

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **93/94 (1929)**

Heft 19

PDF erstellt am: **18.05.2024**

Nutzungsbedingungen

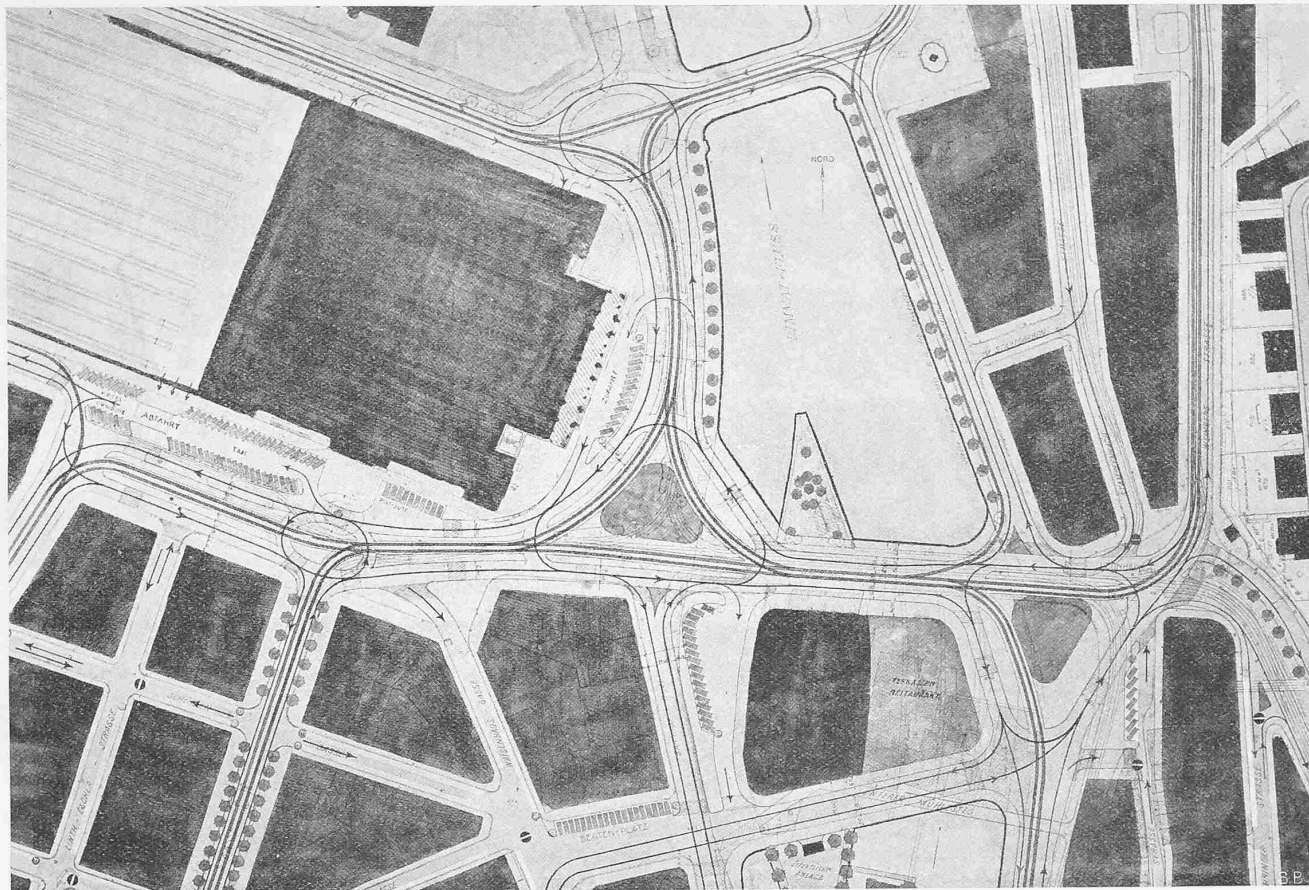
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



1. Rang (4300 Fr.): Entwurf Nr. 13. — Otto Pfléghard, Architekt, Mitarbeiter G. Stickel, beide in Zürich. — Bahnhof- und Leonhardplatz 1 : 2500.

Ideen-Wettbewerb zur Neugestaltung der Plätze am Hauptbahnhof Zürich.

Veranlasst wurde dieser Wettbewerb durch eine Eingabe des Zürcher Ingenieur- und Architekten-Vereins, wobei den Initianten die Regelung der Verkehrsverhältnisse am Bahnhofplatz im Zusammenhang mit dem Umbau des Aufnahmegebäudes, d. h. unter Einbeziehung des Bahnhofgebäudes vorschwebte, wie dies z. B. beim Umbau des Pariser Ostbahnhofes¹⁾ geschieht. Leider begegnete diese Absicht

bei den städtischen Behörden so erheblichen Bedenken, dass sie bei der Programm-Aufstellung fallen gelassen werden musste. Nur zwei der hier gezeigten Entwürfe haben dessenungeachtet gegenüber den amtlichen Studien für die verkehrsregelnde Platzgestaltung neue Vorschläge gewagt: Nr. 48 (Seite 237) mit einer Auto-Unterkellerung der Bahnhofshalle, und Nr. 26 (Seite 240 unten) mit einer

klaren Trennung der Fussgängerwege und Autos zum und vom Bahnhof. [Bei solchen Lösungen ist zu beachten, dass die Auto-Rampen unbedenklich viel steiler, also kürzer gehalten werden dürfen, als es hier geschehen ist; bei neuern Kellergaragen geht man ja unbedenklich bis auf 15 % und höher, selbst in scharfen Kurven.]

Bei dieser Beschränkung auf die äusseren Platzflächen konnte der Wettbewerb, angesichts der vorliegenden, sozusagen alle Möglichkeiten erschöpfenden amtlichen Studien kaum mehr wesentlich neue Ideen zeitigen.

¹⁾ Dargestellt in „S. B. Z.“ vom 14. April d. J.



1. Rang, Entwurf Nr. 13. — Uebersichtsplan des gesamten Wettbewerbsgebietes 1 : 6000.



2. Rang (4100 Fr.): Entwurf Nr. 31. — Arthur Gagg, Ingenieur, und Max Hirt, Ingenieur, beide in Zürich. — Bahnhof- und Leonhardplatz 1 : 2500.

Aus dem Bericht des Preisgerichtes.

1. Prüfung der Entwürfe.

Zur Eröffnung seiner Tagung versammelte sich das Preisgericht Donnerstag, den 12. September 1929, vormittags 9 Uhr, in der Aula des Hirschengrabenschulhauses. Der Vorsitzende gibt die Zahl der eingegangenen Entwürfe bekannt. Das Preisgericht stellt sodann fest, dass sämtliche 74 Projekte rechtzeitig eingegangen sind.

Folgende Projekte werden, da sie *wesentlich* gegen das Wettbewerbsprogramm verstossen, *ausgeschieden*:

a) Entwurf Nr. 7 sieht in Abweichung vom Wettbewerbsprogramm einen Neubau des Aufnahmegebäudes der Bundesbahnen vor. Er ist von den Verfassern selbst mit der Bezeichnung „Hors concours“ eingereicht worden und entfällt ohne weiteres der Beurteilung.

b) Entwurf Nr. 17 ist entgegen dem den Wettbewerbsteilnehmern zugestellten Muster des Lageplanes in Deckfarben gehalten. Auf die Unzulässigkeit solcher Planbearbeitung wurden die Teilnehmer durch Zirkular vom 1. Juli 1929 *ausdrücklich* aufmerksam gemacht.

c) Bei Entwurf Nr. 47 fehlen der vorgeschriebene Erläuterungsbericht und die Umschläge, welche die Rücksendungsadresse, beziehungsweise Name und Adresse des Verfassers und weitere Ausweisschriften zu enthalten haben — (Diese drei Entwürfe wären ohnedies nicht in engere Wahl gezogen worden).

Eine Reihe weiterer Projekte weist kleinere Verstösse gegen das Wettbewerbsprogramm auf, die aber nicht so wesentlich sind, dass sich deshalb die Ausscheidung der Entwürfe rechtfertigte. Gemäss der Vorschrift des Wettbewerbsprogramms Ziffer III 3e war gefordert, dass in Mittelinseln (das heisst überall da, wo ein Strassenbahnzug eventuell anhalten muss, weil sein Geleise mit einem andern zusammenläuft oder von einem andern gekreuzt wird, oder weil ein Fahrstrom davor liegt) eine Gesamtlänge von 31,4 m als „Wartestrecke“ reserviert bleibe, damit ein haltender Strassenbahnzug den Verkehr hinter sich nicht abstoppe. In sämtlichen Entwürfen sind gegen diese Bestimmung, die in Ansehung des be-

schränkten Raumes allerdings recht scharf war, namentlich beim Westausgang der Bahnhofbrücke und bei der Ausmündung der Walchebrücke in den Bahnhofquai, Verstösse vorgekommen. Das Preisgericht hat wegen derartiger Mängel keinen Entwurf von der Beurteilung ausgeschlossen.

Nach der Bekanntgabe der durch das Bebauungsplanbureau des Tiefbauamtes vorgenommenen Vorprüfung der eingereichten Entwürfe nimmt das Preisgericht eine orientierende Besichtigung der Pläne vor.

Es führt sodann in den Tagen vom 12. bis 14. September 1929 seine Beratungen, verbunden mit einer Besichtigung des Wettbewerbsgebietes, durch, deren Ergebnis in den nachstehenden Ausführungen dargelegt ist.

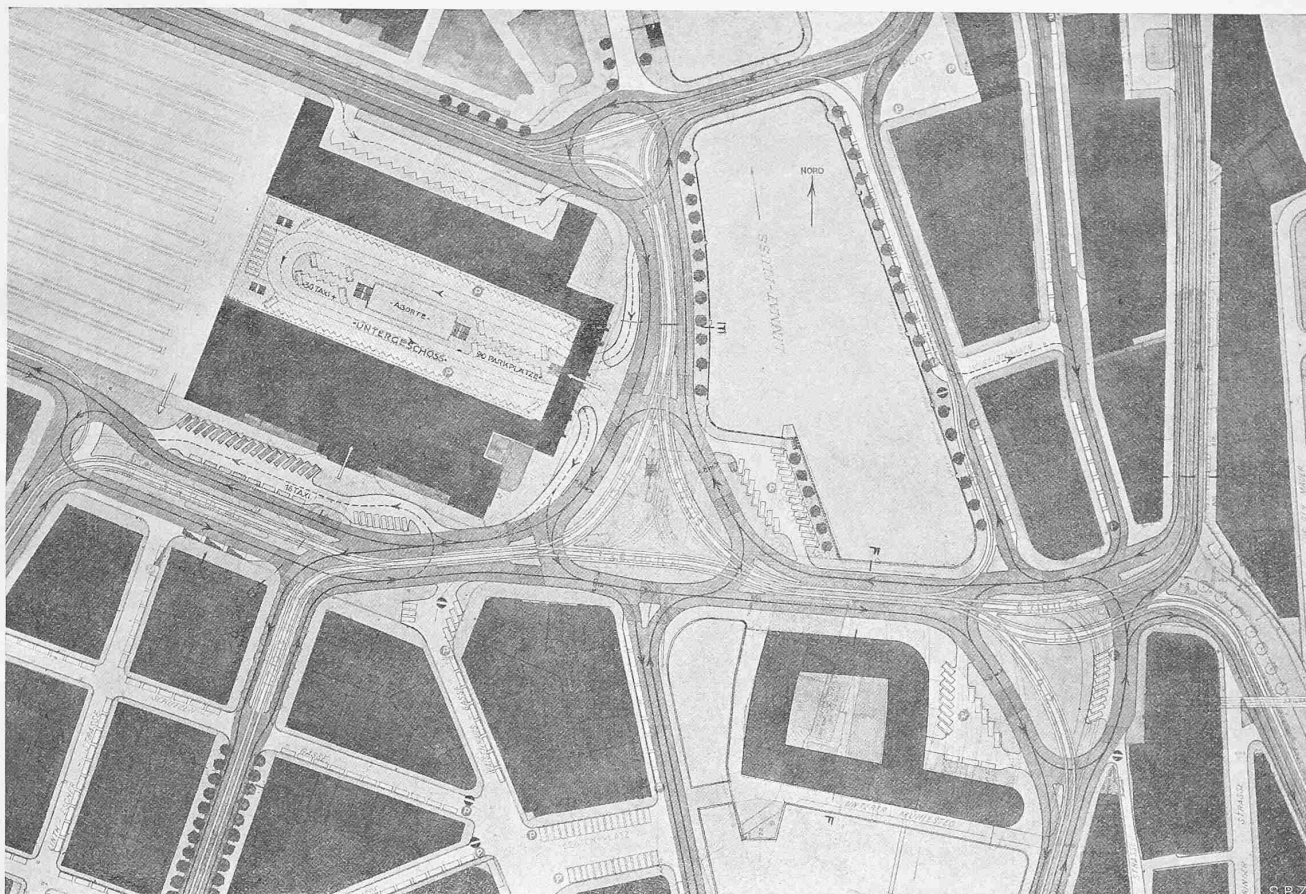
In einem *ersten Rundgang* werden die Entwürfe Nr. 1, 2, 20, 38, 41, 56, 64, 71 und 74 wegen wesentlicher Mängel ausgeschieden.

In einem *zweiten Rundgang* werden die folgenden Entwürfe ausgeschieden: Nr. 3, 4, 5, 6, 9, 10, 11, 12, 14, 16, 18, 21, 22, 23, 24, 25, 27, 30, 32, 33, 35, 37, 39, 40, 42, 43, 44, 45, 46, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 57, 58, 60, 61, 62, 63, 66, 67, 68, 69, 70, 72 und 73. Diese Entwürfe sind zwar besser als jene im ersten Rundgang ausgeschlossenen, sie widersprechen aber in einzelnen Punkten den Bedürfnissen des Strassenbahnbetriebes oder des Fahr- und Fussgängerverkehrs in einem solchen Masse, dass ihre Ausscheidung ebenfalls notwendig wurde.

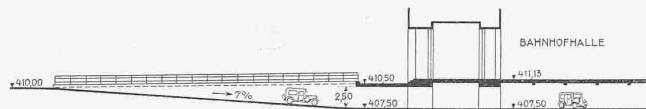
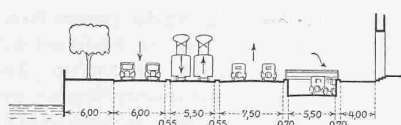
Es verbleiben noch die Entwürfe Nr. 8, 13, 15, 19, 26, 28, 29, 31, 34, 36, 48, 59 und 65. Diese werden in einem *dritten Rundgang* einer nochmaligen Prüfung unterzogen. Die nachstehenden Arbeiten werden dabei auf Grund der folgenden Erwägungen ausgeschieden [diese Einzel-Erwägungen lassen wir übungsgemäss hier weg. Red.].

II. Beurteilung der für die Prämierung in Aussicht genommenen Entwürfe.

Die fünf in engste Auswahl gelangten Entwürfe Nr. 13, 31, 34, 36 und 48 zeigen alle in starker Anlehnung an die amtlichen Vorprojekte eine gute gegenseitige Abstimmung der durch die drei



3. Rang (4000 Fr.): Entwurf Nr. 48. Albert Bodmer, Ingenieur, und Harry Ziegler, Architekt, beide in Winterthur. — Bahnhof- und Leonhardplatz 1 : 2500.



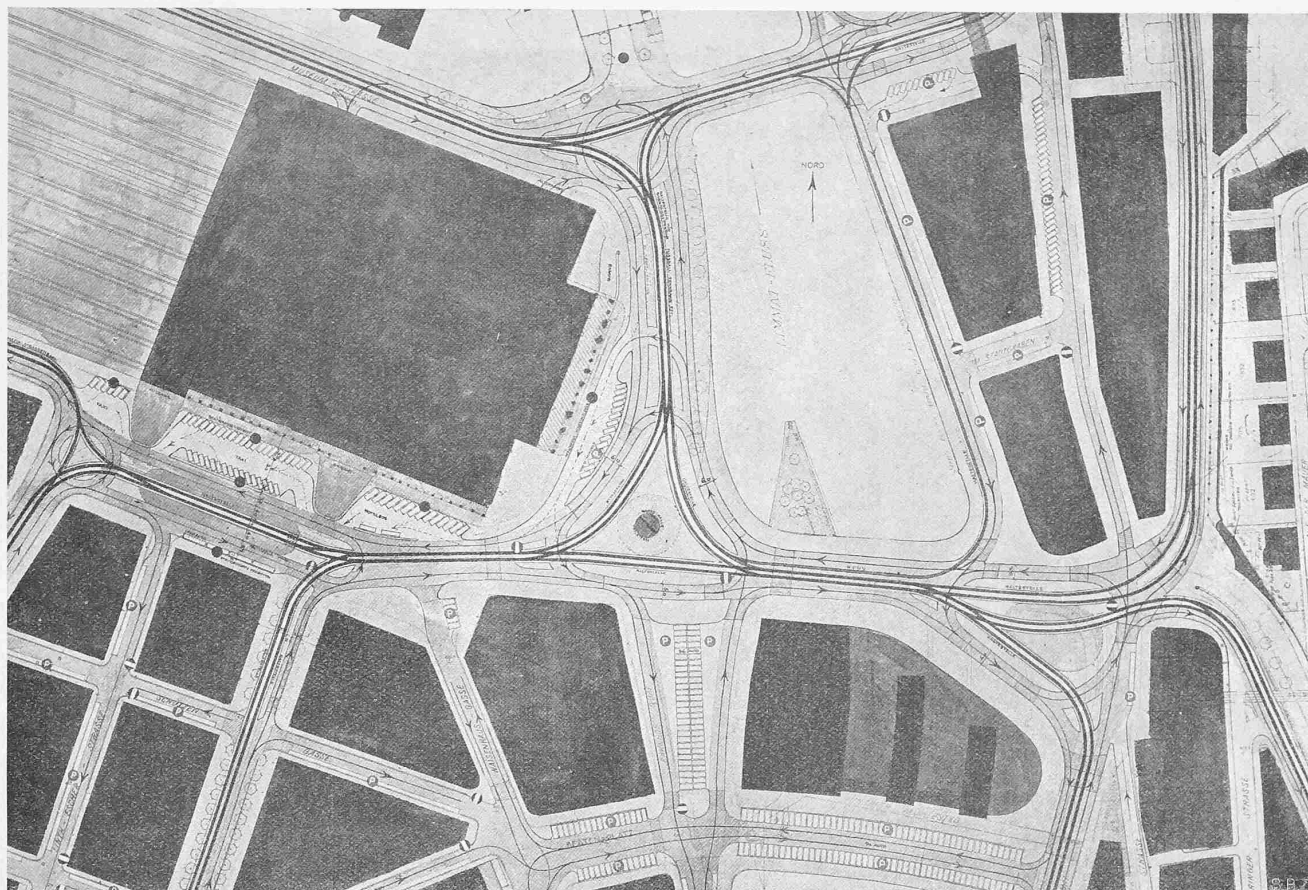
Quer- und Längsschnitt der unter die Bahnhofhalle führenden Autorampe am Bahnhofquai. Masstab 1 : 800.

Verkehrsarten (Fahrzeuge, Strassenbahn und Fussgänger) bedingten Forderungen. Die Fahrwege sind im allgemeinen flüssig angeordnet. Für die Fussgänger bestehen gute gestreckte übersichtliche Verbindungen zwischen der Stadt und dem Aufnahmegebäude der Bundesbahnen, wobei seine von den Bundesbahnen in Aussicht genommene Benutzungsweise beachtet ist. Sämtliche fünf Entwürfe enthalten allerdings eine vom Preisgericht als ungünstig erachtete Vereinigung von Haltestellen der Strassenbahn auf einer grossen, dreieckförmigen Insel auf dem Bahnhofquai. Bei Berücksichtigung der vom Preisgericht vorgeschlagenen anderen Gruppierung der Strassenbahnhaltestellen und unter Vornahme gewisser anderer Aenderungen bieten aber diese Entwürfe für die weitere Bearbeitung wertvolle Anregungen.

Nr. 13 „Trennen und Ordnen“. In dem sonst sehr flüssigen Fahrverkehr fehlt die direkte Durchfahrt vom Bahnhofplatz nach der neuen Postbrücke. Die Linienführung eines Geleises über die neue Postbrücke und die Kasernenstrasse ist nicht zweckmässig. Die ellipsenförmige Insel am Ausgang der Bahnhofstrasse ist jedenfalls in dieser Gestalt, weil zu klein, abzulehnen. Am Ausgang der Walchebrücke sind die Längen auf den Dreieckseiten des Strassenbahndreiecks zu kurz. Die für den Leonhardplatz erzielte flüssige Anordnung der Fahrwege ist dadurch erreicht, dass die Strassenbahnlinien aus dem Seilergraben in die Mühlegasse/Limmatquai umgelegt worden sind. Es ist fraglich, ob diese für den Leonhardplatz erzielte Vereinfachung, mit der an anderer Stelle Nachteile verbunden sind (Kreuzungspunkt Mühlegasse/Limmatquai), zweckmässig ist. Der Umweg für den Verkehr von Osten nach Westen über die Bahnhofbrücke nach dem Bahnhofplatz hält sich in erträglichen Grenzen und diese Fahrtrichtung bleibt ziemlich frei von der Bahnhofvorfahrt.

Nr. 31 „Trennung I“. Dieser Entwurf ist ähnlich zu beurteilen wie der Entwurf Nr. 13. Die flüssige Durchfahrt vom Bahnhofplatz nach der Postbrücke ist aber vorhanden. Der Vorschlag für den Leonhardplatz ist nicht zweckmässig. Beachtenswert, aber nicht vollkommen gelöst, ist die direkte Verbindung Seilergraben/Weinbergstrasse. Der Umweg im Fahrverkehr Bahnhofbrücke-Bahnhofplatz (Ost-West) holt auf dem Bahnhofquai zu weit nach Norden aus und bringt unzulässigerweise diesen Verkehr mit der Bahnhofvorfahrt unmittelbar in Berührung. Diese ist überhaupt vom durchgehenden Nord-Südverkehr nicht genügend getrennt, da hier nur eine Vorfahrt (Parkspur) vorhanden ist. Ungünstig ist die Lösung hinsichtlich der kreisrunden Insel Nr. 2 bei der Einmündung der Waisenhausstrasse. Anzuerkennen ist die vorgeschlagene Anlage der Haltestelle in der Bahnhofstrasse unter Beseitigung von fünf Baumpaaren; dieses Ausbauprofil ist aber auf die ganze Länge der Bahnhofstrasse zwischen Bahnhofplatz und Schützengasse auszuweiten. Der Entwurf zeichnet sich durch grosse Sparsamkeit aus, da die Limmat nur wenig überdeckt ist. Allerdings wird hierdurch der Schaffung neuer Parkplätze in der Nähe des Bahnhofes zu wenig Rechnung getragen. Die Regelung des Verkehrs bei der Einmündung der Lagerstrasse ist kleinlich. Am Parkplatz an der Gessnerallee muss eine weitgehende Schonung der Bäume verlangt werden. Die kreisförmige Insel bei der Einmündung der Mühlegasse in den Limmatquai bleibt besser weg.

Nr. 48 „Rationelles Provisorium“. Der Entwurf steht an Flüssigkeit der Fahrwege dem Entwurf Nr. 13 kaum nach. Nicht genügend gelöst ist die Verkehrsführung an der kritischen Stelle zwischen der Südostecke des Bahnhofgebäudes und dem Café du Nord. In der Bahnhofstrasse ist die Haltestelle zwischen Bahnhofplatz und Schützengasse richtig unter Beseitigung der Bäume vor-



4. Rang ex aequo (3800 Fr.): Entwurf Nr. 34. — J. Schütz und E. Bosshard, Architekten, beide in Zürich. — Bahnhof- und Leonhardplatz 1:2500.

gesehen. Für die Verbreiterung der Bahnhofstrasse auf ihrer oberen Strecke schlägt der Verfasser die Zurücksetzung der Bäume vor. Unrichtig ist die Führung der Strassenbahnschleife über die Postbrücke und die Kasernenstrasse. Auf dem Leonhardplatz sind die Haltestellen für die Linien 1 und 3 zu knapp, immerhin wird dieser Nachteil ausgeglichen durch den zwar unbefriedigenden Vorschlag, vier Strassenbahngeleise zu erstellen. Der Verfasser regt an, das Untergeschoss unter der Halle des Aufnahmegebäudes zu grossen Autoaufstellplätzen auszunützen. Dieser Vorschlag steht ausserhalb des Rahmens des Wettbewerbes. Er bringt für den Verkehr zwischen Aufnahmegebäude und Strasse die Schwierigkeit mit sich, dass eine Vorfahrt vor der Ostseite des Aufnahmegebäudes (für die mit Gepäck Abreisenden) unmöglich gemacht wird, da hier die beiden Rampen in das Kellergeschoss hineinführen. Im Erläuterungsbericht wird angedeutet, dass dieser Verkehr an der Bahnhofplatzvorfahrt mitabgefertigt werden soll, was aber unzulässig, weil dieser Raum für die ankommenden Reisenden und ihr Gepäck frei zu halten ist. Das Gepäck der Abreisenden müsste also entweder auf der Nordseite des Aufnahmegebäudes von der Museumstrasse her zusammen mit dem Expressgut oder in der unterirdischen Parkieranlage mitabgefertigt werden. Beides stösst auf erhebliche Schwierigkeiten.

Nr. 34 „Fussgänger, Fahrzeuge, Strassenbahn“. Der Fahrverkehr ist im allgemeinen flüssig und die Vorfahrten sind vom durchgehenden Verkehr gut getrennt. Bemerkenswert sind die dem Ein- und Ausgang auf der Südseite des Aufnahmegebäudes vorgelagerten Zungen, durch welche der Fussgängerverkehr zweifellos gut gesichert und erleichtert wird und die Parkplätze scharf begrenzt werden. Die kritische Stelle zwischen der Südostecke des Bahnhofgebäudes und dem Café du Nord ist nicht einwandfrei behandelt, da durch das scharfe Vorziehen des Bürgersteiges die Durchfahrtsbreite eingengt und keine bestimmte Führung des Fahrverkehrs erreicht wird. Die grossen Parkplätze wurden nur dadurch erzielt, dass die Beatenbrücke sehr breit vorgesehen ist, und Limmat und Sihl in weitgehendem Masse überbaut sind. Der Verfasser macht den Vorschlag, in der Bahnhofstrasse den Einbahnverkehr in der Richtung nach dem Bahnhof einzurichten und die Strassenbahn an

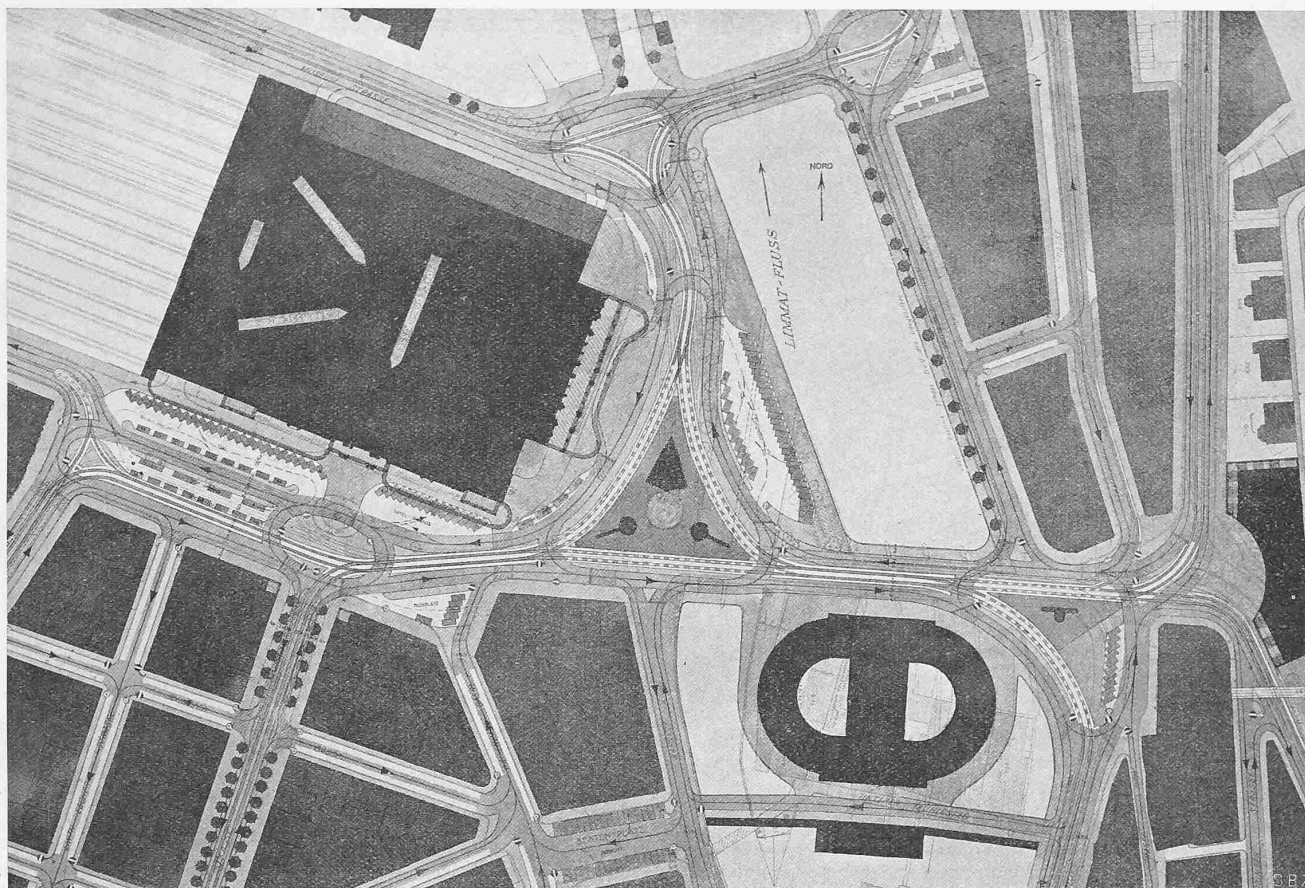
den Westrand zu verschieben. Diese Abschnürung der ganzen Westseite der Bahnhofstrasse ist nicht zulässig und mit Rücksicht auf den vorhandenen Baulinienabstand auch nicht verständlich. Zur Entlastung des Bahnhofplatzes ist eine Strassenunterführung am linken Sihlufer vorgesehen. Der Vorschlag eines direkten Durchbruches vom Walcheplatz nach der Stampfenbachstrasse dürfte am Zusammenfallen von Steigung und Kurven scheitern.

Nr. 36 „Schnell und ohne Gefahr“. Der Fahrverkehr ist flüssig geregelt; die dreieckförmige Insel auf dem Bahnhofquai ist aber zu weit nach Norden ausgezogen, sodass der Umweg im Ost-Westverkehr zu gross und ausserdem dieser Verkehr mit dem Bahnhofverkehr vor der Ostfront des Aufnahmegebäudes zusammengebracht wird. Die Ueberbauung des linksseitigen Flussarmes der Limmat unterhalb der Bahnhofbrücke geht zu weit. Die Haltestellen für die Strassenbahn sind zu scharf auf der dreieckförmigen Insel konzentriert, zumal nach der Aufteilung des Bahnhofplatzes und der für die Bahnhofstrasse dargestellten Lösung Haltestellen in der Bahnhofstrasse und vor den Hotels Victoria und National ohne weiteres möglich wären. Der Vorschlag für die Beatenbrücke ist verkehrstechnisch nicht zweckmässig.

Nr. 15 „Refugium“. Der Entwurf zeigt in Einzelheiten sehr genau durchgearbeitete Lösungen. Die Strassenbahn ist auf dem Bahnhofplatz mit Geleisen zu reichlich bedacht. Die grosse dreieckförmige Haltestelle am Bahnhofquai kann nicht als zweckmässig anerkannt werden. Die Führung der Strassenbahn durch die Stampfenbachstrasse anstatt durch den Neumühlequai ist nicht richtig. Bemerkenswert ist, dass die im Programm mit 31,4 m vorgeschriebenen Längen der „Wartestrecken“ im Geleisedreieck am Westkopf der Walchebrücke nahezu erreicht wurden. An verschiedenen Strassenkreuzungen ist überflüssigerweise der Kreisverkehr angeordnet. Der Fahr- und Fussgängerverkehr vor dem Bahnhof zwischen der Bahnhofstrasse und dem Café du Nord ist ungünstig geregelt.

III. Schlussfolgerungen.

1. Dem Wettbewerb lagen die eingehenden Studien der Stadtverwaltung zugrunde. Das Preisgericht steht auf dem Standpunkt, dass diese Arbeiten sehr sorgfältig durchgeführt worden sind und



4. Rang ex aequo (3800 Fr.): Entwurf Nr. 36. — Kessler & Peter, Architekten, Zürich. — Bahnhof- und Leonhardplatz 1 : 2500.

die durch den Wettbewerb gestellte Aufgabe eigentlich schon gelöst hatten. Es sind keine Vorschläge gemacht worden, die von diesen Studien wesentlich abweichen und Verbesserungen bedeuten; in manchen Fällen muss das Gegenteil festgestellt werden. Dabei ist zu beachten, dass unter Umständen ein Abänderungsvorschlag für eine der drei Verkehrsarten: Fahrverkehr, Strassenbahn, Fussgänger recht zweckmässig sein kann, dass er aber durch unzulässige Verschlechterungen für die andern Verkehrsarten erkauft wird. Andere Abänderungsvorschläge bedingen in Ueberschätzung der künftigen Verkehrsentwicklung einen so hohen Kostenaufwand, dass sie aus diesem Grunde nicht in Betracht kommen. Nach der Auffassung des Preisgerichtes ist eine sehr sorgfältige gegenseitige Abwägung der Forderungen der drei Verkehrsarten notwendig.

2. Die Bahnhofstrasse hat für Zürich eine besondere, mehrfache Bedeutung: sie ist wegen ihrer Lage zwischen dem See und dem Hauptbahnhof das Rückgrat für das gesamte Strassenbahnnetz, das man nicht durch Herausnahme des einen oder beider Geleise schwächen darf. Die Bahnhofstrasse ist ferner aus dem gleichen Grunde die wichtigste Strasse für den durchgehenden Fahrverkehr, den man durch teilweise Herausnahme oder streckenweise Einrichtung des Einbahnverkehrs nicht schädigen darf. Drittens ist sie die wichtigste Strasse für den Fussgängerverkehr und aus allen drei Gründen die typische Strasse für Kaufläden. Sie ist aber auch wegen ihrer Bäume die ausgesprochene Schmuckstrasse des Stadtzentrums. Das Preisgericht ist der Ueberzeugung, dass die Bahnhofstrasse für absehbare Zeit den drei Verkehrsarten noch gewachsen ist. Es werden hierbei selbstverständlich Schwierigkeiten entstehen, vor allem an gewissen Querverbindungen wie bei der Werdmühle und bei der Ausmündung in den Bahnhofplatz. Diese Verkehrsschwierigkeiten lassen sich aber noch durch kleine Verbesserungen und eine sorgfältige Verkehrsregelung auf ein erträgliches Mass herabsetzen.

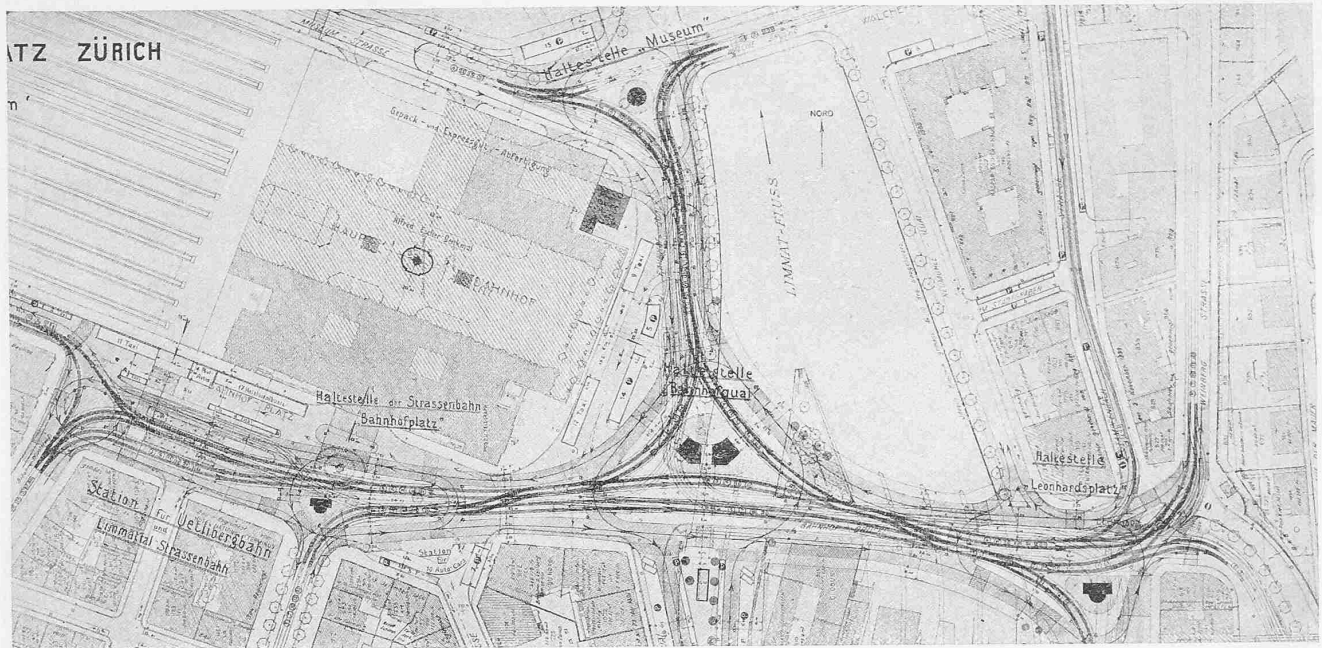
Die Fahrbahn wird sich auf die Dauer als zu schmal erweisen. Sie muss, streckenweise vorgehend, auf 11 m verbreitert werden. Ausserdem müssen die in der Bahnhofstrasse verbleibenden Strassenbahnhaltestellen Inseln erhalten. Die Haltestellen dürfen demgemäss

nur an solchen Orten dauernd beibehalten werden, wo diese Inseln geschaffen werden können. Abfinden muss man sich damit, dass die Bäume zurückgesetzt und an den kritischen Stellen sogar beseitigt werden müssen; abfinden muss man sich ferner damit, dass die Trottoirbreiten an den Haltestellen auf 4 m herabgesetzt werden müssen.

3. Eine grosse Reihe von Bewerbern hat die Strassenbahnhaltestellen für den Bahnhofplatz auf einer grossen dreieckförmigen Insel östlich der Ostfassade des Aufnahmegebäudes vereinigt. Diese Verfasser gingen offensichtlich von der Erwägung aus, dass dadurch der Umsteigeverkehr erleichtert wird. Diese Massnahme bedeutet aber eine zu starke Berücksichtigung des Umsteige- und eine wesentliche Benachteiligung des übrigen, wichtigeren Strassenbahnverkehrs. Es werden nämlich damit die Haltestellen unnötig weit hinausgeschoben und zum Teil hinsichtlich der Lage zum Aufnahmegebäude ungünstig angeordnet. Das Preisgericht steht infolgedessen auf dem Standpunkt, dass die Haltestellen für die durch die Bahnhofstrasse geführten Linien in der Bahnhofstrasse bei ihrer Ausmündung zum Bahnhofplatz liegen müssen und dass die Haltestellen für die Richtung Löwenplatz auf dem Bahnhofplatz vor den Hotels National und Victoria anzuordnen sind. Hält man an dieser Lage der Strassenbahnhaltestellen fest, so dürfen nicht in unmittelbarer Nähe zweite Haltestellen auf der dreieckförmigen Insel angeordnet werden, weil dies eine zu starke Häufung der Strassenbahnhaltestellen ergibt (vergleiche zum Beispiel Entwurf Nr. 48). In diesem Sinne ist die Haltestelle für die nördlichen Linien auf dem nördlichen Teil des Bahnhofquai anzuordnen, und zwar hier möglichst nach Süden zu drücken. Dann kann auch die dreieckförmige Insel am Westausgang der Bahnhofbrücke so klein gehalten werden, dass der Fahrverkehr Ost-West keinen zu grossen Umweg nach Norden macht und hier mit dem Vorfahrtverkehr nicht gemischt zu werden braucht.

4. Für die Verkehrsführung auf dem Bahnhofplatz, dem Bahnhofquai, der Bahnhofbrücke und der Löwenstrasse ist die beste Lösung jene, welche die Strassenbahn in der Mitte, den übrigen Fahrverkehr beidseitig der Geleise, also den sogenannten Richtungsverkehr durchführt. Einbahnverkehr in der Löwenstrasse und auf

WETTBEWERB FÜR DIE UMGESTALTUNG DER PLÄTZE AM HAUPTBAHNHOF IN ZÜRICH



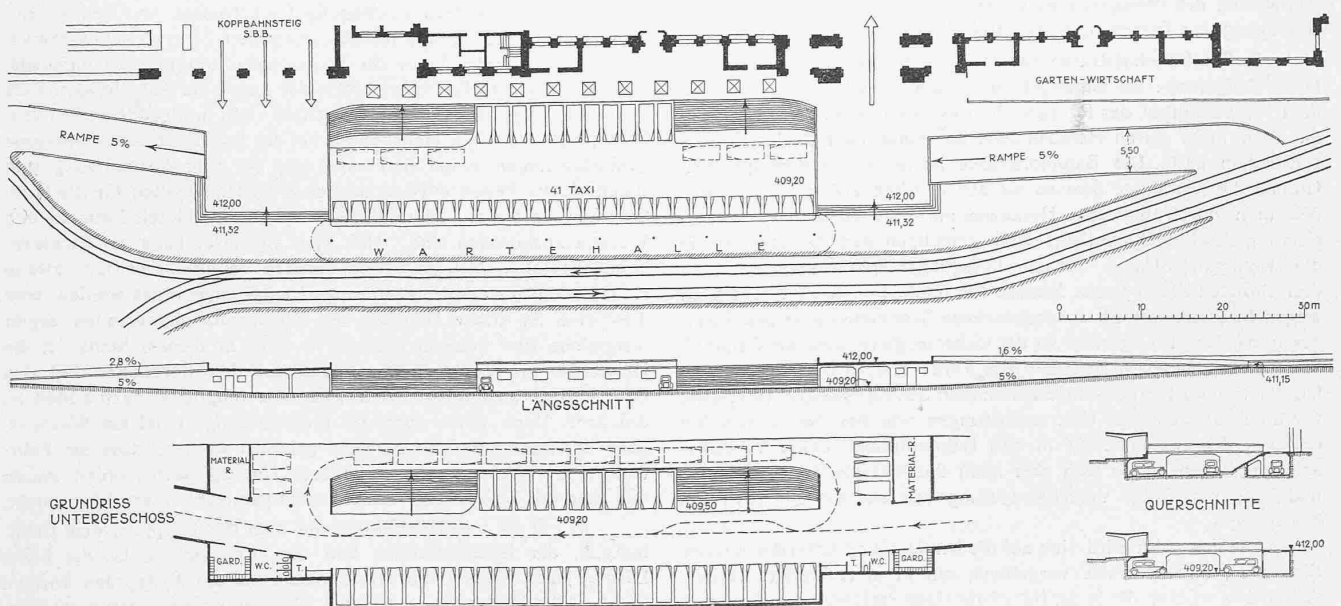
Ankauf (1000 Fr.): Entwurf Nr. 15. — Hermann Sommer, Ingenieur, St. Gallen. — Bahnhof- und Leonhardplatz 1 : 2500.

der Bahnhofbrücke ist nicht zweckmässig, vielmehr ist hier der Durchgangsverkehr in beiden Richtungen zu leiten.

5. Dem Gesamtnetz der Strassenbahn entspricht es, dass die Strassenbahn zwischen der Bahnhofstrasse und dem Bahnhofquai eine Art Berührungstation zweier zweigeleisiger Bahnen darstellt. Man muss hier also prüfen, ob an dieser Stelle die Strassenbahn viergeleisig vorzusehen ist, oder ob ihre zweigeleisige Durchführung genügt. Die Anlage von vier Geleisen würde vom Standpunkt der theoretischen Leistungsfähigkeit aus zweifellos richtiger sein; es ist daher zu verstehen, dass sie von zahlreichen Bewerbern vorgesehen wurde. Die viergeleisige Strecke käme aber gerade an die schmalste, kritischste Stelle zwischen die Südostecke des Aufnahmegebäudes und das Café du Nord zu liegen. In Berücksichtigung der beiden andern Verkehrsarten (Fussgänger und Fahrzeuge) ist die viergeleisige Durchführung die Strassenbahnlinien abzulehnen. Die Frage, ob die Strassenbahn nur mit zwei Geleisen auskommt, kann man auch bei hoher Einschätzung der künftigen Verkehrsentwicklung bejahen. Denn bei einer richtigen Anordnung der Haltestellen wird

diese zweigeleisige Strecke einen glatten Durchfluss der Strassenbahnzüge aufweisen, die hierbei ausserdem auf eigenem Bahnkörper geführt werden können. Ferner darf man nicht dem Trugschluss verfallen, dass es sich bei der Strassenbahn in Wirklichkeit um einen reinen Berührungsbahnhof handle, vielmehr müssten zwischen Süden und Norden so viele Linien übergehen, dass auch bei viergeleisiger Ausführung zahlreiche Ueberschneidungen entstünden. Zudem haben viergeleisige Anlagen für die Strassenbahn den grossen Nachteil, dass viele Weichen hinzukommen, deren Umstellung die Flüssigkeit des Verkehrs stark herabsetzen würde.

Nebengeleise darf die Strassenbahn auf dem Bahnhofplatz, dem Bahnhofquai und dem Leonhardplatz nicht anlegen, da der Raum für den übrigen Verkehr zu kostbar ist. Es ist dies aber auch (im Gegensatz zu andern Städten) nicht nötig, weil die Strassenbahn in der Lage ist, sich in der Nähe (Gessnerallee) gute Nebenanlagen zu schaffen, die durch entsprechende Verbindungskurven einwandfrei in das Strassenbahnnetz des Bahnhofplatzes eingeführt werden können.



Ankauf (1000 Fr.): Entwurf 26. — Robert Ammann, Architekt, Högge. — Trennung der Fussgänger von der Auto-Vorfahrt. — 1 : 800.

DIE ENTSANDUNGS-ANLAGE DES KRAFTWERKS KARDAUN AM EISACK (SÜDTIROL).

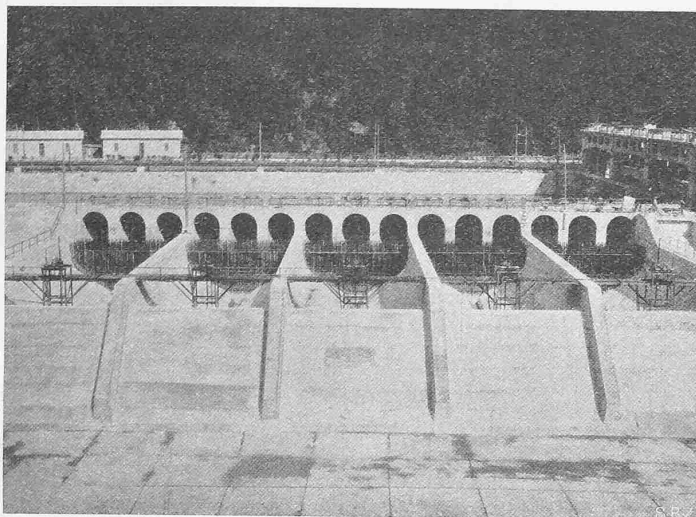


Abb. 2. Entsander System Dufour, gegen die Stromrichtung gesehen.

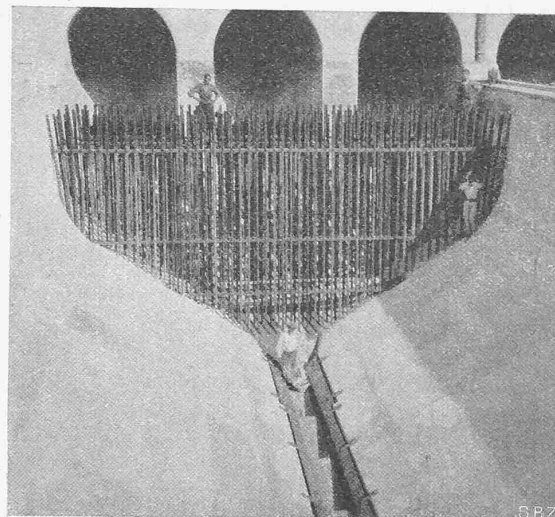


Abb. 3. Entsanderkammer mit vorgebautem Beruhigungsrechen.

IV. Rangfolge, Preise, Ankäufe.

Kein Entwurf stellt eine in jeder Beziehung so hervorragende und einwandfreie Gesamtlösung dar, dass er mit einem ersten Preise ausgezeichnet werden könnte. Die Abwägung der Vorzüge und Mängel der in engerer Wahl verbliebenen Entwürfe führt das Preisgericht vielmehr zu dem einstimmigen Beschluss, einen ersten Preis nicht zu erteilen und im übrigen diese Entwürfe in nachstehender Reihenfolge zu prämiieren:

1. Rang (4300 Fr.), Entwurf Nr. 13 „Trennen und Ordnen“.
2. Rang (4100 Fr.), Entwurf Nr. 31 „Trennung“ I.
3. Rang (4000 Fr.), Entwurf Nr. 48 „Rationelles Provisorium“.
4. Rang ex aequo (je 3800 Fr.): Nr. 34 „Fussgänger, Fahrzeuge, Strassenbahn“; Nr. 36 „Schnell und ohne Gefahr“.

Das Preisgericht beantragt dem Stadtrate einstimmig den Ankauf (zum Preise von je 1000 Fr.) der Entwürfe:

1. Nr. 15 „Refugium“ und 2. Nr. 26 „Flüssiger Verkehr“.

Zürich, den 14. September 1929.

Das Preisgericht:

Stadtrat J. Baumann, Vorsitzender; Stadtrat G. Kruck;
Prof. Dr. Ing. O. Blum, Hannover; Regierungs- und Baurat
E. Schuppan, Berlin; Ing. C. Jegher, Herausg. der „S. B. Z.“, Zürich,
A. Acatos, Obering. der S. B. B., Zürich; K. Hippenmeier, Chef des
Bebauungsplanbureau Zürich.

Beratende Beisitzer: U. Winterhalter, Strassenbahndirektor,
Zürich; Chr. Hartmann, Polizeiadjunkt, Zürich; K. Fiedler, Strassen-
bahningenieur, Zürich. Sekretär: Dr. W. Lüde.

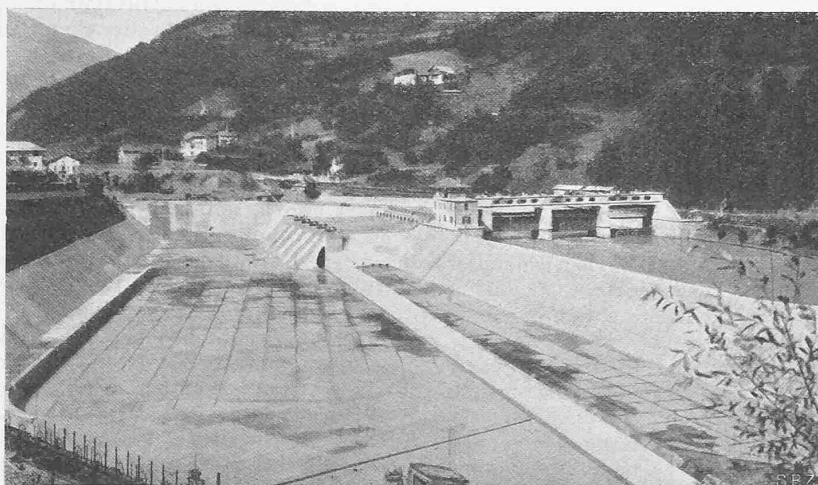


Abb. 1. Klärbecken des Kraftwerkes Kardaun, im Hintergrund die Entsandungsanlage.

Vom Kraftwerk Kardaun am Eisack.

Veranlasst durch unsere Beschreibung auf Seite 167 lfd. Bandes hat uns Ing. Henri Dufour in Lausanne obenstehende Bilder des Entsanders zukommen lassen, der auf seine Anregung hin der Anlage eingefügt und in den Einzelheiten von ihm konstruiert worden ist. Alle drei Photos wurden am 18. Juni 1929 aufgenommen, d. h. etwa zehn Tage vor der ersten Füllung des Beckens. Abb. 1 ist ein Blick vom Stolleneinlauf über das Becken gegen die Wasserfassung (vergl. Grundriss Abb. 2, Seite 167). Man erkennt deutlich die drei Beckenteile, links den Umlaufkanal, der vom Entsander direkt zum Stolleneinlauf führt. Abb. 2 zeigt den Entsander, gegen die Strömungsrichtung gesehen; er besteht aus fünf Kammern, von denen jede 11 m lichte Breite, 20 m wirksame Länge und in der Mitte 5,2 m Wassertiefe hat. Im Vordergrund sind ersichtlich der in Platten aufgeteilte Beckenboden, die Absturzbetten des Reinwassers, darüber die Stege mit den Windwerken der Schieber, mit denen die Spülwassermenge geregelt wird. Im Hintergrund erkennt man die fünf mal drei Einläufe¹⁾ und auf dem Dienststeg darüber die Pressölwindwerke der Einlauf-Schützen, rechts das Wehr. Das Profil der Entsanderkammern geht noch besser aus Abb. 3 hervor, die ebenfalls gegen Stromrichtung gesehen ist. Der dreifache Beruhigungsrechen besteht aus vertikalen Winkeleisen, von denen die zwei vorderen mit der konvexen, die hinteren mit der konkaven Seite gegen den Wasserstrom gestellt sind. Im Grunde der Kammer ist der hölzerne, demontierbare Leitapparat im Spülschlitz zu sehen, der sich von vorn nach hinten (im Sinne der Strömung) leicht verjüngt, wobei zugleich der Vertikalabstand der Querbretter etwas zunimmt. — Die Anlage, die der Entsandung von 90 m³/sec dient, ist die grösste und wohl auch die einzige ihrer Art.

Weiter stellt Obering. Hans Lutz der S. I. D. I. folgende Angaben richtig, die wir unserer Quelle, der „Wasserkraft und Wasserwirtschaft“ entnommen hatten:

Der Stauraum des Wasserschloss-Doppelstollens beträgt 120 000 m³, die installierte Leistung 270 000 PS, die Jahresenergie 550 Mill. kWh. Der garantierte Wirkungs-

¹⁾ Diese Einlauföffnungen sind nicht ohne Rechen, sondern mit Grobrechen versehen, bestehend aus einzeln ausziehbaren Profilstäben der L. von Roll'schen Eisenwerke.