

**Zeitschrift:** Zürcher Illustrierte

**Band:** 8 (1932)

**Heft:** 53

**Artikel:** Das Bahnhofwunder von Zürich

**Autor:** [s.n.]

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-756689>

### 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](#)

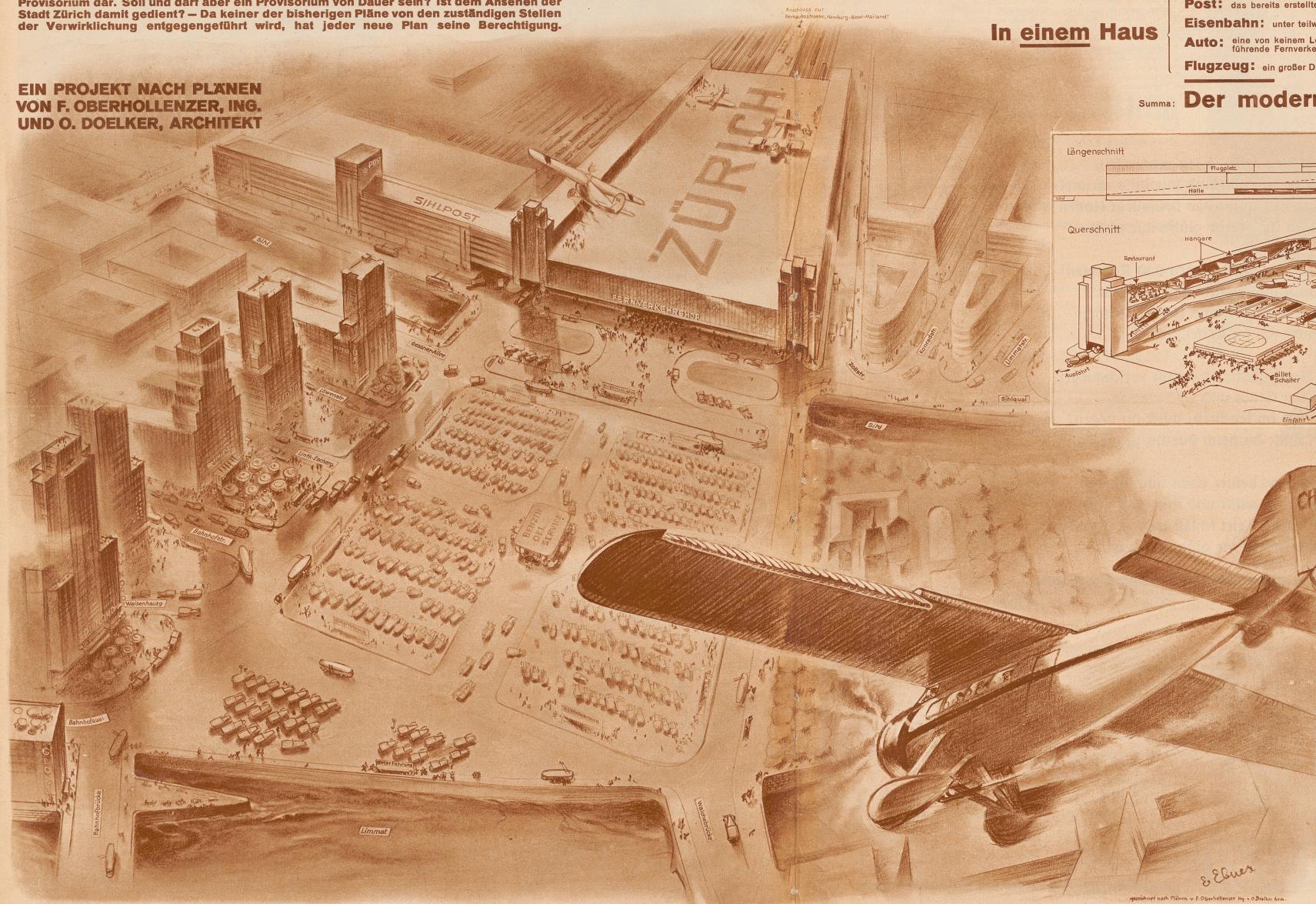
**Download PDF:** 16.01.2026

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

# DAS BAHNHOFWUNDER VON ZÜRICH

Die Zürcher Bahnhoffrage ist immer noch ungelöst. Der gegenwärtige Zustand stellt ein Provisorium dar. Soll und darf aber ein Provisorium von Dauer sein? Ist dem Ansehen der Stadt Zürich damit gedient? – Da keiner der bisherigen Pläne von den zuständigen Stellen der Verwirklichung entgegengeführt wird, hat jeder neue Plan seine Berechtigung.

EIN PROJEKT NACH PLÄNEN  
VON F. OBERHOLLENZER, ING.  
UND O. DOELKER, ARCHITEKT



Anschluss zur  
Peripheriestraße, Hamburg-Diesel-Malland!

## In einem Haus

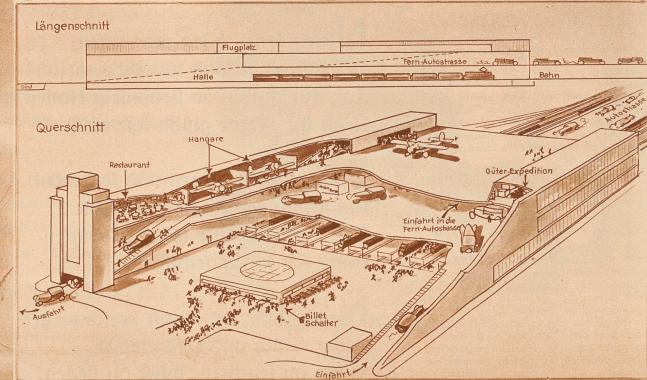
**Post:** das bereits erstellte neue Sihlpostgebäude

**Eisenbahn:** unter teilweiser Verwendung des bisherigen Schienennetzes

**Auto:** eine von keinem Lokalverkehr gestörte, über das Schienennetz hinweg-führende Fernverkehrstraße mit späteren Verzweigungen

**Flugzeug:** ein großer Dachflugplatz, vorläufig für den Expressdienst berechnet

## Der moderne Fernverkehrshof



**Querschnitt.** Drei Verkehrsebenen schieben sich übereinander. Zu oberst ist die für den Fernverkehr ab: 10 Meter über den Gleisen ist die Flughalle für Automobile, vielmehr ihr großer Münsterhof, ausgestattet mit allem, wonach eintreffende oder abfahrende Automobilisten verlangen könnten. Weitere 10 Meter höher dehnt sich der Flugplatz in einer Länge von 340 Metern und einem Breitmaß von 100 Metern. Natürlich läßt sich dieser Flugplatz nach Belieben noch weiter über die Gleise hin erweitern, so daß auch schwereren Flugzeugen die genügende Startbahn gesichert wäre. Überlegt man, wieviel Zeit jeweils der Flugzeugführer verliert, geht bei diesem Flugplatz ins Zentrum ihrer Reisezeit, so erkennt man sofort, daß dieser durch die Fahrdauer im Autobus verursachte Zeitverlust mit dem durch den Flug bewirkten und erreichten Zeitgewinn in argem Widerspruch steht. Englische Fluggesellschaften sollen denn auch angezeigt haben, bei künftigen Bahnhofsbauten die Flugplätze miteinzubeziehen.

Die verkehrstechnischen Vorteile einer baulichen Zusammenlegung von Bahnhof, Fernstraße und Flugplatz mit der bereits bestehenden Sihlpost werden jedermann sofort einleuchten. 75 Millionen Franken soll laut Berechnung der Projektverfasser die ganze Anlage kosten. Das Bahnhofgebäude von heute müßte verschwinden, an seine Stelle trate ein mächtiger freier Platz, den man sich am ehesten als idealen Auto-Parkplatz vorstellen mag. Die Hauptzufahrtsstraßen zum Fernverkehrshof blieben ausschließlich den Fahrzeugen vorbehalten. Die Fußgänger haben die zahlreichen Unterführungen zu benützen, wenn sie von einer Straßenseite auf die andere wollen. Die Straßenbahn wird ersetzt durch den Trolleybus, den Oberleitungs-Omnibus, der dicht an die Trottoirs heranfährt und sich so zweckdienlicher in den wachsenden Straßenverkehr einfügt, als die an starre Gleise gebundene Straßenbahn von heute.

zeichnet nach Modell v. F. Oberholzer Ing. + O. Doelker Arch.