Der künftige Ausbau der Bahnanlagen im Raume Basel - Muttenz

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **80 (1962)**

Heft 2

PDF erstellt am: **19.03.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-66086

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

tätigen Italiener und Graubündner, doch in ihrer Art auch die Vorarlberger Räume geschaffen, an denen Sinne und Verstand annähernd gleichen Anteil besassen. Die folgende, durch das erste Drittel des 18. Jahrhunderts gegebene Stufe hatte insbesondere in den Schöpfungen der Asams das Sinnenerlebnis bis zum heiligen Rausch gesteigert, demgegenüber das rationale Verstehen des Baues zurücktrat. In den folgenden Jahrzehnten, dem Rokoko, in denen der süddeutsche Kirchenbau seine eigentliche Vollendung findet, löst sich die körperhafte Fülle und es klärt sich die sonore Farbigkeit der vorangehenden Phase zu einer Aufklärung im eigentlichen Sinne des Wortes. Die Farben hellen sich auf und geben der lichten Folie des Weiss einen um so grösseren Raum. Die Proportionen weiten und straffen sich zugleich in den für das Rokoko bezeichnenden Spannungen. Doch die messbare, unmittelbar erfassbare Realität bleibt weiterhin überwunden. Die Herrschaft der Vernunft erweist sich als bedingt, als Mittel nur, um den Raum in eine Sphäre zarterer Sinnlichkeit und schwebend vieldeutiger Geistigkeit von sublimstem Zauber zu erheben.

Die Jahrzehnte zwischen 1720 und 1770 bedeuten Endphase und Uebergang zugleich: Auf die derart ins Extrem gediehene Auflösung und Entfestigung musste ein Rückschlag folgen. Doch konnte sich die Beruhigung zu einer neuen tektonischen Gesetzmässigkeit nicht mehr auf den bisherigen geistigen Grundlagen vollziehen. Die Transzendenz des Barocks erlischt. Die bildenden Künste sind nicht mehr im Stande, ein Endliches in das Unendliche hineinzustellen. Denn das Endliche, d. i. in unserem Falle der von Menschen geschaffene, künstlerisch gestaltete Raum, hat sich beinahe völlig im Unendlichen aufgelöst. Es ist nun nicht mehr möglich, das Uebersinnliche weiter zu versinnlichen und umgekehrt, in allem Diesseits bereits ein Jenseits ahnen zu lassen. Die Sphären trennen sich.

Was in einem zunächst feierlich getragenen, dann immer beschwingteren Rhythmus als geheime Musik die Räume des Barocks durchzogen hatte, löst sich nun von der Architektur. Die Musik bleibt die das Jahrhundert dominierende Kunst, aber sie zieht sich aus den übrigen Künsten zurück. Und ähnlich absolut wird nun auch der Geist, der in der Philosophie und der Gedanken-Dichtung des deutschen Idealismus seine eigenen Wege geht.

Die Architektur des jetzt beginnenden Klassizismus vermag [43]) zwar noch in einzelnen Gegenden, so gerade in Schwaben aus einer hier seit je vorhandenen Geistigkeit noch einzelne stattliche Werke zu schaffen. Aber es sind Räume, die nicht mehr durch die beschwingte Kurve, sondern durch die starren Formen einer elementaren Geometrie geformt sind. Der reine Kreis bestimmt, losgelöst von An- und Abläufen, das feierlich einfache Säulenrund von St. Blasien, und wo die barocke Synthese noch weiter wirkt, wie in Wiblingen bei Ulm, geschieht es in mühsam schwerfälliger Auseinandersetzung mit den starr und massiv gewordenen Mantelformen des Louis XVI. Das reine Rechteck bestimmt die Saalkirchen von Buchau und Wurzach, und ähnlich hart wie die Winkel des Grundrisses stossen nun auch Wand- und Wölbungszonen zusammen. Eine von Grund auf andere Gesinnung demonstriert in betont puristischer Klarheit ein neues Ethos, für das der Raum nicht mehr als nur den neutralen Rahmen, wenn nicht sogar nur eine tote Schale darstellt. Mit dem Tode der grossen Baumeister des Rokoko endet nicht nur eine Generation, sondern eine jahrhundertelange Entwicklung, und es zeichnen sich schon in den ersten Bauten des Klassizismus völlig neue Grundlagen ab [44]).

[43]) *Ilse Hoffmann:* Der süddeutsche Kirchenbau am Ausklang des Barock, 1938.

[44]) Das Grundlegende dieser Wende ist von der Malerei aus immer wieder von *Theodor Hetzer* betont worden, am grundsätzlichsten in seinem Aufsatz: Francisco Goya und die Krise der Kunst um 1800, in: Aufsätze und Vorträge I, 1957.

Adresse des Verfassers: Prof. Dr. *R. Zürcher,* Freudenbergstrasse 103, Zürich 44.

Der künftige Ausbau der Bahnanlagen im Raume Basel – Muttenz

DK 656.21

Der Bahnhof Basel umfasst zwischen dem Birsigtal und Pratteln einen ganzen Komplex von Anlagen, die vor Jahrzehnten entstanden sind, den heutigen Grossverkehr aber nur noch mit Mühe zu bewältigen vermögen. Der aus dem Jahre 1907 stammende Personenbahnhof dient auf seiner Westseite dem Verkehr mit Frankreich und auf der Ostseite demjenigen mit der Schweiz und mit Deutschland. Oestlich davon, unmittelbar anschliessend, liegt der Güterbahnhof Wolf, bei weitem die verkehrsreichste Güteranlage der SBB. Eng damit verschachtelt und zum Teil auch noch in den Bereich des Personenbahnhofes hineinragend folgt der Rangierbahnhof Wolf, der die Güterzugsbildung Richtung Frankreich und Deutschland besorgt. Weiter östlich schliesst der Rangierbahnhof Muttenz [1]) an, der zur Entlastung des Bahnhofes Wolf seit 1932 die Güterzugsbildung Richtung Schweiz gewährleistet und selbst an der Grenze seiner Leistungsfähigkeit angelangt ist. Noch weiter östlich finden wir schliesslich den wichtigen Trennungsbahnhof Pratteln, wo sich die Linien nach Stein-Säckingen und Olten verzweigen und sich die schienengleichen Kreuzungen bei der grossen Zugszahl äusserst nachteilig bemerkbar machen. Der Personenbahnhof Basel SBB einerseits und der Rangierbahnhof Muttenzerfeld anderseits sind durch die zunächst einspurige und vom Punkt der Vereinigung dieser beiden Linien an neuerdings doppelspurige Verbindungsbahn mit dem Badischen Bahnhof der Deutschen Bundesbahn und den Häfen von Klein-Hüningen verbunden. Die letzte Lücke in dieser Doppelspur wird zur Zeit durch den Bau der neuen Rheinbrücke [2]) geschlossen.

[1]) Siehe ausführliche Beschreibung in SBZ Bd. 94, S. 313 ff (1929).

[2]) Kurze Beschreibung in SBZ 1961, S. 78 (mit Lit.-Angaben).

Der Personenbahnhof als Ganzes bildet seit langem ein Sorgenkind der SBB. Auf der Westseite, im sogenannten Elsässerbahnhof, herrscht oft ein unerträglicher Platzmangel. Erschwerend kommt dazu, dass keine Gleise für den direkten Uebergang von Zügen Frankreich—Schweiz und umgekehrt zur Verfügung stehen. Die Erstellung solcher direkter Gleise kann erst in Betracht gezogen werden, wenn der nötige Platz dafür geschaffen wird. Die Anpassung der gesamten Basler Bahnhofanlagen an den ständig wachsenden Verkehr hat eine gemeinsame Voraussetzung: die Entfernung des Rangierbahnhofes Wolf. Es werden folgende Phasen notwendig werden: 1. Bau des neuen Rangierbahnhofes Muttenzerfeld, rheinwärts der heutigen Anlage. 2. Aufhebung des Rangierbahnhofes Wolf und Verlegung seiner Zugsbildungsaufgaben auf die neue Anlage Muttenzerfeld. 3. Verlegung der Eilgutanlage in Richtung Güterbahnhof Wolf. 4. Bau einer neuen Transitpost und weiterer Postanlagen über den Perrons längs der Peter-Merian-Brücke und auf dem Areal des heutigen Eilgutes. 5. Verlegung der Transitpost in die neuen Postbauten und Abbruch des südlich des Elsässerbahnhofes gelegenen Transitpostgebäudes. 6. Neugestaltung der Perronanlagen des Elsässerbahnhofes mit Gleisen für den direkten Uebergang von Zügen Frankreich—Schweiz.

Diese Verbesserung wird somit erst in der letzten Phase zu erreichen sein. Es galt daher, durch die Verwendung der modernsten Mittel der Sicherungstechnik noch ein mehreres aus der Anlage herauszuholen und bei gleichzeitiger Erhöhung der Sicherheit den Betriebsablauf noch weiter zu beschleunigen. Dieses Ziel hat mit den beiden neuen Stellwerken, dem seit einigen Jahren bestehenden Rangierstellwerk West und dem vor kurzem in Betrieb genommenen Stellwerk Ost, weitgehend erreicht werden können.

Das *Rangierstellwerk West* leitet und überwacht alle Rangiermanöver im westlichen Teil des Bahnhofes, in welchem die Personenzugskompositionen Richtung Schweiz und teilweise auch Richtung Frankreich abgestellt und zusammengesetzt werden. Es handelt sich um ein Drucktasten-Stellwerk, doch ist die Belegung der Gleise nur im Bereich der Weichen elektrisch überwacht. Zwergsignale für die Bildung von Teilfahrstrassen zur signalmässigen Durchführung der Manöver sowie Gegensprechanlagen erleichtern die Betriebsabwicklung.

Im neuen *Stellwerk Ost,* das den grossen Weichenkopf auf der Ostseite zentral beherrscht und das den gesamten Zugsverkehr Richtung Schweiz und Richtung Deutschland regelt, sind die grossen Fortschritte auf dem Gebiete der Stellwerktechnik besonders eindrücklich. Im grossen, ruhigen und luftkonditionierten Stellwerkraum arbeitet der Fahrdienstleiter an seinem erhöhten Befehlspult, während vor ihm zwei Stellwerkwärter den Hauptstelltisch und ein weiterer das Rangierstellwerk des Sektors Lokomotivdepot bedienen. Eine Betriebsgehilfin steht dem Fahrdienstleiter zur Seite, um telephonisch die wirklichen Verkehrszeiten der Züge abzuklären und die Lautsprecheranlage der verschidenen Perrons zu bedienen. Die Belegung sämtlicher Gleise und Weichen ist auf dieser Seite elektrisch überwacht, so dass eine sichere Betriebsabwicklung ohne jede Sichtverbindung möglich ist. Dank einer erstmals eingebauten Zugsnummern-Meldeanlage ist dem Stellwerkpersonal auch stets gegenwärtig, welche Züge zu erwarten sind oder auf den verschiedenen Hallengleisen stehen. Auch hier wickeln sich alle Rangiermanöver signalmässig ab. Zur Stellung und Verriegelung aller Fahrstrassen und Bedienung der dazugehörenden Signale genügt ein gleichzeitiger Druck auf zwei Knöpfe, die mit dem Ausgangspunkt und dem Ziel der betreffenden Fahrt übereinstimmen. Die Stellwerktische sind sehr übersichtlich und im Baukastensystem mit leicht auswechselbaren Einzelelementen gebaut. Damit konnte nicht nur eine viel raschere und ruhigere Betriebsabwicklung erreicht, sondern auch eine nochmalige und eindrucksvolle Leistungssteigerung erzielt werden.

Die Anlagen des *neues Rangierbahnhofes Muttenzerfeld* (Bild 1) kommen nördlich — also rheinwärts — des bestehenden Rangierbahnhofes zu liegen und sind für die Güterzugsbildung Richtung Frankreich und Richtung Deutschland und Rheinhäfen bestimmt. Von Ost nach West werden Einfahrgruppe, Ablaufanlage, Richtungsgruppe und Ausfahrgruppe hintereinander zu liegen kommen. Da zwischen den Anlagen des heutigen Rangierbahnhofes und dem Fabrikareal Sandoz/Geigy nur noch ein schmaler Landstreifen zur Verfügung steht und auch die Autobahn noch über dieses Gebiet zu führen ist, werden hier zwei Verkehrsebenen geschaffen: Die Autobahn liegt am Fusse der natürlichen Terrasse in einer Galerie von etwas mehr als 1 km Länge, und auf die Ueberdeckung kommen das Ende der Einfahrgruppe und die Ablaufanlage zu liegen (Bild 2). Die Arbeiten für die Autobahntrassierung und der Bau der Fundamente für die Galerie sind schon weit gediehen. Was die bahnseitigen Bauarbeiten betrifft, soll in nächster Zeit mit den zahlreichen Brückenbauwerken für die Ueberführungen und Ueberwerfungen sowie mit der Verlegung der Strassen begonnen werden. Es wird mit Baukosten in der Höhe von 120 Mio Fr. und mit einer Bauzeit von acht bis zehn Jahren zu rechnen sein. Auch am bestehenden Rangierbahn-

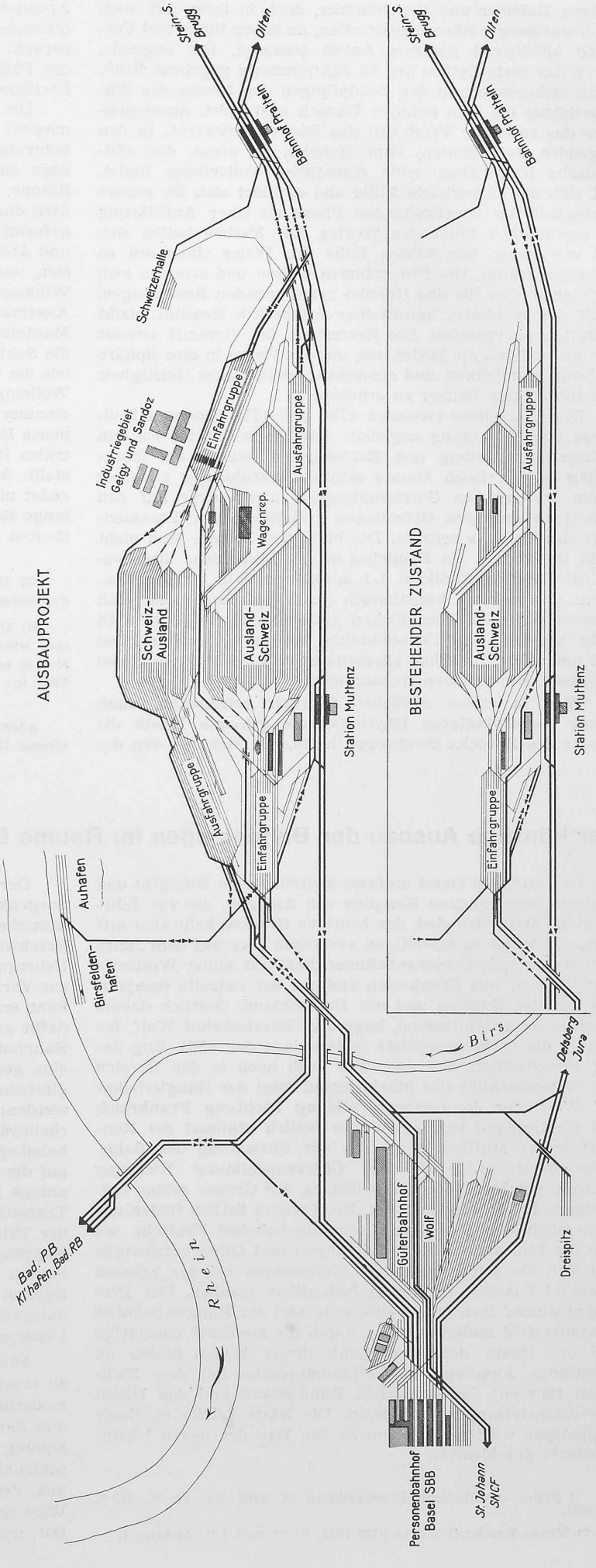


Bild 1. Ausbauprojekt der SBB-Anlagen zwischen dem Personenbahnhof Basel und dem Bahnhof Pratteln. Gleisschema (für den Rangierbahnhof Muttenzerfeld heutiger Zustand zum Vergleich)

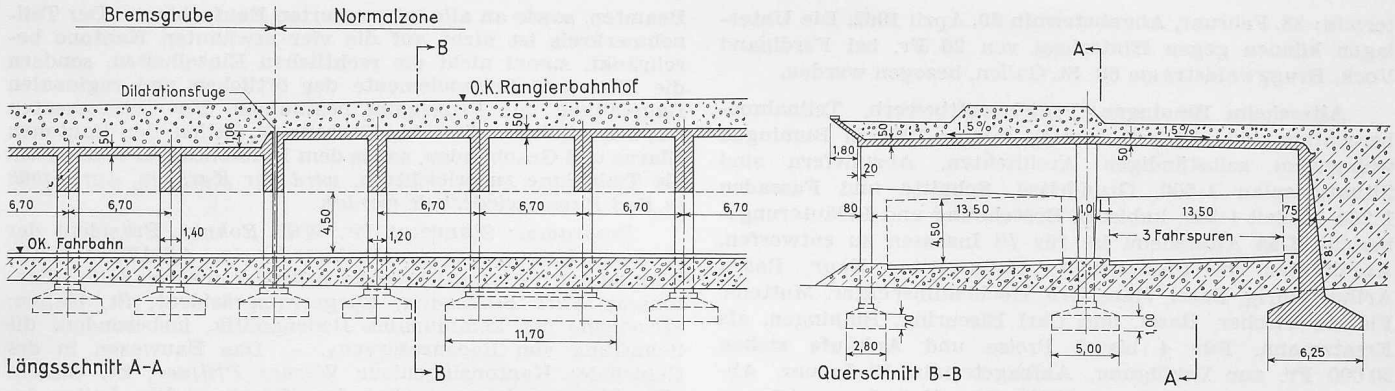


Bild 2. Autobahn-Galerie Schweizerhalle, Schnitte 1:500. Man beachte die aussergewöhnlichen Abmessungen der Eisenbetonkonstruktion

hof wird eine Reihe von Verbesserungen, besonders im Gebiete der Ablaufanlage, notwendig. Beim heutigen Verkehrsanfall wird die neue Anlage von Anfang an stark belastet sein. Immerhin vermag sie zusammen mit dem modernisierten bestehenden Rangierbahnhof Muttenzerfeld eine weitere bedeutende Verkehrszunahme zu bewältigen.

Der *Güterbahnhof Wolf* umfasst die verschiedenen Güterhallen, den Freiverlad, Lagerhäuser und die dazugehörigen Gleisanlagen. Hallen und Freiverlad sind ausserordentlich stark belastet und es ist erkennbar, dass die Hallen niemas mehr genügen würden, wenn nicht durch die umfassende Palettierung eine zweckmässige Stapelung und Raumausnützung in die Höhe ermöglicht worden wären. Besonders schlimm sind jedoch die Verhältnisse im Freiverlad. Jeden Montag bildet sich hier ein Rückstau von über 100 Wagen, die beladen oder entladen werden sollten, jedoch wegen Ueberlastung der Freiverladegleise den Versendern oder Empfängern nicht zur Verfügung gestellt werden können. Es ginge nicht an, den eingangs geschilderten etappenweisen Ausbau abzuwarten. Es ist daher geplant, den Freiverlad in nächster Zeit auf die den SBB gehörende und noch unüberbaute Zeughaus-Matte zu verlegen, wo der Bau einer leistungsfähigen Anlage möglich sein wird. Auf dem freiwerdenden Platz könnte eine weitere Güterhalle erstellt werden, die sich in das Konzept des Endausbaues einfügen lässt.

Buchbesprechungen

Verbundträger. Berechnungsverfahren für die Brückenbaupraxis. Von *B. Fritz*. 149 S. mit 82 Abb. und vielen Bemessungstafeln. Berlin/Göttingen Heidelberg 1961, Springer Verlag. Preis geb. DM 31.50.

Um der mannigfaltigen Schwierigkeiten, welche sich beispielsweise bei der Berechnung von Verbund-Durchlaufträgern mit veränderlichen Querschnittsgrössen und abgestufter örtlicher Spannstahl-Vorspannung zeigen, Herr zu werden, hat der Verfasser ein allgemeingültiges Berechnungsverfahren entwickelt, bei welchem die Auswirkung des Beton-Kriechens durch die Einführung eines fiktiven Formänderungsmoduls berücksichtigt wird. Dieser von Querschnitt zu Querschnitt veränderliche Betonmodul geht in gleicher Weise wie ein veränderliches Trägheitsmoment in die statische Berechnung ein. Nach einer kurzen Zusammenfassung über die Bezeichnungen und Annahmen wird die Theorie des fiktiven Moduls entwickelt. Darauf werden die Gebrauchsformeln für die Berechnung von freiaufliegenden Verbundträgern unter Einführung des fiktiven Moduls abgeleitet und zusammengestellt. In einem weiteren Abschnitt werden die analogen Formeln für Durchlaufträger von veränderlichem Querschnitt entwickelt, wobei auch die Wirkungen einer Vorspannung im Bereich der negativen Momente sowie der Temperatur berücksichtigt sind. Der grösste Teil des Werkes bezieht sich nun aber auf die Anwendungsbeispiele und deren numerische Behandlung, so dass sich dieses gerade auch zum Selbststudium hervorragend eignet.

Wenn auch heute in unserm Land die Verbundträger gegenüber den Vorspann-Trägern etwas ins Hintertreffen geraten sind, so dürfte sich die Lektüre des Lehrbuches von Fritz doch lohnen, denn im einen oder andern Fall kann sich für den, welcher die Theorie des Verbundträgers beherrscht, eben die Verwendung dieser Tragwerksart als das Richtige erwiesen. Dr. *B. Gilg*, dipl. Ing., Zürich

Nekrologe

† **Heinrich Labhart,** Architekt S. I. A. in Zürich, ist am 31. Dez. 1961 an den Folgen einer Herzlähmung unerwartet verschieden.

† **Max Joh. Roth,** dipl. Ing. G. E. P., von Wangen an der Aare, geboren am 6. August 1868, Eidg. Polytechnikum 1888 bis 1892, ist, wie wir erst jetzt erfahren, am 3. März 1959 in Bern gestorben. Er war noch beim Bau der NOB-Linie Schaffhausen - Etzwilen tätig gewesen, dann beim Baudepartement Basel-Stadt, und hatte seit 1911 in Bern eine Strassenbaufirma betrieben, die sein Sohn weiterführt.

Wettbewerbe

Oberstufenschulhaus in Effretikon (SBZ 1961, H. 52, S. 930). Der vierte Preis beträgt nicht 1500, sondern 1000 Fr.

Turnhalle an der Rosengartenstrasse in Zofingen (SBZ 1961, H. 27, S. 490). 22 Projekte wurden rechtzeitig eingereicht. Ergebnis:

1. Preis (3500 Fr. mit Empfehlung zur Weiterbearbeitung) Willi Hochuli, Kölliken
2. Preis (3200 Fr.) Max Morf, Aarburg
3. Preis (2000 Fr.) Willi Fust, Rothrist
4. Preis (1800 Fr.) Hans Schertenleib, Zofingen
5. Preis (1500 Fr.) Rudolf Lüdi, Zofingen

Ankauf (500 Fr.) Kurt Hunziker, Oftringen
Ankauf (500 Fr.) Hans-Peter Sager, Zofingen

Die Pläne sind noch bis am 17. Januar in der Ausstellungshalle Zofingen ausgestellt, Eingang beim Primarschulhaus, werktags 14 bis 19 h, sonntags 10 bis 19 h.

Evang. Kirche in St. Gallen-Rotmonten. Die evangelische Kirchgemeinde Tablat eröffnet einen öffentlichen Projektwettbewerb zur Erlangung von Plänen für den Neubau einer Kirche mit Turm und Gemeindesaal in Rotmonten. Teilnahmeberechtigt sind Architekten evangelisch-reformierter Konfession mit eigenem Büro, die seit dem 1. Juli 1960 in der Stadt St. Gallen niedergelassen sind (Wohnsitz oder Büro) und Bürger der Stadt St. Gallen mit Wohnsitz und Büro ausserhalb der Stadt, die ihr Büro seit mindestens dem 1. Juli 1960 innehaben. Zu entwerfen sind Kirchenraum mit 350 Plätzen, Gemeindesaal mit 150 Plätzen, Sakristei und Nebenräume. Angefordert werden Lageplan 1:500, Grundrisse, Schnitte und Fassaden 1:200, Modell 1:500, Innenperspektive und kubische Berechnung. Fachleute im Preisgericht sind Max Werner, Kantonsbaumeister, St. Gallen, Hans Hubacher, Zürich, Benedikt Huber, Zürich, und Karl Fülscher, Amriswil, als Ersatzmann. Zur Prämiierung von vier bis fünf Entwürfen sind 10 000 Fr. ausgesetzt, für allfällige Ankäufe stehen 2000 Fr. zur Verfügung. Anfrage-