

Aus der Entstehungsgeschichte der Sihlhochstrasse in Zürich

Autor(en): **Schalcher, W.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **92 (1974)**

Heft 21

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-72379>

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.

Aus der Entstehungsgeschichte der Sihlhochstrasse in Zürich

Von W. Schalcher, Zürich

DK 624.27

Zum 75. Geburtstag des Gründers unseres Ingenieurbüros, dipl. Ing. P. Soutter, am 24. 4. 1974 von seinen ehemaligen Mitarbeitern

Der 75. Geburtstag von Pierre Soutter markiert sowohl im rastlosen Leben des Jubilars wie aber auch ebenso sehr in der Geschichte des zürcherischen und schweizerischen Brückenbaues einen Marschhalt, der willkommenen Anlass bietet zum Rückblick und zum Dank.

Meine ersten fachlichen Verbindungen zum Gefeierten liegen schon Jahrzehnte zurück. Im Laufe der Zeit entwickelte sich aus ihnen eine fruchtbare Zusammenarbeit, auf die ich heute gerne und mit Dankbarkeit zurückblicke. Es ist hier nicht der Ort, all die Stationen der gemeinsamen Begegnungen und wohl auch der förderlichen Anregung nachzuzeichnen. Aber es ist mir ein auf-

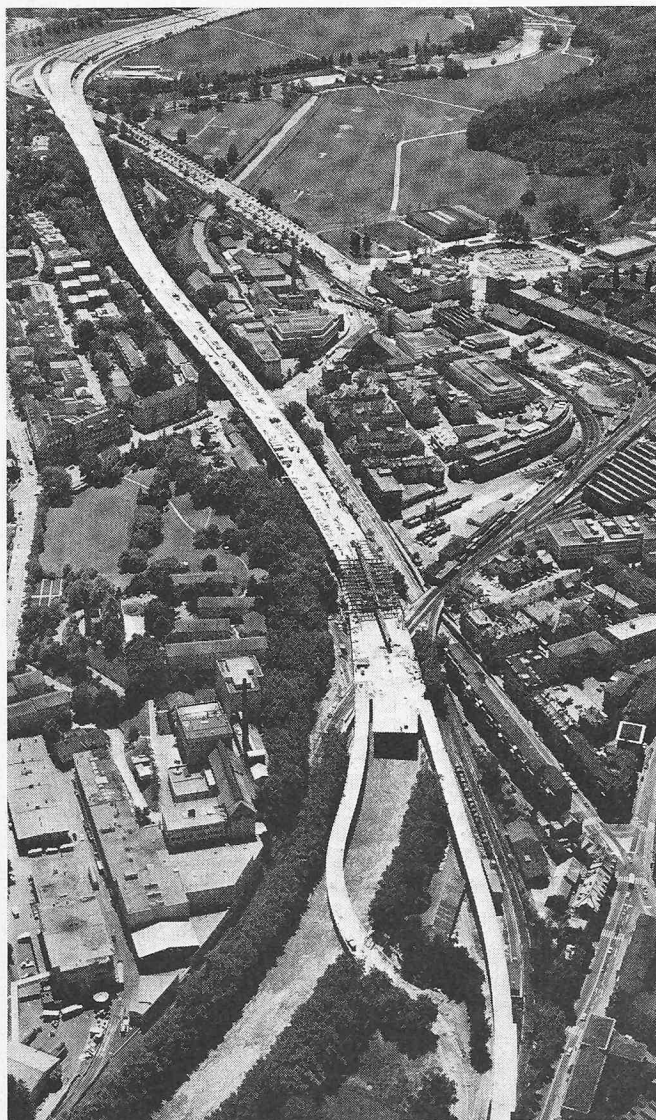
richtiges Bedürfnis, dem Gefeierten auch an dieser Stelle zu bekunden, wie sehr das von ihm Geleistete unsere Anerkennung verdient.

Der vorliegende Aufsatz möchte in gedrängter Form Zeugnis ablegen von der schöpferischen Tätigkeit des Gefeierten – stellvertretend für viele andere Bauvorhaben, die mit dazu beigetragen haben, ein allseits geachtetes Ingenieurbüro aufzubauen. Mit Stolz darf der Jubilar heute auf seine Gründung zurückblicken. Ich wünsche ihm auch für die kommenden Jahre gute Gesundheit und lebhaftes Anteilnahme an den Belangen unseres Berufes!
Hermann Stüssi

Die Idee, im Sihlraum eine städtische Hochleistungsstrasse zu führen, ist schon alt und wurde in verschiedenen Planungsberichten vorgeschlagen (z. B. Generalverkehrspläne *Kremer-Leibbrand* bzw. *Pirath-Feuchtinger* im Jahre 1953). Ende 1956 wurde durch dipl. Ing. P. Soutter ein Vor-

schlag an das Tiefbauamt der Stadt Zürich eingereicht, eine solche Strasse als Hochstrasse über die Sihl zu führen und damit den Querverkehr zu überbrücken. Im Jahre 1959 wurden für das Teilstück Sihlhölzli-Manegg an 9 eingeladenen Ingenieur- und Architektengruppen Projektaufträge erteilt mit dem Ziel, die technisch und städtebaulich beste Brückenkonstruktion zu finden. Die Expertenkommission empfahl im Januar 1960 den Behörden, der Gruppe Ingenieure *Soutter & Schalcher* und Architekt *E. Schindler* die weitere Projektierung des grössten Abschnittes Sihlhölzli-Brunau zu übertragen.

Bild 1. Flugaufnahme der Sihlhochstrasse bei der Erstellung des letzten Brückenfeldes



Für die Weiterbearbeitung des Projektes wurde die Ingenieurgemeinschaft Sihlexpressstrasse Zürich ISZ, bestehend aus den Büros Soutter & Schalcher sowie Hans Eichenberger gegründet. Die Vorbereitung der Submission war im Frühjahr 1961 abgeschlossen, als auf Intervention des Stadtrates von Zürich die ganze Projektierung und Ausschreibung gestoppt wurde. Vorerst wurden andere Linienführungen untersucht (Seebahnvariante usw.) aber am 13. Juli 1962 genehmigte der Bundesrat die generelle Linienführung für die Expressstrassen im Limmat- und Sihlraum vom Hardturm über Letten zur Brunau. Am 22. Februar 1963 folgte die Genehmigung des generellen Projektes des Abschnittes Sihlhölzli-Brunau als Hochstrasse.

Erst im Dezember 1966, nach mehr als 5jährigem Unterbruch, wurde vom Kanton Zürich der Auftrag für die Weiterbearbeitung dieses Abschnittes an die ISZ erteilt. Die nachstehenden Aufsätze beschreiben die Projektierung in dieser Ausführungsphase von 1967 bis 1974.

Ein zusätzliches Problem ergab sich aus den besonderen Eigenschaften des Sihllaufes. Nach längeren Kälteperioden können sich bei plötzlichem Eintreten von Tauwetter (Föhn-einbruch) beträchtliche Eisgänge entwickeln. Dies gefährdet einerseits die Brückenpfeiler und bedeutet andererseits eine Überschwemmungsgefahr infolge aufgestauter Eismassen. Aus diesen Gründen musste in der Allmend Brunau vorgängig der Bauarbeiten in der Sihl ein Eistrückhaltebecken erstellt werden. Daraus ergab sich das folgende Bauprogramm:

1. Verwirklichung des Eistrückhaltebeckens. Gleichzeitiges Erstellen des Anschlussbauwerkes Brunau-Nord ausserhalb des Sihllaufes.
2. Erstellen der eigentlichen Flussstrecke der Sihlhochstrasse nach Inbetriebnahme des Eistrückhaltebeckens.

Das Anschlussbauwerk Brunau-Nord wurde von der Firma A. Brunners Erben, Zürich, ausgeführt und ist nicht Gegenstand dieser Beschreibung.

Adresse des Verfassers: W. Schalcher, Ingenieur SIA, Ingenieurbüro Schalcher & Partner, Witikonstrasse 295, Postfach, 8053 Zürich.