

# Zur Gestaltung der Sihluferstrasse in Zürich

Autor(en): **Waldvogel, Hans**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **75 (1957)**

Heft 26

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-63385>

## **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.

dung. Da die Unterpflasterbahn nichts anderes als die Erweiterung des Strassennetzes darstellt, ist die wesentliche Beteiligung der öffentlichen Hand an den hohen Baukosten gerechtfertigt.

Auf den Fall Zürich angewendet ergibt sich aus LamBERTS Untersuchungen, dass die von den Gutachtern Kremer/Leibbrand vorgeschlagene kurze Unterpflasterlegung der Strassenbahn zwischen Limmat und Sihl, unter Vermeidung der ausserordentlich teuren Flussunterführungen, dafür mit Erstellung besonderer Bahnkörper bis zum Stauffacher, zur Zürichberg- und Zollstrasse, die wirtschaftlich noch tragbare und doch die Innenstadt genügend entlastende Lösung darstellt. Dass selbst die schwer angegriffene «Verkehrsmaschine» am Bellevue unumgänglich ist, haben die Studien Prof. Hofmanns nun wohl zur Genüge erwiesen. Eine gründliche Ueberprüfung des allzu rasch beiseite gelegten ersten Gutachtens Kremer/Leibbrand ist daher notwendig, nicht zuletzt auch aus dem Grunde, weil darin die Verkehrsbedürfnisse der weiteren Umgebung Zürichs durch die S-Bahn berücksichtigt sind und nicht kleinlich an den Stadtgrenzen Halt gemacht wird. *Karl Fiedler, Dipl. Ing.*

Adresse: Plattenstrasse 70, Zürich 32.

## Zur Gestaltung der Sihluferstrasse in Zürich

Von H. Waldvogel, Zürich

DK 711.7:627.42

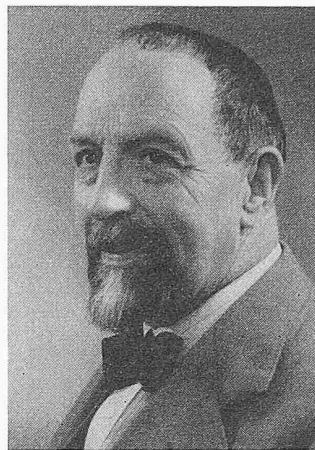
Der Sihlfluss ist mit dem Werden und Bestehen der Stadt eng verbunden. Er ist ihr erster und grösster Baumeister, denn er hat einen grossen Teil des Baugrundes geschaffen, auf dem die Stadt heute steht, indem er das vom Linthgletscher ausgehöhlte Limmattal wieder auffüllte und zudem das reizvolle Sihltal für weitere Siedelungen formte. Dies geschah oft durch überraschend daherstürmende Wasserfluten mit Geschiebetransport, welche die Siedelungen mit Uberschwemmung bedrohten. Die Ingenieurkunst hat die Hochwasser in geordnete Bahnen eingedämmt. Seit der Erstellung des Etzelkraftwerkes mit dem Sihlsee werden  $\frac{3}{4}$  der aus dem Einzugsgebiet von 254 km<sup>2</sup> zufließenden Wasser für die Erzeugung von Winterenergie aufgespeichert; demzufolge sind die Hochwasser seltener und milder geworden. Immerhin müssen aus Sicherheitsgründen die Abflussverhältnisse noch für Hochwasser von 540 m<sup>3</sup>/s geregelt bleiben. Den Konzessionären des Kraftwerkes ist eine Mindestdotierung der dem Sihltal zuzuleitenden Wassermenge von 2,5 m<sup>3</sup>/s anbedungen. Diese genügt aber in Trockenzeiten kaum, um die breite Flusssohle zu benetzen, namentlich auf den Flusstrecken, wo die Wasser durch die Fabrikkanäle fließen. Dann stellt dort das Sihlbett eine öde, unhygienische und übelriechende Steinwüste dar. Die Ueberlegungen des Verfassers führen, ähnlich denjenigen, die früheren Vorschlägen zu Grunde lagen, zu einer weiteren Regelung des Wasserregimes durch Anordnung einer Hochwasserableitung (und des Eisganges) nach dem Zürichsee, die gemäss neueren Studien vorteilhaft in der Gegend von Sihlwald nach der Seebucht bei Horgen erfolgen könnte. Die erwähnte Mindestwassermenge bis zu Hochwas-

sern von rd. 100 m<sup>3</sup>/s würde nach wie vor mit einigen Flusskorrekturen den alten, auf etwa  $\frac{1}{2}$  eingeeengten Wasserlauf bis zur Limmat benützen. Die Kosten der Hochwasserableitung nach dem See (siehe die Bilder 1 u. 2 auf S. 422) werden kaum mehr als 15 Mio Fr. betragen. Demgegenüber werden im Sihlbett bisher unproduktive Landflächen für Verkehrsanlagen frei (Bild 3), die, berechnet nach den Preisen der anliegenden Grundstücke bis Langnau-Gattikon, auf annähernd 200 Mio Fr. zu bewerten sind.

Durch Kompensationen mit den Bundesbahnen könnte deren umfangreiches Areal auf Stadtgebiet ebenfalls in mehreren Ebenen für Verkehrsbauten und kommerziell für Hochbauten, wie Verwaltungsgebäude, Bahnhof, Geschäftsbauten, Markthallen mit Anschluss an Bahngleise und Expressstrassen ausgewertet werden. Diese Auswertung allein kann auf eine Milliarde Franken geschätzt werden.

Es muss sich daher rechtfertigen, dass die Behörden dem sich ergebenden Fragenkomplex: *Inanspruchnahme des Sihlraumes für Verkehrsbauten durch teilweise Sihlableitung in den Zürichsee* und den dadurch möglichen Folgerungen für eine Generalrevision aller Verkehrsanlagen in Stadt und Region Zürich ihre Aufmerksamkeit zuwenden.

Adresse des Verfassers: Hans Waldvogel, Limmattalstr. 331, Zürich 49.



W. BRODTBECK

Architekt

1873

1957

## NEKROLOGE

**Wilhelm Brodtbeck-Buess**, Arch., ist, wie gemeldet, am 12. April 1957 in Liestal verschieden. Geboren am 25. Sept. 1873 als ältester Sohn eines Zementfabrikanten in der Feldmühle, besuchte er die Primarschule in Liestal und die obere Realschule in Basel, um dann, seiner Neigung zu einem freien und künstlerischen Berufe entsprechend, seine Studien an der Technischen Hochschule in Stuttgart vorzunehmen. Seine ersten praktischen Fähigkeiten liess ihn Karl Moser in Karlsruhe an Projekten und Ausführungen diesseits und jenseits der Landesgrenzen erproben.

Kurz nach der Jahrhundertwende gründete Wilhelm Brodtbeck in Liestal ein eigenes Architekturbureau. Damit begann für den unternehmungsfreudigen Geist eine reiche und vielseitige Tätigkeit, zuerst im kleinen Landstädtchen selbst, bald aber im Bereiche des ganzen Kantonsgebietes und bis in die Stadt Basel hinein. Selbstredend liess er auch dem väterlichen Unternehmen seine Sorge gebührend zuteil werden, half die Zementfabrik Liestal tatkräftig entwickeln und sie während der Jahre 1918/20 nach Lausen überführen. Ebenso nahm er an der Zementwarenfabrik Pratteln regen Anteil, insofern er nach seines Vaters Tode als Präsident des Verwaltungsrates der Wilhelm Brodtbeck AG., des seit 1921 vereinigten familiären Unternehmens, amte. Nach 22jährigem Alleinwirken verband er sich mit Architekt Fritz Bohny zu gemeinsamer weiterer Arbeit, stets bestes Einvernehmen mit seinen Auftraggebern pflegend. In der Armee bekleidete W. Brodtbeck den Rang eines Geniemajors und zeichnete sich während des ganzen ersten Weltkrieges durch seine vorbildlichen Dispositionen an den Hauenstein-Fortifikationen aus. Aus dem Geschäftsleben zog er sich nach 50jähriger Tätigkeit zurück, um sich fürder seinen privaten Interessen zu widmen.

Von seinen Bauten, die W. Brodtbeck in den beiden ersten Jahrzehnten unseres Jahrhunderts schuf und von welchen etliche auf Wettbewerbserfolge zurückzuführen sind, seien genannt: die Anstalten Schillingsrain-Liestal, Gelterkinder, Wolfbrunnen-Lauren und Walten-Läufelfingen, sodann die Schulhäuser Rotacker-Liestal, Oltingen, Lausen und Pfeffin-

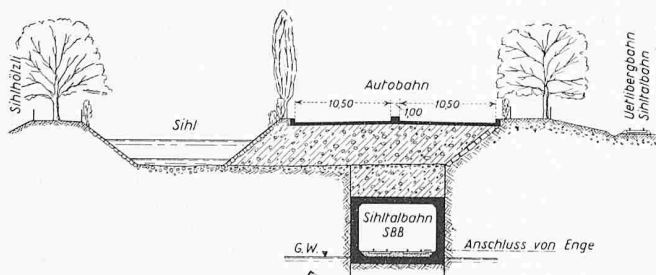


Bild 3. Schematischer Querschnitt 1:800 des für den Brauchwasserabfluss eingeeengten Sihlbettes, welcher die gewonnene Verkehrsfläche für die Autobahn zeigt. Der Hinweis auf den Anschluss von Sihlhalbbahn und SBB an die Station Enge bezieht sich auf das unterirdische Stadtbahnnetz, welches der Verfasser entworfen hat, auf das aber in diesem Zusammenhang nicht eingetreten wird.