

Zeitschrift: Bauen + Wohnen = Construction + habitation = Building + home : internationale Zeitschrift

Herausgeber: Bauen + Wohnen

Band: 11 (1957)

Heft: 11

Artikel: Vorschlag für einen unterirdischen Durchgangsbahnhof für Zürich = Projet d'une gare de passage souterraine à Zurich = Plan for a station in Zurich with underground passageways

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-329610>

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](#)

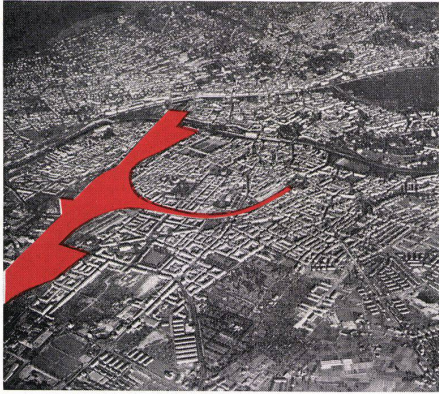
Download PDF: 05.04.2026

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

Vorschlag für einen unterirdischen Durchgangsbahnhof für Zürich

Projet d'une gare de passage souterraine à Zurich
 Plan for a station in Zurich with underground passageways

Ing.-Arch.: E. W. Ebersold, Zürich



1
 Flugbild der City und des Bahnhofgebiets von Zürich mit der charakteristischen Bahnschleife, aus welcher städtebaulich reizvolles gestaltet werden könnte, wenn der Keil des bestehenden Bahnkörpers nicht wäre, der den Stadtraum heute in zwei Hälften spaltet.
 Vue aérienne de la City et des environs de la gare de Zurich avec la grande courbe caractéristique.
 Air view of the City and the main station area of Zurich with the characteristic curving tracks.

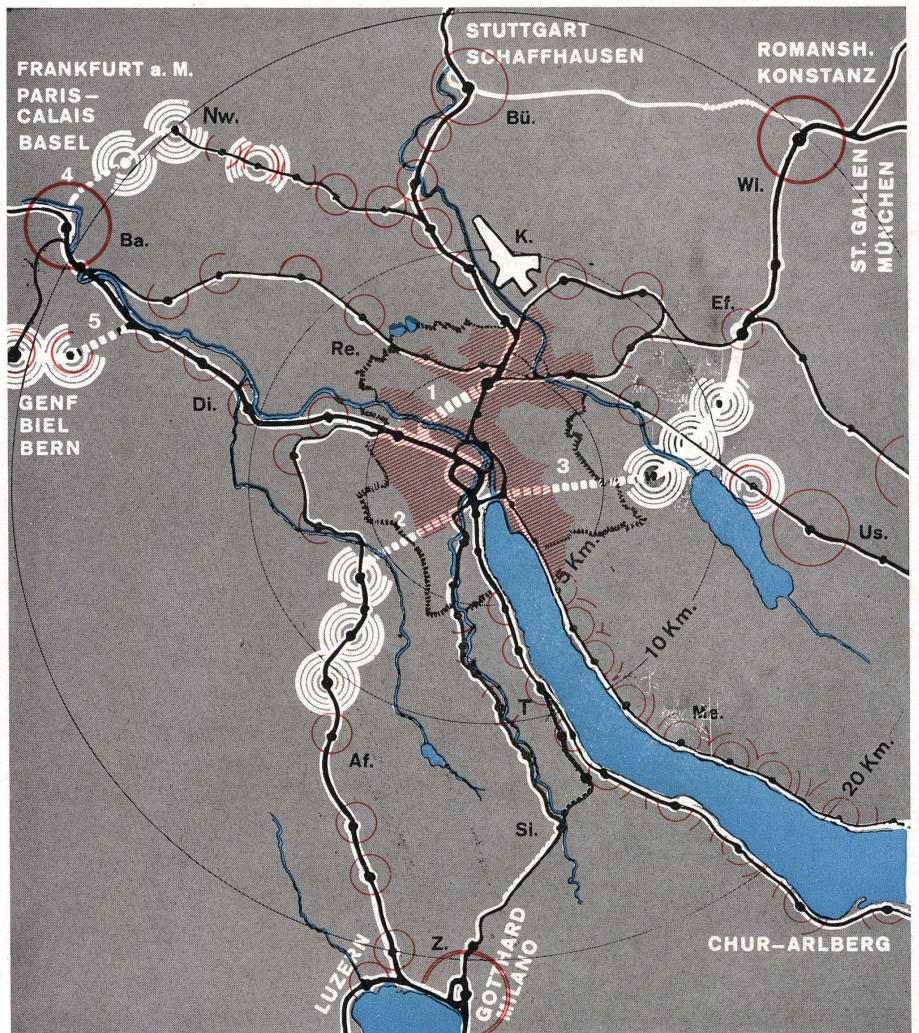
2
 Vorschläge zum Ausbau des Eisenbahnnetzes in der Region Zürich mit neuen Trasseführungen und Tunnelbauten. Zahlen siehe Text Seite 386.
 Propositions pour l'extension de réseau ferroviaire dans la région de Zurich.
 Plans for the extension of the rail network in the Zurich area.

3
 Vorschlag für einen neuen Durchgangsbahnhof in Tieflage. Die bestehende Nordschleife ist durch das städtebaulich unterentwickelte Sihlufer zu einer Ringanlage zu schließen, wodurch sich für die zwei wichtigsten Durchgangsrelationen Basel—Arlberg und Schaffhausen—Gotthard sowie Bern—St. Gallen reine Durchgangsstrecken ergeben würden. Auch der Regionalverkehr könnte dann wesentlich flüssiger abgewickelt werden, indem entsprechende Strecken gekuppelt würden. Dadurch kann fast die Hälfte der Züge eingespart werden. Die städtebaulichen und Stadtverkehrs-Probleme lassen sich so auf weite Sicht mustergültig lösen, indem bereits sechs Sihlbrücken, vier davon mit Straßenbahn, für eine organische Verbindung zum Bahnhof sorgen. Dadurch wird eine wesentliche Dezentralisation des Verkehrs im Bahnhofgebiet und im Stadtraum möglich.
 Proposition pour une nouvelle gare de passage souterraine.
 Plan for a new station with underground passageways.

Rot / Rouge / Red:
 Bestehendes Straßennetz als Zubringerstraßen zum neuen Hauptbahnhof / Réseau existant de rues aboutissant à la nouvelle gare principale / Existing streets leading to new central station

- Schwarze Ziffern / Chiffres noirs / Black numbers
- 0 Güterzugstrecke / Tracé des trains de marchandises / Freight tracks
 - 1 Schaffhausen—Stuttgart
 - 2 Basel—Paris und Frankfurt, Olten—Bern—Genf
 - 3 Direkte Linie Winterthur—St. Gallen—München
 - 4 Sargans—Arlberg, Chur—Engadin
 - 5 Direkte Linie Zug—Gotthard—Luzern
 - 6 Vorortstrecke Sihltalbahn und Uetliberg / Trajet de banlieue / Suburban line
 - 7 Vorortstrecke Meilen—Rapperswil / Trajet de banlieue / Suburban line
 - 8 Vorortstrecke Letten—Oerlikon / Trajet de banlieue / Suburban line

- Weißer Ziffern / Chiffres blancs / White numbers
- Neue Bahnanlagen / Nouvelles installations de gare / New station installations
- 1 Nordschleife, mit neuen 25000 m Abstell- und Wartgleisen / Boucle nord existante, comportant 25000 m de voies de triage et d'attente / Present north loop, comprising 25000 m. of track and sidings
 - 2 Vorbahnhof Langstrasse mit Postbahnhof und Eilgutbahnhof / Avant-gare Langstrasse avec gare postale et marchandises express / Langstrasse Station with Post Office Station and Express Goods Station
 - 3 Hauptbahnhof mit 4 zweizuglangen Perrons / Gare principale avec 4 quais / Central Station with 4 platforms
 - 4 Vorbahnhof Wiedikon / Avant-gare Wiedikon / Wiedikon Station



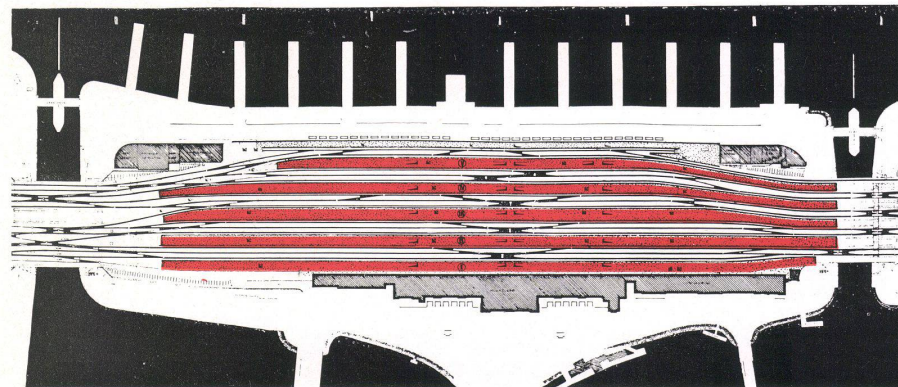
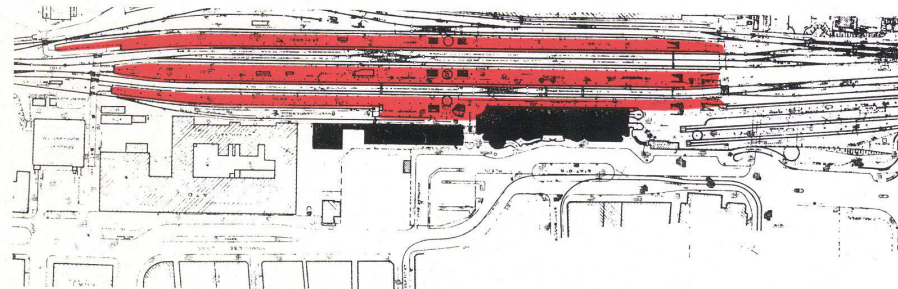
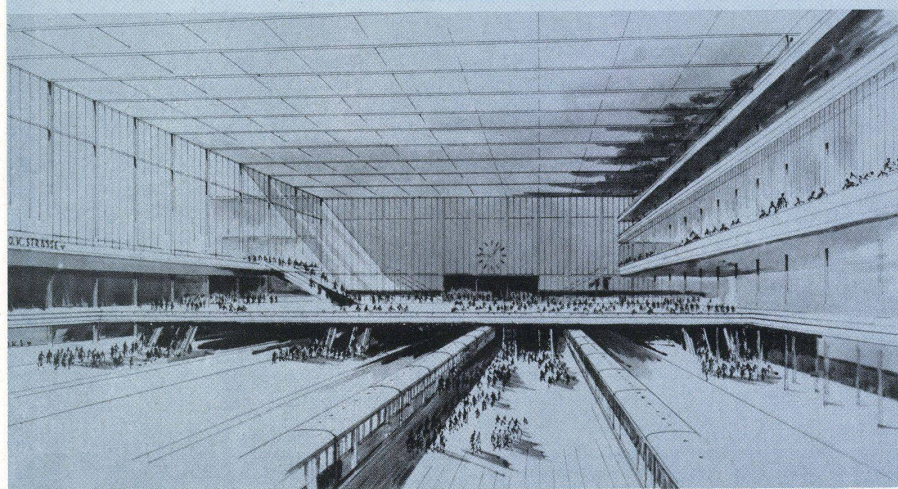
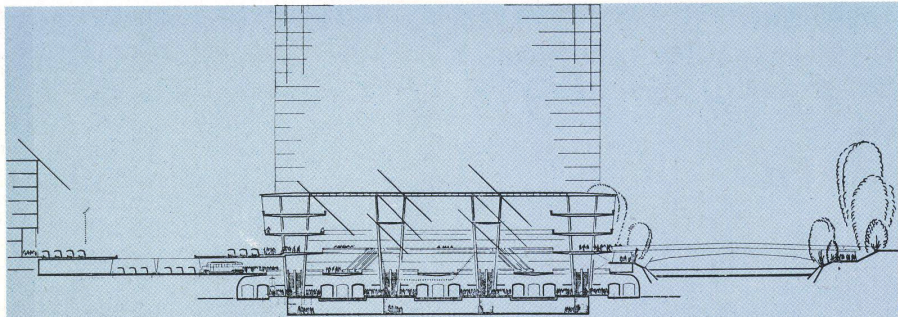
Im Anschluß an die Darstellung der Zürcher Verkehrsprobleme im Gebiet der Straßenplanung zeigen wir unseren Lesern ein interessantes Projekt für einen neuen Durchgangsbahnhof in Tiefelage. Der Verfasser, Architekt Ebersold, hat sich seit Jahren mit den speziellen Zürcher Bahnhofproblemen auseinandergesetzt und macht neben dem eigentlichen Vorschlag für einen Durchgangsbahnhof gleichzeitig Studien für verschiedene Neutrassierungen in der ganzen Region von Zürich.

Die sämtlichen Eisenbahnstrecken in und um Zürich stammen aus den Jahren 1847 bis 1894. In dieser Zeitspanne entwickelte sich die Einwohnerzahl im heutigen Stadtgebiet von 35000 auf 130000. Heute, 60 Jahre später, nähert sich Zürich der Halbmillionengrenze, woraus erhellen dürfte, daß auch für das Eisenbahnnetz eine Modernisierung notwendig wird.

In unserer Chronik zeigen wir das offizielle Projekt der Bundesbahnen für den Ausbau des Bahnhofs als Kopfbahnhof. Darin ist als integrierender Bestandteil der neue Güter- und Verschiebebahnhof in Spreitenbach enthalten. Zur besseren Verkehrsbedienung der Nordregion wird ein neuer Tunnel durch den Käferberg vorgeschlagen (1). Zwischen Zürich und Thalwil soll eine neue zweite Doppelspur entstehen. Statt dieser Doppelspur möchte Ebersold eine Direktlinie durch einen Uetlibergtunnel (2) vorsehen, der im Raume Wettswil-Affoltern am Albis vorzügliches neues Siedlungsgelände erschließen helfen könnte. Als Gegenstück hierzu gilt eine neue Direktlinie nach Winterthur mit neuem Zürichbergtunnel (3), wo im Raume Fällanden—Greifensee—Effretikon in 7 km Stadtnähe ebenfalls günstiges neues Siedlungsgelände geschaffen würde. Durch derartige Bahntrassierungen könnten »Nebenstädte« im Sinne von Stadtrat Widmer in bester Verkehrsnahe geschaffen werden. Eine dritte neue Linienführung dieses Vorschlages enthält einen neuen Tunnel bei Baden (4), der das 6 km entfernte Niederweningen mit der aufstrebenden Industriestadt an der Limmat verbinden würde und dort die Linie nach Oberglatt—Bülach—Winterthur aus ihrem Dornröschenschlaf erwecken könnte. Dies wäre auch ein Weg für Güterzüge, die von Basel und Olten her in die Ostschweiz geleitet werden sollen. Als letzten Vorschlag formuliert das Projekt eine Direktlinie Spreitenbach—Mellingen—Lenzburg—Aarau—Bern durch einen neuen Heitersbergtunnel (5), wodurch das Reußtal um Mellingen neuen Aufschwung erhielte. Diese Ergänzung des Bahnnetzes sieht auch die SBB in ihrem Projekt 1954 vor. Zur Verbesserung der stadtzürcherischen Verkehrsanlagen wäre eine Direktführung Zürich—Hauptbahnhof—Letten—Wipkingen—Oerlikon von größter Bedeutung, wodurch die störenden Viadukte aus dem Stadtraum beseitigt werden könnten.

Wir publizieren diese rein bahntechnischen Vorschläge deshalb, weil sie von größter Wichtigkeit für die Regionalplanung sind, die sich heute in einem unentwirrbaren Labyrinth befindet.

Die Zahlen dieses Textes beziehen sich auf den Plan 2 auf Seite 385. Man vergleiche zu dem Problem auch die Publikation des Verfassers in „Wirtschaft und Technik im Verkehr“, 1953.



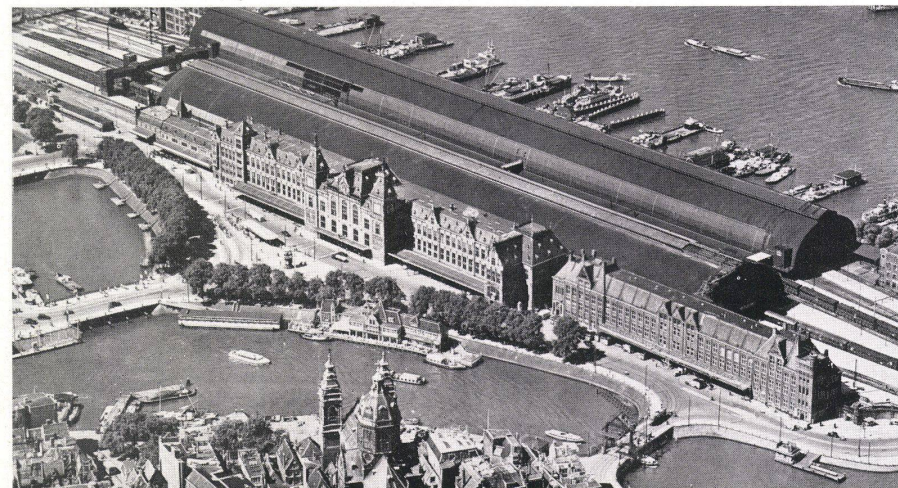
1 Schnitt durch den geplanten Durchgangsbahnhof. Links Löwenstraße, rechts Sihl mit Grünanlagen.
Coupe de la gare souterraine projetée.
Section through planned underground station.

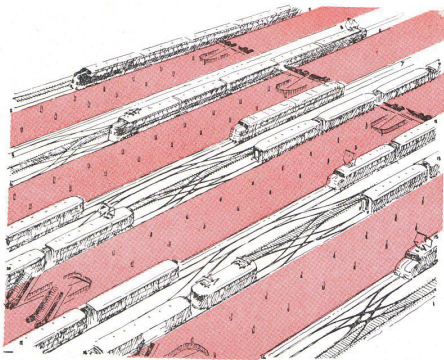
2 Perspektive der neuen Bahnhofhalle mit zweizuglangen Perrons und Rolltreppen zu den höher liegenden zweigeschossigen Querperrons mit Ein- und Ausgängen.
Vue perspective du nouvel hall de la gare avec perrons longs de deux trains et escaliers roulants aux entrées et sorties placées plus haut.
Perspective of the new station with two-train platforms and escalators at elevated entrances and exits.

3 + 4 Zweizuglange Perronanlagen in den holländischen Bahnhöfen Utrecht und Amsterdam. Große betriebliche und städtebauliche Vorteile.
Perrons longs de deux trains dans des gares hollandaises.
Two-train platforms in Dutch stations.

5 Flugbild des Amsterdamer Bahnhofs mit zweizuglangen Perrons angelegt auf einer Insel mit sehr geringer Breitenentwicklungsmöglichkeit. 5 Perrons in der Osthälfte und 5 Perrons in der Westhälfte.
Vue aérienne de la gare d'Amsterdam à perrons longs de deux trains, gare située sur une île à très faible possibilité d'élargissement.

Air view of Amsterdam station with two-train platforms, station located on an island with very restricted extension possibilities.



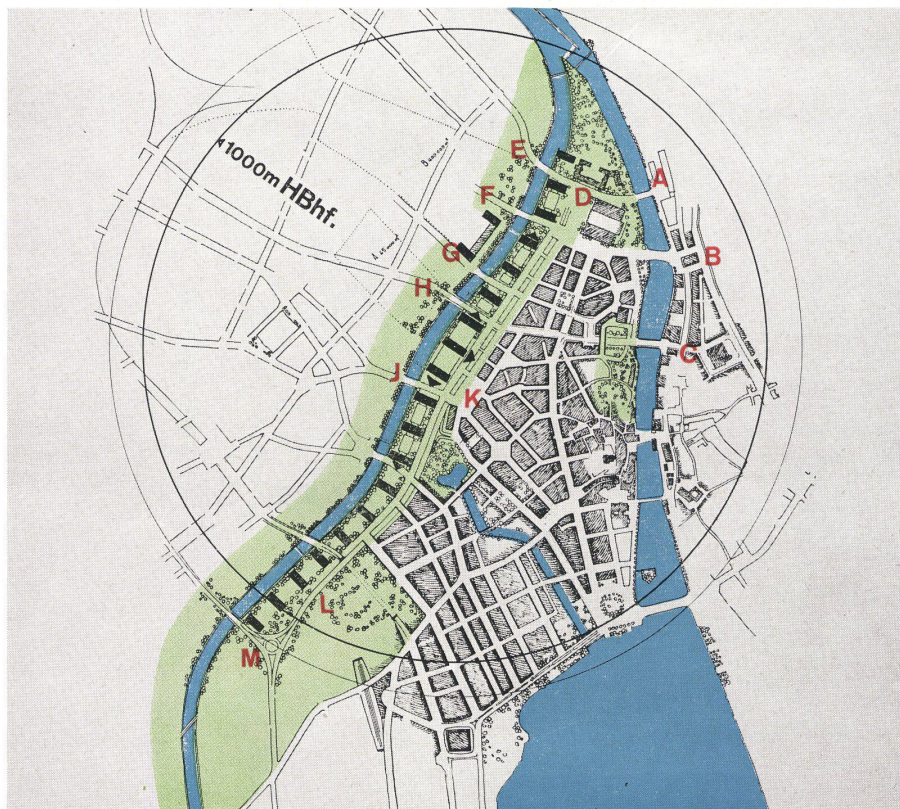


1
Der zweizuglange Perron ist eine Bahnsteiganlage wie die Normalperrons mit beidseitigen Perrongleisen und einem zusätzlichen Zirkulations- oder Überholungsgleise sowie mit Weichen, die ein Ein- und Ausfahren von jeder Seite der Perrongleishälften ermöglichen.

Bild in Perronmitte. 4 Doppelperrons von je 15 m Breite ergeben 16 Perrongleise und 5 Zirkulationsgleise mit 8 Kreuzungsweichen oder 16 Normalweichen. Der Reisende kann von einem ankommenden Zug aus auf gleichem Perron einer der drei anderen Züge benutzen. Dadurch beträchtliche Zeitersparnis für die Passagiere. Bahnbetriebstechnisch Vorteile beim Ein- und Aussetzen von Kurswagen, Schlaf- und Speisewagen.

Le perron long de deux trains est semblable aux perrons normaux, à voies sur les deux côtés du perron plus une voie de circulation et de dépassement, ainsi qu'à aiguillages permettant l'arrivée et le départ de chaque côté des deux moitiés de perron.
Vue au milieu du perron.

The two-train platform is similar to ordinary platforms, with tracks on two sides of the platform plus a circulation or passing-track, along with switches permitting arrivals and departures from each side of the two halves of the platform.
View in middle of the platform.



2

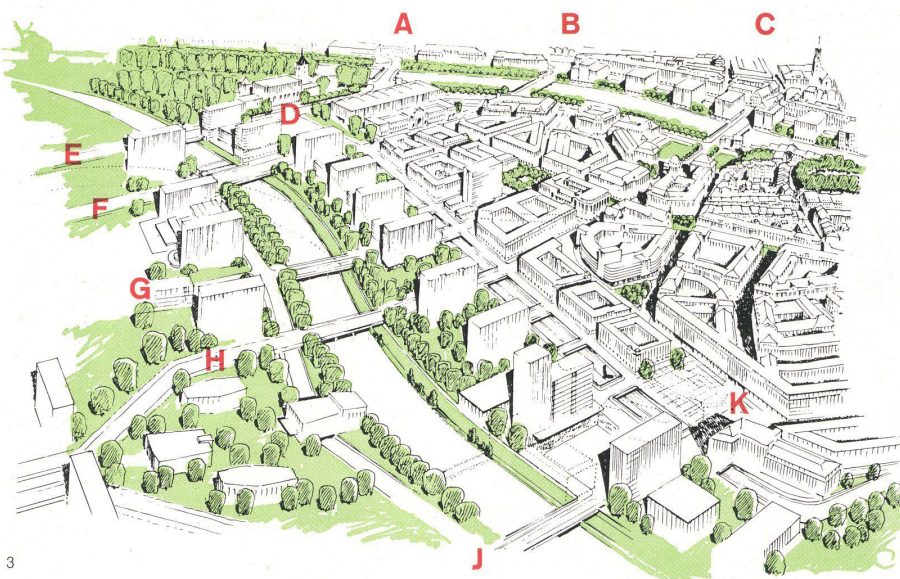
2+3

Prinzipielle Neuorientierung der City mit konsequenter organischer Stadtkernbildung durch Anlage eines Durchgangsbahnhofes am rechten Sihlufer von D. nach M. und Überbauung und Durchgrünung. Aus den Siedlungs- und Stadtgebieten beidseits des Zürichsees führen bereits vorhandene gute Straßen von der Südtangente (Alpenquai) zum neuen Bahnhof und über diesen durch geeignete Brücken mit Trambahn in den Neustadtteil links der Sihl St. Jakob, links der Sihl. Bahnhofstraße als Promenadenstraße mit Fußgängerstraßen zum neuen Hauptbahnhof.

Nouvelle orientation fondamentale de la City avec formation organique conséquente du noyau de la ville.

Basic new plan for the City with consistently organic organization of urban nucleus.

- A Walchebrücke / Pont Walche / Walche Bridge
- B Central-Bahnhofbrücke / Pont Central-Gare / Central Station Bridge
- C Neue Uraniabrücke / Nouveau pont Urania / New Urania Bridge
- D Landesmuseum (Bahnhofplatz) / Musée national (Place de la gare) / National Museum (Station Square)
- E Zollbrücke mit Tram / Pont de la douane avec tramway / Custom House Bridge
- F Postbrücke / Pont du bureau de poste / Post Office Bridge
- G Sihlpost-, Gessnerbrücke mit Tram / Pont Poste-Gessner et tramway / Post Office-Gessner Bridge with tram
- H Neue Urania-Brücke (Durchstich) / Nouveau Pont Urania (passage) / New Urania Bridge (passageway)
- J Sihlbrücke (Stauffacher)
- K Sihlporte (neuer Bahnhofplatz) mit Neuer Löwenstraße (mit Tiefstraße) / Nouvelle place de la gare avec Nouvelle Löwenstrasse / New Station Square with New Löwenstrasse



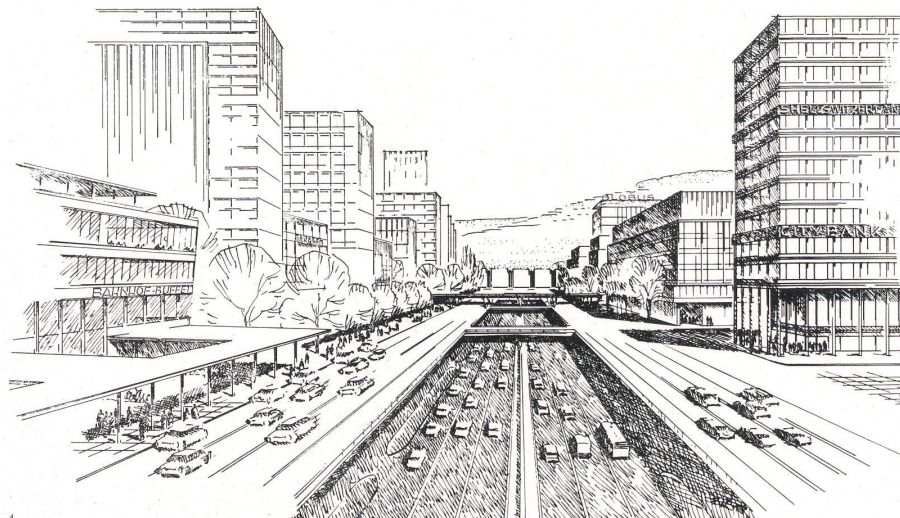
3

4

Neue Löwenstraße mit Direktverkehrsstraße in Tieflage mit Verbindungsrampen zu den Querstraßen, links die Turmbauzone mit Bahnhofsgebäude, im Straßenabschluß neues Landesmuseum, darüber der Zürichberg.

Nouvelle Löwenstrasse avec rue de circulation directe surbaissée et rampes d'accès aux rues transversales.

New Löwenstrasse with through-traffic artery on lower level with connecting ramps to intersections.



4