

<b>Zeitschrift:</b>	Schweizer Ingenieur und Architekt
<b>Herausgeber:</b>	Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
<b>Band:</b>	99 (1981)
<b>Heft:</b>	8
<b>Artikel:</b>	Hauptbahnhof Zürich - Projekt Südwest: Entscheid noch in diesem Jahr?
<b>Autor:</b>	Meyer, Bruno
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-74437">https://doi.org/10.5169/seals-74437</a>

### **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:** 27.01.2026

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

# Hauptbahnhof Zürich – Projekt Südwest

Entscheid noch in diesem Jahr?

Mitten in der Stadt Zürich liegt der Hauptbahnhof, dessen Gleisanlagen nach heutiger Ansicht ungenutzte Zentrumsfäche darstellen. Mit dem Projekt Südwest soll in den nächsten Jahren eine Überbauung verwirklicht werden, die nicht nur bahnspezifischen, sondern auch städtebaulichen Anforderungen genügt. Die vorgesehenen Investitionen liegen in der Grössenordnung von 200 Mio Franken, nachdem das Ergebnis des Ideenwettbewerbs aus dem Jahre 1969 mit 1,5 Mia Franken aus finanziellen Gründen überarbeitet worden ist. Heute geht es darum, den Bauträger zu formieren, damit das Projekt vorangetrieben werden kann. Am Orientierungsabend der Zürcher Studiengesellschaft für Bau- und Verkehrsfragen vom 3. Februar 1981 wurde die Entstehung des Projekts Südwest vorgestellt und diskutiert.

## Vor der Entscheidung

Nach einer Einleitung von *H. B. Barbe* (Zürich), dem Koordinator des Vortragsabends, orientierte *H. R. Wachter* (Direktor des Kreises III der SBB, Zürich) über die «Projektgenesis» des Hauptbahnhofs Südwest, Zürich. Er stellte das jüngste Projekt in die lange Reihe der Neu- und Umbauten in der 134jährigen Geschichte des Zürcher Hauptbahnhofs und bezeichnete es als Resultat einer 16jährigen Planungsphase, die er heute als abgeschlossen be-

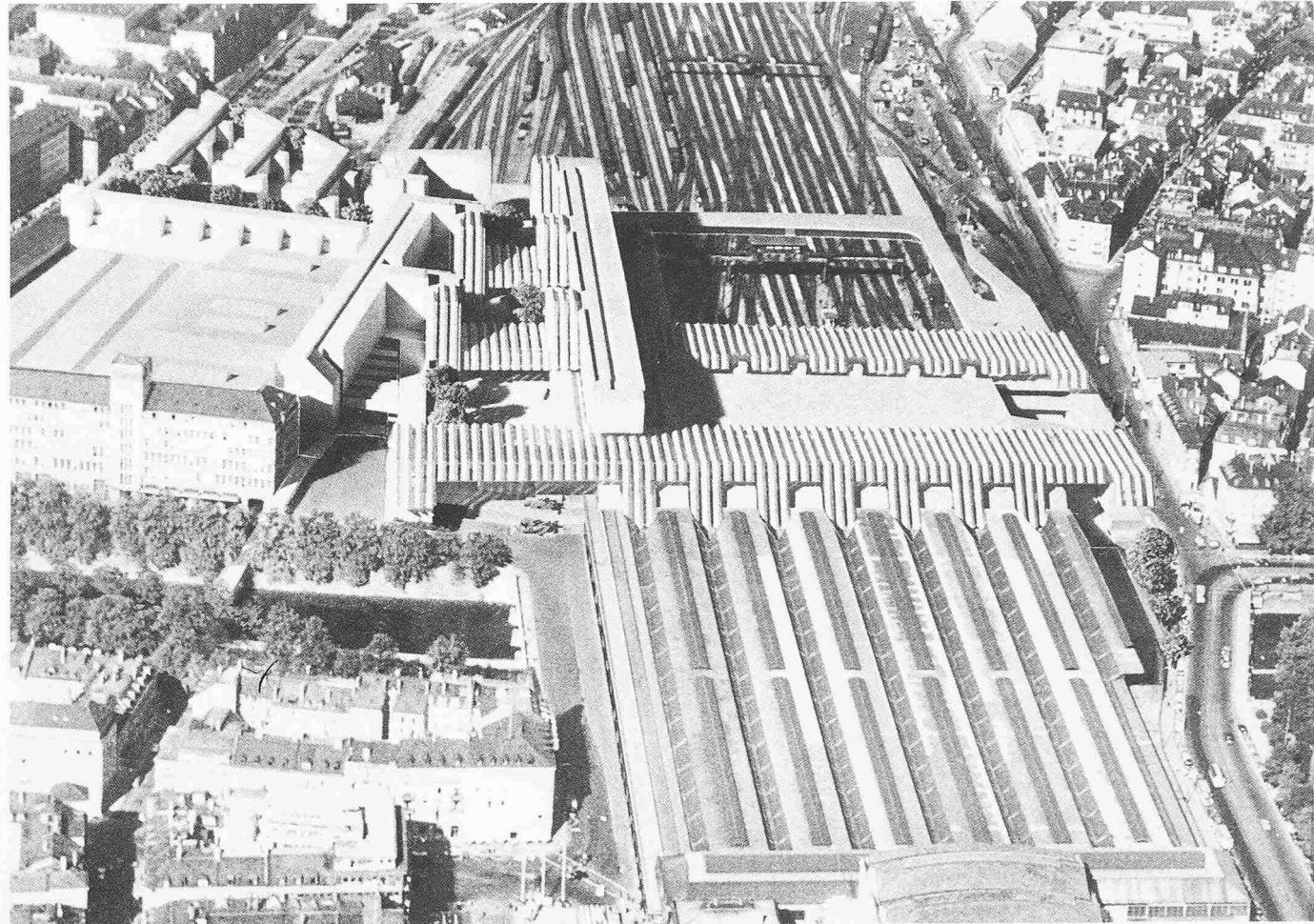
trachtet. Nach dem Ideenwettbewerb (1969) und dem anschliessenden Projektwettbewerb (1978) wurde das Projekt 1980 nochmals überarbeitet und den heutigen Erfordernissen angepasst, so dass es für den nächsten Schritt – die Realisierung – bereit ist. *Wachter* betonte, die SBB seien gewillt, brachliegende Zentrumsfäche sinnvoll zu nutzen und zu gestalten sowie den potentiellen Partnern Hand zu bieten. Hauptanliegen sei dabei u. a. ein Park-and-Ride-System für Fernreisende, d. h. ein Parkplatzangebot in Bahnhofsnähe. Von den ursprünglich 4000 Parkplätzen

sind im heutigen Projekt noch 600 vorgesehen. Der Referent gab der Hoffnung Ausdruck, dass die bisherigen Arbeiten keine Sandkastenübung bleiben, sonder dass nun zur Tat geschritten werde.

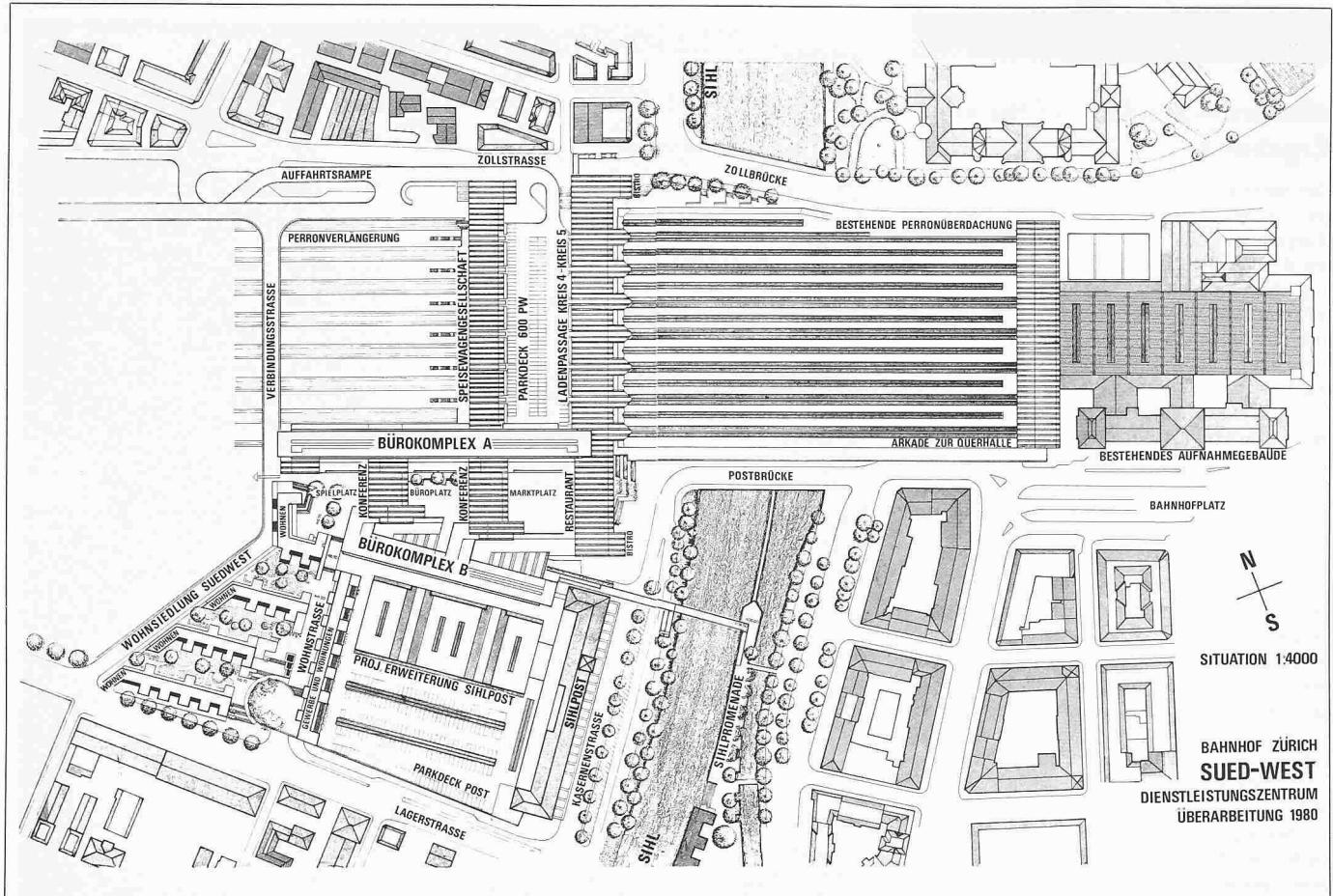
## Gestaltung

Das Projekt wurde anschliessend von *R. Baenziger* (Mitglied der Architektengemeinschaft Baenziger, Bersin, Schilling, Zürich) eingehend erläutert. Es enthält im Bereich der Lagerstrasse eine Wohn- und Gewerbezone. Zwischen Sihlpost und Gleis 1 liegt das Dienstleistungszentrum mit Büroräumlichkeiten, Konferenzräumen und Restaurants. Über den Gleisanlagen – als Fortsetzung der bestehenden Perrondächer – sind eine Ladenpassage, ein Trakt für die Speisewagengesellschaft und drei Parkflächen vorgesehen, die von der Zollstrasse her erschlossen werden.

Insbesondere soll durch attraktive Fussgängerebenen mit grosszügigen Treppenanlagen eine lebendige Verbindung zwischen den Stadtkreisen 4 und 5 geschaffen werden. Spätere Wachstumsmöglichkeiten zeigt das Projekt in Richtung Westen bis zur Langstrasse.



Blick gegen Westen. Photomontage



## *Bestehende und geplante Anlagen im Gebiet des Hauptbahnhofes Zürich*

Im heutigen Zeitpunkt ermöglicht es eine etappenweise Realisierung im Sinne eines Baukastens.

## Städtebauliche Gesichtspunkte

G. B. *Sidler* (Chef des Stadtplanungsamtes, Zürich) schilderte die tangierten Probleme der Stadt. Primäres Ziel sei die Nutzung des Leerraums zwischen Lager- und Zollstrasse, was eine erwünschte Stadtergänzung bedeute. Das Projekt Südwest ist mit weiteren Bauvorhaben verflochten: Bahnhof Museumstrasse der S-Bahn mit bevorstehender Abstimmung; SZU-Verlängerung ab Bahnhof Selnau bis zur Station unter der Shop-Ville; Sihlexpress-Strasse in Tieflage; fussgängergerechte Verbindung zwischen künftigem S-Bahnhof, Hauptbahnhof und SZU-Station; städtebauliche Konsequenzen infolge erfolgtem Auszug des Engrosmarkts nach Herdern sowie bevorstehende Nutzungsänderung des Kasernenareals. *Sidler* wies darauf hin, man werde heute am Konzept der Sihlexpress-Strasse ohne Stadtausfahrten, jedoch

mit Ausfahrten zu den Parkhäusern, festhalten. Er wünscht dem neuen Bahnhofprojekt, dass es durch den Projektverfasser gestaltet werden kann und nicht von Randbedingungen eingeschwängt wird.

## Chance für den öffentlichen Verkehr

Prof. H. Brändli (ETH Zürich) erachtet das Projekt als richtig und seine Realisierung sogar als überfällig. Es ergebe sich für den öffentlichen Verkehr eine echte Chance. Kleinräumig zeigen sich Mängel im Ablauf des Fussgängerverkehrs, der noch zu studieren sei. So liege der Verkehr südlich des Bahnhofs im Untergeschoß, im heutigen Bahnhofsbau im Erdgeschoß und im neuen Bahnhof im Obergeschoß. Die Distanzen beim Umsteigen verlängern sich, was der Attraktivität heute schon schade. Der Tramverkehr hat sich bis heute nur mühsam als östliche Umwicklung des Kopfbahnhofs vergrössert. In Zukunft müsse eine westliche Strassenbahnverbindung der Kreise 4 und 5 im

Rahmen des Projekts Südwest gesucht werden. Grossräumig könne das neue Projekt als gut bis sehr gut bezeichnet werden.

Zum Schluss stellte *Wachter* klar, dass die SBB als Transportunternehmung das Neubauprojekt nicht alleine durchführen können. Als Baurechtgeber bieten sie Hand zur Zusammenarbeit und wünschen eindringlich, das Projekt voranzutreiben. Zurzeit müsse der richtige Bauträger gefunden werden. In diesem Sinn hoffte er auf Unterstützung durch die Behördendelegation für den Regionalverkehr Zürich.

In der anschliessenden Diskussion wurden Fragen aus dem Zuhörerkreis durch die Referenten beantwortet

Bruno Meyer

Veröffentlichungen in der Schweizerischen Bauzeitung bzw. im Schweizer Ingenieur und Architekt zum *Ideenwettbewerb 1969: Ausschreibung 1969/40/811, Ergebnis 1970/50/1184, 1971/18/429, 1971/19/457; Projektwettbewerb Südwest: Ausschreibung 1978/11/200, Ergebnis 1978/51/52/1017; 1979/5/71. Projekt Südwest (Überarbeitung 1980); 1980/40/997.*