

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 74 (1956)
Heft: 42

Artikel: Uetliberg- oder Balderntunnel?
Autor: Naegeli, Wolfgang
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-62727>

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

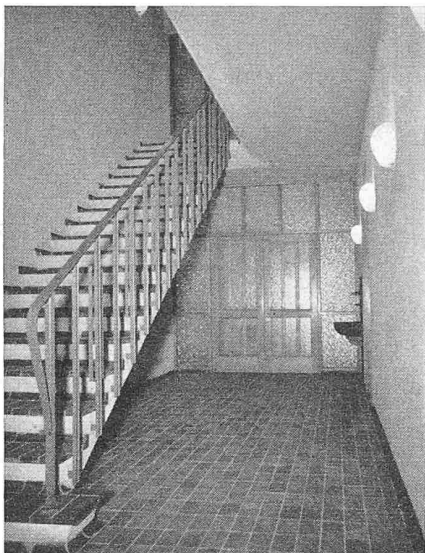
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

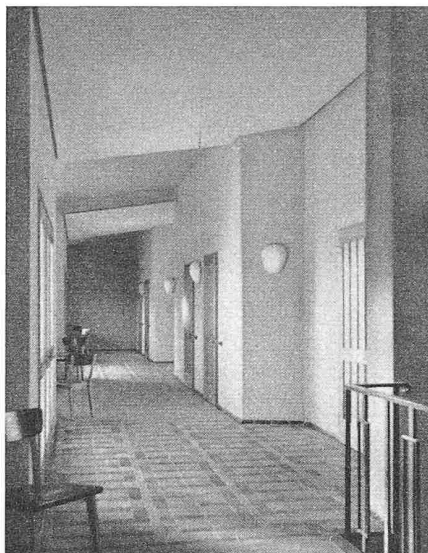
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.12.2024

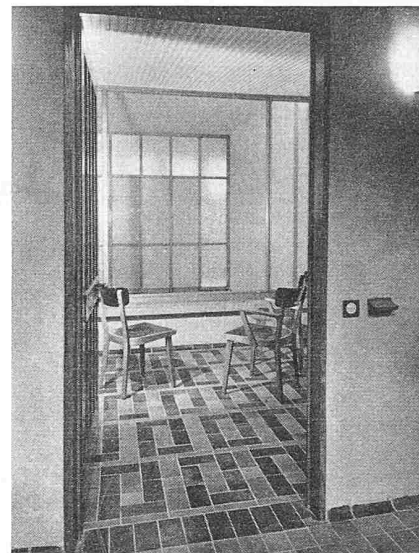
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Treppenhaus 21



Wartehalle 14/15



Leichenzelle mit Besucherraum 22

Konstruktiv bot der Bau insofern Schwierigkeiten, als ein besonders stark schwankender Grundwasserstand die Errichtung einer vollständigen Betonwanne zur Anbringung einer einwandfreien Wärmeisolierung erforderte. Die Möglichkeit eines starken Anstieges des Grundwasserspiegels zwang auch dazu, bei der von Ing. *Claude Segond*, Genf, entwickelten Eisenbetonkonstruktion dem Gewicht besondere Beachtung zu schenken.

In stilistischer Hinsicht wurde bewusst auf jeden Pomp verzichtet. Die Kapelle ist schlicht und einfach gestaltet, das Hauptgewicht wurde wie im übrigen Gebäude auf die Lichtführung gelegt. Das hohe Lichtband zwischen den versetzten Pultdächern steht im Einklang mit der Wirkung der Glasmalereien, die etwas aus der Wandfläche herausgenommen worden sind, um einen seitlichen Lichteintritt zu ermöglichen, wodurch der sonst unvermeidliche Hell-Dunkel-Kontrast überhaupt vermieden wird. Darüber hinaus wurde versucht, durch die Wahl althergebrachter, edler, handwerklich verarbeiteter Materialien eine würdevolle Haltung ohne übertrieben monumentalen Einschlag zu finden.

Adresse des Architekten: Robert R. Barro, Bahnhofstrasse 55, Zürich 1

Uetliberg- oder Balderntunnel?

DK 625.711.1

Das Projekt eines Uetlibergdurchstichs gewinnt im Rahmen der Trassewahl für die Autobahn Zürich—Luzern an Aktualität. Zu den bereits bekannten Vorschlägen Leibbrand (im Rahmen des Generalverkehrsplans Zürich) und Naegeli (NZZ vom 4. 8. 1955) fügt Ing. W. Gut in Nr. 37, S. 563 des laufenden Jahrgangs dieser Zeitschrift eine weitere Variante bei. Diese nützt die topographische Situation bei der Baldern geschickt aus und benötigt bis Bonstetten nur zwei je 800 m lange Tunnel gegenüber 1600 + 400 m (Leibbrand) bzw. 1500 + 500 m (Naegeli). Alle drei Möglichkeiten differieren in der Gesamtdistanz Zürich—Bonstetten kaum, so dass der Vorschlag Gut mit den kürzesten Tunnelrohren als beste Lösung erscheint. Leider ist aber die klimatische Situation und die siedlungstechnische Disposition des Vorschlages Gut wesentlich ungünstiger, was für die Gesamtbeurteilung ausschlaggebend sein dürfte.

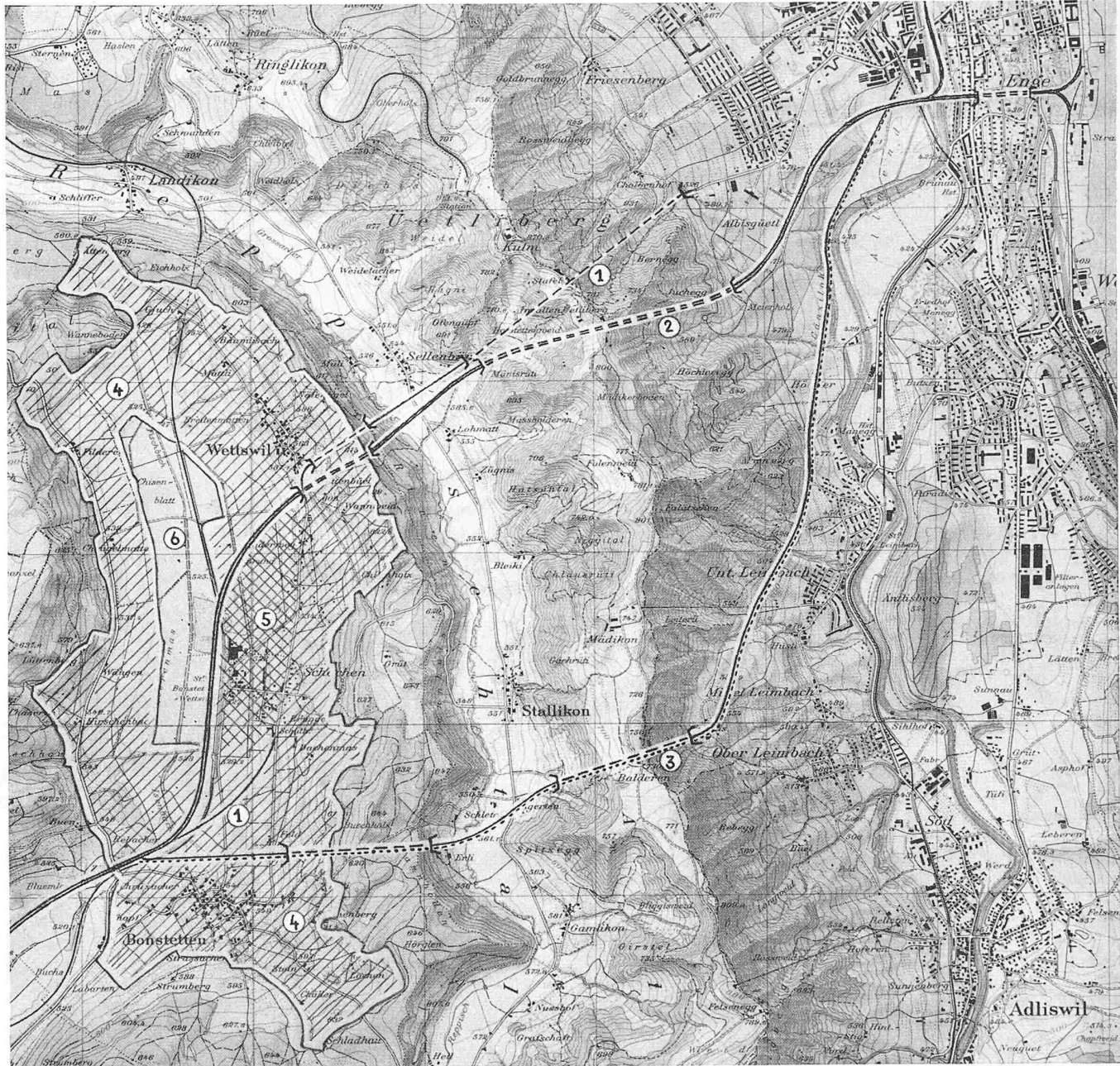
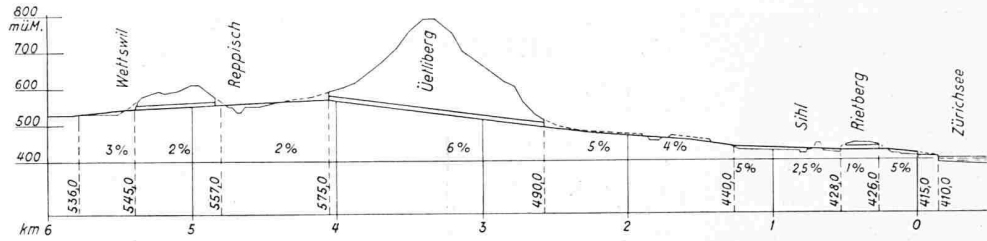
Die Variante Leibbrand wurde noch vor Beginn der schweiz. Autobahnplanung aufgestellt. Ihr Zufahrt zum Tunnel benützt die trambefahrene, 7 bis 8 % Steigung aufweisende Uetlibergstrasse. Auch zwischen Wettswil und Bonstetten wird eine bestehende, unzulängliche Ortsverbindung mitverwendet. Ein Ausbau als Autobahn kommt daher nicht in Frage. Die Weiterentwicklung des Gedankens zur vollwertigen Schnellverbindung ist der Vorschlag Naegeli. Die Strecke führt vom See bzw. von der Allmend durch unüber-

baubares Gebiet mit maximal 5 % Steigung zum Tunnelportal auf Kote 490 und erreicht mit 6 % Steigung den Kulminationspunkt auf Kote 575 am Tunnelausgang im Reppischtal, von dort in gleichmässigem Abstieg nach einem zweiten, kürzeren Tunnel die Ebene von Wettswil. Das Trasse ist gestreckt und flüssig, alle vier Tunneleingänge liegen den neuesten Erfahrungen entsprechend in leichten Kurven, damit eine Blendung des Fahrers vermieden wird. Längs des Schiessplatzes Albisgütli sind die Fahrbahnen im Einschnitt verlegt und so gegen verirrte Kugeln geschützt.

Bei der Variante Gut befindet sich der Kulminationspunkt des Tunnels nicht auf der Südwestseite sondern am Nordostabhang der Albiskette, was klimatisch weniger günstig ist. Die Strasse steigt kilometerlang in der Schattenzone bis zum Steilhang unter der Baldern. Im Winter liegt in jener Region erfahrungsgemäss viel Schnee, auch ist die Vereisungsgefahr auf einer Höhe von 580 m über Meer in Schattenlage viel grösser. Auf Grund langjähriger Beobachtungen ergibt sich auch, dass die Jahresdurchschnittstemperatur im Sihltal tiefer liegt als in Zürich, die Niederschlagsmenge aber grösser ist. Somit dürfte jene Variante, die näher an der Stadt liegt, auch aus diesem Grunde günstiger sein. Nicht beipflichten kann man der Auffassung des Projektverfassers Gut in bezug auf die Möglichkeit einer Aufhebung des Truppenübungsplatzes der Infanterieschulen Zürich im Gänziloo und Höckler. Wohl ist die Verlegung der Kaserne auf lange Sicht geplant und Bauland nördlich Adliswil vom Bund erworben worden, doch erfolgte dieser Kauf gerade mit Absicht einer Weiterbenützung des bisherigen Schiess- und Übungsgeländes. Es ist ja bekannt, welche Widerstände überall gegen neue Militäranlagen bestehen. Eine Verlegung ins Reppischtal ist somit sicherlich undurchführbar und eine Projektänderung unumgänglich. Die Zufahrt zum Balderntunnel könnte erst in Leimbach beginnen und müsste viel steiler sein. Es liesse sich auch das Tunnelportal tiefer legen, doch geht damit der Vorteil des kürzeren Durchstichs verloren.

Der Tunnel hat nicht nur dem Fernverkehr Zürich—Innerschweiz zu dienen, wie W. Gut richtig bemerkt, sondern auch dem Nahverkehr mit der Wohnregion Wettswil, die erst so richtig erschlossen wird. In der Karte ist diese landschaftlich reizvolle Talmulde, die zum Bau einer «Satellitenstadt» wie prädestiniert ist, deutlich hervorgehoben. Wettswil liegt distanzmässig vom Paradeplatz gleich weit wie Seebach, und Bonstetten nicht weiter als Glattbrugg entfernt. Auf der Autobahn sind diese zukünftigen Wohnquartiere in zehn Minuten ab Bellevue oder Hauptbahnhof erreichbar. Für die Entwicklung der Stadt Zürich ist die Erschliessung einer neuen Baufläche von ausserordentlicher Bedeutung. Ueber 30 000 Einwohner können bequem untergebracht werden. Damit entspannt sich für viele Jahre der Liegenschaftsmarkt. Infolge Baulandmangel macht sich ja heute ein immer stärkerer Anstieg der Bodenpreise bemerkbar.

Rechts: Variante 2 (W. Naegeli),
Längsprofil 1 : 50 000 / 1 : 20 000



Das Uetliberggebiet 1 : 35 000, reproduziert mit Bewilligung der Eid. Landestopographie vom 10. 10. 1956

1 Vorschlag Prof. K. Leibbrand (Generalverkehrsplan-Gutachten); 2 Autobahnprojekt Arch. W. Naegeli; 3 Balderntunnel-Variante Ing. W. Gut; 4 Generelle Wohnzonen Satellitenstadt Wettswil; 5 Geschäftszentrum; 6 Grünflächen (Parkanlagen, Sportplätze, Helikopterflugplatz).

Die Talmulde von Wettswil ist dank doppelter Abschränkung durch bewaldete Höhenzüge dauernd vom Häusermeer der Stadt getrennt. Dank nahezu lückenloser Waldumrandung lässt sich auch ein unorganisiertes Weiterwuchern der Bebauung in die Umgebung verhindern. Wettswil wird für Zürich ein wichtiger Stabilisator in der baulichen Expansion. Der Schwerpunkt der Stadt verlagert sich ja zur Zeit immer mehr gegen das Glattal, was zu ausserordentlicher Ueberlastung aller Milchbuckverbindungen führt. Der Uetlibergdurchstich, der ein Tor nach Südwesten öffnet, ist also in mannigfaltiger Beziehung ein Gebot der Stunde.

Ein Balderntunnel kann bei dieser Sachlage verkehrs-

technisch nicht befriedigen. Er mündet in die der Stadt abgekehrte Seite dieser Wohnregion, so dass für 80 % aller Einwohner die Fahrt nach Zürich mit einem Umweg belastet wird. Die Mehrdistanz beträgt für die nördliche Hälfte der Talmulde etwas über 4 km, so dass der Berufspendler 8, bzw. 16 Kilometer Umwegstrecke zurückzulegen hat. Bei Vollausbau der Satellitenstadt würden somit Jahr für Jahr viele Millionen Personenkilometer nutzlos verfahren. Die Einsparung von 400 m Tunnelrohr steht somit in gar keinem Verhältnis zu den Mehraufwendungen.

Wolfgang Naegeli, Architekt S. I. A.

Adresse: Bahnhofstrasse 22, Zürich 1.