

**Zeitschrift:** Badener Neujaarsblätter  
**Herausgeber:** Literarische Gesellschaft Baden; Vereinigung für Heimatkunde des Bezirks Baden  
**Band:** 52 (1977)  
  
**Artikel:** 100 Jahre Bahnhof Wettingen  
**Autor:** Zehnder, Carl August  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-323893>

### **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:** 06.01.2026

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

## 100 Jahre Bahnhof Wettingen

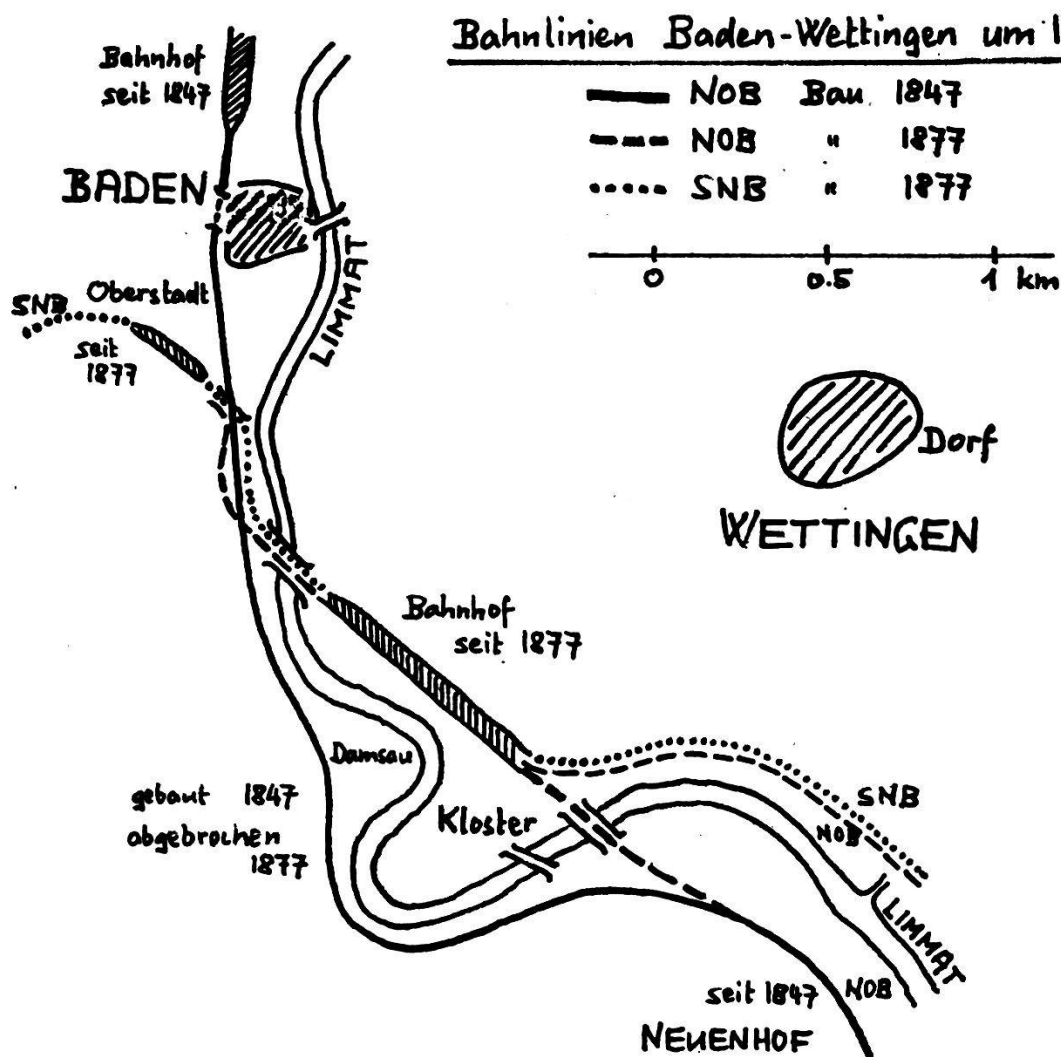
Unter «Verkehrssanierung» versteht die Region Baden wohl noch heute vor allem jene grosse Entflechtung von Bahn- und Strassenverkehr im Zentrum der Bäderstadt, welche die berühmten Barrieren von Bruggerstrasse, Schulhausplatz und Zürcherstrasse entfernte und gleichzeitig verschiedene Nachbarprobleme löste, wobei auch die Altstadt von Baden erstmals umfahren werden konnte.

Diese Verkehrssanierung von 1955 bis 1965 mit ihrem neuen Bahntunnel von über 900 m Länge ist aber auch in ihrer Grösse durchaus nicht einzigartig in unserer Gegend. Vor genau 100 Jahren nämlich verlegte die damalige Nordostbahn (NOB, die Nachfolgerin der Nordbahn von Zürich nach Baden) ihre doppelspurige Hauptstrecke zwischen Neuenhof und dem Ländliquartier in Baden vom linken auf das rechte Limmatufer. Damit konnten ebenfalls mehrere Probleme gelöst werden:

- Anschluss der neuen NOB-Strecke Baden–Otelfingen–Niederglatt–Bülach an die Stammstrecke Zürich–Baden;
- Kreuzung mit der neuen Strecke Winterthur–Seebach–Otelfingen–Baden–Lenzburg–Zofingen der Schweizerischen Nationalbahn (SNB);
- Elimination der längeren und rutschgefährdeten Strecke auf dem linken Ufer, wo oberhalb der Damsau schon beim Bahnbau 1846/47 Schwierigkeiten den Bau behinderten;
- Anschluss von Wettingen an die Eisenbahn.

Die Vorgeschichte dieser Bahnverlegung führt mitten in die harten Kämpfe um die Nationalbahn in den siebziger Jahren des letzten Jahrhunderts. Die beiden Geschichtsschreiber von Baden, Barth. Fricker (1880) und Otto Mittler (1965), haben beide den verkehrspolitischen, finanziellen und damit allgemein politischen Konsequenzen des Nationalbahn-Dramas grosse Aufmerksamkeit geschenkt, so dass hier darauf nicht eingegangen werden muss. Hingegen ist wohl weniger bekannt, wie sich die gewählte neue Streckenführung technisch entwickelte. Und darüber sei hier kurz berichtet.

1872 projektierten Winterthurer Eisenbahnpolitiker die Westsektion Winterthur–Baden–Zofingen der nachmaligen Nationalbahn über Kloten–Seebach–Otelfingen–Baden Oberstadt–Mellingen. Die Zürcher NOB-Direktion befürchtete eine Abwanderung von ihrer längeren Stammstrecke Winter-



thur-Zürich HB-Baden und plante eine noch kürzere, dritte Verbindung Winterthur-Baden über Bülach-Niederglatt-Otelfingen-Baden, wobei nur Niederglatt-Baden und eine Verbindungskurve in Bülach neu gebaut werden mussten, da die übrigen Strecken bereits bestanden und der NOB gehörten<sup>1</sup>). Bereits am 2. September 1872 berichtete Oberingenieur Robert Moser der NOB-Direktion über seine Abklärungen, so dass 1873 die Konzession für Baden-Otelfingen beantragt werden konnte. Da die Zeit drängte, schlug die NOB für die neue Strecke einfach eine Abzweigung von der Hauptlinie im Ländli in Baden vor, wollte mit einer Brücke die Limmat überqueren und so das Furttal erreichen. Das damalige Schweizerische Eisenbahn- und Handelsdepartement widersetzte sich aber einer solchen offenen Abzweigung von einer Hauptstrecke (1874!), so dass bei der alten Linienlage am linken Limmatufer ein drittes Geleise bis in den Bahnhof Baden in Betracht gezogen wurde. Die Stelle für den geeigneten Brückenbau wurde

ebenfalls untersucht. Der erwähnte Oberingenieur Moser berichtet seiner Direktion am 3. Oktober 1873: «Da nach diesem Projekt die Linien Baden–Zürich und Baden–Otelfingen sich auf eine grössere Strecke nahezu parallel bewegen, so wurde schon bei den ersten Vorlagen ein Projekt mit einer früheren Vereinigung erarbeitet; die Verhältnisse derselben am *linken* Ufer der Limmat *oberhalb* dem Kloster Wettingen gestalteten sich jedoch so ungünstig, dass dieselbe ganz ausser Betracht fallen musste. Fortgesetzte Studien führten dagegen zu einer technisch in jeder Beziehung vorteilhafteren Anschlussstation am *rechten* Ufer unterhalb des Klosters Wettingen.» Weiter erwähnt Moser die nötig werdende zweifache Überquerung der Limmat, wodurch aber die schlechte Passage bei der Damsau gemieden und die Strecke um 600 m verkürzt werden könne<sup>2</sup>).

Mehrere Schwierigkeiten mussten allerdings bis zur Bahneröffnung noch überwunden werden. Die Konzessionsbehörde verlangte das Nebeneinanderlegen der Geleise NOB und SNB auf Parallelstrecken, so dass die untere Eisenbahnbrücke in Wettingen drei-, die Strecke Wettingen–Otelfingen zweispurig wurde. Die Bahnhöfe waren gemeinsam zu bauen und zu betreiben, wobei die Erzfeinde NOB und SNB für die Stationen Wettingen und Würenlos sowie für die Gemeinschaftsbahnhöfe auf Zürcher Gebiet sogar einen vernünftigen Vertrag abschlossen.

Die neuen Strecken wurden alle 1877 wie folgt eröffnet: 15. September Bahnverlegung NOB Zürich–Baden vom linken Ufer über den Bahnhof Wettingen; Ende September Bülach–Wettingen (–Baden) der NOB; 15. Oktober Winterthur–Seebach–Wettingen–Baden Oberstadt der SNB (die Strecke Baden Oberstadt–Zofingen war schon am 6. September eröffnet worden).

Bereits 1878 machte übrigens die SNB Konkurs; die NOB ersteigerte die Linie 1880 und entfernte 1881 die 2. Spur Otelfingen–Wettingen.

Nachdem somit seit 1847 auf der Spanischbrötlibahn keine Station zwischen Dietikon und Baden bestand, hat das Jahr 1877 Wettingen und übrigens auch Killwangen-Spreitenbach, wo die Station an der alten Strecke neu errichtet wurde, den Bahnanschluss gebracht.

Carl August Zehnder

#### *Literatur:*

<sup>1</sup> Oskar Welti: Zürich–Baden, Orell Füssli, Zürich 1946

<sup>2</sup> NOB-Akten Strecke Baden–Niederglatt im Archiv der Kreisdirektion III der SBB in Zürich