

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 93/94 (1929)
Heft: 5

Sonstiges

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: 17.02.2026

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

dadurch werden rd. 150 000 m² hochwertiges Bauland und Strassenflächen erschlossen. Die im Sihlbett projektierte Autostrasse lässt sich zwanglos durchführen und mündet in der Umgebung des Bahnhofes ein. Unter der Geleiseanlage sind im Parterre Lagerräume und Verkaufsläden projektiert, die sich mit rd. 1,2 bis 1,5 Millionen Franken pro Jahr verzinsen werden. Von dem zum Teil nicht mehr benötigten Gelände der jetzigen Geleiseanlage fallen rd. 15 000 m² der Stadt zu. Wirtschaftlich gesehen, stellt das Projekt Gull vielleicht die billigste Lösung aller Bahnhofumbauten in diesem Ausmass vor. Es lasse sich auch sofort und ohne kostspielige provisorische Anlagen verwirklichen und nehme auf die bereits erstellten Bauten der ersten Etappe voll Rücksicht, sie können ohne weiteres ins Projekt eingefügt werden. Auch architektonisch kann der Bahnhofplatz, wie die gesamte Anlage, befriedigend ausgeführt werden. Für den Verkehr über die Bahnhof- und Walchebrücke, wie auch durch die Zollstrasse als Ausfallstrasse ins Industriequartier werden unhaltbare und lebensgefährliche Zustände aus der Welt geschafft.

Topographisch und finanziell sei für Zürich der hochgelegte Durchgangsbahnhof nach Projekt Cauer unmöglich. Der in sechs Bauetappen vorgesehene Umbau nach Projekt S. B. B. schafft mindestens drei Jahrzehnte lang provisorische, mit der Verkehrsentwicklung nicht schritthaltende und unbefriedigende Zustände. Die provisorischen Bauten werden viel zu teuer und teilweise seien sie auch praktisch undurchführbar. — Die Stadt Zürich hat die Pflicht, einen Entscheid von der S. B. B. zu verlangen, ob Kopf- oder Durchgangsbahnhof.

Indem Präsident Trüb die mit lebhaftem Beifall aufgenommenen Ausführungen Prof. Dr. Gulls verdankt, stellt er fest, dass die Anordnung der Anlage und der Geleise Sache der Bahnbehörde, die Projektierung der Perronanlage und des Aufnahmegebäudes aber Sache der Stadt Zürich sei.

Die Diskussion wird von Stadtbaumeister H. Herter eröffnet, der aus topographischen Rücksichten den Kopfbahnhof als für Zürich die einzige richtige Lösung erachtet. Wesentlich ist auch, dass die Barrieren zwischen Kreis 4 und 5 von 1 km auf 650 m reduziert wird. Die Löwenstrasse wird so eine der Bahnhofstrasse gleichwertige Parallelstrasse, was in Bezug auf die Bodenpreise an der Bahnhofstrasse und für deren Verkehrsentlastung nur wünschenswert ist. Wirtschaftlich ist das Projekt gut fundiert, während nach Experten-Projekt (1919) 250, nach reduziertem Projekt Cauer (1928) 190 Häuser expropriert und niedergelegt werden müssten, z. T. erst nach Jahrzehnten, womit diese Kosten unbestimbar anwachsen. — Arch. K. Hippenmeier betont, dass der hochgelegte Kopfbahnhof gegenüber dem hochgelegten Durchgangsbahnhof sich dem bestehenden Strassennetz viel zwangloser einfügt. Das Projekt Gull trägt der projektierten Umgestaltung des Schanzengrabens als zweigeschossige Tief- und Niveastrasse vollkommen Rechnung. Auch Arch. Hippenmeier weist auf die grossen Nachteile hin, die dem Durchgangsbahnhof durch die Expropriationskosten entstehen, daran werde dieses Projekt schliesslich scheitern. — Prof. H. Studer, als Anhänger des Durchgangsbahnhofes, vertritt den Standpunkt der Bahnverwaltung. Die Frage des Bahnhofumbaus darf nicht einseitig vom finanziellen, städtebaulichen und verkehrstechnischen Gesichtspunkte aus behandelt werden. Er ist vor allem eine Frage des Bahnbetriebes, soll er den ständig wachsenden Anforderungen des Verkehrs, sowohl in nationaler wie auch in internationaler Bedeutung genügen können. Mit Kopfbahnhöfen wurden verschiedenorts schlechte Erfahrungen gemacht, z. B. Stuttgart und Frankfurt. Der Bahnhof ist in erster Linie ein Ingenieurproblem und ästhetische und topographische Rücksichten spielen dabei erst die zweite Rolle. Bahnbetriebstechnisch ist allein der Durchgangsbahnhof die richtige Lösung. Davor sollen auch die finanziellen Bedenken zurücktreten, zudem ist die durch den vereinfachten Betrieb garantierte Rendite eine Tatsache. Die nötig werdenden Tunnelbauten bieten uns Schweizer Ingenieuren ja keine Schwierigkeiten. Auch das Projekt Gull wird für das Detailstudium noch Jahre erfordern, inzwischen wird die Situation immer kritischer, die zweite Etappe nach Projekt S. B. B. wird dringend, sonst wird der Zürcher Bahnhof innert kurzer Zeit blockiert sein. Der Durchgangsbahnhof wurde schon von Oberingenieur Tschanz betriebstechnisch in alle Details durchgerechnet, es ergab sich, dass die Einsparungen aus der Betriebsvereinfachung die grösseren Kosten aufwiegen. Demgegenüber ist das Projekt Gull in dieser wichtigen Frage noch nicht untersucht worden. Auch Prof. Cauer ist in seiner Expertise auf den Durchgangsbahnhof, als die vom betriebstechnischen Standpunkt aus beste Lösung, gekommen. Weiter ist der Zürcher Bahnhof nicht eine rein stadtzürcherische Frage, der Kanton, die Ostschweiz und der Transitverkehr sind ebenso interessiert; diesen ist aber nur mit einem Durchgangsbahnhof gedient. Dabei kann auch der Vorortverkehr durch Schaffung von Durchmesserlinien verbessert werden. Dies wird sich auch günstig in Bezug auf den städtischen Verkehr äussern. — Den Worten Prof. Studers schliesst sich Dir. Bünzli der S. O. B. vorbehaltlos an, indem er weiter ausführt, dass gerade die Konkurrenz,

die den Eisenbahnen durch das Auto entsteht, die betriebswirtschaftlichen Fragen für eine neue Bahnhofsanlage in den Vordergrund rückt.

Regierungsrat Walter, im Namen der Regierung des Kantons und der Stadt, ist der Ansicht, dass der Moment einer grundsätzlichen Entscheidung gekommen sei. In diesem Sinn soll eine Regierungsdelegation beim Eidg. Eisenbahndepartement vorstellig werden. Sicher ist, dass die fünf Perronleise ohne Aufschub erstellt werden müssen, soll der auf 1. Mai in Kraft tretende neue Fahrplan durchgeführt werden können. Ebenso gewiss ist aber auch, dass heute andere Verhältnisse, als sie 1918 bestanden, vorhanden sind und dass seither verkehrstechnische und städtebauliche Fragen an Bedeutung gewonnen haben. Aehnlich äussert sich auch Stadtrat Baumann, der sich als überzeugter Anhänger des Kopfbahnhofes nach Projekt Gull erklärt, besonders infolge der zu erwartenden Verkehrsverbesserungen in der Umgebung des Bahnhofes. Wenn die S. B. B. nicht einen auch die Stadt befriedigenden Durchgangsbahnhof vorschlagen können, so wird es ihn freuen, wenn man sich auf einen hochgelegten Kopfbahnhof einigt. Als letzter Diskussionsredner bringt Oeringer R. Grünhut einige Erfahrungen mit Durchgangs- und Kopfbahnhöfen zur Kenntnis. Seiner Ansicht nach herrscht die Tendenz nach Kopfbahnhöfen vor, z. B. München, Mailand. In Zürich wurde der an der Langstrasse von Prof. Cauer projektierte Durchgangsbahnhof mit Recht verlassen. Der mehr im Zentrum der Stadt projektierte ist aber unausführbar, sein Ende kommt in einen Tunnel zu liegen, außerdem endigen zwei wichtige Durchgangslinien in einer Spitzkehre. Nicht zuletzt ist zu bedenken, dass der Durchgangsverkehr tatsächlich nur 10% des Gesamtverkehrs ausmacht.

Das Schlusswort zu dieser denkwürdigen Sitzung ergreift der Präsident, indem er feststellt, dass der heutige Abend insoweit eine Klärung des Problems gebracht habe, als Alle davon überzeugt sind, dass ein endgültiger Entschluss in nächster Zeit gefasst werden müsse. Aufgabe der Technikerschaft ist es, nach genauer Prüfung aller Vorschläge so oder so einen definitiven Beschluss zu fassen. Dies zu ermöglichen, werden Vertreter anderer Projekte, wie Oeringer, Acatos (S. B. B.) und Prof. K. Moser eingeladen, in der nächsten Sitzung vom 30. Jan. ihre Vorschläge vorzubringen.

Schluss der Sitzung 23 h 40. Der Aktuar: Max Meyer.

VORTRAGS-KALENDER.

Zur Aufnahme in diese Aufstellung müssen die Vorträge bis spätestens jeweils Mittwoch 12 Uhr der Redaktion mitgeteilt sein.

Wo keine Zeitangabe, beginnt der betreffende Vortrag um 20 Uhr.

4. bis 8. Febr., Kurs über Spektroskopie, siehe S. 60.
5. bis 7. Febr., Vortragszyklus über angew. Mechanik, siehe S. 60.
6. Febr., Betriebswissenschaftliche Konferenz, siehe S. 60.



Schweizer. Technische Stellenvermittlung
Service Technique Suisse de placement
Servizio Tecnico Svizzero di collocamento
Swiss Technical Service of employment

- ZÜRICH, Tiefenhöfe 11 — Telefon: Selna 5426 — Teleg.: INGENIEUR ZÜRICH
Für Arbeitgeber kostenlos. Für Stellensuchende Einschreibegebühr 2 Fr. für 3 Monate. Bewerber wollen Anmeldebogen verlangen. Auskunft über offene Stellen und Weiterleitung von Offerten erfolgt nur gegenüber Eingeschriebenen.
- 55 Ingenieur od. Techniker f. Färberei-Abteilung. NW-Schweiz.
57 Jüng. Elektro-Ingenieur mit Erfahr. in Versuchspraxis u. Hochspannung, auch befähigt f. wissenschaftl. Arbeiten. Kt. Basel.
59 Maschinen-Techniker f. Konstrukt. u. Montage. Sofort. Zürich.
61 Erfahr. Elektro- (ev. Masch.) Ingenieur für Oel-Untersuchung. Deutsche Schweiz.
63 Techniker f. Konstr. v. Transformatoren. Sofort. Zentralschweiz.
80 Eisenbeton-Ingenieur mit Praxis. Ing.-Bureau Zürich.
82 Künstl. befähigt. Architekt. Baldmögl. Arch.-Bur. Kt. Aargau.
84 Hochbau-Techniker m. Praxis, f. Bautätigkeit. Arch.-B. Kt. Zürich.
86 Erfahr. Bauführer für grosse Wohnkolonie. Zürich.
88 Eisenbeton-Techniker, guter Zeichner. Ing.-Bureau Zürich.
90 Hochbau-Techniker m. mehrf. Praxis, gut. Zeichn. Arch.-B. Zürich.
92 Eisenbeton-Ingenieur mit guter Praxis. Nordwestschweiz.
94 Hochbau-Techniker (Praxis 6 J.) od. Hochschul-Architekt (Praxis 3 J.) z. Bearbeitung v. Hochbauprojekten f. Wasserkraftwerke, Industriebauten u. Dienstgebäude. Flotter Zeichner. D. Schweiz.
96 2 Ingénieurs-construcuteurs ayant qq. années de pratique et étant bien au courant des études et travaux de chutes hydroélectr. Français indispens. Offres d'urgence. Suisse Romande.
98 Dessinateur-projeteur ou Technicien pr. tous projets et études de génie civil. Franç. indis. Offres d'urgence. Suisse Romande.
100 Jüng. dipl. Hochbau-Ingenieur a. Eisenbeton. Sofort. Kt. Bern.
102 Selbst. Bautechniker-Bauführer. Arch.-Bureau Zürich.
104 Erfahr. Bauführer für Wohnkolonie. Zürich.
106 Jüng. selbst. Architekt od. Bautechn. Sof. Arch.-B. Kt. Neuchâtel.
108 Jüng. Hochbau-Techn. m. Zeichner- u. Bauplatzprax. Nähe Zürich.
110 Hochbau-Techniker, tücht. Zeichner. Arch.-Bur. Kt. Zürich.
114 Jüng. zweiter Bauführer f. Wohnhausbauten. Arch.-B. Ostschweiz.