**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
**Band:** 66 (1948)
**Heft:** 17: Das Problem der Bahnhoferweiterung Zürich: I. Heft

**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:** 13.12.2025

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

züge von Nebenaufgaben nur zum Teil erfüllbar. Die Liegezeiten der Züge in den Abfahrtsgleisen können auch gekürzt werden durch vermehrten Bruch von Zuganschlüssen, jedoch nur, wenn andere Wege nicht mehr zur Verfügung stehen.

2. Vermehrte Verwendung von teilbaren Pendelausrüstungen im Vorort- und Berufsverkehr. Zweckmässige Pendelausrüstungen fehlen z. Zt. noch. Es sollten Personenwagen in Leichtbauart mit grossem Fassungsvermögen und Triebfahrzeuge mit Vielfachsteuerung beschafft werden. Diese leichtern Züge gestatten verbesserte Fahrzeiten (vorausgesetzt, dass auch die Stationen mit Perrons und Unterführungen ausgerüstet werden); sie sind insbesondere geeignet, den Rangierbetrieb im Vorbahnhof, die Abstellanlagen und auch die Perrongleise bis zu einer gewissen Grenze zu entlasten. Doch kann eine zweispurige oder gar einspurige Zufahrtslinie in einer gegebenen Zeit — im Berufsverkehr ist die Zeit immer knapp bemessen — nur eine ganz bestimmte Zahl von Zügen leisten, seien sie nun kurz oder lang, Pendel- oder Lokomotivzüge.

3. Um die Leistung der Zufahrtslinien zu erhöhen, ist vorgeschlagen worden, zur Bewältigung des Berufsverkehrs beide Gleise in der gleichen Fahrrichtung zu benützen. Eine solche Betriebsweise würde den ganzen Fahrplan zerstören. Einseitiger Richtungsbetrieb auf mehreren Gleisen ist nur auf dreibis viergleisigen Anlagen durchführbar.

4. Manchenorts setzt man grosse Hoffnungen auf Doppelbelegungen der Perrongleise mit je zwei kurzen Pendelzügen. Vorerst sei daran erinnert, dass die Zugzahl, welche die Zufahrtslinien zu bewältigen vermögen, beschränkt ist. Die Berufszüge müssen daher in den meisten Fällen ein grosses Fassungsvermögen haben. Der kurze, leichte Berufszug bildet eine Ausnahme. Die Doppelbesetzung als Regel kann, ganz abgesehen von den Betriebsgefahren, zu längern Belegungszeiten führen als die Einfachbelegung der Perrongleise, und damit unerwünschte Störungen auslösen. Die geringe Nutzlänge der Perrongleise erlaubt gerade im Berufsverkehr nur sehr wenige Doppelbesetzungen. Aus dem gleichen Grunde, können abgehende Berufszüge z. B. auf der in erster Linie zu entlastenden Strecke Zürich HB - Oerlikon nicht zusammengehängt werden, von andern schwerwiegenden Nachteilen gar nicht zu reden.

5. Immer wieder wird vorgeschlagen, zwecks Entlastung des Hauptbahnhofes einzelne Berufszüge auf den Vorortbahnhöfen endigen oder beginnen zu lassen. Das geschieht in beschränktem Umfange bereits in Stadelhofen, Enge und auch in Oerlikon. Diese Lösungen befriedigen aber nicht. Ein Grossteil der Berufspendler strebt nach der innern Stadt und mindestens 10 % der Berufsreisenden gehen in Zürich auf Anschlusszüge über. Das Enden und Beginnen von Zügen auf Vorortbahnhöfen und gar deren Ausbau zu kleinen Kopfbahnhöfen hilft Zürich nicht, weil die Leistungsgrenze der Zufahrtslinien erreicht ist.

6. Neuerdings wird auch die Ansicht vertreten, mit einer «Zentralen Fahrdienstleitung» könnten Zufahrtslinien und Bahnhof wesentlich entlastet werden. Offenbar schwebt den Vertretern dieser Auffassung ein Verfahren vor, das man in Deutschland als Zugüberwachung, in Frankreich als Système régulatrice, in England und Amerika als Train-Dispatching oder als Centralised Traffic Control bezeichnet. Diese zentralen Ueberwachungsmethoden, die übrigens stark voneinander abweichen, haben zum Ziel, Fahrplanstörungen vorzubeugen und gegebenenfalls ihre Nachwirkungen möglichst rasch auszuschalten. Zu diesem Zweck wird die Initiative der Bahnhöfe mehr oder weniger weitgehend ausgeschaltet; die fahrdienstlichen Anordnungen werden für einzelne Linien oder ganze Teile eines Netzes in eine Hand gelegt. Die zentrale Betriebsüberwachung hat zweifellos in mancher Hinsicht ihre Berechtigung. Sie ist daher als Mittel zur Betriebsführung nicht zum vorneherein abzulehnen. Aber auf die Gestaltung des Reisezugfahrplanes, auch auf denjenigen des Berufsverkehrs, und auf die Leistungsfähigkeit des Personenbahnhofes Zürich hat sie keinen Einfluss, noch viel weniger können damit durchgreifende Sanierungsmassnahmen aufgeschoben werden.

Alle diese und einige andere betriebliche Massnahmen sind, gut überlegt angewendet, geeignet, Erleichterungen zu bringen. Das Zürcher Bahnhofproblem aber vermögen sie weder zu lösen, noch seine Lösung aufzuschieben.

Man muss sich auch hüten, die Zürcher Bahnhof- und Betriebsprobleme nur vom Standpunkt des Berufsverkehrs aus zu beurteilen. Gewiss, der Berufsverkehr spielt eine wichtige Rolle, aber nicht die einzige und auch nicht die allein ausschlaggebende. Von 510 an Werktagen verkehrenden Reisezügen sind nur 26 reine Berufszüge. Nur diese 26 Züge könnten unterdrückt werden, wenn der Berufsverkehr völlig stillgelegt würde.

Der Berufsverkehr umfasst wohl geballten Reiseverkehr. Aber für die Beanspruchung des Bahnhofes als Betriebsanlage ist nicht die Dichte der Reisendenfrequenz, sondern die Zahl der Züge, d. h. die Struktur des Fahrplanes entscheidend. Die Reisendenfrequenz ist krisenempfindlich. Auch diejenige des Berufsverkehrs ist nicht krisenfest. Viel weniger krisenempfindlich als die Reisendenfrequenz ist jedoch die Zahl der Züge, die Fahrplandichte. Krisenperioden sind auch Perioden verschärften Konkurrenzkampfes. Das beste Kampfmittel der Bahn ist ein sorgfältig ausgestalteter Fahrplan, ist ein gut ausgebauter, wirtschaftlich betriebener Fernschnellverkehr mit Zubringerdienst, ist aber auch ein gut gepflegter Nahverkehr, von dem der Berufsverkehr nur einen Sektor darstellt. Ueber die Krisenzeiten hinweg hat sich der Fahrplan im Bahnhof Zürich ununterbrochen verdichtet und die Zugszahl hat dementsprechend stetig zugenommen.

Auch der Zürcher lebt nicht vom Brot allein. Die Reisendenfrequenzen des Wochenend- und Festtagsverkehrs erfordern spontan grosse Fahrplanverdichtungen. Sie beanspruchen die Betriebsanlagen in höherem Masse als der Berufsverkehr. Diesem kommt zwar unzweifelhaft die grössere soziale Bedeutung zu. Aber die Bahn hat es nicht in der Hand, die sozial weniger wichtigen, aber anspruchsvolleren Verkehre nach Belieben einzuschränken. Das widerspräche auch einer gesunden kaufmännischen Geschäftsführung.

Meine notgedrungen lückenhaften Ausführungen haben, so hoffe ich, wenigstens einen Begriff von der Vielgestaltigkeit der in Zürich zu lösenden Betriebsprobleme und den engen Zusammenhängen zwischen Betriebsanlage und Betriebsleistung gegeben. Diese Zusammenhänge und Probleme sind auch für den Fachmann schwer zu entwirren und im einzelnen meist auch schwer zu lösen. Noch viel schwerer überblickbar sind sie für den Aussenstehenden. Kein technisches Gebiet lässt dem oberflächlichen Urteil mehr Raum als der Eisenbahnbetrieb und die Eisenbahnbetriebsanlage. Es ist kein Zufall, dass fast alle unsere Bahnbetriebsanlagen Spuren unsachgemässer Einflüsse tragen.

Die Zürcher Bahnhofprobleme und die Erweiterungsprojekte liegen bereits im Kreuzfeuer der öffentlichen Diskussion. Das ist gut so. «Nous n'avons pas de plus efficaces collaborateurs que nos adversaires», möchten wir mit einem grossen Franzosen sagen.

Die Zürcher Bahnhof- und Verkehrsprobleme sind eine ernste öffentliche Angelegenheit. Sie werden nicht mit Schlagworten, sondern nur mit ernster, gründlicher Zusammenarbeit gelöst. Schon vor 30 Jahren hat Prof. Cauer die Zürcher Bahnhoffrage als eines der schwierigsten Verkehrsprobleme des Kontinentes bezeichnet. Seither ist das Problem nicht einfacher geworden. Und wenn man mit seiner Lösung noch lange zögert und es weiterhin mit Simplifikationsmethoden versucht, wird es unlösbar werden. Leidtragende wären gewiss auch die SBB, aber noch in viel höherem Masse die Wirtschaft, Stadt und Land Zürich und die ganze Nordostschweiz. Angesichts dieser Sachlage gibt es wohl nur einen Weg: Die rasche und entschlossene Inangriffnahme der Gesamtlösung. (Schluss folgt)

Für den Textteil verantwortliche Redaktion:
Dipl. Bau-Ing. W. JEGHER, Dipl. Masch.-Ing. A. OSTERTAG
Zürich, Dianastr. 5. Tel. 23 45 07

## VORTRAGSKALENDER

27. April (Dienstag). Linth-Limmatverband. 16.20 h im Restaurant Du Pont in Zürich, 1. Stock, Dipl. Ing. *H. Leuch*, St. Gallen: «Das Kraftwerk Rabiusa-Realta».

1. Mai (Samstag). 147. Diskussionstag des SVMT. 10 h im Audit. I der E. T. H., Zürich. Ing. *Otto Pattermann*, Vorstand der Abteilung Entwicklung und Qualitätswesen der Gebr. Böhler & Cie. A.-G., Wien, Kapfenberg: «Moderne Einrichtungen der Werkzeughärterei». Anschliessend Diskussion und gemeinsames Mittagessen.

1. Mai (Samstag). Geologische Gesellschaft Zürich. 12 h Bahnhof Stadelhofen: Frühjahrsexkursion ins obere Glattal, anschliessend (etwa 18.30 h) Generalversammlung im Hotel Schweizerhof in Uster.