Objekttyp: **Advertising**

Zeitschrift: **Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design**

Band (Jahr): **24 (2011)**

Heft 4

PDF erstellt am: **31.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

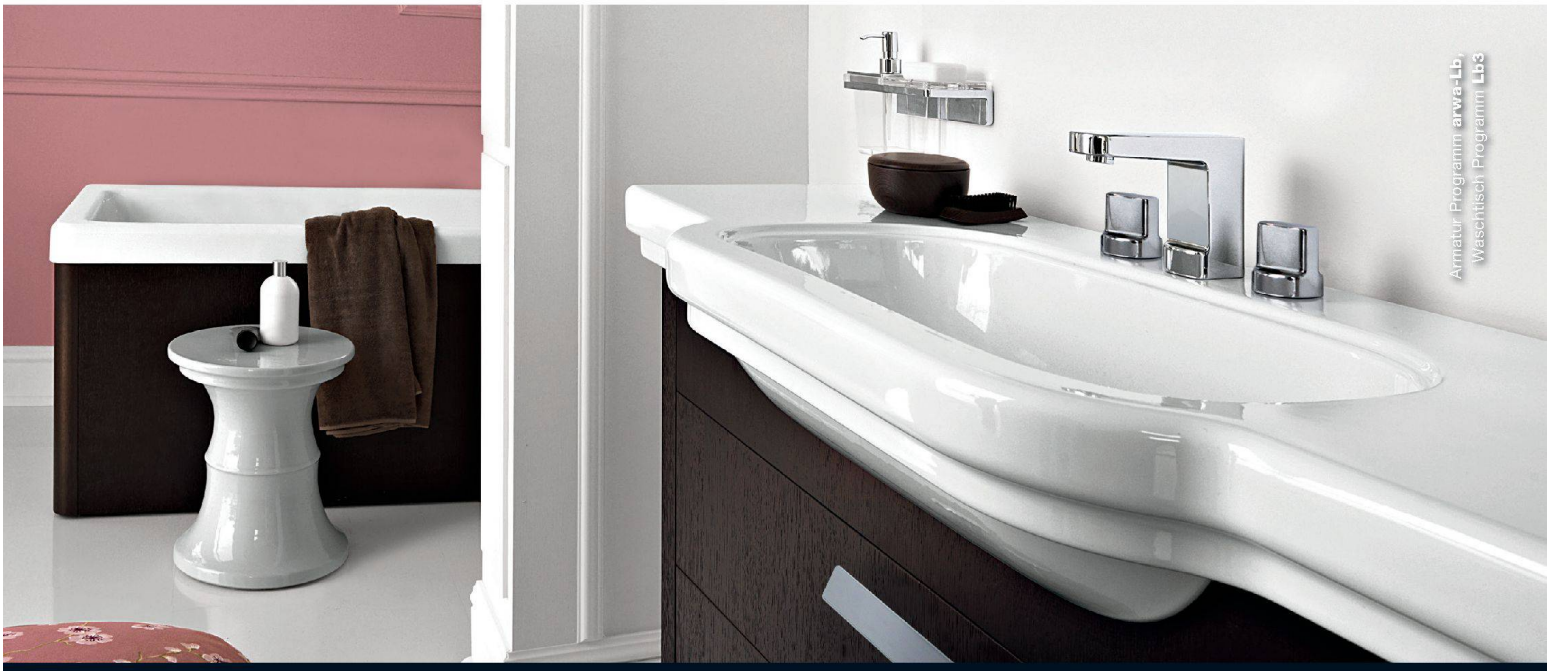
Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

» werden – worauf das gleiche Spiel wieder begann. Diese Arbeiten sind nun abgeschlossen, ab April fliessen Sihl und Schanzengraben wieder durch alle fünf Durchlässe. Anschliessend kann unter der Decke der Aushub der Perronhalle beginnen. Im so entstehenden Hohlraum tragen zunächst die provisorischen Schlitzwandscheiben die Decke. Erst nach dem Betonieren der Bodenplatte werden die definitiven Stützen eingebaut. Dann haben die provisorischen Wandscheiben ihren Dienst getan und werden abgebrochen.

KM 200.755 – 200.900: PERRONHALLE UND SÜDWESTTRAKT Etwas einfacher waren die Verhältnisse auf dem nächsten Bauabschnitt zwischen der Sihl und dem alten Bahnhofgebäude. Mit der Verkürzung von jeweils zwei Gleisen um 100 Meter (und einem dritten als Zirkulationsfläche für die Passagiere) liess sich ein ebenerdiger Bauplatz schaffen, obschon unter dem Perrondach die Verhältnisse ebenfalls eng sind. In vier Etappen entstanden wiederum in Deckelbauweise die Baugrubenabschlüsse und die Decke des neuen Bahnhofs. Dabei mussten die Lasten der stählernen Perronhalle und – im vorderen Bereich – der Passage Löwenstrasse des S-Bahnhofs abgefangen werden. Deren Betonstützen hingen bisweilen in der Luft, während auf der anderen Seite der Bauwand die Passagiere ihres Weges gingen. Unter dem Deckel erfolgt der Aushub in Etappen, sodass die Stabilität gewährleistet ist, bis der Bahnhofrohbau mit Fussgängergeschoss und Perronebene fertig betoniert ist. Der Südwesttrakt, in dessen Erdgeschoss einst die Post untergebracht war, hängt in der Luft. Gerne hätten ihn die Planer abgebrochen und anschliessend wieder aufgebaut, doch die Denkmalpflege sagte Nein. Also baute man mit Mikropfählen und Schlitzwänden ein provisorisches Fundament und installierte hydraulische Pressen, damit der Gebäudetrakt an seinem Platz blieb und notfalls justiert werden konnte.
Das östliche Ende des neuen Tiefbahnhofs liegt unter dem Bahnhofgebäude von 1871 und gehört bereits zum Abschnitt 3 der Durchmesserlinie, dem Weinbergtunnel.
Für die grosse Tunnelbaumaschine, die aus Oerlikon zum Hauptbahnhof vordrang, war im Schacht Südtrakt an der Ecke Bahnhofquai / Bahnhofplatz Endstation. Von hier aus mussten die Bauarbeiten mit Chirurgenpräzision weitergetrieben werden. Bevor man den Tunnel graben konnte, musste man das Bahnhofgebäude abfangen.

KM 200.900 – 201.030: JET-SCHIRME UNTER DEM SÜDTRAKT Geschützt durch Jet-Schirme, das sind Bündel von horizontalen Bohrpfählen, baute man zunächst zwei Längsstollen – nicht für die Züge, sondern für den Schlitzwandbagger, der aus diesen engen Röhren die 16 Meter tiefen Schlitzwände als seitliche Abschlüsse des Tunnels erstellte. Anschliessend verband man die beiden Längs- mit Querstollen, in die wiederum Abfangträger für die spätere Tunneldecke betoniert wurden. Jetzt konnte der Tunnel ausgehoben, Tunnelwände und -decken betoniert werden.
Welches sind die Unterschiede zwischen dem Bau des Bahnhofs Löwenstrasse und dem Bau des Bahnhofs Museumstrasse vor 25 Jahren? «Weil wir heute unter dem bestehenden Bahnhof bauen müssen, braucht es viel mehr Bauhilfsmassnahmen», resümiert Peter Kübler. Der Bahnhof Löwenstrasse muss auch höhere Lasten aufnehmen, weil die Züge des Kopfbahnhofs darüberfahren. Das hat den Vorteil, dass keine zusätzlichen Anker gegen den Auftrieb angebracht werden müssen. Beim S-Bahnhof unter der Museumstrasse waren Auftriebsanker nötig. Weniger problematisch war damals die Sihlquerung, da man sie ausserhalb des Bahnhofs bauen konnte. Eine besondere Herausforderung war für Peter Kübler die Submission: «Bereits für die Ausschreibung musste der Bauablauf minutiös geplant werden. Das Devis umfasste zehn Schachteln Pläne und 1000 Seiten.»
Wer ab Juni 2014 im neuen Bahnhof ein- und aussteigt, wird sich dieser Mühen kaum mehr bewusst sein: Ein weiterer unterirdischer Bahnhof ist dann eben gebaut. Wer weiss schon, dass im heutigen S-Bahnhof über den Köpfen und Zügen die Sihl fliesst?



Lb3 – Faszination Bad ohne Stildiktat

Jetzt haben Einrichtungsprofis Waschtisch, Armatur und Möbel als Einheit konzipiert

arwa
www.similorgroup.com

LAUFEN
Bathroom Culture since 1892 www.laufen.ch

Schützen Sie sich vor zu viel Sonne oder unerwartet auftretenden Regenschauern. Als Schweizer Nummer eins für Sonnenschutz bieten wir Ihnen sogar Lösungen, mit denen Sie das Wohnen draussen bis weit in den Herbst hinein verlängern können. Rufen Sie uns einfach an.

Griesser Sonnenschutz – automatisch gut.

Griesser AG. Schweizer Qualität seit 1882.
Tänikonerstrasse 3, 8355 Aadorf, StorenService® 0848 888 111
info@griesser.ch, www.griesser.ch

GRIESSER