

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

Artikel: Die Verschiebung der Quaibrücke Zürich
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-75507>

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: 22.02.2026

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

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.).

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

Aufriichte 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.

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

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 Einschieben 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 Stadt ingenieur *A. Bürkli* erforderte der schlechte Bau grund 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 Stahl konstruktion 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 Verkehrs behinderungen 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 Neubaupläne 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

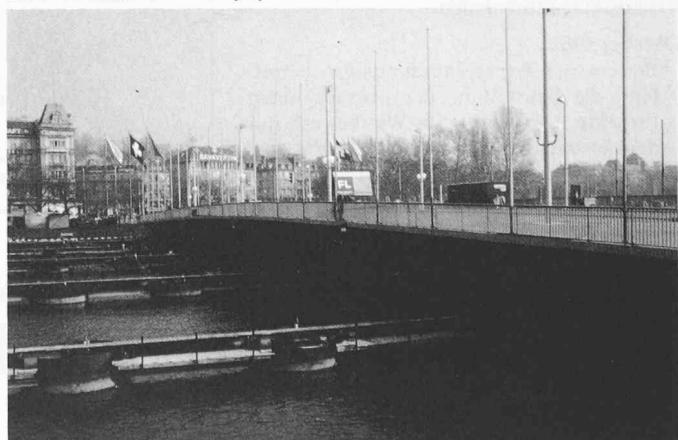
Eingehende Abklärungen durch Expertengruppen ergaben, dass die Holzpfahl fundation ausreichend tragfähig ist und dass der Beton der Brückensäulen durch Injektionen genügend verstärkt werden kann. Die Fahr bahnplatte zeigte jedoch Schwächen, die einen Neubau statt einer Reparatur nahe legten. Zur Weiterverwendung des Stahltrag werkes 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 Brücken überbau 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 Säulen 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

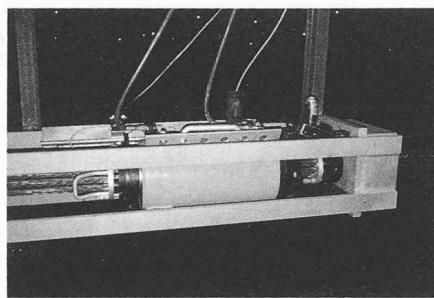
Die neue Quaibrücke nach dem Einschub. Vorn die limmatseitigen provisorischen Verschiebebahnen auf Pfeilern



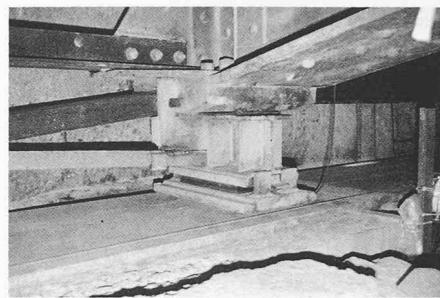
Die alte Brücke während der Verschiebung



1981 und dem Einschub der neuen Brücke am 17./18. April 1984 waren umfangreiche Planungs- und Vorbereitungsarbeiten zu bewältigen. Beim Einschieben und gleichzeitigen Ausschieben der alten Brücke auf die seeseitigen provisorischen Verschiebebahnen mussten die sehr knappen Reservezeiten während des Verschiebungswochenendes nicht beansprucht werden. Das erneuerte Bauwerk erfüllt seinen Dienst allen Erwartungen entsprechend. Die Demontage der alten Brücke soll bis im Herbst 1984 abgeschlossen werden.



Zugpresse VSL



Lager der alten Brücke vor der Verschiebung

Sind die Schlafstädte nur scheintot?

«Lieg die Zukunft der Stadt in der Agglomeration?» Zu diesem Thema veranstalteten der Deutsche und der Schweizer Werkbund im Gottlieb Duttweiler-Institut in Rüschlikon eine grösste Tagung, an welcher die Einflüsse von Politik, Kultur und Informatik (EDV) auf die Stadtentwicklung diskutiert wurden.

Die Tatsache, dass in den letzten Jahrzehnten auf die Landflucht eine Stadtflucht folgte, sei in Erinnerung gerufen. Mit einem täglichen Pendlerstrom rollen bis zu 40% der Bevölkerung eines städtischen Einzugsgebietes morgens stadteinwärts und abends stadt auswärts, mit einem Unterschied allerdings: pro Tag einige Familien endgültig stadt auswärts. Aufs Land? Nein in die Agglomeration: «Von der A(Armen)-Stadt in die B(Bonzen)-Stadt», wie es der Präsident des deutschen Städtebundes Engelbert Münstermann formulierte.

Das Gleichgewicht der städtischen und ruralen Gesellschaft ist gestört durch den «Agglomerat» (B. Loderer), dessen «Heimat» die Blocksiedlungen im Agglomerationsring im Bereich zwischen Bauerndorf und Vorstadtquartieren sind. Diese Siedlungen unterscheiden sich in ihrer Uniformität, der ausschliesslichen Wohnnutzung und dem anonymen Zwischengrün von den Quartieren. Diese wurden seinerzeit in raumbildende Strassen gevierte unterteilt, bildeten Höfe und Strassenachsen und «lebten» dank der Durchmischung von Arbeit, Wohnen und Dienstleistungsgewerbe. Sie haben ein architektonisches «Gesicht». Das Schicksal der Quartiere ist, dass sie seit Jahren stark vernachlässigt werden (Verarmung, Gettabildung) und sie Gefahr laufen, durch neue «sanierende» Blockbauweise agglomeriert zu werden.

unverwechselbar, bietet die Möglichkeit ein Kollektiv zu tragen, ist Bühne für vielfältiges Handeln und «Alltagstheater», ist Erlebnis und Anreiz. In der Agglomeration regiert die Vereinzelung: Sie ist krass ausgedrückt «eine Ansiedlung von Städtern, die mit demselben Holzstoss vor und Volvo hinter dem Haus» (Luzius Burkhardt) vor sich hinleben. Die mangelnde Verbundenheit der «Agglomeranten» wird in «Unser-Dorf-soll-schönerwerden-Aktionen» mit Eternit-Kübelgeranien und Brünnlein inmitten von Verbundpflaster-Plätzchen frei nach Katalog vorge täuscht.

In die «Agglomerationslager» flüchten die Betroffene meist nicht freiwillig. Nicht nur Platznot, Lärm und Sonnenhunger sind massgebend. Hinter historischen Fassaden machen sich einseitig Kommerz und Utilitarismus breit – die Auskernung verdrängt städtische Substanz: «Die kulturproduktive Avantgarde (das Blut der Stadt) zieht sich in Alternative und Enklave am Stadtrand zurück und überlässt die Leute dem gesponserten, meist importierten Kulturkonsum und der Kulturesotherie» (H.-P. Meier-Dallach). Die Auskernung zerstört zudem das demographische Gleichgewicht. Nicht zuletzt werden auch die Finanzen der Stadt angeknabbert (Exodus der reichersten Steuerzahler und Industrien), obwohl die Stadt die wachsenden kulturellen und sozialen Kosten der Grossregion zu tragen hat.

Auskernung und Vereinzelung

Die Stadt wird von Architekt J. Blumer (Atelier 5) definiert als «Ort der Kultur (Kirchen, Paläste, Theater und Plätze), als Ort der Macht (Papst, Kaiser, Aristokraten, Multis und Banken), als Ort des Wandels (Revolution, Reformation, Demonstration). Die Stadt hat ihre Dichter, Maler, Schauspieler, Soziologen und Historiker. Die Agglomeration hat keine Baudenkmäler, keine urbane Kultur, braucht im Michelin-Führer nicht erwähnt zu werden, hat Einkaufs-Zentrum, Gemeindesaal und «Schule im Grünen». Die Innenstadt hat ihr Leben, ihre Verhaltensform und Gestalt, bauliche Dichte, ist

Die Homutergesellschaft

Die Tagungsteilnehmer stellten sich die Frage, ob durch die neue Informations- und Teletechnik ein negativer Strukturwandel zu erwarten sei, ob durch den Heim-Computer eine statische «Homutergesellschaft» entstehen wird. Bleibt der Agglomerat daheim? Dies wurde eher verneint, weil die entsprechenden Infrastrukturstarkosten (Kabelnetze) sich auf Wirtschaftsballungen konzentrieren werden. Immerhin geraten die Vorstadtquartiere durch Tele-Zentren unter Druck. Der Heimcomputer wird den Zahlungs- und Postverkehr, das Einkaufen (Katalog-Ver sandhausverhältnis) usw. erleichtern, die

Wege mindern und verkürzen, Teilzeitarbeit daheim wird zunehmen. Anderseits werden die Freizeitansprüche steigen und die Möglichkeiten demokratischer Meinungsbildung (Kostenvergleiche, Unterlagenabberufung durch den Heimcomputer) gefördert. Darin liegt eine Chance der weiteren Entwicklung.

«Revitalisierung» – ein Ausweg?

Architekten aus Rotterdam haben an der Tagung nachgewiesen, dass mit intensiver subventionierter Sanierungsarbeit in den Vorstadt- und Stadtrandquartieren die Landflucht gestoppt wird, sogar eine Rückwandlung aus der Deggloperation – eine «Degloperation» beginnt und sich die City erholt: Die Stadt kaufte 35000(!) Liegenschaften und gestaltet eine Art von Mitsprachorganisierung für die Mieter. Dem Rotterdamer Gemeinderat direkt unterstellte Sonderstäbe von Beamten und Quartiervertretern erreichen mit der angestrebten Wohnverdichtung (gute Altbausubstanz verbessern, Neubauten kleinmassstäblich oder als Hofbebauungen anpassen, Umwandlung von Fabriken, Lagerhäuser in neue Wohnformen, Mieten günstig halten), mit durchmischter Nutzung und Gestaltungswillen wieder Identität, Wohnwert, Quartier- und Strassenkultur.

Der derart gestärkte «Stadtrandring» wirkt als Auffangstation sowohl für wirtschaftliche, kommunikative wie kulturelle Ansprüche. Die sanierten Vorstädte nahmen bis jetzt seit 1975 einen Fünftel der potentiellen «Stadtemigranten» auf! Dieses ermutigende Beispiel liess – nicht nur unter den Tagungsteilnehmern – die Frage auftreten, ob nicht auch die neuen Schlafstädte im oben erwähnten Sinne «umsaniert» werden müssen. Als Voraussetzung dafür wären die Bau gesetze dahingehend abzuändern, dass:

- die reine Wohnnutzung aufgehoben würde,
- private An- und Erweiterungsbauten gestattet würden (z.B. für Wintergärten, grössere Veranden, private Kleinwerkstätten und Ateliers usw.),
- Zusatzbauten für gemeinsame Nutzung wie Mehrzweck- und Sporträume, Kinderhorte und Siedlungsgästezimmer, Kühlräume, Weinkeller mit Bewohner-Beiz, Computerzentren, Überdachungen für Lokalmärkte und Siedlungsfest usw. möglich sind
- der scheintote englische Rasen für Gemüse- und Blumengärten, Obstbäume, Biotope, Tierhaltung – je nach Wunsch der Bewohner verfügbar wird.