

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 57/58 (1911)
Heft: 11

Artikel: Die Einführung der linksufrigen Zürichseebahn in den Hauptbahnhof Zürich der S.B.B.
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-82584>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 21.12.2024

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

die Geometer und Bautechniker vom Technikum Winterthur. Reges Interesse nahmen die Stadtverwaltungen, namentlich auch kleinerer Städte wie Solothurn, Zug, Schaffhausen, Säckingen, bad. Rheinfelden, Kreuzlingen u. a., die besondere Delegationen entsandten, sodann die Vorortgemeinden Zürichs vom Limmattal bis Dietikon, vom Norden bis Seebach-Dübendorf und vom See bis Richterswil.

Soweit vom äussern Erfolg. Aber auch positive, praktische Erfolge hat die Ausstellung schon jetzt gezeitigt. Es sei nur erinnert an die grundsätzlich und einstimmig als notwendig bezeichnete Veranstaltung eines Wettbewerbs zur organischen Weiterentwicklung Zürichs und seiner Verbindungen mit den Vororten. Dann ein besonderes Wort bezüglich Solothurn. Wir hatten Samstag den 11. März den offiziellen Besuch der dortigen Behörden, des Gemeinderates und der Fachkollegen, gegen 50 Mann, die Aufklärung wünschten über das tatsächliche Ergebnis der Schlacht vom 15. Februar.¹⁾ Mit Befriedigung können wir feststellen, dass sowohl eine Vorbesprechung im engern Kreise, wie die Erklärungen in der Ausstellung zur Beruhigung der Solothurner führten. Sie haben ihren Plan nicht nutzlos anfertigen lassen, denn er ist eine ganz zweckmässige Vorstudie und zeigt als solche, was man in Solothurn machen kann und was nicht, er liefert namentlich in seiner Kurvenaufnahme eine durchaus brauchbare Grundlage für weitere Arbeiten, die nun ohne Verzug folgen und sicher zu einem erfreulichen Endergebnis führen werden. Wir Alle wollen uns nicht begnügen mit dem Siege, den wahre Städtebaukunst an jenem 15. Februar errungen, wir wollen ihn auch taktisch ausnützen zum Segen unserer schönen Schweizerstädte.

So hat die Ausstellung in mancherlei Beziehungen aufklärend und zum Nachdenken anregend gewirkt. Besonders aber ist in den *Beispielen tatsächlich ausgeführter Quartierpläne* von Cöln, Elberfeld, Barmen, Essen, Stuttgart und München, um nur die markantesten zu nennen, der unanfechtbare Beweis geleistet, dass es sowohl in der Ebene wie auch am Hang bei gründlicher und liebevoller Vertiefung in die jeweils gestellte Aufgabe möglich ist, wahre Kunstwerke von Bebauungsplänen zu schaffen, die den bei uns im Allgemeinen noch landläufigen Operaten weit, weit überlegen sind. Allerdings, nicht Jeder kann solche geistvolle Arbeiten schaffen. Aber wohl Jeder hat sehen und hören können, dass und warum es Pflicht der Selbsterhaltung der grossen wie der kleinen Städte, bzw. ihrer Verwaltungen ist, dafür zu sorgen, dass die Stadterweiterungen und Bebauungspläne als ein *organisches Ganzes* entwickelt werden.

Die schönen Pläne, die geistvollen Arbeiten denkender Städtebauer, die uns so viele Anregung vermittelt, sie sind nun wieder nach allen Richtungen zerstreut; geblieben sind nur die Eindrücke. Mögen doch Alle, die es angeht, diese Eindrücke festhalten und vertiefen und vor Allem: in Zukunft auch nach besserer Erkenntnis handeln! *Carl Jegher.*

Die Einführung der linksufrigen Zürichseebahn in den Hauptbahnhof Zürich der S. B. B.

In Ergänzung unserer Mitteilungen über diesen Gegenstand auf den Seiten 72, 88, 102, 112, 124 dieses Bandes veröffentlichen wir heute den in Aussicht gestellten Lageplan der Umgebung des neuen Bahnhofs Enge an der Bederstrasse, den uns das Tiefbauamt freundlichst zur Verfügung gestellt hat. Der Plan zeigt die Ausgestaltung des Platzes und seiner Zufahrten, deren Breiten und Neigungen. Mit dieser Darstellung verbinden wir die Wiedergabe einiger Einwendungen gegen die Kritik, die das Projekt im Schoosse des Verwaltungsrates der S. B. B. erfahren hat (Seite 124), nach einer Zuschrift von Herrn E. Schuler, Ingenieur beim Tiefbauamt der Stadt Zürich. Raummangelswegen lassen wir die Einleitung des Briefes von Herrn Schuler hier fort; sie befasst sich im wesentlichen mit einem Rückblick auf die Entstehung der Meinungsunterschiede zwischen dem Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein und dem Tiefbauamt, bzw. den S. B. B. Dem Voranschlag vom Jahre 1901 des Moserschen Projektes für Tieflegung auf dem jetzigen

Tracé mit 8,4 Mill. Fr. wird die entsprechende Kostenberechnung der S. B. B. vom Jahre 1904 mit 14,7 Mill. Fr. gegenübergestellt usw. Ueber die ergangene Kritik schreibt dann Ingenieur Schuler wie folgt:

„In der Hauptsache werden dem Projekte mit Stationsanlage an der Bederstrasse folgende Mängel vorgeworfen:

1. Die neue Stationsanlage Enge bilde einen *unschönen Schlauch*, sei *beidseitig von haushohen Mauern eingeschlossen*. Diesem Projekt gegenübergestellt wird das Projekt mit Stationsanlage an der Grütlistrasse, bei dem die Lösung der Stationsanlage in ästhetischem Sinne eine bessere sei. — Den Voranschlägen der Bundesbahnen seien die folgenden Zahlen entnommen: Mauerwerk in der Station Enge bei Projekt VIIa (Grütlistrasse) rund 35 000 m³, desgleichen bei Projekt VIII 1910 (Bederstrasse) rund 22 000 m³.

Zudem ist den von den Bundesbahnen bearbeiteten Plänen zu entnehmen, dass während beim Bederstrassenprojekt die Mauern die Höhe von 11 m nirgends übersteigen, beim Grütlistrasseprojekt von der am Aufnahmegebäude liegenden Bederstrasse bis zum Tunnelportal im Ulmberg auf eine Länge von 200 m beidseits des Einschnittes Mauern erstellt werden müssen, die eine mittlere Höhe von 16 m aufweisen. An der ungünstigsten Stelle beim Tunnelportal im Ulmberg erreichen die Mauern eine Höhe von 22 bis 23 m. Die mittlere Entfernung dieser Mauern beträgt auf eine Länge von 120 m rund 25 m, vergrössert sich dann gegen die Bederstrasse zu auf 40 m.

2. Das *Aufnahmegebäude sei verflocht und nur schwer bewohnbar*, die angrenzende Bederstrasse liege 8 m über den Geleisen; daran schliessen sich gegen Süden die haushohen Mauern (11 m) an. — Wer die von den Bundesbahnen angefertigten Pläne kennt, weiss, dass beim Bederstrassen-, wie beim Grütlistrasseprojekt die Verhältnisse der Bederstrasse ungefähr dieselben sind. Die Bederstrasse erreicht bei beiden Projekten an der ungünstigsten Stelle beim Aufnahmegebäude eine Höhe von rund 6 m über Schwellenhöhe; an sie schliessen sich bei beiden Projekten die Einschnittsmauern an, beim Bederstrassen-Einschnitt in südlicher, beim Einschnitt an der Grütlistrasse in nördlicher Richtung.

3. Was die zu befürchtenden *Gefahren der Durchtunnelung der Moräne* anbelangt, so ist zu sagen, dass gerade die Erfahrungen bei den beiden Tunnels der rechtsufrigen Zürichseebahn zeigen, dass aus diesem Titel eine allzu grosse Kostenüberschreitung unwahrscheinlich ist. Aus dem von Herrn Prof. Heim aufgezeichneten geologischen Längenprofil ist ersichtlich, dass dort auf eine totale Länge von etwa 2300 m nur Moränenüberlagerung vorhanden ist. Im ganzen sind dort bis heute für Durchtunnelung der überliegenden Grundstücke, Baubeschränkung, Mehrfundierungskosten, Reparaturen usw. insgesamt etwa 300 000 Fr. bezahlt worden. Dabei ist die mittlere Ueberlagerung bedeutend kleiner als bei den projektierten Tunnels der linksufrigen Zürichseebahn, die zusammen eine Länge von nur etwa 1430 m aufweisen. Selbst die nunmehr eingereichten und naturgemäss weit übertriebenen Entschädigungs-Forderungen der Eigentümer über den neu projektierten Tunnels erreichen bei weitem nicht die angedeuteten Mehrkosten von „vielen Millionen“. Wenn ja auch diese ungünstigen Prophezeiungen hauptsächlich dazu gemacht worden sind, um das Projekt möglichst ungünstig zu beleuchten, so ist doch darauf hinzuweisen, dass durch diese Uebertreibungen sowohl die Lage der Stadt als auch der S. B. B. den betreffenden Eigentümern gegenüber nicht erleichtert worden ist.

4. Was die *Unauffindbarkeit der Stationsanlage* anbelangt, so dürfte es genügen, auf den nebenstehenden Lageplan hinzuweisen; im übrigen muss darauf aufmerksam gemacht werden, dass in den von den Bundesbahnen ausgearbeiteten Situationsplänen die Zufahrtsstrassen und der Bahnhofplatz nur in dem Masse berücksichtigt sind, wie es dem von den Bundesbahnen zu übernehmenden Kostenanteil entspricht. Wer sich eingehender mit den Umbauprojekten beschäftigt hat, weiss, dass die Stadt bei allen neuern Projekten Pläne aufgestellt hat, in denen diese Zufahrten und der Bahnhofplatz den städtischen Verkehrsbedürfnissen genügen. Aus dem nebenstehenden Situationsplan ist ersichtlich, dass vom jetzigen Bahnübergang an der Seestrasse eine 27 m breite Strasse, vom Alfred-Escherplatz ein 18 m breiter Strassenzug in den 60 × 100 m grossen Bahnhofplatz einmünden. Es kann füglich davon Umgang genommen werden, auf die in der Verwaltungsratssitzung vom 25. Februar 1911 gemachten Bemerkungen betreffend „Unauffindbarkeit“ des neuen Bahnhofes näher einzutreten, da sie sich von den tatsächlichen Verhältnissen doch gar zu weit entfernen.

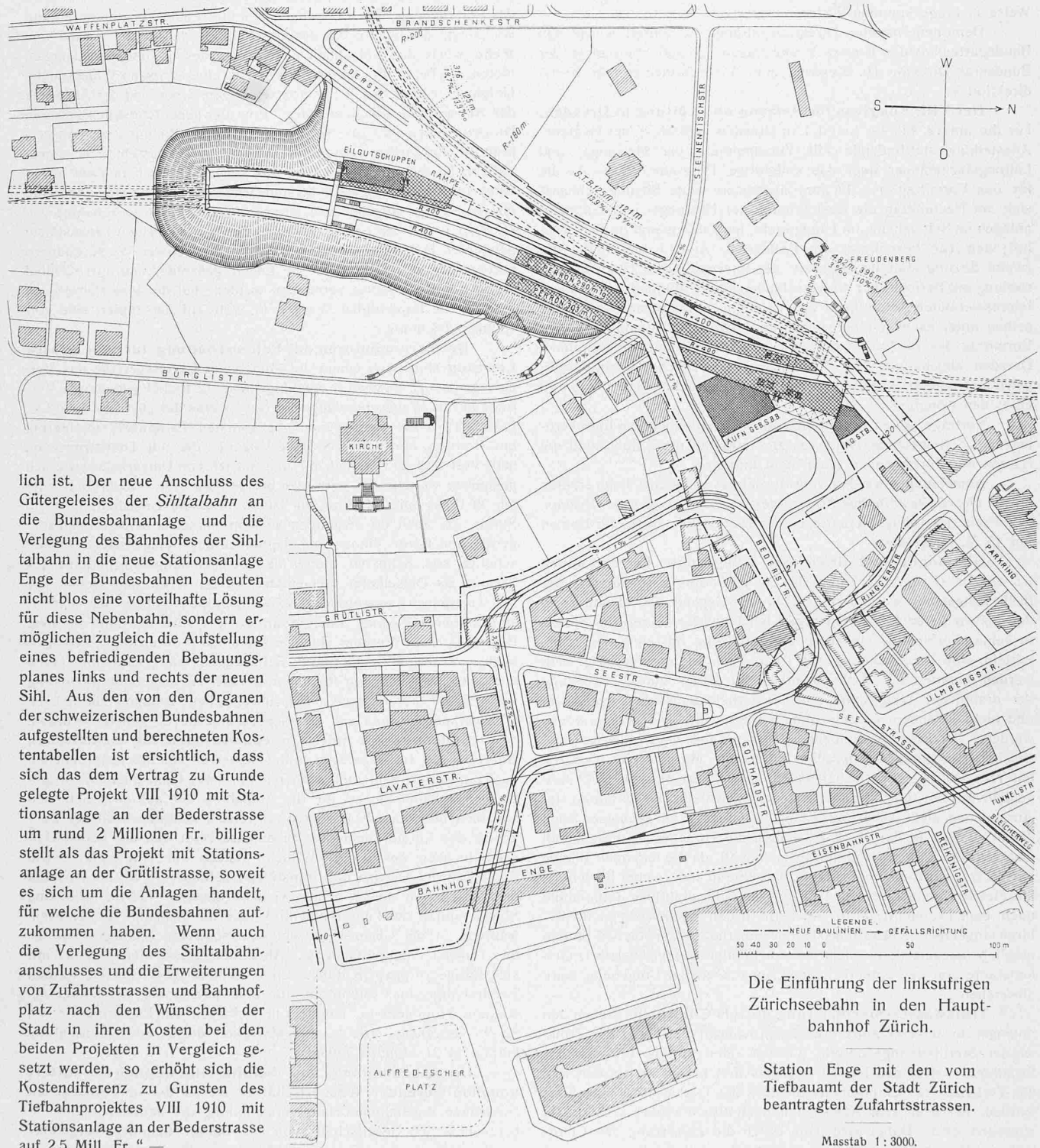
¹⁾ Vergl. den Bericht auf Seite 101 dieses Bandes.

Von den Vorteilen des Vertragsprojektes mit Stationsanlage an der Bederstrasse ist nichts gesagt worden; sie seien deshalb der Vollständigkeit halber kurz erwähnt. Die ganze Stationsanlage Enge kommt 2 m höher zu liegen als der höchste Wasserstand des Sees. Diese hohe Lage ermöglicht den Anschluss der natürlichen Entwässerung des Stationseinschnittes an die städtische Kanalisation in der Bederstrasse, was bei allen andern Tiefbahnprojekten unmög-

lich ist. Der neue Anschluss des Gütergeleises der Sihltalbahn an die Bundesbahnanlage und die Verlegung des Bahnhofes der Sihltalbahn in die neue Stationsanlage Enge der Bundesbahnen bedeuten nicht bloss eine vorteilhafte Lösung für diese Nebenbahn, sondern ermöglichen zugleich die Aufstellung eines befriedigenden Bebauungsplanes links und rechts der neuen Sihl. Aus den von den Organen der schweizerischen Bundesbahnen aufgestellten und berechneten Kostentabellen ist ersichtlich, dass sich das dem Vertrag zu Grunde gelegte Projekt VIII 1910 mit Stationsanlage an der Bederstrasse um rund 2 Millionen Fr. billiger stellt als das Projekt mit Stationsanlage an der Grütlistrasse, soweit es sich um die Anlagen handelt, für welche die Bundesbahnen aufzukommen haben. Wenn auch die Verlegung des Sihltalbahnanschlusses und die Erweiterungen von Zufahrtsstrassen und Bahnhofplatz nach den Wünschen der Stadt in ihren Kosten bei den beiden Projekten in Vergleich gesetzt werden, so erhöht sich die Kostendifferenz zu Gunsten des Tiefbahnprojektes VIII 1910 mit Stationsanlage an der Bederstrasse auf 2,5 Mill. Fr. —

lich ist. Der neue Anschluss des Gütergeleises der Sihltalbahn an die Bundesbahnanlage und die Verlegung des Bahnhofes der Sihltalbahn in die neue Stationsanlage Enge der Bundesbahnen bedeuten nicht bloss eine vorteilhafte Lösung für diese Nebenbahn, sondern ermöglichen zugleich die Aufstellung eines befriedigenden Bebauungsplanes links und rechts der neuen Sihl. Aus den von den Organen der schweizerischen Bundesbahnen aufgestellten und berechneten Kostentabellen ist ersichtlich, dass sich das dem Vertrag zu Grunde gelegte Projekt VIII 1910 mit Stationsanlage an der Bederstrasse um rund 2 Millionen Fr. billiger stellt als das Projekt mit Stationsanlage an der Grütlistrasse, soweit es sich um die Anlagen handelt, für welche die Bundesbahnen aufzukommen haben. Wenn auch die Verlegung des Sihltalbahnanschlusses und die Erweiterungen von Zufahrtsstrassen und Bahnhofplatz nach den Wünschen der Stadt in ihren Kosten bei den beiden Projekten in Vergleich gesetzt werden, so erhöht sich die Kostendifferenz zu Gunsten des Tiefbahnprojektes VIII 1910 mit Stationsanlage an der Bederstrasse auf 2,5 Mill. Fr. —

Indem wir diese den vorstehenden Lageplan begleitenden Erklärungen des Herrn Ing. Schuler wiedergeben, müssen wir bemerken, dass wir selbst die darin erwähnten andern Projekte, Berechnungen usw. nicht zur Hand haben. Im übrigen sind wir der Meinung, diese Kontroverse, die ohnehin in den Tageszeitungen breit ausgesponnen wird, für jetzt



Die Einführung der linksufrigen Zürichseebahn in den Hauptbahnhof Zürich.

Station Enge mit den vom Tiefbauamt der Stadt Zürich beantragten Zufahrtsstrassen.

Masstab 1:3000.

Miscellanea.

Schweizerische Bundesbahnen. Am 10. d. M. hat der Bundesrat, dem vom Verwaltungsrat der S. B. B. vor einem Monat gestellten Antrag entsprechend, Ingenieur Anton Schrafl aus Bellinzona, z. Z. Adjunkt des Oberingenieurs des Kreises V der S. B. B., zum Mitglied der Kreisdirektion V ernannt.