

**Zeitschrift:** Schweizer Ingenieur und Architekt  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 102 (1984)  
**Heft:** 32

**Artikel:** Universität Zürich-Irchel, 2. Etappe  
**Autor:** B.O.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-75506>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 05.04.2026

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

## Universität Zürich-Irchel, 2. Etappe

In Zürich wurde am 30. Juni im Beisein von Bundesrat Alfons Egli, der Vertreter von Kanton, Stadt und Hochschulen sowie zahlreicher weiterer Gäste die zweite Etappe der Universität Zürich-Irchel eingeweiht. Damit ist zwar der Vollausbau der Universitätsbauten in diesem Bereich noch nicht ganz abgeschlossen. Eine wesentlich kleinere 3. Etappe soll bis in etwa sechs Jahren noch erstellt werden. Die wichtigsten in der Richtplanung hier vorgesehenen Institute sind nun aber – bereits seit einiger Zeit – in Betrieb.

Die erste Etappe umfasst die Institute für organische, anorganische und physikalische Chemie, Praktika für den ersten Jahreskurs der vorklinischen Medizin, Teile des Zoologischen Institutes, das Rechenzentrum, eine Gruppe von Hörsälen sowie Mensa und Cafeteria. Die Hauptbibliothek der Universität Irchel wurde im umgebauten Schul- und Konviktsgebäude der Landwirtschaftlichen Schule untergebracht. In der zweiten Etappe sind Anatomie, Physiologie und Biochemie der Medizinischen Fakultät, die Abteilung Ethologie als Teil des Zoologischen Institutes, das Anthropologische Institut, das Institut für Informatik und die beiden Geographischen Institute der Universität und der ETH zusammengefasst. Bestandteil der zweiten Etappe sind auch die öffentlich zugänglichlichen Grünflächen, die ab 1985 eine wichtige Funktion als Naherholungsgebiet für den Bereich Irchel übernehmen werden.

### Rückschau

Zum heutigen Anlass möge eine kurze Rückschau auf die Baugeschichte die wichtigsten Wegmarken in Erinnerung rufen:

#### 1. Etappe

November 1964

Beschluss des Kantonsrates über die Bewilligung eines Kredites zur Durchführung eines Ideenwettbewerbes für die Überbauung des Strickhofareals mit Gebäuden der Universität Zürich

August 1965

Ausschreibung des Ideenwettbewerbes für die Überbauung des Strickhofareals

Juli 1966

Entscheid des Preisgerichtes: Es beantragt dem Regierungsrat, die ersten (maximal fünf) Preisträger zur Überarbeitung ihrer Vorschläge einzuladen

Oktober 1967

Bericht der Expertenkommission betreffend die Beurteilung der überarbeiteten Projekte. Der bereits im Wettbewerb mit dem ersten Preis ausgezeichnete Entwurf von *Max Ziegler*, Zürich, geht auch nach der Überarbeitung als beste Arbeit hervor. Das Projekt dient als Richtplan für die Gesamtanlage. Architektonische Gestaltung, Pläne und Oberbauleitung für die erste Etappe liegen bei *Max Ziegler*

März 1971

Volksabstimmung über die Teilverlegung der Universität auf das Areal Irchel und Bewilligung eines Gesamtkredites von 600 Mio Franken

September 1972

Bauprojekt für erste Etappe vollendet

7. Dezember 1973

Grundsteinlegung zum Bau der Universität auf dem Areal Zürich-Irchel

1. Juli 1976

Aufrichte der ersten Etappe

Juni 1978

Entscheid des Preisgerichtes im Wettbewerb Parkgestaltung Uni Irchel

23. Oktober 1978

Inbetriebnahme und Semesterbeginn

#### 2. Etappe

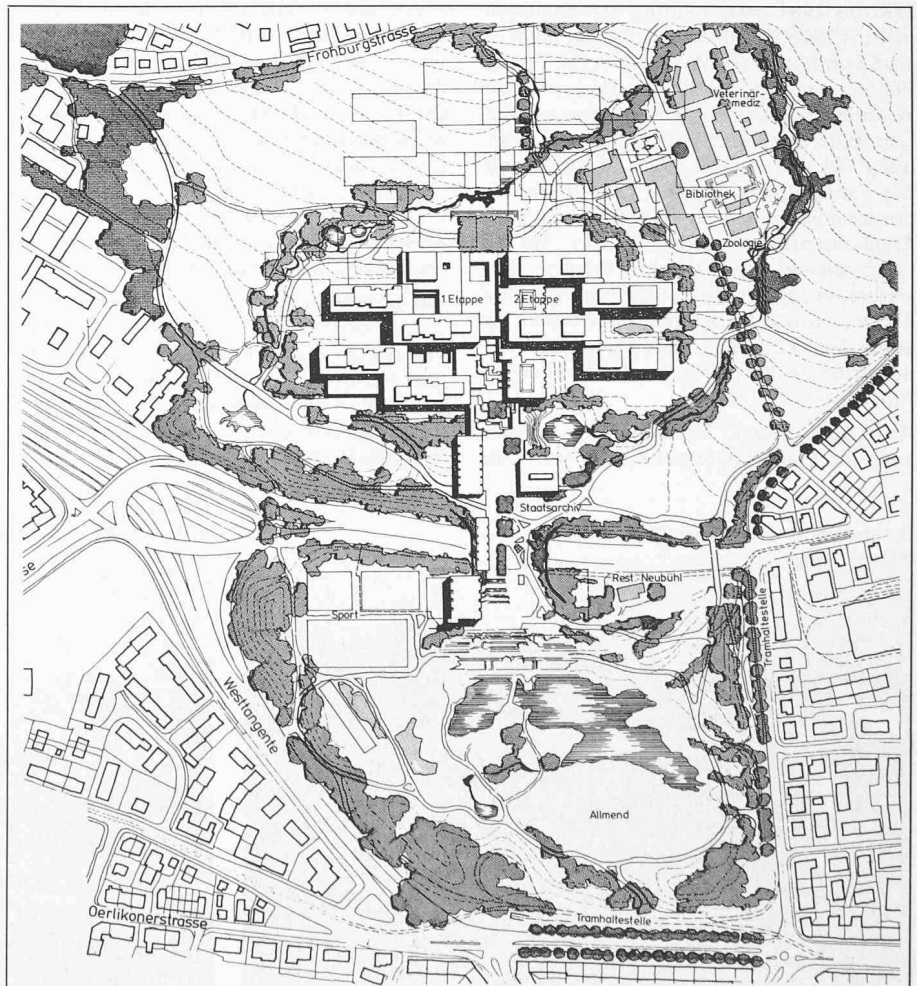
24. Januar 1977

Bewilligung eines Bruttokredites von Fr. 29,4 Mio. für die Infrastrukturanlagen durch den Kantonsrat (Parkhaus, Verkehrsanschluss, Fussgängerbrücke)



Luftaufnahme. Im Vordergrund rechts die 2. Etappe, Mensa; links der Neubau des Staatsarchivs

Lageplan. Links: 1. Etappe; rechts: 2. Etappe; unten: Park/Naherholungsgebiet



7. November 1977

Beschluss des Kantonsrates über die Freigabe eines Kredits für die 2. Bauetappe, Nettokredit Fr. 116, 2 Mio. (brutto, inkl. Parkanlage Fr. 189 Mio.).

Architektonische Gestaltung, Pläne und Oberbauleitung liegen bei der Architekten-gemeinschaft Universität: J. Schilling, Zürich, Chefarchitekt, Zweifel + Strickler + Partner, Zürich

März 1978

Beginn der Aushubarbeiten

September 1979

Erste Jurierung des Wettbewerbs Kunst am Bau.

April 1980

Beginn der Baumeisterarbeiten der 2. Bauetappe

12. Juni 1981

Aufrichte der 2. Bauetappe

30. Juni 1984

Einweihung der 2. Bauetappe

24. Oktober 1983

Inbetriebnahme der 2. Bauetappe und Semesterbeginn.

\*

Über die erste Etappe wurde im «Schweizer Ingenieur und Architekt» in Heft 27/28/1979 ausführlich berichtet. Die zweite Etappe soll zu einem späteren Zeitpunkt dargestellt werden. B.O.

## Die Verschiebung der Quaibrücke Zürich

Die Sanierung der Quaibrücke in Zürich durch einen Neubau des Stahltragwerkes und der Fahrbahnplatte stellte eine Reihe nicht alltäglicher Ingenieuraufgaben. Die hohe Verkehrsbelastung dieses neuralgischen Punktes im Verkehrsnetz der Stadt Zürich machte eine möglichst kurze Dauer des Verkehrsunterbruchs zu einer vorrangigen Forderung.

Das innert nur zwei Tagen erfolgreich bewältigte Einschleppen der neuen Brücke am 17./18. April 1984 fand entsprechendes Echo in der Tagespresse. Der Abbruch der alten Brücke auf den seeseitigen Verschiebebahnen ist noch im Gang. Nach Abschluss der Arbeiten im Herbst ist ein umfassender Bericht der Projektleitung im «Schweizer Ingenieur und Architekt» vorgesehen.

### Vorgeschichte

Beim Bau der Quaibrücke in den Jahren 1882 bis 1884 unter Leitung von Stadtgenieur A. Bürkli erforderte der schlechte Baugrund umfangreiche Pfählungen für die vier Pfeiler und besondere Massnahmen am Widerlager Bellevue. Die Arbeiten an diesem Widerlager wurden erst nach der Eröffnung (24.–26. August 1883) abgeschlossen. Die Fahrbahnplatte musste 1932 durch eine armierte Betonplatte ersetzt werden, und die Tragkonstruktion wurde verstärkt. Auf die Landesausstellung 1939 hin erfolgte eine Verbreiterung der Quaibrücke von 20 m auf 28,5 m, wozu auf jeder Seite ein zusätzlicher Stahlträger eingebaut wurde und die Stahlkonstruktion eine weitere Verstärkung erfuhr.

Anlässlich dieser Verbreiterung wurden auch die Pfeilerköpfe aus Granit sowie die

gusseisernen Geländer und Kandelaber entfernt, und die Brücke erhielt ihr heutiges Aussehen.

Die zunehmende Verkehrsbelastung sowie Frost und Tausalz führten zunehmend zu Fahrbahnschäden. 1966, 1970 und 1975 traten örtliche Fahrbahneinbrüche auf, so dass die jeweils betroffenen Bereiche saniert werden mussten. Die entsprechenden Verkehrsbehinderungen erwiesen sich als immer störender, liegt doch heute die durchschnittliche Tagesfrequenz bei 50 000 Fahrzeugen, und in jeder Richtung fahren während der Stosszeiten 2000 Autos und 57 Tramzüge pro Stunde über die Quaibrücke.

Die Stimmbürger der Stadt Zürich lehnten 1974 einen Projektierungskredit für zwei verbreiterte Neubauvarianten ab. Eine Initiative für eine Instandstellung in der heutigen Gestalt und Breite wurde hingegen 1977 dem Gegenvorschlag eines Brückenneubaus mit 32 m Breite vorgezogen.

### Sanierung

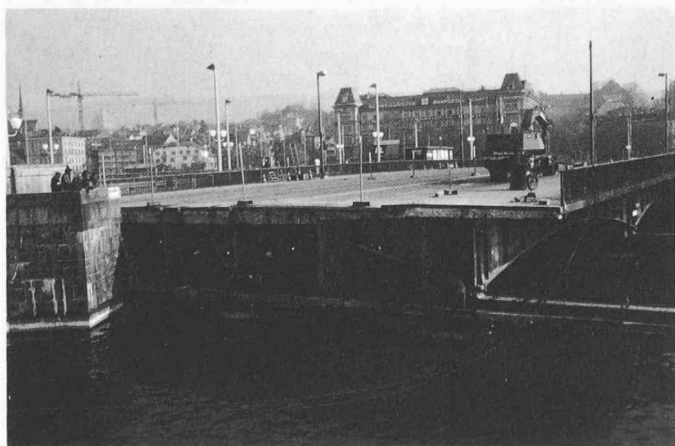
Eingehende Abklärungen durch Experten-Gruppen ergaben, dass die Holzpfeilerfundament ausreichend tragfähig ist und dass der Beton der Brückenpfeiler durch Injektionen genügend verstärkt werden kann. Die Fahrbahnplatte zeigte jedoch Schwächen, die einen Neubau statt einer Reparatur nahelegten. Zur Weiterverwendung des Stahltragwerkes wären örtliche Verstärkungen, eine gründliche Revision und das Aufbringen eines neuen Korrosionsschutzes erforderlich gewesen.

### Baukonzept

Anhand eines Wettbewerbs unter fünf zürcherischen Tiefbauunternehmern wurden die Kosten, die Baudauer und das Bauverfahren eingehend abgeklärt. Zur Ausführung gelangte das Baukonzept der Arbeitsgemeinschaft Fietz+Leuthold AG und A. & K. Schneider, Zürich.

Nach diesem Konzept wurde ein neuer Brückenüberbau mit vier neuen Stahlträgern und einer quervorgespannten Betonfahrbahnplatte auf in der Limmat provisorisch errichteten Verschiebebahnen aufgebaut. Während des Baus der neuen Brücke und der Sanierung und Vorbereitung der Pfeiler zur Aufnahme der Last der vier neuen anstelle der acht alten Träger zirkulierte der gesamte Verkehr praktisch unbeeinträchtigt über die bestehende Brücke. Zwischen der Einladung zum Submissionswettbewerb am 4. Februar

Die alte Brücke während der Verschiebung



Die neue Quaibrücke nach dem Einschub. Vorn die limmatseitigen provisorischen Verschiebebahnen auf Pfeilern

