
Das kleine Forum

in der Stadelhofer Passage

Sechste Plakatausstellung in der Stadelhofer-Passage Zürich:
Zürcher Hauptbahnhofprojekte 1846–1990

Sechste Plakatausstellung in der Stadelhofer-Passage Zürich:

Zürcher Hauptbahnhofprojekte 1846–1990

Plakatausstellung in Zusammenarbeit mit Stadtarchiv und Baugeschichtlichem Archiv der Stadt Zürich, parallel zur Ausstellung des Stadtarchivs (Dr. Fritz Lendenmann): «Der öffentliche Verkehr in Zürich 1830–1930», am Neumarkt 4

Anlass:

Eröffnung der Zürcher S-Bahn am 27. Mai 1990

Konzeption, Bildauswahl und Texte:
Dr. Pietro Maggi, Baugeschichtliches Archiv der Stadt Zürich

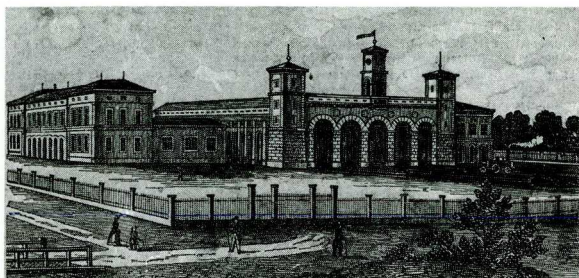
Beratung und Gestaltung:
Büro Ruedi Rüegg AG, Zürich

Im Auftrag der
Spaltenstein Immobilien AG, Zürich
Mai 1990

1846
1990

Zürcher Hauptbahnhofprojekte

Die Eisenbahn, als höchst bedeutungsvolles neues Verkehrsmittel des 19. Jahrhunderts, war Mitte der 1830er Jahre in den führenden Industrieländern Europas auf kurzen Hauptstrecken betriebsfähig.

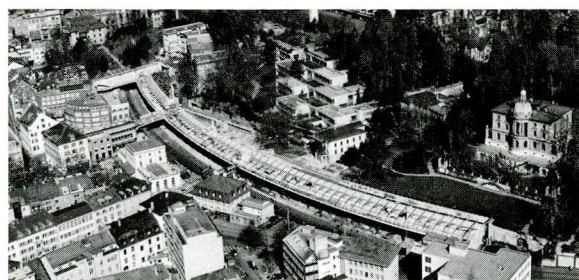


1836 erteilte die Zürcher Kaufmannschaft (Handelskammer) Ingenieur Alois Negrelli den Auftrag, eine Bahnlinie von Basel über Zürich zum Bodensee zu projektieren. Der Zürcher Bahnhof

sollte im neuen Stadtzentrum am heutigen Paradeplatz liegen. Verwirklicht wurde 1846/47 aber nur die Strecke Zürich–Baden (Spanischbrötlibahn), und der erste Bahnhof von Gustav Albert Wegmann lag vor der alten Stadt, am heutigen Ort.

Bund und Kantone schreckten vorerst vor Investitionen zurück, so dass die folgenden Jahrzehnte bis 1900 zur grossen Zeit des Privatbahnbaues – in Zürich Alfred Eschers und seiner Nordostbahn – wurden, in der das Hauptnetz der späteren Bundesbahnen entstand.

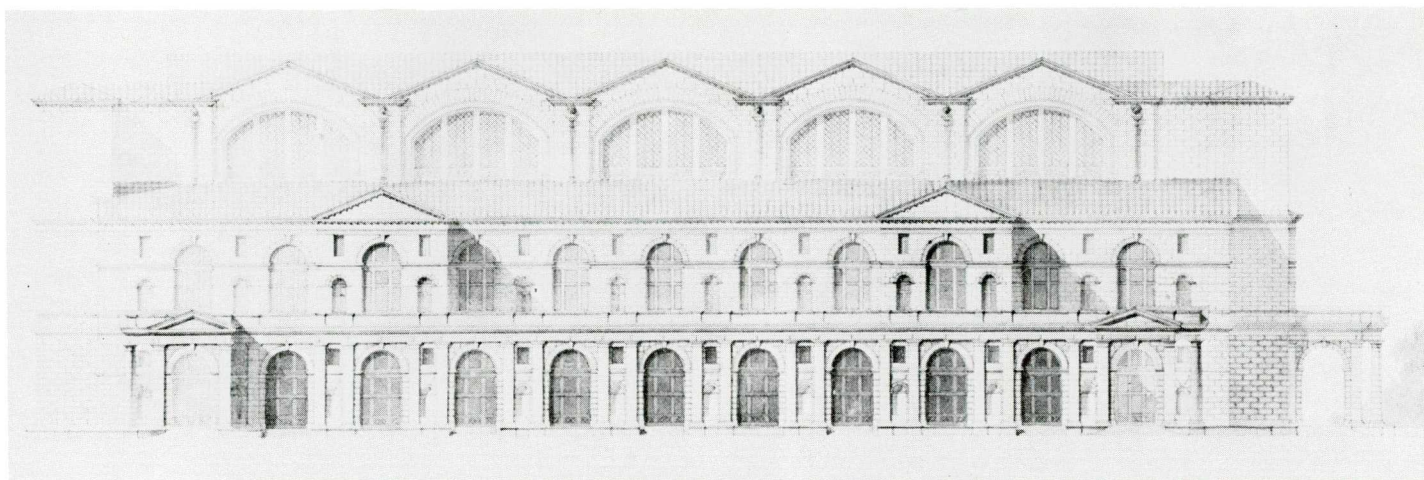
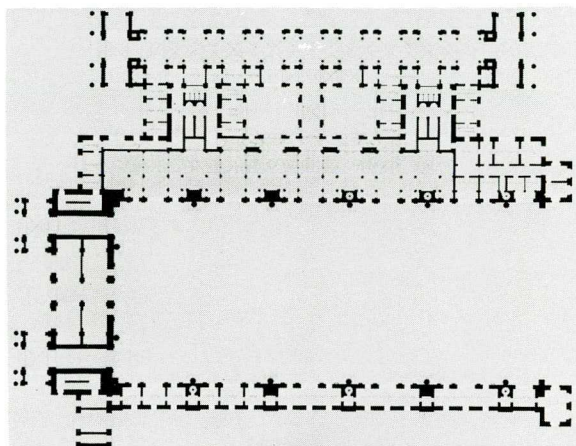
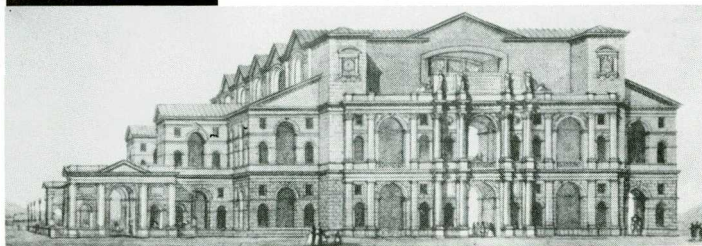
Anders als in London, Paris, Berlin, Wien wurden die verschiedenen Bahnlinien in Zürich immer bis ins Zentrum, in den Haupt-Bahnhof geführt. So war auch Stadelhofen nur für kurze Zeit Endpunkt der rechtsufrigen Seebahn (1894), blieb dann im wesentlichen Vor- und Quartierbahnhof. Dieses Konzept wird mit der S-Bahn weitergeführt, wenn auch gerade Stadelhofen durch seine ideale Lage nun zum City-Bahnhof aufgewertet wird. Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs innerhalb der Agglomeration Zürich war und



wird der Hauptbahnhof bleiben, seiner Geschichte ist deshalb, im Zusammenhang mit der Eröffnung der S-Bahn, unsere sechste Plakatausstellung über einige faszinierende Um- und Neubauprojekte gewidmet.

1860
1861

Das Projekt Gottfried Sempers für einen neuen Zürcher Bahnhof der Nordostbahn



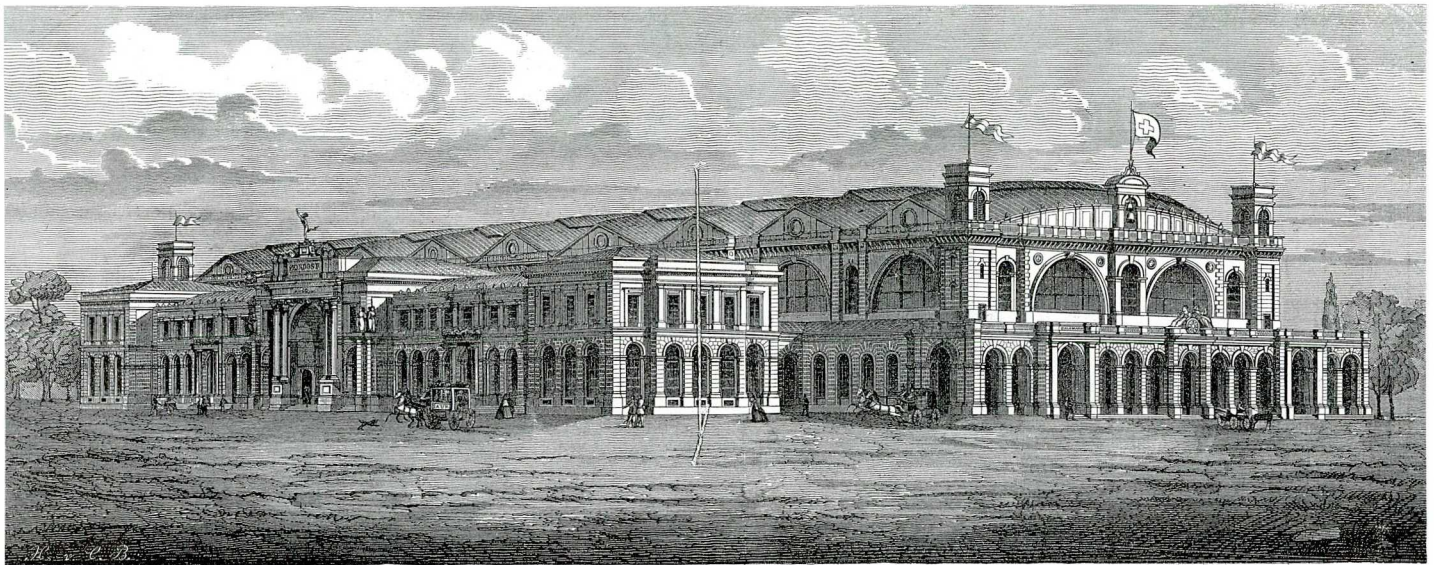
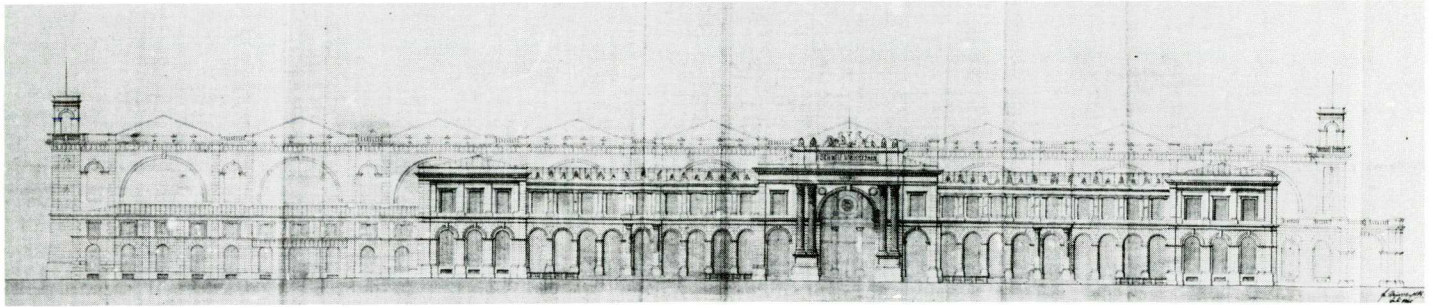
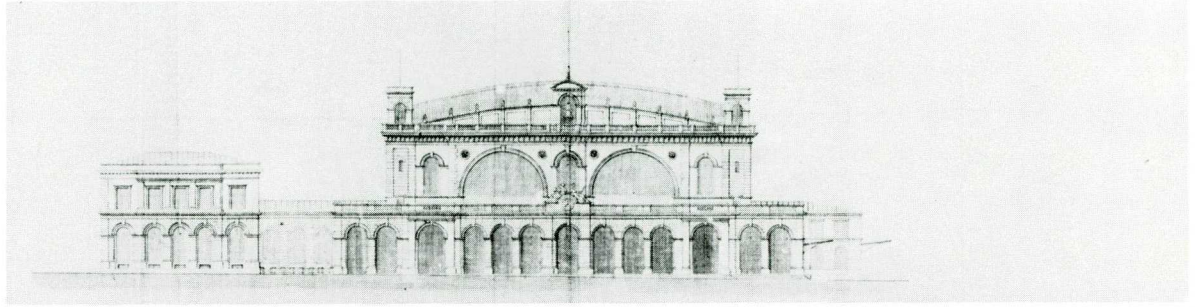
Projekt von Gottfried Semper 1861, Südfassade, Grundriss, Ansicht

1852 hatten sich die Nordbahn und die Zürich-Bodensee-Gesellschaft zur «Nordostbahn-Gesellschaft» zusammengeschlossen. Bis 1859 war Zürich bereits mit Winterthur und Romanshorn, mit Rapperswil (über Uster), mit Waldshut (über Brugg/Turgi) und mit Aarau verbunden. Der kleine Wegmannsche Bahnhof konnte die Züge nicht mehr aufnehmen, eine Vergrösserung tat not. 1860 begann die grosse Zeit radikalliberaler Baupolitik in Zürich. Arnold Bürkli beschäftigte sich seit 1861 mit der Planung von Bahnhofstrasse und Bahnhofquartier. Alfred Escher, Direktor der Nordostbahn, lud im selben Jahr berühmte Architekten, darunter Gottfried Semper (1803–1879) – seit 1855 Professor am Eidgenössischen Polytechnikum und dessen Erbauer – ein, Pläne für das neue Bahnhofgebäude zu erstellen. In der Folge wurde gemeinsam mit dem städtischen Baukollegium

beschlossen, die Bahnhofstrasse leicht zu verschieben, um sie dem Hauptportal des Aufnahmegebäudes zuzuordnen. Gottfried Semper wählte den Typ des Kopfbahnhofes mit seitlich angeordneten Dienstgebäuden. Das weitgespannte Dach über der Geleisehalle sollte von gewölbten eisernen Sichelträgern gehalten, sein Druck auf wenige starke Stützpfiler abgeleitet und das Licht nicht senkrecht, sondern durch hochliegende, halbkreisförmige Seitenfenster eingeführt werden. Angemessenes Vorbild für diese neue Bauaufgabe schienen ihm die Thermen und Basiliken (Maxentiusbau) im Rom der Kaiserzeit zu sein, wie die Gestaltung der Limmatfassade besonders eindrücklich belegt.

1865

Die Baueingabepläne von Jakob Friedrich Wanner für den heutigen Hauptbahnhof



Das zukünftige neue Bahnhofgebäude in Zürich.

Baueingabepläne von Jakob Friedrich Wanner 1865, Aufrisse Süd- und Ostfassade (oben)

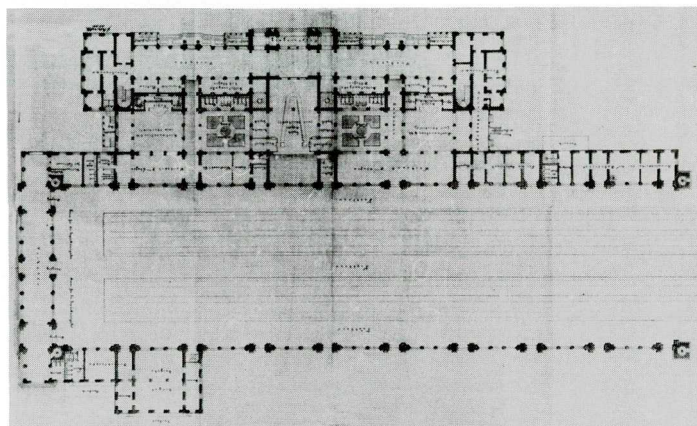
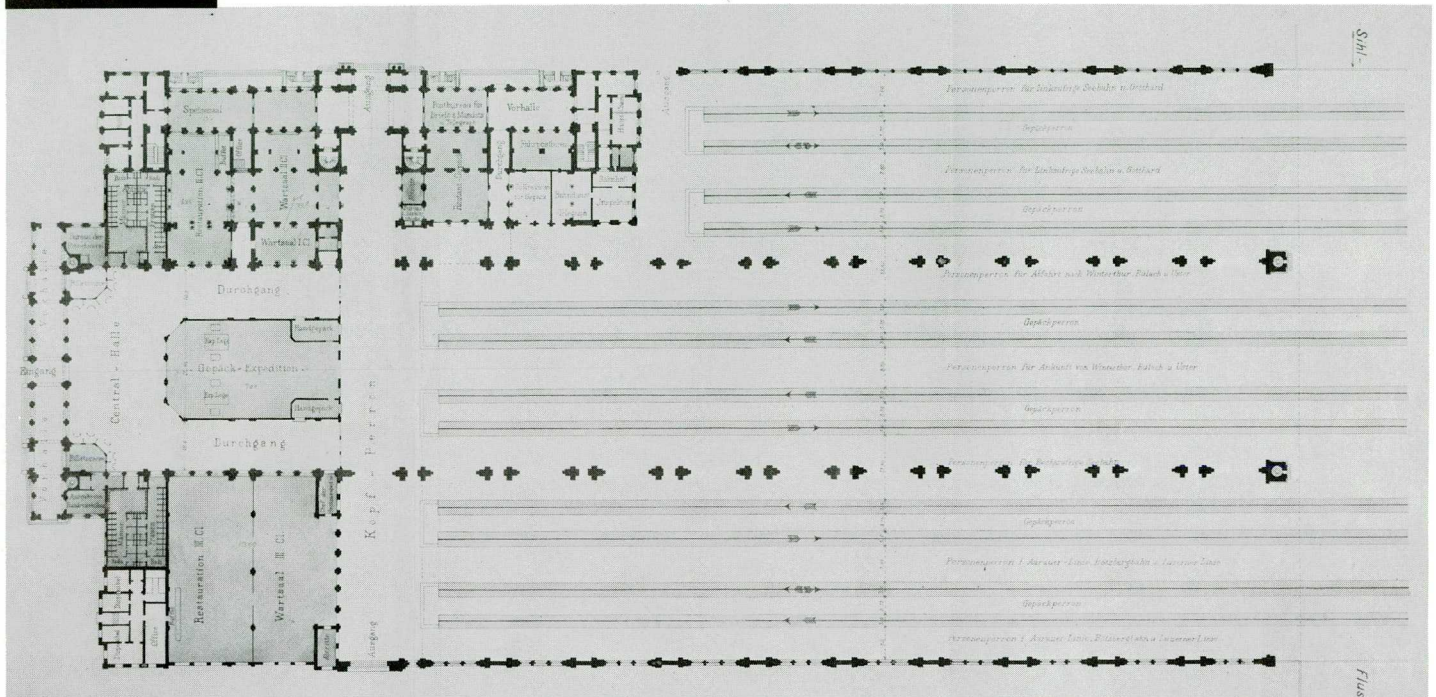
Ansicht des neuen Bahnhofes in Zürich 1866, (unten)

Jakob Friedrich Wanner (1830–1903), anfänglich Zeichner, dann von 1857 bis 1860 und ab 1861 Chefarchitekt und bis 1871 Erbauer aller Bahnhöfe der Nordostbahn, studierte die Ergebnisse des eingelaufenen Wettbewerbs von 1861 und entwarf 1862 ein eigenes Projekt samt Kostenberechnung. Für den zentralen Teil der Limmatfassade sah er eine doppelstöckige Loggia mit Arkadenreihen und Attika zwischen kräftigen Eckkrisaliten vor – die Pfeilerhalle des Erdgeschosses ist im heutigen Bau enthalten. 1863 prüfte die Bahndirektion alle Pläne, empfahl Wanners Vorschlag zur Überarbeitung und schickte ihn mehrmals auf Studienreisen, vorallem nach Frankreich und Belgien. Jakob Friedrich Wanner bezog die neuen Erkenntnisse in die Weiterbearbeitung seiner Entwürfe ein, und der Verwaltungsrat erteilte ihm 1865 auf Vorschlag Alfred Eschers den

Bauftrag. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts war es üblich, dass der Architekt das Kleid für seinen Bau aus Formen verschiedener historischer Stile «zusammennähte». Und Wanner war ein Eklektizist ersten Ranges, der alle Vorschläge von 1861 in sein Projekt einbrachte. In der Disposition des Grundrisses, wie in der Gestaltung der Halle mit ihren längsseitigen Thermenfenstern, folgte er Gottfried Semper. Die Limmatfassade mit den beiden grossen Halbkreisfenstern spiegelt das damals berühmteste, im genannten Wettbewerb von Johann Jakob Breiting (1814–1880) aufgenommene Vorbild, die 1847–1852 erbaute «Gare de l'Est» in Paris. Der Haupteingang am Bahnhofplatz, das mächtige Triumphbogenportal, war bei der Baueingabe nicht ausgereift, der krönende Aufbau mit den Allegorien kam später dazu.

1895

Das erste Umbauprojekt der Nordostbahn: die Erweiterung des Aufnahmegebäudes (1896–1901 mit Abänderungen verwirklicht)



Projekt der Nordostbahn für den Umbau des Hauptbahnhofes in Zürich 1895, Grundriss (oben)

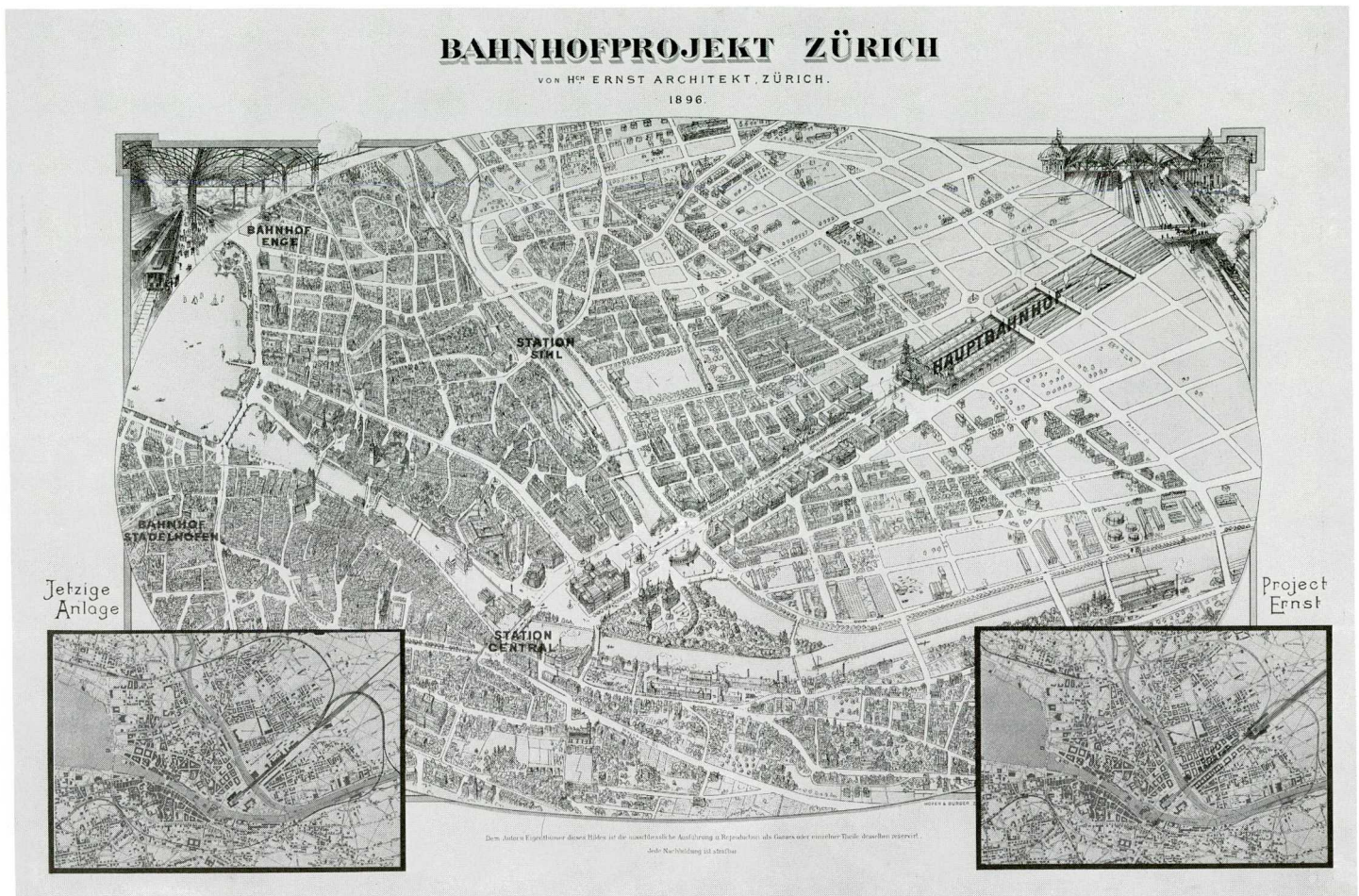
Baueingabeplan von Jakob Friedrich Wanner 1865, Grundriss (unten)

Der von Friedrich Wanner im wesentlichen übernommene Sempersche Grundriss der Geleisehalle, mit seitlich angeordnetem Aufnahmegebäude, entspricht dem Typus des unechten Kopfbahnhofes, der nicht ohne weiteres durch Verbreiterung der Geleiseanlage vergrössert werden kann. Bis 1894 hatte sich das Eisenbahnnetz um Zürich beträchtlich ausgeweitet: ausser den Zügen von Winterthur und Aarau musste der Zürcher Hauptbahnhof seit 1864 die Ämtler Linie von Luzern, seit 1865 die Bülacher Linie, seit 1875 die Bözbergbahn von Basel und die linksufrige, seit 1894 die rechtsufrige Seebahn aufnehmen. 1894 legte die Nordostbahngesellschaft erstmals ein grosses Umbaukonzept vor, dem die Behörden der eben vereinigten Stadt grundsätzlich zustimmten. Es sah vor, die Geleise bis zur grossen Halle auf der Höhe der Bahnhofstrasse zurückzunehmen, sie durch

einen echten Kopfperron abzuschliessen und im freigeordneten Ostteil Gepäckexpeditionsräume unterzubringen. Ferner sollten die nordöstlichen Gebäude beträchtlich erweitert werden und grosse Wartesäle und Restaurants aufnehmen, von denen später der Bahnposthof abgetrennt wurde (kleiner, erhaltener Hallenbau auf der Museumsseite). Vor allem aber waren nordostseits ausserhalb der Halle vier neue Geleise anzufügen, was die architektonische Einheit sprengte. Das fällt heute nur deshalb nicht auf, weil man 1929–1933 die Geleise noch weiter westwärts zurückgenommen und vor der Wannerschen Halle einen breiten Kopfperron mit Querhalle angefügt hat.

1896

Die Vision eines neuen Bahnhofs westlich der Langstrasse von Heinrich Ernst



Projekt von Heinrich Ernst für die Verlegung des Bahnhofes 1896

Heinrich Ernst (1846–1916), einer der bedeutendsten und aktivsten Zürcher Architekten des späten 19. Jahrhunderts, Semper-Schüler, Erbauer des Metropols, des Roten Schlosses und der «Prachtzeile» an der unteren Rämistrasse, stellte den Umbauplänen der Nordostbahn ein Projekt für einen Tiefbahnhof in Aussersihl entgegen. Es wäre von höchster städtebaulicher Bedeutung gewesen und hätte zentrale Anliegen der heutigen S-Bahn, von HB-Südwest und der City-Planung um hundert Jahre vorweggenommen:

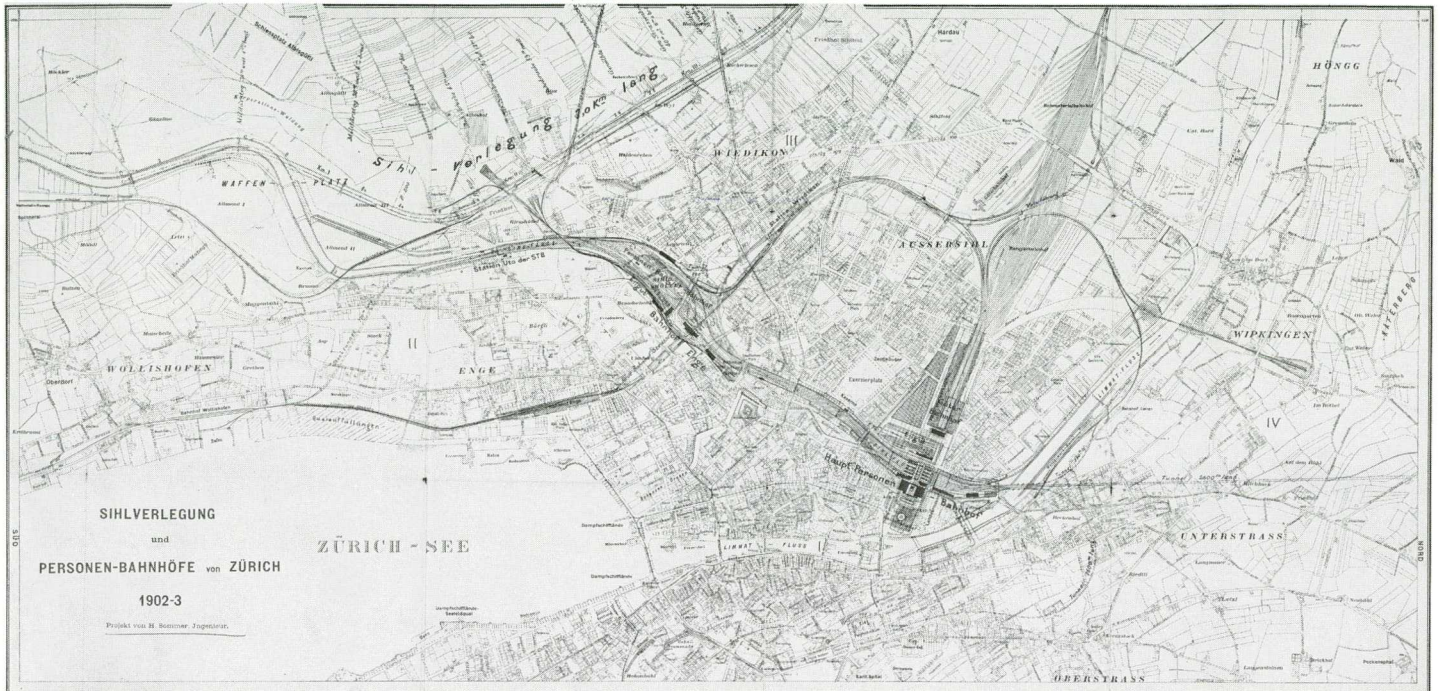
- die Erweiterung des Hauptbahnhofes zum tiefliegenden Durchgangsbahnhof, in den die rechte und die linke Seeuferlinie auf kürzestem Weg, unterirdisch und von Osten her eingemündet hätten,
- die Ermöglichung späterer Überdeckung des Vorbahnhofareals durch die Absenkung der Geleise (Verbindung der Stadtkreise 4 und 5), und

- die Vergrößerung der City um ein neues Bahnhofquartier zwischen Langstrasse und Sihl, samt den notwendigen Erschliessungsbahnhöfen «Sihl» und «Central»!

Der Stadtrat würdigte die grossartige und weitsichtige (Vogel)Schau von Heinrich Ernst und liess sie eingehend prüfen (dabei dürften die roten Aufschriften und die Situationspläne hinzugefügt worden sein). Am 18. November 1896 beschloss er aber, mit der Zustimmung des Zürcher Ingenieur- und Architektenvereins und der Kaufmännischen Gesellschaft, das Projekt nicht weiter zu verfolgen, vor allem weil die zweifache Flussuntertunnelung technisch zu aufwendig schien, der neue Bahnhof zu weit vom Stadtzentrum entfernt gewesen wäre und die Kosten jene der Umbaupläne von Nordostbahn und Stadt um mehr als 10 Millionen Franken überstiegen hätten.

1899
1902

Eine grosse Idee von Hermann Sommer: Sihlverlegung und Durchgangsbahnhof im alten Sihllauf



Projekt von Hermann Sommer für einen Durchgangsbahnhof 1899/1902

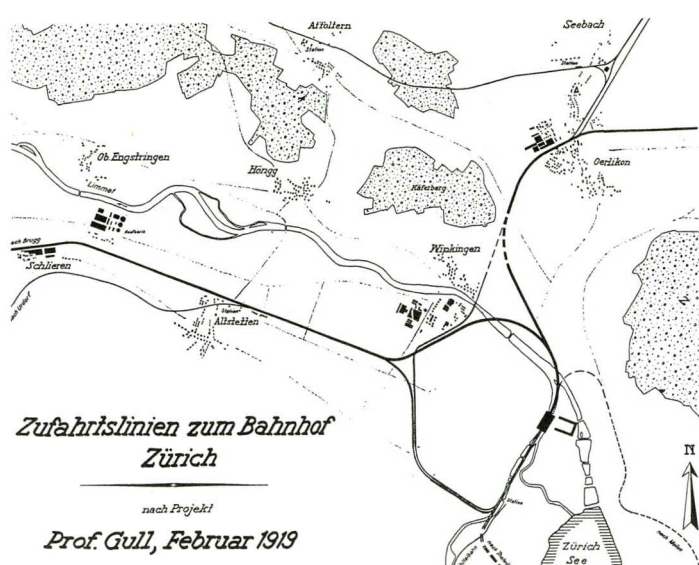
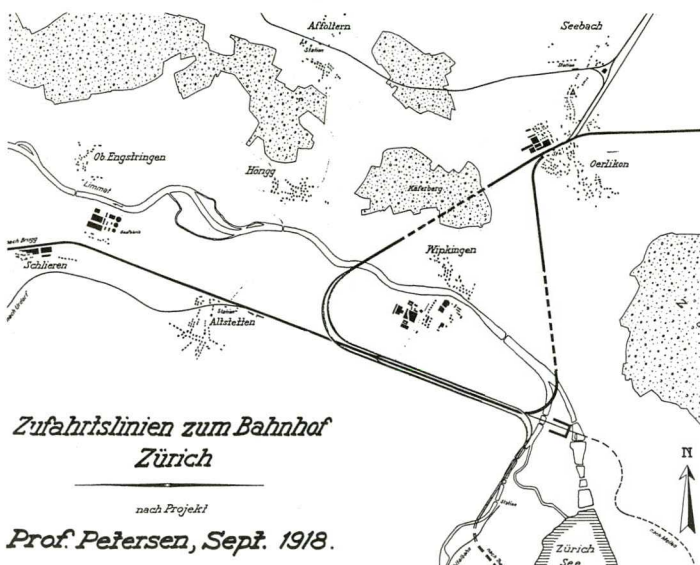
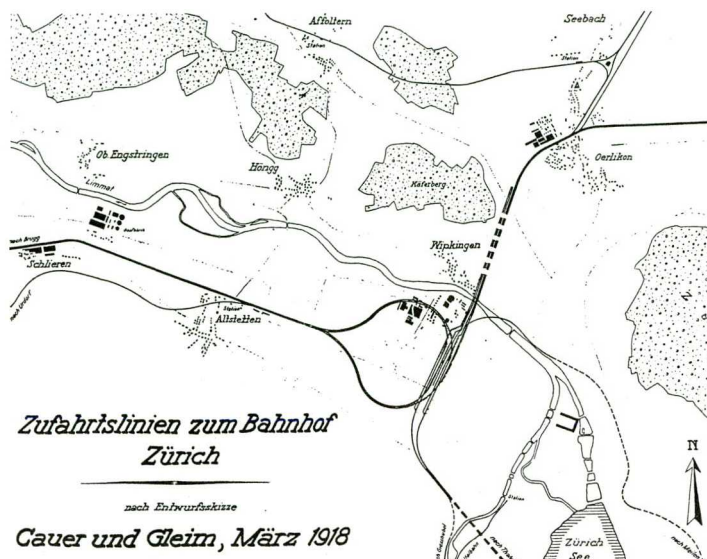
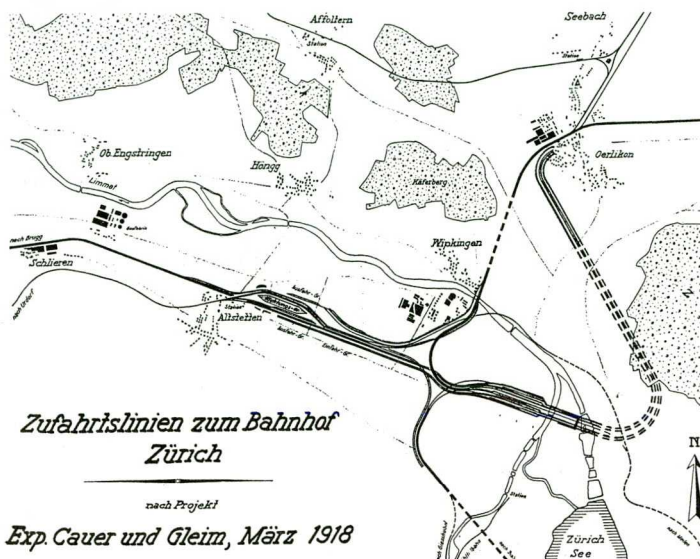
Ingenieur Hermann Sommer hatte mit seiner Vision noch weniger Glück als Heinrich Ernst, denn die Nordostbahn wollte 1899, kurz vor der sich abzeichnenden Verstaatlichung, keine Grossprojekte mehr finanzieren (geschätzte Kosten: rund 37 Millionen Franken). Erst Ende 1918 (Nr. 23) kam die Schweizerische Bauzeitung aus anderem Anlass auf diesen Entwurf zurück und liess ihm «eine günstige Beurteilung zuteil werden»:

«Der Grundgedanke der Sommerschen Entwürfe besteht darin, den Hauptpersonenbahnhof in kreuzweiser Lage zu dem jetzigen in das Sihlbett zu legen, das durch eine weitgehende Verlegung der Sihl am Fusse des Uetliberges entlang für diesen Zweck frei zu machen wäre... Es ist nicht zu verkennen, dass mit diesen Vorschlägen eine grosszügige Lösung der Zürcher Bahnhoffrage angestrebt wird. In allen

vier Verkehrsbeziehungen, für die dies hauptsächlich in Frage kommt, ist direkter Zugdurchlauf möglich», nämlich für die Transitlinien von Rom/Mailand/Gottard nach Schaffhausen/Berlin, von London/Frankfurt/Paris/Basel nach Sargans/Wien und von Lyon/Genf nach St. Gallen/München sowie für die rechtsufrige Seebahn. Sihltal- und Uetlibergbahn wären direkt in den Hauptbahnhof eingeführt worden. Besonders interessant ist der Umstand, dass Hermann Sommer in seinem Projekt für einen querliegenden Durchgangsbahnhof den tatsächlichen Verlauf der grossen internationalen Verkehrslinien im Schnittpunkt Zürich aufnahm und – zur Form des «Y» kam. Sechzig Jahre später brachten Verkehrszählungen die Nationalstrassenplanung auf denselben Nenner!

1918
1919

Erweiterungsstudien der SBB zur Verlegung der Geleiseanlagen aus der Vorhalle (1916), Vorschläge von Cauer und Gleim, Petersen und Gull



Projekte und Expertenentwürfe für einen Durchgangsbahnhof 1918/19

Der internationale Bebauungsplanwettbewerb «Zürich und seine Vororte», 1915–1918, warf unter anderem die Frage der Bahnhöferweiterung auf. Seit 1910 wurden in mehreren europäischen Grossstädten Bebauungsstudien durchgeführt, das Thema war aktuell. 1918/19 begutachtete eine vom Zürcher Regierungs- und Stadtrat eingesetzte Expertenkommission (Prof. W. Cauer aus Berlin und Dr. C. O. Gleim aus Hamburg sowie der Zürcher Architekt Prof. Karl Moser) ein Umbauprojekt der SBB von 1916 und hielt es verkehrstechnisch wie städtebaulich für ungenügend. Diese und weitere Fachleute legten nun eigene Entwürfe vor, denn sie waren sich inzwischen einig, dass Zürich, weniger des internationalen als vielmehr des rasch anwachsenden Agglomerationsverkehrs wegen, eines leistungsfähigen Durchgangsbahnhofes bedurfte. Zwischen dieser Erkenntnis und

der Eröffnung der S-Bahn liegen nun siebzig Jahre, nachdem noch 1973 erst eine Minderheit der Bevölkerung die Bedeutung der U-Bahn richtig eingeschätzt hatte!

Cauer und Gleim wollten im ersten Projekt den Standort des Hauptgebäudes nicht verändern, die Geleise aber durch die Stirnwand des Kopfbahnhofes hindurch über die Limmat weiterführen. Eine Verlegung des Bahnhofes an die Langstrasse (Variante) wurde als, im wörtlichen Sinn, abwegig fallen gelassen. Grosse Beachtung fanden die Vorschläge der Professoren Richard Petersen aus Danzig und Gustav Gull (ETH), beide auch Preisrichter im Wettbewerb «Zürich und seine Vororte», weil vor allem Gull den Grundgedanken Hermann Sommers von 1902 wieder aufnahm, die Geleiseanlage ins trockengelegte Sihlbett zu versenken.

1918
1919

Erster Entwurf von Karl Moser für einen Durchgangsbahnhof an der Langstrasse: Bebauungsplan 1918



Projekt von Karl Moser
für einen Durchgangsbahn-
hof 1918

Architekt Karl Moser (1860–1936), dem die «Vierte Plakatausstellung in der Stadelhofer-Passage in Zürich» (November 1986) gewidmet war, erstellte als Experte in der eben erwähnten Bahnhoferverweiterungsfrage (Tafel 7) nicht nur ein Gutachten, sondern lieferte drei eigene Vorschläge, darunter den zur «Anpassung des Bebauungsplanes an einen hochliegenden (= ebenerdigen) Durchgangsbahnhof jenseits der Langstrasse». Karl Moser ist nicht zuletzt wegen seiner radikalen städtebaulichen Visionen bekannt. Der erste Entwurf hätte Aussersihl in einen schicken Stadtteil verwandelt und den neuen, querliegenden Bahnhof an der Langstrasse zwar kilometerweit vom Limmatufer entfernt, ihn aber durch eine Prachtallee im Pariser Stil mit dem Stadtzentrum verbunden – man vergleiche den Ernstschen Plan von 1896! Die Schweizerische Bauzeitung be-

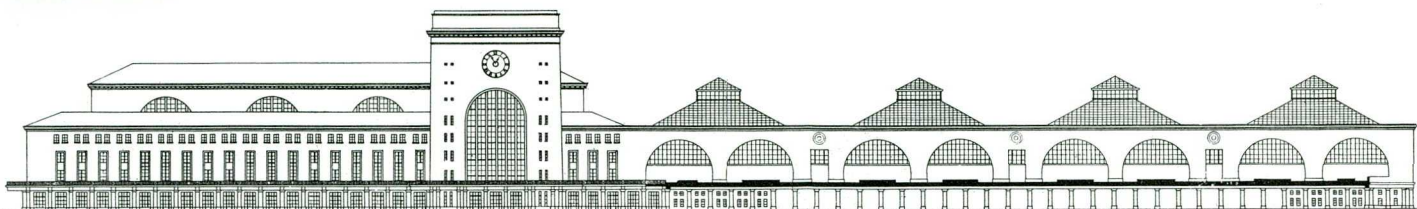
sprach die Moserschen Entwürfe eingehend und mit Plan- und Bildbeilagen (Nummern 23, 24/1919):

«Wir tun dies, um anzudeuten, welche Konsequenzen eine derartige Hauptbahnhof-Verlegung um etwa 1,2 km für die Stadtentwicklung hätte. Auch ganz abgesehen von der allgemeinen wirtschaftlichen Krisis der Gegenwart, dürfte dieser grosszügige, im Planbild gewiss verlockende und in seiner Art schöne Vorschlag durch die Untersuchung und Feststellung der Experten als für Zürich ungeeignet endgültig aus der Wahl fallen...»

Das geschah, und Karl Moser erarbeitete einen zweiten (Kopfbahnhof) und einen dritten Bebauungsplan- und Bahnhofentwurf für den alten Standort.

1918
1919

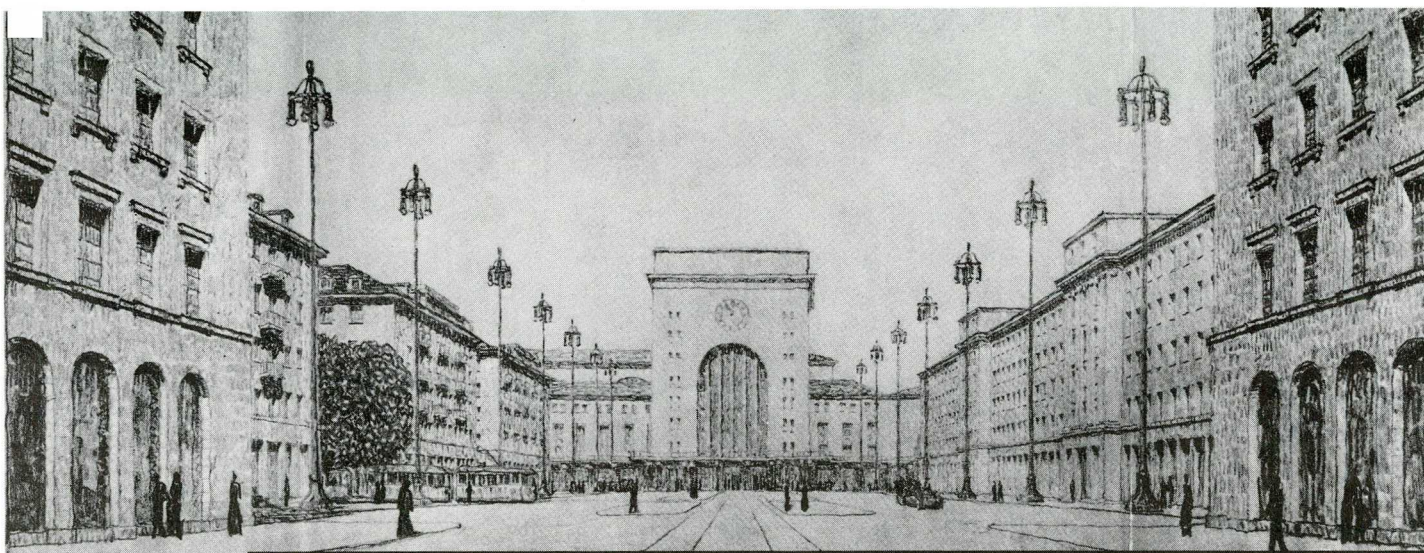
Dritter Entwurf von Karl Moser für einen Durchgangsbahnhof am alten Standort: Fassaden und Gesamtansicht 1918



FASSADE ABFAHRT - VORPLATZ.



FASSADE ANKUNFT - VORPLATZ.



Karl Mosers drittes Projekt im erwähnten Zusammenhang (Tafeln 7 und 8) sah eine zangenartig geöffnete Halle mit durchbrochener östlicher Stirnwand an der Stelle des heutigen Bahnhofs vor. Die insgesamt 16 Geleise wären, auf 5 zusammengedrängt, über die Limmat hinweg beim heutigen Central in den Berg geführt worden.

Die südliche Flanke dieser Halle ist auf der perspektivischen Ansicht zu sehen, sie begrenzt den «Abfahrt-Vorplatz» in Blickrichtung rechts. Im Hintergrund erscheint dominierend die kolossale Eingangsbastion des südseitig an die Geleise anschliessenden Aufnahmegebäudes. Seine Front hätte die ganze untere Löwenstrasse begleitet, die Sihl bis zur Usteribrücke überdeckt und an der Stelle der heutigen Sihlpost ein «Postdienstgebäude» miteingeschlossen. Der turmartige Eingangsrisalit mit seinem hohen Rund-

bogenportal zeigt einen neuen, schnörkellosen Stil kühler Monumentalität. Vorbild war der 1914–1916 im Rohbau vollendete, allerdings schlichter gehaltene Stuttgarter Bahnhof von Paul Bonatz – die Brüder Otto und Werner Pfister haben dieses Motiv, nochmals vereinfacht, 1923–1927 im Eingang Bederstrasse des Engerer Bahnhofs erneut aufgenommen. Erstaunlicherweise hält Karl Moser an klassischen Formen römischer Architektur, dem Triumphbogen und dem Thermenfenster, noch immer fest. Er folgt also, was den Stil betrifft, der traditionellen, von Semper mitgeprägten Typologie des Bahnhofgebäudes, während die Dimensionen von Geleisehalle und Aufnahmegebäude bereits modernen Raumansprüchen und Raumvorstellungen genügen und jedes antike Mass weit hinter sich lassen.

1918
1919

Studie von Konrad Hippenmeier für einen Durchgangsbahnhof samt Bebauungsplan



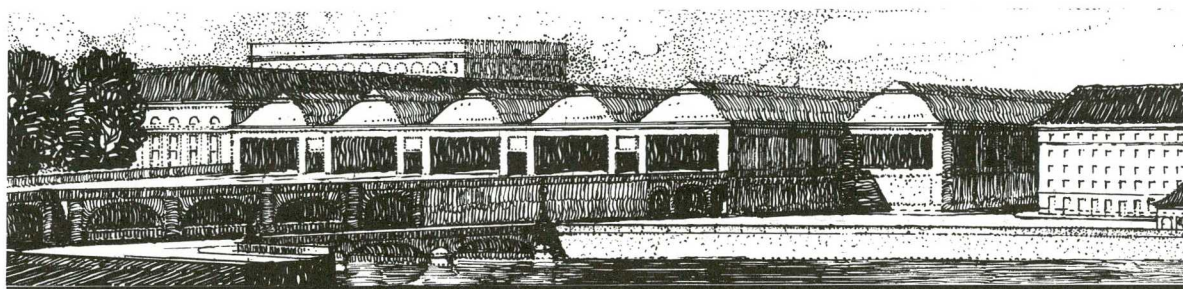
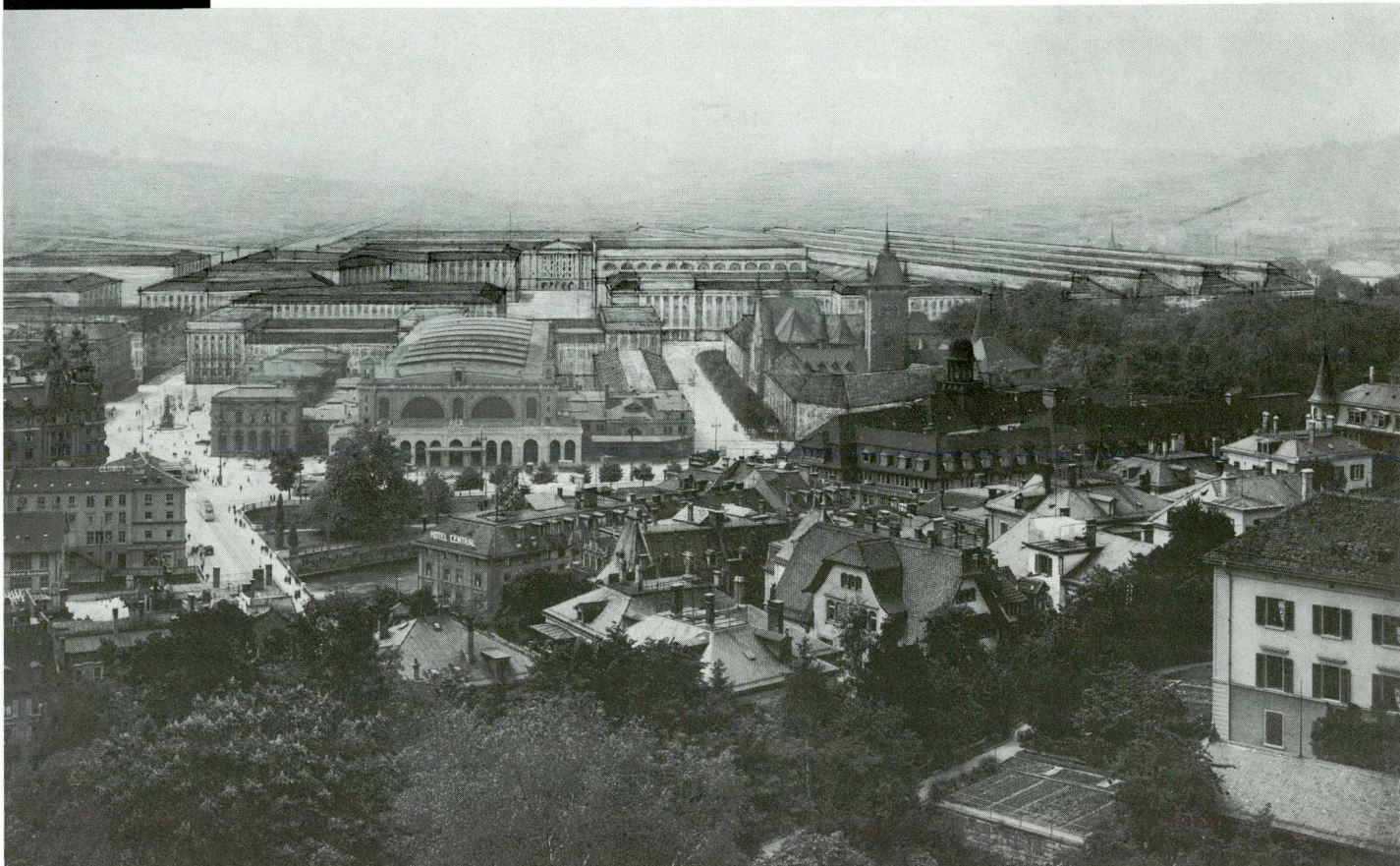
Projekt von Konrad Hippenmeier (Tiefbauamt) für einen Durchgangsbahnhof 1919

«Im Mai 1919 hat das städtische Tiefbauamt durch seinen Architekten Konrad Hippenmeier (er hatte ein Jahr zuvor zusammen mit Hermann Herter den internationalen Bebauungsplanwettbewerb "Zürich und seine Vororte" gewonnen), unabhängig von den Bahnhofexperten, die durch das Durchgangsbahnhof-Projekt bedingte Umgestaltung des Stadtplans bearbeiten lassen. Die Bearbeitung erstreckt sich ... auf die ganze linksufrige Stadtseite, die durch klar ausgeprägte, vom Ankunftsplatz des neuen Bahnhofes radial ausstrahlende Strassenzüge mit diesem in Verbindung gebracht wird, in einem Planbild von stark ausgeprägter Symmetrie. Stadtingenieur Wenner schreibt dazu: "Das Tiefbauamt ist bei der Aufstellung des Bebauungsplanes zum Umbauprojekt des Hauptbahnhofes von dem Gedanken ausgegangen, im Anschluss an das neue Aufnahmegebäude,

analog wie in den 60er Jahren des letzten Jahrhunderts im Zusammenhang mit dem damals erstellten Aufnahmegebäude, eine Erweiterung des Geschäftsquartiers vorzusehen, umso mehr als das heutige Bahnhofquartier sozusagen vollständig ausgebaut ist. Für eine solche Erweiterung der Geschäftsstadt im Zusammenhang mit dem Bahnhofneubau kommt das Areal des alten Rohmaterialbahnhofes (heute Sihlpost), das Kasernenareal und zum Teil das schlecht und unrationell überbaute Gebiet zwischen Militär- und Lagerstrasse in Betracht. Aus diesen Erwägungen heraus wurde in das Bebauungsplan-Projekt des Tiefbauamtes ein neues Bahnhofquartier, das die Kreise 3 und 4 mit dem Kreis 1» (Fortsetzung Tafel 11)

1918
1919

Ansichten von Konrad Hippenmeier: Skizze und Fotomontage für den Durchgangsbahnhof



Projekt von Konrad Hippenmeier 1919, Fotomontage und Ansicht

(Fortsetzung von Tafel 10)

«zusammenschweisst und zu einer Erneuerung des Stadtkerns führen dürfte, aufgenommen. Wir hielten besonders darauf, eine gute Verkehrs-Trennung durch das Strassennetz zu erreichen und mit einer kräftig ausgeprägten Axe im Zuge der – trocken-gelegten – Sihl dem neuen Bahnhofquartier, und mit hin dem ganzen Stadtkern, eine klare Orientierung zu geben (Konrad Hippenmeier knüpfte deutlich an Arnold Bürkli an, dessen Bahnhofstrasse im Vergleich zur geplanten "Avenue" aber wie ein Strässchen wirkt und ebenso abseits liegt, wie der zum Denkmal gewordene alte Bahnhof) ...

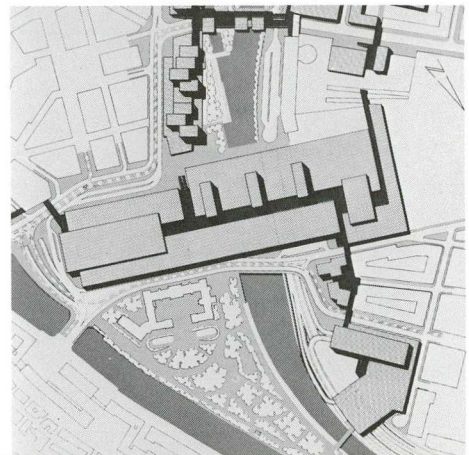
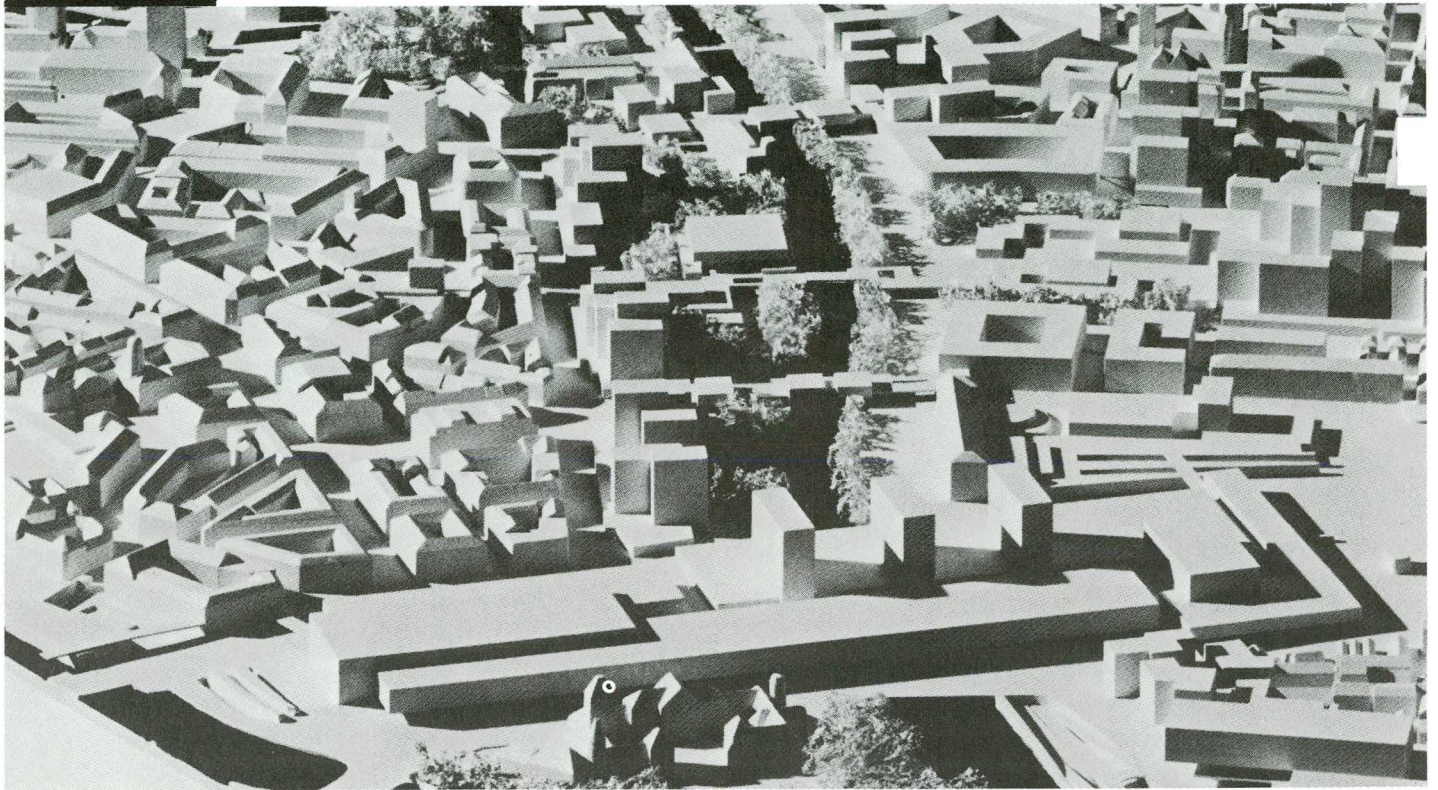
Die Trennung von Ankunft- und Abfahrtvorplatz, sowie die Orientierung des projektierten Aufnahmegebäudes nach der Axe über die Sihl und nach der Museumstrasse führten zu einer südwestlichen Ab-

drehung des Aufnahmegebäudes gegenüber dem Bahnkörper. Das neue Aufnahmegebäude steht dadurch parallel zu dem alten Bahnhof, dem Landesmuseum und zum heutigen Bahnhofquartier. Indem mit Aufhebung der Sihl jene des Schanzengrabens zusammenhängt, ist die Verwandlung des letztern in eine Hauptverkehr-Strasse, die das rechte Seeufer mit der linken Talsohle des Limmattales – den alten Stadtkern umgehend – verbindet, gegeben» (Schweizerische Bauzeitung Nr. 8/1920.)

1929–1933 wurde der Hauptbahnhof einmal mehr den dringendsten Bedürfnissen angepasst (Tafel 4). Die Ideen des Durchgangsbahnhofes und der Kanalisierung des Privatverkehrs auf Haupttrouten, sollten erst ein halbes Jahrhundert später in der S-Bahn- und Sihlraumplanung konkretisiert werden.

Verkehrs- und Cityplanung im Sihlraum: Projekt zur Verbindung von Nationalstrassennetz und Bundesbahnen in einem neuen Hauptbahnhof

1968



Sihlraumplanung 1968:
Projekt für Bahnhofneubau
mit integriertem Gross-
parkhaus, Modell und Plan-
zeichnung

Mitte der 1950er Jahre begann die Planung der zum Nationalstrassennetz gehörenden Expressstrassen im Raum Zürich. Verkehrstopografische Gründe sprachen dafür, den Durchgangsverkehr mittels Autobahnring um die Stadt herumzuleiten, die City durch das Expressstrassen-«Y» (Hardturmstrasse/Sihlquai, Irchel-tunnel, Sihlraumstrasse, s. auch Tafel 6) zu erschliessen und öffentlichen und privaten Verkehr im Neubau Bahnhof/Grossparkhaus zu vereinen.

«Leistungsfähige öffentliche Verkehrsmittel müssen zwischen dem Stadtkern und den auszubauenden Nebenzentren gute Verbindungen herstellen. Die geplante U-Bahn-Linie Glattal-City-Limmattal... wird die Standortgunst der City und auch der Nebenzentren (Oerlikon, Altstetten usw.) erhöhen. Das Hauptstrassennetz soll in erster Linie dem Wirtschafts- und dem Besucherverkehr den Zugang zum Stadtzentrum erleichtern. Den Berufs- und Pendlerverkehr

von und zu der City müssen zur Hauptsache die öffentlichen Verkehrsmittel übernehmen... Betrieben, die für die Vielgestaltigkeit und die Anziehungskraft des Zentrums wichtig sind, sollen günstige Standorte und damit bessere Wachstumschancen geboten werden. Der Bau zentrumsnaher Wohnsiedlungen sollte der Entvölkerung der Innenstadt entgegenwirken... Im Sihlraum ist für Zürich ein grosses Potential verborgen... Alle Verkehrsbauten, sowohl die Expressstrasse wie auch der geplante Neubau des Hauptbahnhofes (Wettbewerb 1969/70), sollten auf diese Entwicklungsmöglichkeiten Rücksicht nehmen und sie begünstigen» (Arbeitsausschuss von Kanton und Stadt Zürich, 1968). Aber Angst vor Wachstum begann grosse Planungen zu verzögern. 1973 wurden die U-Bahn-Vorlage abgelehnt und der Wannersche Hauptbahnhof unter Schutz gestellt.

1990

HB-Südwest



Geleisefeld vor der geplanten Überbauung.

In Form eines neuen Wettbewerbs für die Gestaltung des westlich der Sihl gelegenen Geleiseareals wurden 1978 die Bemühungen um eine grosszügige, weitblickende City- und Verkehrsplanung im Raum Hauptbahnhof wieder aufgenommen. Über mehrere Entwicklungsstufen hinweg erarbeitete die HB-City-Immobilien AG mit dem Gewinner des Projektwettbewerbs, Architekt Ralph Baenziger, den privaten Gestaltungsplan HB-Südwest, der, 1988 vom Volk gutgeheissen, zur Zeit vervollkommen wird. «Bahnhofüberbauungen haben im Zusammenhang mit dem Funktionszuwachs und der Qualitätssteigerung öffentlicher Verkehrsmittel an Bedeutung gewonnen ... Daher sind ... auch in Amerika, Bahnhofs- und Geleiseareale in unterschiedlicher Grösse Gegenstand umfassender Neubewertung ihrer möglichen städtebaulichen Leistungsfähigkeit. Der auslösende Hauptimpuls ist meist der Um- oder

Ausbau der Bahnhöfe selbst: das europäische Schnellbahnnetz, ... die Bahn 2000 in der Schweiz», erkannte Harald Jürgensen 1988.

HB-Südwest kommt in den 1990er Jahren und den folgenden Jahrzehnten tragende Bedeutung für die weitere Stadt- und Agglomerationsentwicklung zu. An zentraler Lage mit optimaler öffentlicher Verkehrserschliessung, im Schnittpunkt von S-Bahn und Nationalstrassennetz (Sihltiefstrasse), bringt es eine Verdichtung der Innenstadt ohne Grünflächen oder bestehende Bauten zu tangieren. Das unternutzte Geleiseareal wird städtebaulich und stadtwirtschaftlich aktiviert: Parallel zur Hebung des öffentlichen Verkehrs wird neuer Wohnraum erschlossen, und in der Konzentration zentraler Dienste – Kleingewerbe und Läden, Schulen und Informationszentrum, Reiseforum, Hotel und Restaurants – erfüllt es grundlegende Cityfunktionen.

Bildnachweis:

Alle Bildvorlagen im Baugeschichtlichen Archiv, ausser: Luftbilder Stadelhofen und Hauptbahnhof: Desair AG, Wermatswil. Pläne Gottfried Semper: Semperarchiv ETHZ. Pläne Sihlraum: Barbe, Jenni, Richter 1968.

Literatur:

Arbeitsausschuss von Kanton und Stadt Zürich, Bericht über die gemeinschaftliche Städtebau- und Verkehrsplanung im Sihlraum, Zürich 1968. Harald Jürgensen, Verwaltete oder gestaltete Zukunft? HB-Südwest setzt positive Akzente in der Stadtentwicklung Zürichs, Vortragsmanuskript Zürich 1988. Robert Moser, Haupt- und Nebenbahnen, in: Festschrift Poly Bd. II, Zürich 1905, S. 209–239. Schweizerische Bauzeitung 72, Nr. 22/1918, S. 216–218; Nr. 23/1918,

S. 223–225; 73, Nr. 8/1919, S. 77–80; 74, Nr. 23/1919, S. 281–283; Nr. 24/1919, S. 289–293; Nr. 25/1919, S. 304–307; 75, Nr. 8/1920, S. 87–89. Max Strauss, Historische Übersicht über die Projekte für den Zürcher Hauptbahnhof und seine Zufahrtslinien, hsg. von SBB-Kreisdirektion III, Zürich 1944. Werner Stutz, Bahnhöfe der Schweiz, Zürich 1976.