

Objektyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **117/118 (1941)**

Heft 24

PDF erstellt am: **25.09.2024**

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>

INHALT: Unterführung der Seestrasse in Zürich-Wollishofen. — Aus dem technischen Schaffen der Schweiz. Lok- u. Masch.-Fabrik Winterthur. — Vom Tod durch Starkstrom. — Tessiner Bauten. — Bauabstände in Bezug auf den Sonnenstand. — Mitteilungen: Grosswasserersetzer. Das Verograph. Optische Untersuchung der Schaufelbewegungen von Dampfturbinen im Betrieb. Rangierbetrieb. Austauschfolge mit Aluminium

und seinen Legierungen. Elektrische Anemometer. Persönliches. Alte finnische Holzkirchen. Neue Rheinbrücke in Schaffhausen. — Nekrologe: Hans Funk. Hans Sigrüst. Heinrich Korrodi. Wettbewerbe: Gestaltung des Ebnet-Areals in Herisau. Platzgestaltung in Kurzdorf-Frauenfeld. — Literatur. — Mitteilungen der Vereine. — Vortragskalender. — An unsere Abonnenten.

Band 118

Der S. I. A. ist für den Inhalt des redaktionellen Teils seiner Vereinsorgane nicht verantwortlich. Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet.

Nr. 24

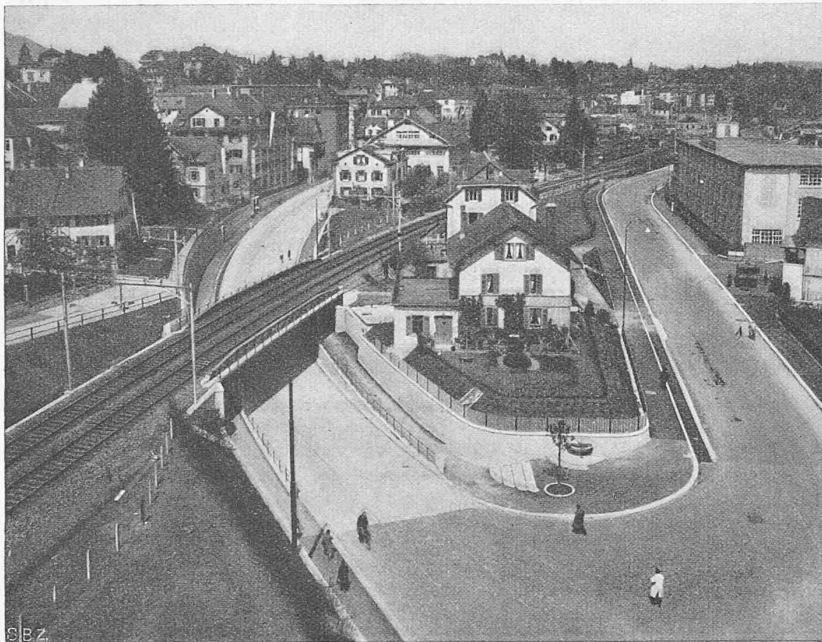


Abb. 1. Gesamtbild aus Süden. — Bewilligt 20. VIII. 1941 lt. BRB 3. X. 1939

Unterführung der Seestrasse in Zürich-Wollishofen

Von Ing. WALTER BURKHARD, Assistent am städt. Tiefbauamt

Mit der Verlegung der linksufrigen Zürichseebahn¹⁾ sind auf Stadtgebiet zwischen Hauptbahnhof und Stadtgrenze Wollishofen die Niveauübergänge mit Ausnahme der Bahnübergänge bei der Widmerstrasse und der Seestrasse beseitigt worden. Jener ist für den Verkehr von untergeordneter Bedeutung, die Seestrasse dagegen ist eine wichtige Ausfallstrasse. Der Bahnübergang bei der Bachstrasse war verkehrstörend, unübersichtlich und deshalb gefährlich. Im Juni 1934 wurde der Mythenquai dem Verkehr übergeben. Es wurde damals angenommen, dass dadurch eine wesentliche Entlastung des Bahnüberganges eintreten werde. Diese Entlastung ist aber nicht erfolgt; der grösste Teil der Fahrzeuge, die von der Albisstrasse her nach der Stadt fahren, haben den Nachteil der Ueberquerung des Bahnüberganges in Kauf genommen und haben statt der inneren Seestrasse den Mythenquai benützt, da dieser ohne Strassenbahn ist und bis zum Alpenquai keinen Kreuzungsverkehr aufweist. Anlässlich einer Verkehrszählung am 15. August 1929 wurde festgestellt, dass 4166 Fahrzeuge den Bahnübergang überquerten. Am 31. August 1934, also nach Eröffnung des Mythenquai, zählte man während der gleichen Zeitdauer 3831 Fahrzeuge, oder bloss 8% weniger.

Mit der Wahl der Zürichseeufer als Ausstellungsgelände für die Schweizerische Landesausstellung musste während der Dauer des Baues und Betriebes der LA der Mythenquai gesperrt werden. Damit war der gesamte Verkehr auf die Seestrasse angewiesen, und es war in hohem Masse erwünscht, bis zum Zeitpunkt der Ausstellungs-Eröffnung den Niveauübergang bei der Bachstrasse zu beseitigen. Für die Aufhebung dieses Niveauüberganges sind

¹⁾ Vergl. deren Beschreibung in Bd. 89, S. 119* (mit farbigem Uebersichtsplan).

viele generelle Projekte aufgestellt worden, teils mit Unterführung, teils mit Ueberführung. Im Aug. 1936 hat sich der Stadtrat für das Projekt einer Unterführung auf Höhe des Rumpumpsteiges entschieden und am 18. Aug. 1937 hat der Gemeinderat das Projekt genehmigt und den für die Ausführung erforderlichen Kredit erteilt. Zum Projekt ist folgendes zu sagen (vgl. Abb. 1 bis 3).

Der neue Strassenzug beginnt in der Albisstrasse auf der Höhe der Bachstrasse, verläuft zunächst im Zuge der Zellerstrasse, führt in einem Bogen mit Radius von 200 m auf der Höhe des Rumpumpsteiges unter den Geleisen der Bahn durch und mündet rund 200 m südlicher als bisher in die bestehende äussere Seestrasse ein. Erstellt wurden eine 9,0 m breite Fahrbahn und zwei je 2,5 m breite Gehwege. Die Niveaulinie dieses neuen Strassenzuges (Abb. 3) steigt zunächst von der Albisstrasse auf eine Länge von 19,22 m mit 1,1% und geht dann nach einem 85,2 m langen Uebergang mit einem Ausrundungsradius von 1200 m in ein Gefälle von 6% über. Der tiefste Punkt der Unterführung liegt auf Kote 404,955, 5,6 m unter Schienenoberkante der SBB. Unter der Bahn liegt eine 48 m lange Ausrundung mit 400 m Radius, seeseits schliesst eine Rampe mit 6% Steigung an, die die verlängerte Mythenquaistrasse in einem flachen Uebergang mit einem Ausrundungsradius von 1000 m gewinnt. Die Geleise der SBB blieben in ihrer Lage und Höhe unverändert. Das Oberflächenwasser, das sich im tiefsten Punkt der Unterführung ansammelt, wird in ein besonderes Pumpenhaus geführt und von dort in den Hochwasserentlastungskanal im Mythenquai hinaufgepumpt. Die 80 m lange sog. Trogkonstruktion und die beiden Anschlussrampen erhielten einen Betonbelag, die Einmündungen in der Albisstrasse und äusseren Seestrasse sind entsprechend den vorhandenen Belägen gepflästert, die Gehwege erhielten Teerasphaltbelag und im Gebiete der Trogkonstruktion einen Vabitolbelag.

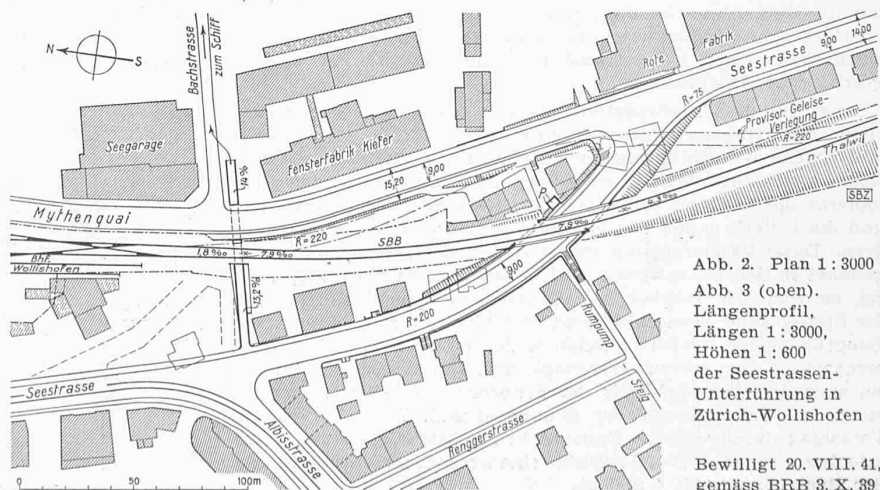
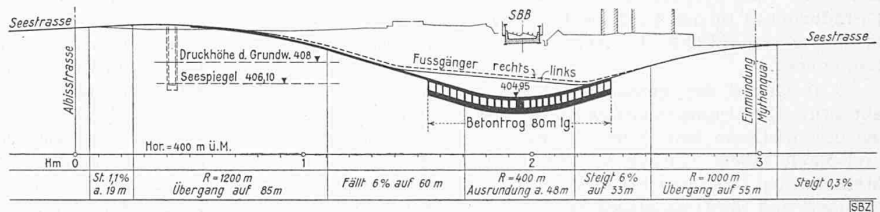


Abb. 2. Plan 1 : 3000
Abb. 3 (oben).
Längenprofil,
Längen 1 : 3000,
Höhen 1 : 600
der Seestrasse-
Unterführung in
Zürich-Wollishofen

Bewilligt 20. VIII. 41,
gemäss BRB 3. X. 39