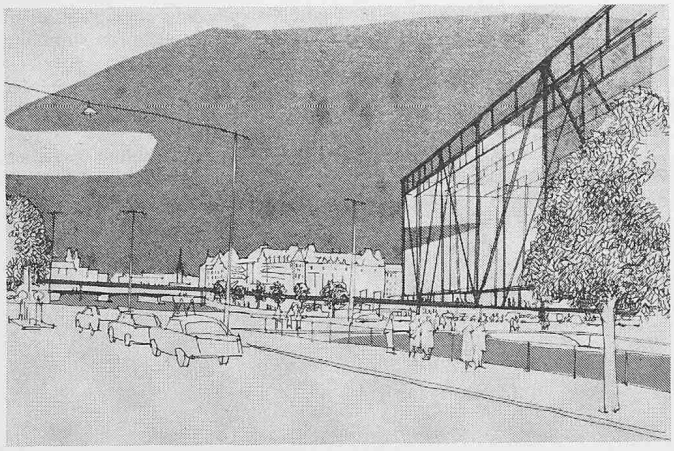
Ankauf (7000 Fr.), Nr. 6, Verfasser: Mario Botta, Giovanni Buzzi, Aurelio Galfetti, Christina Göckel, Marco Krähenbühl, Renzo Lucchini, Ingenieur, Pietro Martinelli, Ingenieur, Flora Ruchat, Luigi Snozzi, Ivo Trümpy; Mitarbeiter Silvano Caccia, Lugano-Pregassona

Modell von Süden (fälschlich überhöht)





Situation 1:5000



Perspektive Nordseite (Museumstrasse)

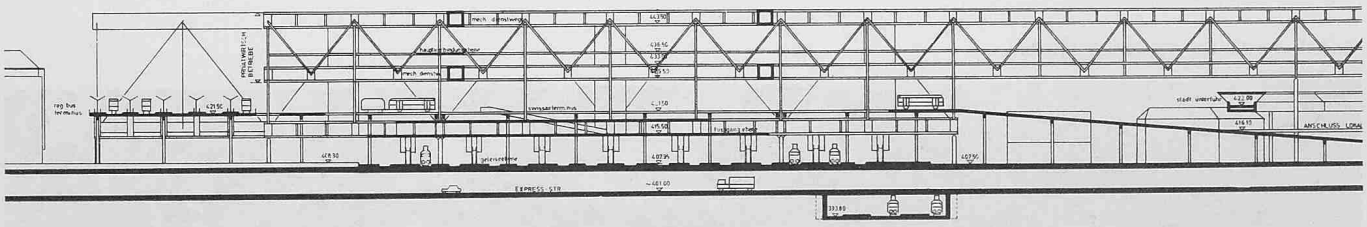
Beurteilung durch das Preisgericht

Dieses Bauprojekt, dessen Modell durch eine massstäblich falsche Übertragung der Pläne missraten ist, charakterisiert sich gegenüber den anderen Entwürfen durch seine eigenwillige Anschauung des gestellten Problems.

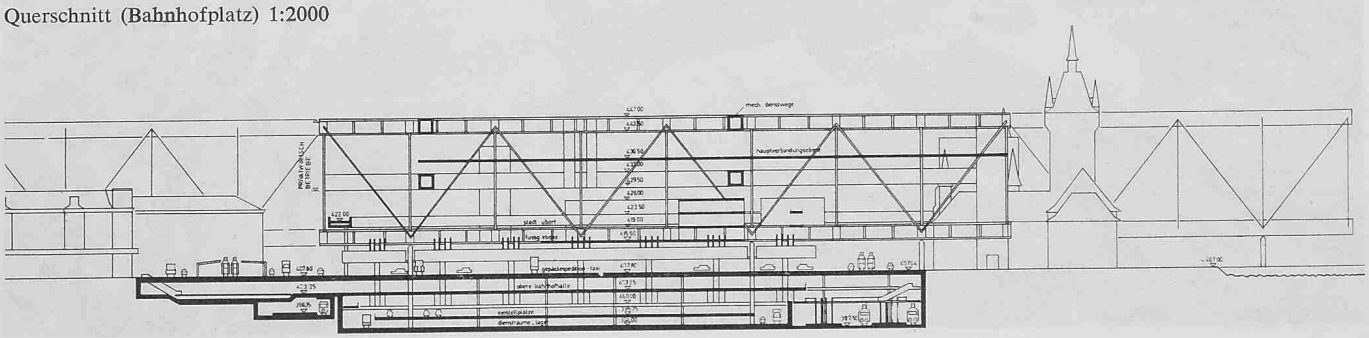
Es wird ein durchgehendes Tragsystem vorgeschlagen, dessen Sinn primär die Bestimmung von Negativräumen ist, in welchen sekundär mit weitgehender Freiheit alle die von der inneren Organisation her notwendigen Positivräume und Flächen ein- und in einem späteren Zeitpunkt umgebaut werden können. Das vorgesehene Tragsystem soll zugleich eine möglichst weitgehende Reduzierung der hemmenden Stützen im Erd- und Untergeschoss erlauben.

Diese an sich sehr interessante Grundidee des Projektes ist im vorgeschlagenen Entwurf nicht ausgereift. Die Wahl der Elemente der Tragstruktur, die städtebaulichen Überlegungen, die innere Organisation und Nutzung sind nicht überzeugend. Der eingeschlagene Weg ist aber richtungweisend.

Querschnitt (längs Expressstrasse) 1:2000



Querschnitt (Bahnhofplatz) 1:2000



In den Programm-Anweisungen wurden

wirtschaftliche Gesichtspunkte

für die Projektierung näher umschrieben: Der *Geschäftskern von Zürich* ist nicht ein beliebiges Gemenge der verschiedenen Nutzungen und wirtschaftlicher Funktionen, sondern hat eine gegliederte und damit weitgehend rational erfassbare Struktur. Für die künftige Entwicklung im Stadtkreis 1 ist in einer planungsamtlichen Prognose mit einem Nutzflächenzuwachs von nur 3–4% bis 1980 zu rechnen. Der Neubau des Aufnahmegebäudes kann daher Nutzflächen für Ladengeschäfte, gewerbliche Dienstleistungsbetriebe, Büros, Hotels usw. vorsehen, *ohne* dass ein Überangebot zu befürchten wäre. Allerdings muss eine vernünftige, käufergenehme Beziehung unter allen detaillierenden Einzelgeschäften bestehen. Die Möglichkeiten zu Standortaufwertungen sind für den zu projektierenden Neubau demnach gegeben.

Weder den Bundesbahnen noch der öffentlichen Hand stehen angesichts der übrigen gewaltigen Aufgaben in den nächsten Jahren und Jahrzehnten die notwendigen Mittel zur Verfügung, um ein Bauwerk von der Grösse dieses Bahnhofes zu finanzieren. Bedeutende Teile sind daher der Nutzung durch die als Geldgeber angesprochene *private Wirtschaft* zuzuführen.

Ausserhalb des Preisgerichtsberichtes sind von Vertretern der SBB einige technisch-wirtschaftliche Aspekte zur zusätzlichen Arealüberbauung beleuchtet worden: Eindeutig verlangen die Bundesbahnen, dass die Ertragslage des *Immobilienobjektes «Zürich Hauptbahnhof»*, die zur Zeit eine günstige Struktur aufweist, *nicht* wesentlich verändert werden darf. Die SBB könnten mit verhältnismässig geringem eigenem Aufwand die dringlichsten Bedürfnisse erfüllen. Ein Neubau des Bahnhofes bietet für die Bundesbahnen daher nur dann Interesse, wenn das gesamte Bauvolumen durch *zusätzliche Ertragsmöglichkeiten* finanziert werden kann.

Eingehende Kosten/Nutzen-Untersuchungen konnten während der Beurteilung nicht erfolgen. Nach dem Abschluss des Wettbewerbes lässt sich aber erkennen, ob für die Neuüberbauung die wirtschaftlich tragende Basis geschaffen werden kann. Hierfür liegt eine positive Voraussetzung darin, dass der Wettbewerb eine *maximale Nutzungsmöglichkeit* ausweist, indem eine grosse, allseitig an die normale Verkehrsebene angeschlossene Verkaufsfläche unmittelbar über den Geleiseanlagen angeordnet wird. Ein grosszügig angelegtes *Einkaufszentrum* in Verbindung mit Parkierungsanlagen würde die City in erwünschter und kommerziell tragbarer Weise beleben.

Ähnliches gälte für ein grösseres Hotel und für Büroräume. Eher geringes Gewicht wurde in Programm und Beurteilung darauf gelegt, ausser den bahnseits verlangten Personalunterkünften noch weitere *Wohngelegenheiten* in die fakultative Überbauung einzubeziehen. Sie wären freilich wirtschaftlich weniger attraktiv, hätten aber zur Wiederbebelebung des dünn bewohnten Stadtzentrums ihre Bedeutung.

In mehreren Projekten wurden unter anderem *Kongress- und Ausstellungsräume* vorgesehen. An sich erscheinen solche Nutzungen gerade an dieser Stelle vertretbar. Sie dürften bei den Preisrichtern und Experten aus wirtschaftlichen Erwägungen etwas zurückhaltend bewertet worden sein. Um so eher, weil solche Verwendungszwecke als räumlich aufwendig mit verhältnismässig niedrigem Wirkungsgrad befunden werden können. Ein in Zürich zur Zeit noch fehlendes, aber in Planung befindliches Kongress- und Ausstellungszentrum liesse sich im Rahmen einer Bahnhofüberbauung kaum realisieren. Wohl aber werden Sitzungszimmer dort immer sehr gefragt sein.

Der angestrebte Zentrumsbetrieb bedingt geeignete *Parkierungsanlagen*. Im Verhältnis zu deren Ertrag sprechen die Investitionskosten für eine *oberirdische* Ausführung. Für *unterirdische* Anlagen würden die Kosten der technischen Erschwernisse wegen derart anwachsen, dass eine solche Anordnung nur durch eine vermehrte oberirdische Nutzung für andere Zwecke finanziell kompensiert werden könnte, was sich wohl auch städtebaulich leichter vertreten liesse.

Der Ideenwettbewerb hat *weiten Spielraum* für die zusätzliche Ausnützung privatwirtschaftlicher Renditeobjekte belassen. Daraus ergab sich eine Fülle interessanter Anregungen. Deren Ergebnisse können für einen späteren, engeren Wettbewerb möglicherweise ausgewertet werden.

Allein schon die technisch-wirtschaftlichen Aspekte zeigen deutlich, dass das komplexe Überbauungsproblem Hauptbahnhof Zürich nur schrittweise, das heisst in einem *mehrstufigen Verfahren* klarzulegen ist und erfassbar gestaltet werden kann.

Die vordringlich werdenden Bahnbetriebserweiterungen

können ausgeführt werden, ohne die bestehende Anlage wesentlich zu beeinträchtigen. Heute liegen fertige Projekte vor für die Nebenstationsanlagen der künftigen städtischen U-Bahn (eine kurze Teilstrecke ist vom Zürcher Stimmbürger kürzlich gutgeheissen worden) und der regionalen SBB-Schnellbahn (Bahnhof Museumstrasse). Auch die tiefliegende Sihl-Expressstrasse könnte erstellt werden. Nach diesen vorgängig zu realisierenden Bauten wäre dann mit dem Neubau des Hauptbahnhofes zu beginnen.

Lösung auf Zeit?

Die Ausschreibung hat zweifellos bestätigt, dass die im Vorprojekt *Bridel/Frey* und in den Wettbewerbsprogrammen niedergelegten Anforderungen und Wünschbarkeiten auf dem begrenzten Bahnhofareal in allseits angemessener Weise verwirklicht werden könnten. Diese Erkenntnis geht aus einer Reihe konziser und über Erwarten gereifter Entwürfe hervor. Auch die nun noch zur weiteren Klärung erforderlichen Untersuchungen und Studien werden die im Grossen bereits abgesteckten Grenzen kaum noch in Frage stellen. Man könnte somit der zweiten Runde des Wettbewerbsverfahrens ruhig entgegensehen.

Doch erscheint uns dabei noch ein Umstand beachtenswert: Bauvorhaben von dieser ausserordentlichen Grössenordnung beanspruchen geraume Zeit. Dies um so eher, wenn verschiedenartige Interessen und Ziele unter einen Hut zu bringen sind und damit mehrere mitbestimmende Instanzen sich auf *eine* Lösung einigen müssen.

Innerhalb einer längeren Zeitspanne sind aber auch – heute mehr denn je – *technische Entwicklungen* möglich, die gerade in Transportwesen und Verkehrstechnik zu konzeptionellen Umstellungen führen und damit bauliche Anpassungen bedingen können. Analogien bestehen zum Beispiel im Schul- (Hochschul-!) und Industriebau.

Extreme Auffassungen

Überlegungen solcher Art führen folgerichtig zur Frage, wie auch innerhalb der Projektierung der Zürcher Bahnhofanlage entwicklungstechnischen Immissionen später noch in verantwortbarer Weise Folge gegeben werden kann.

Diese Problematik kommt unter den rangierten Arbeiten im ersten Preis (Nr. 31) und im letzten Ankauf (Nr. 6) in doppeltem Sinne gegensätzlich zum Ausdruck:

Dem Projekt (Nr. 31) von *Max Ziegler* sind eine Geklärtheit und architektonische Reife zu eigen, die es als erfolgversprechende Grundlage zu einer weiteren Bearbeitung zu prädestinieren scheinen. Man kann sich aber kaum vorstellen, wie diesem harmonisch in sich gefestigten Entwurf noch ein

Weiteres an später vielleicht erforderlicher Wandelbarkeit abzugewinnen wäre. Dem Preisgericht ist dieser Umstand auch nicht entgangen. Darauf lässt die Beurteilung schliessen, wenn eben dieses Projekt in der zu erwartenden, sich über viele Jahre erstreckenden Realisierungsphase einen *generellen Richtplan* voraussetzt. Diese Feststellung dürfte sinngemäss auf die Mehrzahl der beschriebenen Entwürfe ebenfalls zutreffen.

Demgegenüber weist sich der Experimentalvorschlag des Tessiner *Gruppo Architetti Associati* (Nr. 6) für den Ausbau strukturell interessant aus. In ein durchgehendes Tragsystem lassen sich Räume und Flächen in sekundärer Folge einbeziehungsweise umbauen. Dadurch sollen sich gemäss künftigen Erfordernissen (unter denen nach Ansicht der Verfasser auch der Wille zur Überwindung der heutigen sozialpolitischen Gegebenheiten zum Ausdruck zu kommen hätte!) notwendig werdende Umdispositionen verhältnismässig leicht ermöglichen lassen. Obwohl der Ideengehalt im Entwurf nicht ausgereift ist, misst das Preisgericht der «an sich interessanten Grundidee» Bedeutung zu und bezeichnet den eingeschlagenen Weg immerhin als *richtungsweisend.*

Leider äusserten sich die Preisrichter in diesem Zusammenhang nicht darüber, wie sie die entwicklungsbezogene Flexibiliät beurteilen, welche dieses Projekt als einzige unter den rangierten Arbeiten extrem zum Ausdruck bringt.

Generell ist dem Berichtsabschnitt «Prüfung der Entwürfe» zum ersten Rundgang zu entnehmen, dass in diesem auch die Strukturentwürfe Nr. 24, 25 und 45 (siehe auch S. 470) ausgeschieden wurden mit der Bemerkung: Sie gehören jener Kategorie Arbeiten an, die entweder eine Aussage enthalten, die im jetzigen Zeitpunkt des baulichen Realismus entbehrt, oder Lücken des Projektes literarisch überbrücken.

Für eine früher oder später doch einmal fällig werdende Klärung wäre es aber nützlich gewesen, das Preisgericht zu den in einem langwährenden Verwirklichungsprozess unvermeidlichen Wachstumsbeschwerden und zu deren Heilmittel zu vernehmen.

Eine entsprechende Verlautbarung der Preisrichter zum Projekt Nr. 6, das stellvertretend für etliche strukturelle Ausbausysteme beurteilt worden ist, hätte indirekt Schlüsse *zum Prinzip* solcher Vorschläge erlaubt. Solche Systeme hatten im Rahmen dieses duldsamen ideellen Wettbewerbsverfahrens Anspruch, als futuristischer Ausdruck in gegenwärtiger Zeit – wenn auch vielleicht mit manchem Kopfschütteln – zur Kenntnis genommen zu werden. Bei allen konzeptionellen Mängeln und den Vorbehalten, die zur Realisierbarkeit einiger Strukturformen zu machen sind, ist nicht zu übersehen, dass damit eben doch *Alternativen* gegeben werden zu den programmkonformen Gestaltungsvorschlägen, wie sie auch das Vorprojekt vertritt.

Aber Prinzip hin oder her, sind doch jene «Ideen» abzulehnen, die in keiner Weise im kulturellen Nährboden Zürichs wurzeln und Ungeheuerlichkeiten für unser Stadtgebilde als Bürgerschreck heraufbeschwören. Der Mangel jeglichen Sinnes für das Humane ist von diesen Verfassern mit einem Arbeitsaufwand ausgewiesen worden, der eines Bessern wert gewesen wäre.

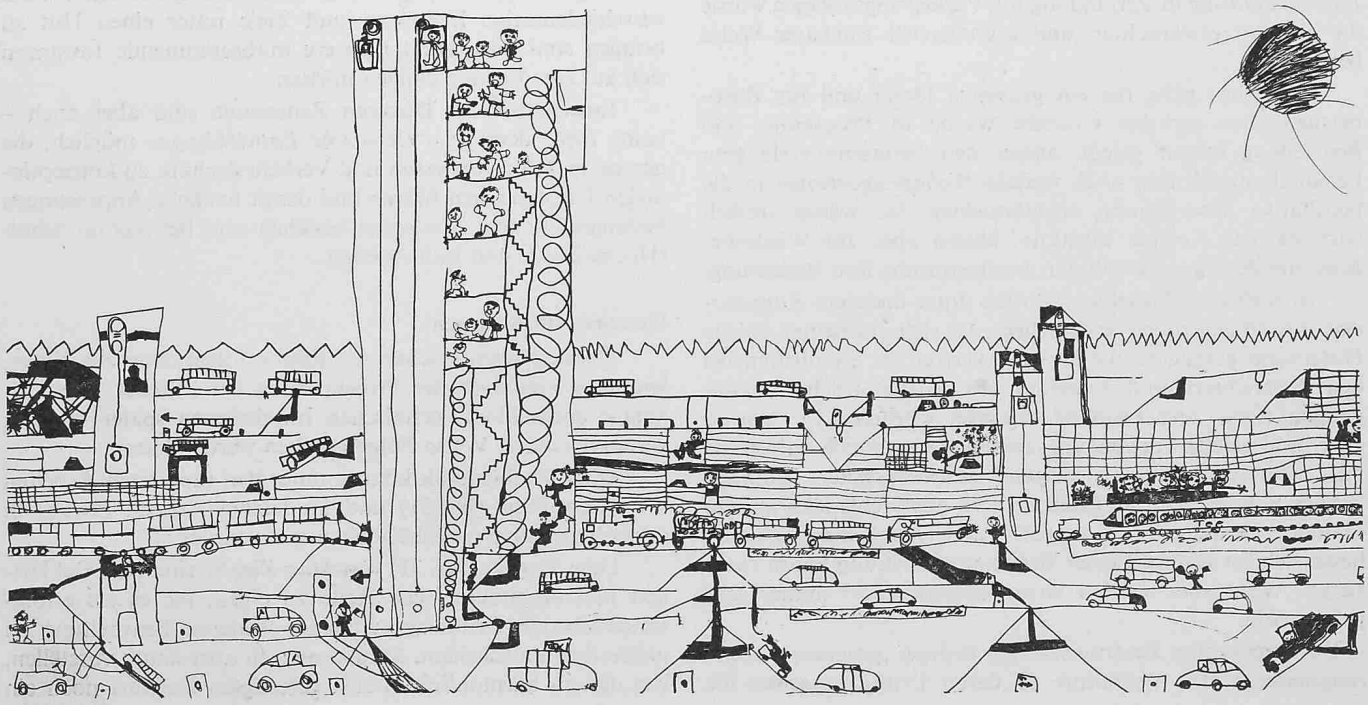
Der Entscheid in einer nächsten Wettbewerbsstufe

dürfte auch Überlegungen einschliessen, wie aus der Gegenwart heraus nach Möglichkeit so zu disponieren ist, dass ein Bauvorhaben auf Zeit auch dann seine Lösung finden kann, wenn heute Schaffende nicht mehr verantwortlich zeichnen.

Noch darf die Hoffnung auf kontinuierliches und für neue Ideen und Auffassungen offenes Weiterbauen genährt werden. Dies erweist sich auch nachfolgend im frischfröhlichen Entwurfsdrang, mit dem unser Nachwuchs den schweizerischen Wettbewerb für den dritten Hauptbahnhof Zürichs hors concours bereichert hat (Bild unten!).

Gaudenz Risch

Entwurf hors concours. Verfasser: *Julian Schilling* (7 Jahre) und *Eva Schilling* (5½ Jahre). Die Ähnlichkeit mit Projekt Nr. 43, S. 461, ist unverkennbar



Nachtrag

Mit ihrem ideellen Beitrag zum Wettbewerb Hauptbahnhof Zürich war für die Bewerber ein grosser Kostenaufwand verbunden, der in einzelnen Fällen mehrere Zehntausend Franken betragen mochte. Für das gesamte Projektierungsvolumen wären die «Gestehungskosten» auf etwa 1 Mio Fr. zu schätzen. Einer solchen Summe standen 350000 Fr. für Preise und Ankäufe gegenüber.

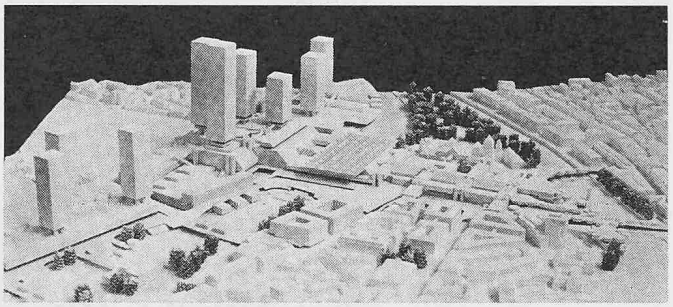
Damit sei der Kritik am Wettbewerbswesen vielfach aus Kreisen, die es meistens nicht besser begreifen oder verstehen wollen, entgegengehalten, dass die Architekten wenig Anlass haben, sich aus reinem Profitdenken an Wettbewerben zu beteiligen. Die Motivation für das Eingehen des verhältnismässig grossen Risikos in Wettbewerben liegt doch wohl eher im beruflichen Streben und – man getraut sich fast nicht, es zu sagen – vielleicht gar in einem damit verbundenen beachtlichen Rest von *Idealismus*. Ein solcher ist in manchem Falle auch jungen Baukünstlern zuzuerkennen. Selbst wenn dabei auch weltverbesserungsbesessene und gesellschaftskritische Ideen (Aggressionen) bis zum Überdruss im Spiele sind, so bleibt doch letztlich ein Engagement in Form der Arbeitsleistung, das schwerer wiegt als lediglich «Diskussionen».

Im Rahmen der 57 beurteilten Entwürfe finden sich unter den nicht preisgekrönten oder angekauften Projekten kaum solche, die wesentlich andersartige oder reifere Entwürfe darstellen als jene. Einzig bezüglich der ausgeschiedenen

Überbauungen

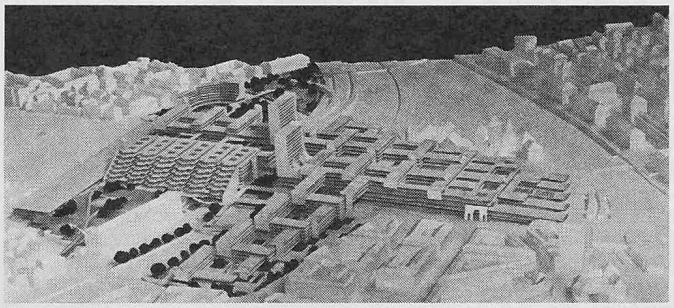
Projekt Nr. 27, Kennwort «Soprasihl» (2. Rundgang)

Der Überbauungsvorschlag wahrt im östlichen Abschnitt die Massstäblichkeit der bestehenden Zentrumsbauten, greift jedoch westlich der Sihl (über den Geleisanlagen) ins Kolossale. Der Sihllauf wird in diesem Abschnitt unterdrückt.



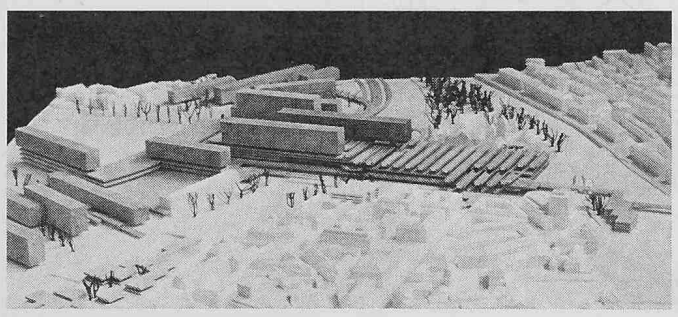
Projekt Nr. 41, Kennwort «SBB 324 (in Lokomotive)» (2. Rundgang)

Die Überbauung vollzieht sich in verschiedenartigen Formen: einem starren rektangulären Traktsystem (östlich), Hochhäusern (Sihlbereich) mit einer massierten Terrassensiedlung über den Postgeleisen samt zugeordneter Grünanlage.



Projekt Nr. 51, Kennwort «Möve» (2. Rundgang)

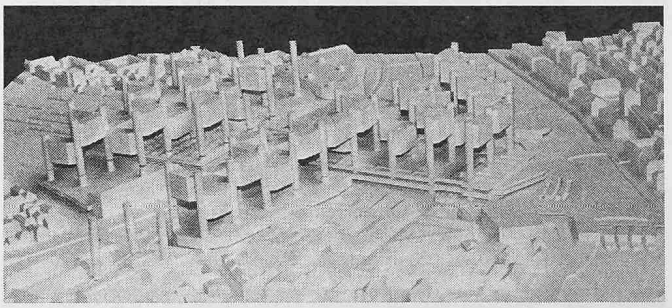
Über der in strukturierter Flachbauweise vorgeschlagenen Bahnhofanlage stossen schwer lastende Klötze vom Westufer der Sihl über dem Geleisebereich (!) gegen das Aufnahmegebäude vor.



Quartierstrukturen

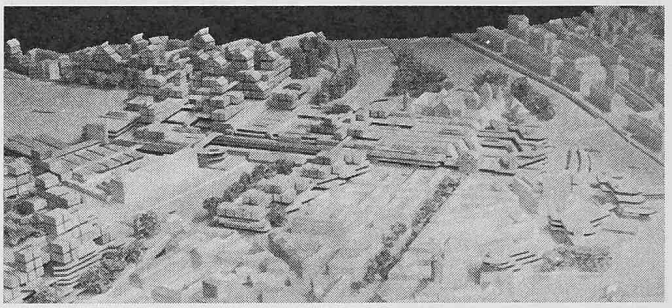
Projekt Nr. 21, Kennwort «HB ZCH» (2. Rundgang)

Die flach gehaltene Bahnhofanlage überzieht ein beliebig fortsetzbares, überdimensioniertes System von Stützen (Erschliessungs- und Versorgungstürme). In dieses werden gleichförmige Baueinheiten in verschiedener Höhenlage eingehängt.



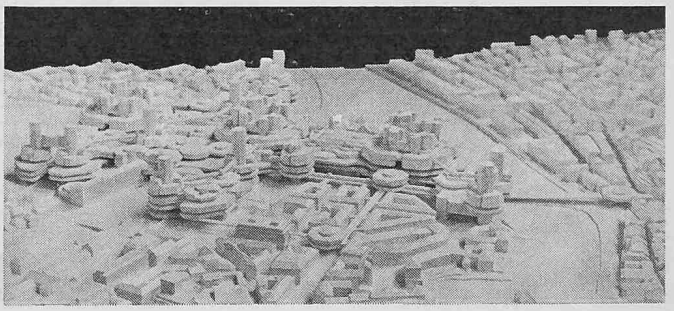
Projekt Nr. 39, Kennwort «Arc de triomphe» (2. Rundgang)

Der als solcher kenntliche Bahnhof wird teils durch Einheitskuben überstellt, die westlich der Sihl ein massiges Konglomerat bilden, südlich der Sihlpost weiterwuchern und sich auch im Sihlbereich wiederholen.



Projekt Nr. 42, Kennwort «Oktogon Stadt» (1. Rundgang)

Die vorgeschlagene Makro-Überbauung negiert den Bahnhof städtebaulich und würde in ihrer ausgedehnten formalen Manieriertheit dem Stadtbild schlecht bekommen.



Strukturvorschläge verweist das Preisgericht auf das Vorliegen einer problematischen Aussage, die heute des baulichen Realismus entbehre.

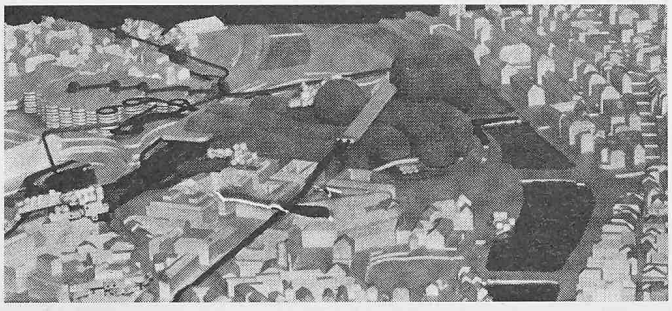
Als Nachlese werden noch einige Entwürfe gezeigt – sie könnten auch anders ausgewählt und vermehrt werden – die der schweigenden Masse jener Bewerber zu danken sind, deren Beitrag wir global zu würdigen versucht haben.

Die Arbeiten folgen sich in den Gruppen Überbauungen, Quartierstrukturen, Ausbausysteme.

Ausbausysteme

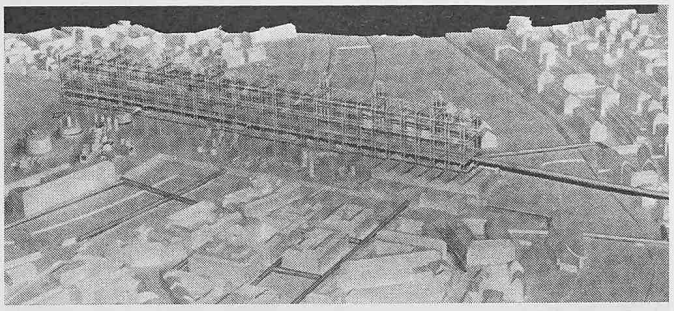
Projekt Nr. 24, Kennwort «Over» (1. Rundgang)

Oh nobile Turegum! Dieser fragwürdige Versuch widerspricht in hohem Masse der Aufgabestellung, wie sie vom Programm und der städtebaulichen Situation her gegeben ist. (Hans-)Wurstiaden?



Projekt Nr. 25, Kennwort «Integral» (1. Rundgang)

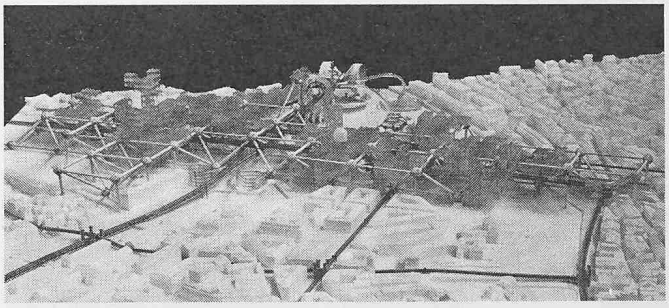
Die Verfasser erhalten den alten Bahnhof, nehmen die Geleiseanlagen in einem Flachbau auf und suchen die übrigen räumlichen Erfordernisse in einer übergeordneten offenen Struktur zu erfüllen. Im Unterschied zu den in der Auffassung verwandten Entwürfen Nr. 6 und Nr. 45 bleibt die Querriegelwirkung der Bahnhofanlage erhalten.

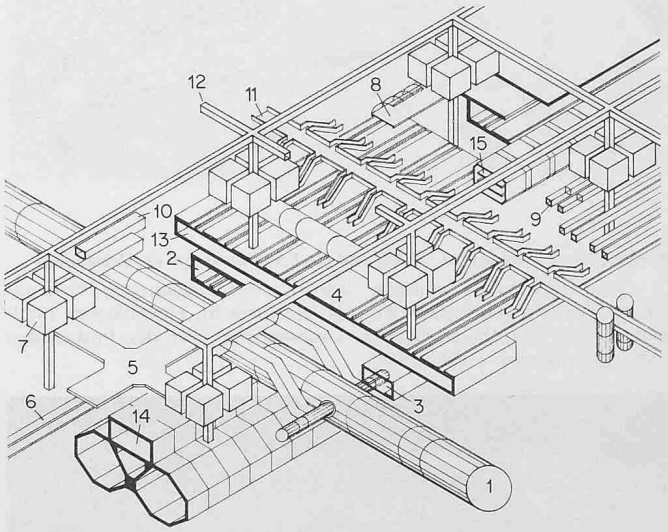


Projekt Nr. 45, Kennwort «SBB Change» (1. Rundgang)

Die Verfasser zeigen in ihrer Lösung den Ansatzpunkt für eine lineare Stadtentwicklung. Aus einem Beschrieb: «Ein Primärträger in Form eines gross dimensionierten Raumtragwerkes enthält Transport, Energie, Versorgung. Er ist selbsttragend, aufnahme- und entwicklungsfähig für zukünftige, noch nicht voraussehbare Tätigkeiten. Die Knotenpunkte der Struktur bilden intensive, urbane Gebilde mit Einrichtungen für Information, Kommunikation und den Alltagsbedarf.» Der Bahnhof erhielte (hier) ein neues Raumprogramm mit dem Schwerpunkt auf «humantechnischen» Einrichtungen. Er soll zum Katalysator für die ganze Stadt werden. Eine ins Limmattal gedachte Entwicklung der Bahnhofstruktur würde diese Wirkung wesentlich erhöhen können.

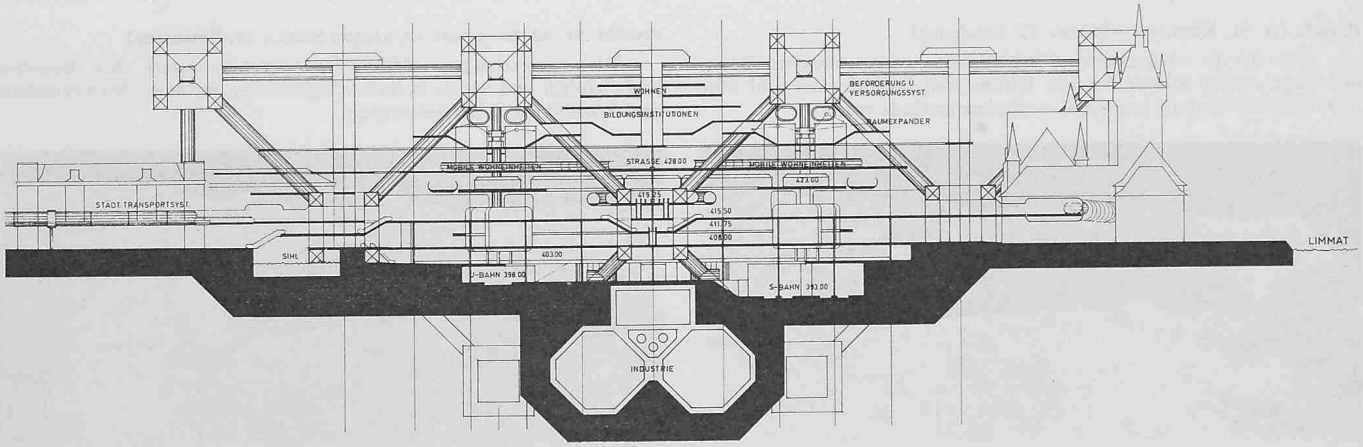
Die Verfasser K. Bernath, G. Geudoth, C. Frey, X. Favre, B. Schlagenhauf arbeiten in Anlehnung an die von der englischen Gruppe «Archigram» entwickelten avantgardistischen Konzeptionen. Ihr Vorschlag bildet in der präsentierten Form nur bedingt einen Beitrag zum Problem eines zu ralisierenden Bahnhofbaus. Doch wird darin eine Alternative zum üblichen Planungsprozess demonstrativ aufgestellt.





Schema Primärenergieträger mit Transaktionen: Bewegung, Versorgung, Verteilung. Legende: 1 Expressstrasse, 2 S-Bahn, 3 U-Bahn, 4 Bahn SBB, 5 Strasse, 6 Fussgänger-Rollband, 7 mechanisches Parking, 8 Kurzparking, 9 Gepäck-Beförderungssystem, 10 Container-Beförderungssystem, 11 Querperron, 12 Verteilstruktur, 13 technisches Geschoss/Gepäckexpedition, 14 Produktion/Industrie, 15 Aufnahmegebäude

Schematischer Querschnitt (zu Projekt Nr. 45)



Tiefer hängen!

Die Resonanz auf den schweizerischen Ideenwettbewerb für den Hauptbahnhof Zürich hat ihren Niederschlag auch in der Presse gefunden. Allerdings in unterschiedlich informativer und kommentierender Haltung. Soweit dabei auch Abweichungen gegenüber dem Befund der verantwortlichen Preisrichter zum Ausdruck gebracht werden, kann sich dies im weiterdauernden Reifungsprozess des Bauvorhabens klärend erweisen. Als unsachlich, irreführend und inkriminierend muss jedoch eine «Berichterstattung» qualifiziert werden, die den Wettbewerb in seinem Ergebnis auf reisserische Art einseitig negativ darzustellen sucht und damit das Wettbewerbswesen als Institution der schweizerischen Architektenschaft (SIA, BSA) herabwürdigt.

Der Vorwurf einer solchen destruktiven Beflissenheit trifft den Verfasser des illustrierten Beitrages «Kann/darf/soll/muss ein Bahnhof so aussehen?» im Magazin des in Zürich erscheinenden «Tages-Anzeiger» (Nr. 10, 13. März 1971). Der informative Unwert dieser Publikation offenbart sich in dem, was dem Leser an Entstellungen im Sachverhalt, Unterlassungen und Einseitigkeit mit Bezug auf das Wettbewerbsergebnis zugemutet wird.

Der vom Preisgericht einstimmig in den ersten Rang erhobene Entwurf wird als eine «im Grund genommen rein formale Spielerei» bezeichnet, hinter der «sicher aber keine wesentlich neue Idee steckt». Wie der Vorschlag von Max Ziegler aussieht, wird dem Leser in dieser Projektschau jedoch unterschlagen.

Die wesentlich neuen Ideen muten dann allerdings sogar nach der Meinung des Verfassers «zunächst einmal befremdlich an: gewaltige offene Strukturen, die sich beliebig erweitern lassen ... oder ein gewaltiger, geodätischer Dom, der ausschaut, wie eine Kugel, umgeben von gewölbten, wurstähnlichen (!) Hallen. An so etwas muss man sich gewöhnen (muss man?). ... Vor allem aber steckt hinter diesen Projekten eine Idee, die zudem eine städtebauliche Idee und nicht einfach eine formale Extravaganz ist» (oder doch?). Es lohnt sich nicht, auf Weiteres hier einzugehen.

Auch würde es sich erübrigen, das folgende Geschwätz aus dem Kreise jüngerer Architekten wiederzugeben, wenn der Verfasser damit nicht bewusst das Wettbewerbswesen als solches zu diskriminieren suchte: «Sie werden sehen, den ersten Preis wird wahrscheinlich wieder der Architekt Ziegler gewinnen, und wenn er nicht den ersten macht, so ist er bestimmt unter den ersten drei (es war übrigens jedem dieser Neider freigestellt, durch eigenes Können einen der ersten Ränge einzunehmen!) ... Da fragt man mit gutem Recht, warum überhaupt Ideenwettbewerbe ausgeschrieben werden, wenn man zum voraus weiss oder ahnt, wer den Wettbewerb gewinnen wird ... usw.

Solche Unterstellungen müssen beim Publikum – was wohl beabsichtigt ist! – Zweifel über die korrekte Handhabung der Wettbewerbsgrundsätze wecken, wie sie in der SIA-Ordnung Nr. 152 für Architekturwettbewerbe festgelegt sind. Im Privatleben käme dies einer zu ahndenden Kreditschädigung gleich. *Wir weisen diese Journalistik als Fachredaktion und als Bürger mit allem Nachdruck zurück.* Hier findet die Anmassung selbst eines *Niklaus Flüeler* ihre Grenze! *G. R.*

Der Zürcher Bahnhof

DK 656.2

Von **Martin Fröhlich**, dipl. Arch. ETH, Zürich

Vorgänger und Vorgeschichte

Noch heute ist unschwer aus dem Stadtplan zu lesen, dass der Standort des Bahnhofs nach den «Gesetzen des Zufalls» gewählt worden ist, als sich Zürich der neumodischen und damals unrentablen Einrichtung einer Eisenbahnlinie nicht mehr länger verschliessen konnte. Die Stadt, die 15 Jahre vorher aller Rechte gegenüber dem Kanton beraubt worden war, gab der Eisenbahn, die in erster Linie den neidischen Vororten dienen würde, kein teures Bauland ab. Die Kantonsregierung, von der Lanschaft kontrolliert, stellte deshalb Land im alten Schanzengürtel Zürichs im *Baurecht* zur Verfügung, denn dieses Gebiet gehörte seit 1833 dem Kanton und wurde von ihm für seine Bauten genutzt (Kantonsschule, Kaserne am Basteiplatz, später Universität usw.). So erhielt die Nord–Ost-Bahn für ihre Zwecke die Sihlwiese, ein Stück des alten Schützenplatzes, zwischen Limmat und Sihl, heute Platzspitz-Anlage, zugewiesen. Der erste Bahnhof wurde 1847 von *Gustav Albert Wegmann* (1812–1858) vollendet, einem der bekannten damaligen Zürcher Architekten (Bilder 1, 2, 3).

Die Gegend des Bahnhofs war nur auf engen Wegen im Industriequartier (wo heute die grossen Warenhäuser an der Bahnhofstrasse stehen) oder um die Stadt herum durch die Sihlporte erreichbar. Schon bald nach der Eröffnung der Bahnlinie wurden die erschwerte Zugänglichkeit des Standortes und die kleinen Dimensionen des Bahnhofs zum Problem. Verbesserungen der Verkehrslage schienen kaum anders als durch eine Verlegung des Bahnhofs an den heutigen Paradeplatz oder ans Seeufer im Quartier Enge möglich. Aus finanziellen Erwägungen hat man davon abgesehen. Der alte Standort des Bahnhofs wurde durch ernsthafte Planung erschlossen. Im Verlauf einer grossangelegten Stadtsanierung zwischen 1861 und 1863 wurde auf der Höhe des Bahnhofs eine befahrbare Brücke über die Limmat gebaut und 1861 unter den bekanntesten vier Architekten Zürichs ein *Wettbewerb* veranstaltet, der den Bahnhofneubau zum Thema hatte.

Preisrichter war unter anderen *Jakob Friedrich Wanner* (1830–1903), Zürcher Stadtbaumeister seit 1861, Erbauer der Kreditanstalt und ehemaliger Chefarchitekt der Nord–Ost-Bahn (NOB), also ein Fachmann für Bahnhofbau. In diesem Wettbewerb im Jahre 1861 versagten wider Erwarten alle Teilnehmer. Nicht nur *Johann Jakob Breitinger* (1814–1880), *Ferdinand Stadler* (1814–1870) und *Leonhard Zeugheer* (1812–1866), sondern auch Professor *Gottfried Semper* (1803–1878), der berühmte Lehrer am jungen Polytechnikum konnten kein befriedigendes Projekt vorlegen. Semper wusste allerdings sein Unvermögen im funktionellen Bereich der Aufgabe mit grossartiger formaler Gestaltung zu verschleiern, während die Problematik bei den anderen offen zutage trat (Bilder 4, 5).