



SBB Objekte Stadt Zürich

Inventarergänzung 2020

Inhalt

Vorwort	4
Grusswort	6
Erläuterungen zur Inventarergänzung	8
Übersichtsplan	12
Zug um Zug zur Grossstadt	14
Zürichs Eisenbahngeschichte	17
Streckenplan	18
Wirtschaftsmotor Eisenbahn	24
Eisenbahn und Stadtentwicklung	29
Baukunst, Ingenieursleistungen, Kleinbauten	33
Was bleibt	39
Katalog der Objekte von überkommener Bedeutung	40
Hauptbahnhof	42
Stellwerke	43
«Lokomotivremise G»	43
«Depot F»	44
Dienstgebäude Fahrleitungsunterhalt	44
Hauptwerkstätten	45
Bahnhof Zürich Altstetten	46
«Schnellgut-Stammbahnhof» Zürich Altstetten	46
Wipkinger Viadukt	47
Bahnwärterhäuser	48
Bahnhof Zürich Oerlikon	48
Glattbrücke	49
Strassenunterführung Badenerstrasse	49
Unterwerk Seebach, Dienstgebäude	50
Bahnhof Zürich Wollishofen	50
«Seebahneinschnitt»	51
Bahnhof Zürich Wiedikon	52
Bahnhof Zürich Enge	52
«Konkurskurve», Erddamm der Schweizerischen Nationalbahn SNB	53
Bahnhof Zürich Stadelhofen	53
Lettenviadukt	54
Überführung Nebelbach	55
Hardturmviadukt	55

Katalog der Objekte von kommunaler Bedeutung	56
Gleisanlagen Industriequartier	58
Industriegleis Flurstrasse	62
Dienstgebäude mit Brückenwaage	66
Bahndamm Andreasstrasse	70
Durchlass Unterdorfbach Altstetten	74
Bahnwärterhaus Altstetten und Kabelbude	76
Barrierenwärterhäuschen Kohlendreieck	80
Bahndamm Wollishofen mit Unterführungen	82
Strassenunterführung Seestrasse Wollishofen	88
Junggesellenheime Kohlendreieck	92
Nationalbahnstrecke Affoltern bis Seebach	96
Bahnhof Seebach	102
Bahnhof Letten und Lettentunnel	108
Bahnhof Tiefenbrunnen	114
Anhang	120
Weiterführende Literatur	121
Abbildungsverzeichnis	123
Abkürzungsverzeichnis	124

Vorwort

Die Bauten und Anlagen der Schweizerischen Bundesbahnen SBB und ihrer Vorgängergesellschaften prägen bis heute das Zürcher Stadtbild. Als Treiberin der Stadtentwicklung ist die Eisenbahn untrennbar mit der Entstehung des heutigen Metropolitanraums Zürich verbunden. So sind viele Objekte wertvolle Zeugen, die uns und den kommenden Generationen diese Geschichte erzählen. Und doch kennen wir einige dieser Bauwerke kaum, weil sie sich auf Arealen befinden, die bis vor kurzem nicht öffentlich zugänglich waren. Dazu gehören das SBB-Areal Neugasse im Industriequartier sowie die Hauptwerkstätten in Aussersihl, die den Anstoss zur vorliegenden Inventarergänzung gaben.

Beide Areale sollen in lebendige Stadtteile transformiert werden und mit den angrenzenden Quartieren zusammenwachsen. Weil es kaum denkmalpflegerische Grundlagen zu diesen Gebieten gab, haben Stadt und Kanton Zürich beschlossen, ein umfassendes Denkmalinventar zu erstellen – und zwar für die Bahnanlagen auf dem ganzen Stadtgebiet. Bei künftigen Planungen ist so nicht zuletzt mehr Planungs- und Rechtssicherheit gegeben. Für die SBB als Bauherrin war das mit ein Grund, sich am vorliegenden Inventarwerk finanziell zu beteiligen.

Im Februar 2018 starteten die kantonale und städtische Denkmalpflege das Inventarprojekt. Auf eine Gesamtbetrachtung, die auch all jene Objekte benennt, die nicht inventarwürdig sind, folgte die Objektauswahl. Danach wurde das bereits bestehende Inventar mit insgesamt 30 Objekten von kommunaler und 105 Objekten von überkommunaler Bedeutung ergänzt. Dank der engen Zusammenarbeit zwischen Kanton und Stadt und der Mitarbeit der Fachstelle Denkmalpflege der SBB konnte die Objektauswahl eng aufeinander abgestimmt werden. So können mit einer begrenzten Anzahl neuer Inventarobjekte möglichst viele Aspekte unserer spannenden Eisenbahn- und Stadtgeschichte abgedeckt werden.

Ich freue mich über die erfolgreiche Zusammenarbeit aller beteiligter Fachstellen, die eine flächendeckende und ausgewogene Beurteilung sämtlicher SBB-Objekte auf Stadtgebiet möglich gemacht hat. Das nun vorliegende, vollständige und nachvollziehbare Inventar wird mithelfen, die wichtigsten Zeitzeugen zu bewahren. Es garantiert aber auch eine qualitätsvolle Weiterentwicklung der Stadt an den richtigen Stellen.

Ich wünsche Ihnen eine spannende Lektüre!

Stadtrat Dr. André Odermatt
Vorsteher des Hochbaudepartements

Grusswort

Mit dem vorliegenden Inventar erfüllt die Denkmalpflege eine gesetzliche Aufgabe – wenn auch eine sehr wichtige. Das vornehmste Ziel dieser Aufgabe ist: Transparenz. Transparenz für die Eigentümerin, Transparenz für alle involvierten Ämter, Transparenz für die Bevölkerung. Die Denkmalpflege macht öffentlich, mit welchen Objekten sie sich beschäftigt, begründet, warum sie das tut und stellt klar, wie sie das tut.

Zu beachten gilt: Ein Objekt im Inventar steht nicht unter Schutz. Der Unterschied zu andern – nicht inventarisierten – Objekten besteht darin, dass bei Änderungsvorhaben die Denkmalpflege mit spricht. Sie begleitet das Vorhaben und erarbeitet gemeinsam mit der Eigentümerschaft Lösungen. Wie soll das Änderungsvorhaben umgesetzt werden? Gibt es Beiträge an Mehrkosten? Oder wird das Objekt unter Schutz gestellt? Auch bei einer Unterschutzstellung sind Änderungen noch möglich. Die SBB müssen schliesslich weiterfahren.

Ich danke der Stadt Zürich für die vorzügliche Zusammenarbeit. Das gemeinsame Projekt der städtischen und der kantonalen Denkmalpflegen bot die Chance, Objekte frei von bereits getroffenen Vorauswahlen aus einer Gesamtschau heraus ausfindig zu machen. Die Denkmalpflegen von Stadt und Kanton haben miteinander abgesprochen, wer welche Objekte betreut. Das nun vorliegende Inventar führt nicht nur zu mehr Transparenz und damit zu Planungssicherheit für alle Beteiligten, seine kooperative Erstellungsweise entspricht in jeder Hinsicht meinen Vorstellungen einer Zusammenarbeit zwischen kantonalen und städtischen Fachstellen.

Regierungsrat Dr. Martin Neukom
Vorsteher der Baudirektion

Erläuterungen zur Inventarergänzung

In enger Zusammenarbeit mit dem Kanton Zürich wurden alle Anlagen und Bauten der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) und ihrer Vorgängergesellschaften auf Stadtgebiet erfasst und bezüglich ihrer potenziellen Schutzwürdigkeit untersucht.

In dieser Dokumentation sind alle Inventarobjekte von kommunaler sowie überkommunaler Bedeutung aufgeführt.

Anlass, Projekt und Zusammenarbeit

Bei zahlreichen Bauten nimmt aufgrund der zunehmenden Verkehrsleistung der SBB auch der entsprechende Nutzungsdruck zu. Andere Bauten hingegen werden heute von den SBB nicht mehr benötigt, so dass grosse SBB-Areale auf Stadtgebiet einer Umnutzung zugeführt werden. Dieser Umstand stellt die Denkmalpflege der Stadt und des Kantons Zürich vor neue Herausforderungen. Auch hat sich seit den 1980er-Jahren die denkmalpflegerische Praxis insofern verändert, als dass nicht mehr nur Objekte mit vorwiegend baukünstlerischen oder städtebaulichen Qualitäten im Fokus stehen. Der Objektbestand der SBB zeichnet sich über die bekannten Bahnhofsgebäude hinaus auch durch unzählige Ingenieurs- und Technikbauten aus.

Im Februar 2018 konnte auf Anregung der SBB ein Vertrag zwischen der kantonalen Baudirektion und dem Hochbaudepartement der Stadt Zürich über eine Zusammenarbeit bei der Inventarisierung der Bauten und Anlagen der SBB auf Stadtgebiet abgeschlossen werden. Eine erste Bestandsaufnahme sämtlicher Objekte entlang der heutigen SBB-Strecken bildete die Basis für dieses Projekt. In der Folge prüften die städtische und die kantonale Denkmalpflege gemeinsam mit der Fachstelle für Denkmalpflege der SBB und unter Beizug externer Fachleute, welchen Objekten eine wichtige Zeugenschaft gemäss § 203 Abs. 1 lit. c PBG zukommt. Schutzobjekte, denen in städtebaulicher, bautypologischer, baukünstlerischer oder wirtschafts- und sozialhistorischer Hinsicht eine Bedeutung über die Stadt Zürich hinaus zugeschrieben werden kann, wurden vom Kanton als regionale oder kantonale Objekte ausgeschieden. Diese liegen ausschliesslich in der Zuständigkeit des Kantons Zürich. Alle Objekte von kommunaler Bedeutung liegen in der Zuständigkeit des Stadtrats von Zürich. Die Denkmalpflegekommission der Stadt Zürich hat die Inventarliste der kommunalen Objekte an ihrer Sitzung vom 2. Dezember 2019 zustimmend zur Kenntnis genommen. Mit diesem gemeinsamen Vorgehen von Stadt und Kanton Zürich konnten die Zuständigkeiten zwischen der städtischen und der kantonalen Denkmalpflege geklärt werden. Damit können künftige Bauvorhaben der SBB denkmalpflegerisch zielgerichtet begleitet werden. Die betroffenen öffentlichen und privaten Grundeigentümer und Grundeigentümerinnen erhalten mit diesem nun vollständigen Inventar eine grösstmögliche Rechts- und Planungssicherheit.

Gegenstand der Inventarergänzung

Die vorliegende Ergänzung des Inventars der kunst- und kulturhistorischen Schutzobjekte von kommunaler Bedeutung betrifft Bauten und Anlagen der Schweizerischen Bundesbahnen auf dem gesamten Stadtgebiet von Zürich. Es umfasst damit Objekte entlang des Gleisfeldes, aber auch im Bereich aller anderen durch die SBB und ihre Vorgängergesellschaften erstellten Bahnstrecken auf dem

Stadtgebiet. Nicht Gegenstand dieser Inventarergranzung sind hingegen die Bauten der Sihltal-Zürich-Uetliberg-Bahn (SZU), der Forchbahn, der Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) sowie der Glattalbahn.

Die erste Bestandsaufnahme entlang aller heutigen SBB-Strecken auf Stadtgebiet erfasste 427 Objekte mit Entstehungsdatum vor 1985. Basierend auf Besichtigungen sowie Literatur- und Archivrecherchen konnte für viele dieser Objekte ein Schutzverdacht ausgeschlossen werden. Die Denkmalpflegen von Stadt und Kanton Zürich überprüfte schliesslich eine mögliche Schutzwürdigkeit der verbliebenen 190 Objekte. Als kommunale Objekte wurden Objekte ausgeschieden, denen wohl kommunale, aber weder eine regionale noch eine kantonale Bedeutung zukommen.

Die Festsetzung des SBB-Inventars der Denkmalschutzobjekte von überkommunaler Bedeutung ist schliesslich mit Verfügung Nr. 1724/2019 am 7. Januar 2020 durch das Amt für Raumentwicklung des Kantons Zürich erfolgt. Die dazugehörige Objektliste umfasst 105 Schutzobjekte, die in 23 Inventarblattern als jeweils inhaltlich zusammengehörige Ensembles beschrieben werden.

Die Liste der SBB-Objekte von kommunaler Bedeutung umfasst insgesamt 34 Objekte. Davon befinden sich vier Objekte bereits heute im Denkmalpflegeinventar der Stadt Zürich. Das Inventar der kunst- und kulturhistorischen Schutzobjekte von kommunaler Bedeutung wird entsprechend mit Stadtratsbeschluss Nr. 850 vom 16. September 2020 um 30 Objekte ergänzt. Sie sind in der vorliegenden Publikation nach inhaltlichen und topographischen Kriterien in 14 Objektgruppen zusammengefasst.

Die vorliegende Auswahl ist das Resultat mehrerer Evaluationsrunden mit internen und externen Fachleuten. Zudem wurden die Objekte der Denkmalpflegekommission der Stadt Zürich vorgelegt. Erst die Gesamtbetrachtung und die Einordnung der Objekte in die Stadtgeschichte und die Geschichte der Eisenbahn ermöglichte deren Beurteilung gemäss den Denkmalkriterien des Planungs- und Baugesetzes (PBG). Bei den zur Aufnahme ins Inventar vorgeschlagenen Objekten besteht die begründete Vermutung, dass sie die Kriterien eines wichtigen Zeitzeugen gemäss § 203 Abs. 1 lit. c PBG erfüllen.

Historische Zeugenschaft der Bauten und Anlagen der SBB

Die Entwicklung Zürichs zur grössten Stadt der Schweiz ab der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts stand in engem Zusammenhang mit der Geschichte der Eisenbahn. Entsprechend nachhaltig hat die Eisenbahn das Stadtbild in weiten Teilen der Stadt geprägt. Bahnbauten sind als verkehrshistorische Zeugen in ihrer Bedeutung vielschichtig. So haben sie nicht nur die Landschaft und damit auch die Siedlungsentwicklung geprägt, sondern wirkten auch als Wirt-

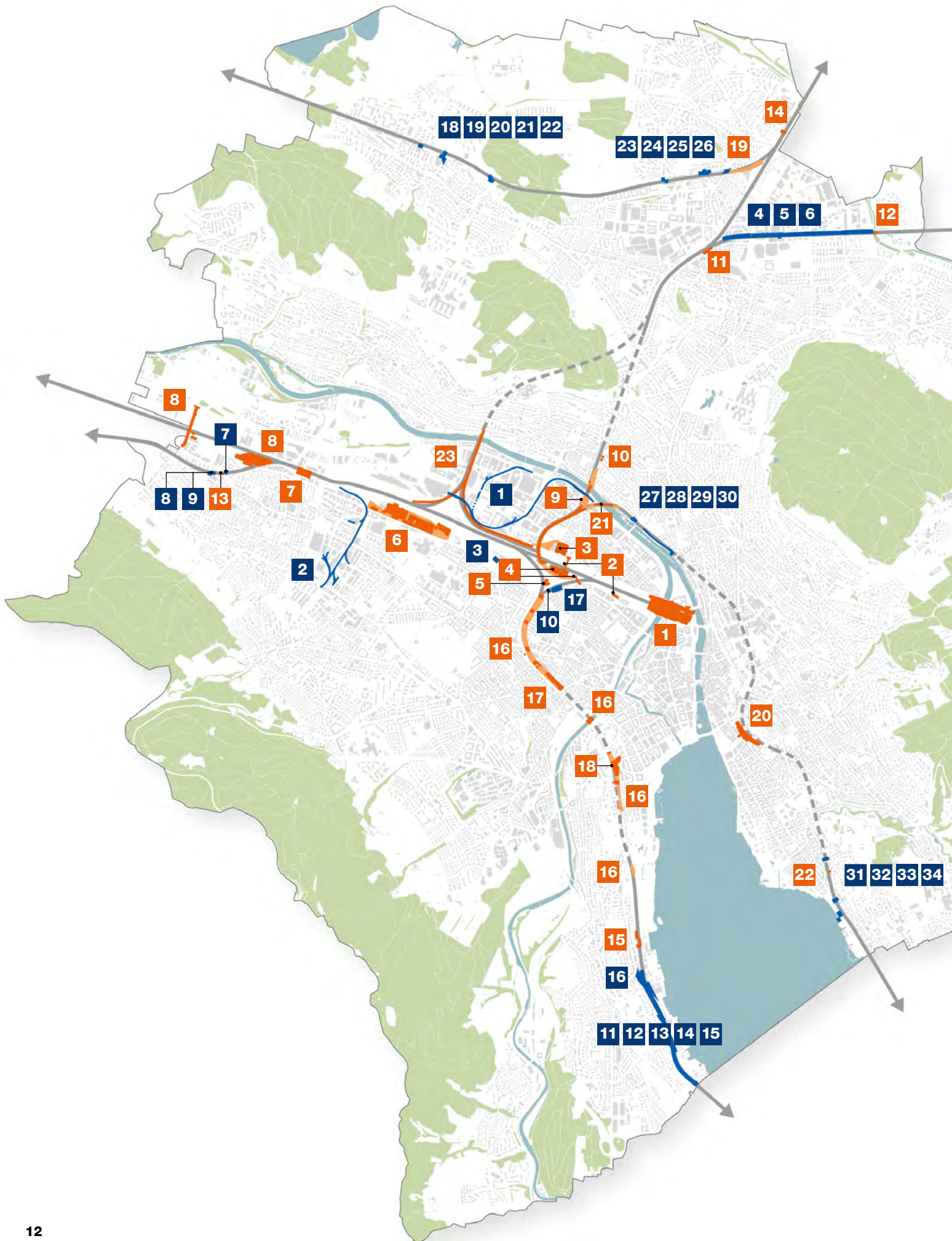
schaftsmotor. Nicht selten mussten im Bahnbau auch in ingenieurstechnischer Hinsicht besondere Lösungen gesucht werden, weshalb ihnen technikgeschichtliche Bedeutung zukommt. Andere Kunst- oder auch Tiefbauten erzählen wiederum von grossen ingenieurstechnischen Leistungen für spezifische Bauaufgaben der Bahn. Gerade die Lösungen aus der frühen Bahnbauezeit sind heute nur noch selten erhalten, weshalb ihnen besondere Bedeutung zukommt. Die Eisenbahn schuf sodann auch neue Berufe, die im Rahmen der laufenden Modernisierung teilweise auch wieder verschwunden sind. Auch an diese erinnern einige Zeugen der Bahngeschichte Zürichs. Die Einführung «Zug um Zug zur Grossstadt» der vorliegenden Publikation erläutert die Bedeutung dieser Bauten ausführlicher, ebenso sei hierzu auf die Erwägungen im Stadtratsbeschluss Nr. 850 vom 16. September 2020 verwiesen [\[7\]](#).

Bedeutung des Inventars

Die Aufnahme in das Inventar der Denkmalpflege attestiert einem Objekt vorerst eine potenzielle Schutzwürdigkeit. Damit ist ein Objekt noch nicht eigentümerverbindlich geschützt. Eine verbindliche Schutzwürdigkeit gemäss § 203 PBG mit Festlegung des Schutzzumfangs gemäss § 207 PBG wird erst dann geprüft, wenn Veränderungen am Inventarobjekt geplant sind, bei denen nicht ausgeschlossen werden kann, dass sie einen allfälligen Denkmalwert gefährden (z. B. Renovation, Umbau oder Abbruch). In einem solchen Fall, aber auch auf ausdrücklichen Wunsch einer Eigentümerin, entscheidet der Stadtrat unter Abwägung aller öffentlichen und privaten Interessen, ob und in welchem Umfang ein Objekt erhalten werden soll.

Gesamtüberblick

Die vorliegende Publikation stellt die Objekte von kommunaler Bedeutung in Einzelobjektblättern und nach topographischen Kriterien in Objektgruppenblättern ausführlich vor. Im Sinne des mit dem Kanton Zürich koordiniert durchgeführten Projektes und einer inhaltlichen Übersicht zum Thema umfasst die Publikation auch die SBB-Inventarobjekte von überkommunaler Bedeutung. Sie werden mittels kurzer Katalogeinträge vorgestellt. Ausführlichere Informationen zu den einzelnen Bauten und Anlagen von überkommunaler Bedeutung bieten die Inventarblätter der kantonalen Denkmalpflege, die unter zh.ch/denkmalinventar [\[8\]](#) abrufbar sind.



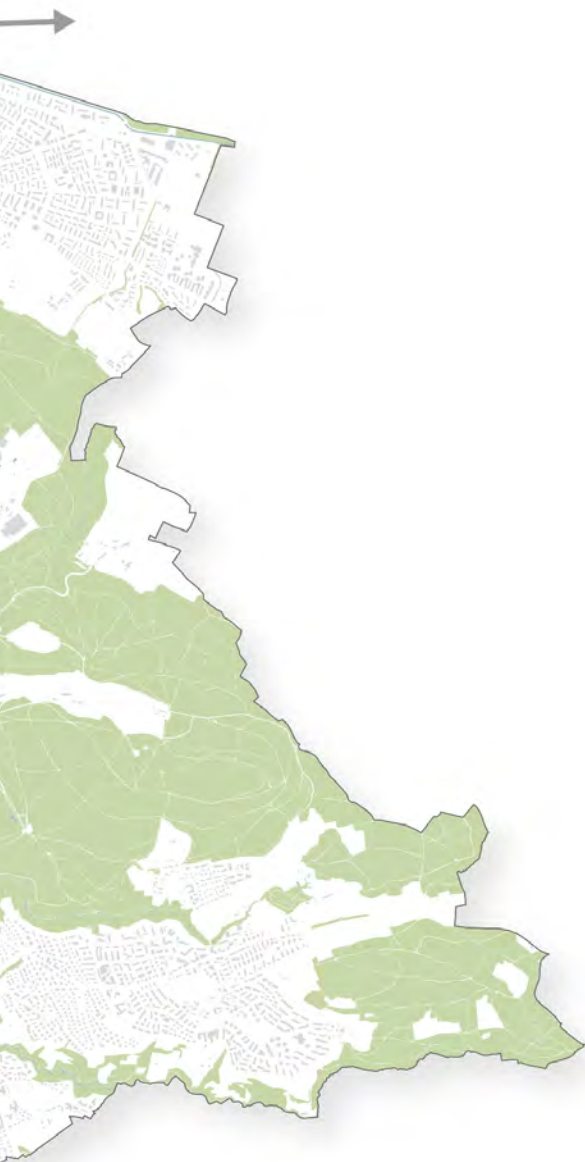
Übersichtsplan

Objekte von überkommunaler Bedeutung

Hauptbahnhof	1
Stellwerke	2
«Lokomotivremise G»	3
«Depot F»	4
Dienstgebäude Fahrleitungsunterhalt	5
Hauptwerkstätten	6
Bahnhof Zürich Altstetten	7
«Schnellgut-Stammbahnhof» Zürich Altstetten	8
Wipkinger Viadukt	9
Bahnwärterhäuser	10
Bahnhof Zürich Oerlikon	11
Glattbrücke	12
Strassenunterführung Badenerstrasse	13
Unterwerk Seebach, Dienstgebäude	14
Bahnhof Zürich Wollishofen	15
«Seebahneinschnitt»	16
Bahnhof Zürich Wiedikon	17
Bahnhof Zürich Enge	18
«Konkurskurve», Erddamm der Schweizerischen Nationalbahn SNB	19
Bahnhof Zürich Stadelhofen	20
Lettenviadukt	21
Überführung Nebelbach	22
Hardturmviadukt	23

Objekte von kommunaler Bedeutung

Gleisanlagen Industriequartier	1				
Industriegleis Flurstrasse	2				
Dienstgebäude mit Brückenwaage	3				
Bahndamm Andreasstrasse	4	5	6		
Durchlass Unterdorfbach Altstetten	7				
Bahnwärterhaus Altstetten und Kabelbude	8	9			
Barrierenwärterhäuschen Kohlendreieck	10				
Bahndamm Wollishofen mit Unterführungen	11	12	13	14	15
Strassenunterführung Seestrasse Wollishofen	16				
Junggesellenheime Kohlendreieck	17				
Nationalbahnstrecke Affoltern bis Seebach	18	19	20	21	22
Bahnhof Seebach	23	24	25	26	
Bahnhof Letten und Lettentunnel	27	28	29	30	
Bahnhof Tiefenbrunnen	31	32	33	34	



Zug um Zug zur Grossstadt

Zürichs Eisenbahngeschichte begann 1847 zaghaft, nahm dann rasch Fahrt auf und schon um die Jahrhundertwende war die Stadt aus allen Himmelsrichtungen mit der Eisenbahn erreichbar. Heute ist Zürich die grösste Schweizer Stadt und einer der wichtigsten nationalen Verkehrsknotenpunkte. Das ist kein Zufall, denn ihre Siedlungsgeschichte und der Bau der Bahninfrastruktur sind eng miteinander verflochten. Die Zeugen dieser Entwicklung sind vielgestaltig und erzählen kommunale, kantonale und nationale Verkehrsgeschichte.

Zürich war von Anfang an ein wichtiger Schauplatz der Schweizer Eisenbahngeschichte. Mit dem Bau der «Spanisch-Brötli-Bahn», die 1847 zwischen Zürich und Baden eröffnet wurde, entstand die erste ganz auf Schweizer Boden erbaute Bahnstrecke. Der Eisenbahnbau führte in der Schweiz zu einem wirtschaftlichen Aufschwung. Gleiches gilt für Zürich: Die Gründung der Schweizerischen Kreditanstalt (heute Credit Suisse) zur anfänglichen Finanzierung des Eisenbahnbaus

war gleichzeitig die Geburtsstunde des Zürcher Bankenplatzes. Unzählige Unternehmen, Industrien und Gewerbe profitierten vom Bahnanschluss, der die Materiallieferung und den Güterversand auch ins Ausland erleichterte. In der Folge entstanden neue Arbeitsplätze, was dazu führte, dass viele Arbeiter mit ihren Familien vom Land in die Stadt zogen. Ein Vergleich der Bevölkerungszahlen auf dem heutigen Stadtgebiet, das bis zu der ersten Eingemeindung von 1893 aus der



heutigen Innenstadt und eigenständigen Gemeinden rundum bestand, zeigt das Wachstum auf: Während 1850 rund 42 000 Einwohnerinnen und Einwohner gezählt wurden, war die Bevölkerungszahl nach der zweiten Eingemeindung von 1943 auf mehr als 312 000 angestiegen.¹ Dies wiederum erforderte den Bau von zusätzlichen Wohnungen und Infrastruktur. Zürich wuchs und die Eisenbahn als Motor machte die Stadt Zürich wirtschaftlich und baulich zur Grossstadt.

Ein Blick auf den Zürcher Stadtplan zeigt, dass die Bahnlinien die Stadt massgeblich geprägt haben. Die Strecken der heutigen Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), der Sihltal- und der Uetlibergbahn (SZU) sind als Trennlinien im Stadtgrundriss so bestimmend wie die Flüsse Sihl und Limmat. Das Gleisfeld vom Hauptbahnhof bis nach Altstetten nimmt eine beeindruckende Fläche ein und erreicht an seiner breitesten Stelle eine Ausdehnung von beachtlichen 470 Metern. Die meisten, bis heute prägenden städtebaulichen Eingriffe entstanden in den ersten 80 Jahren des Bahnbaus. Sie stammen aus der Zeit zwischen der Eröffnung der ersten Strecke 1847 und dem Jahr 1931, als das Gesamtprojekt der Tieferlegung der linksufrigen Seebahnlinie vollendet wurde. In den ersten vier Jahrzehnten erfolgte der Bahnbau noch weitgehend auf freiem und unbebautem Feld. Im Laufe der Zeit wuchs die Stadt aber immer mehr um die Bahnanlagen herum. Zwar wurden ab den 1960er-Jahren noch neue, betrieblich wichtige Streckenabschnitte errichtet, diese haben aber das Stadtgefüge nicht mehr merklich verändert.

Seite 15

Während Jahrzehnten werden die Weichen im Bahnbetrieb von Hand betätigt. Der Weichenwärter regelt die Einfahrt in den Hauptbahnhof. Im Hintergrund sind die ursprünglich als Provisorium erstellten Perrondächer (1929–1933) zu sehen. Weichenwärter mit roter Fahne, 1936.

Zürichs Eisenbahngeschichte

Die ersten sieben Linien (1847–1894)

Heute ist die Schweiz ein Eisenbahnland. Das war nicht immer so: In der Mitte des 19. Jahrhunderts lag die Schweiz im Eisenbau gegenüber anderen europäischen Ländern weit zurück. Während der Bau von Eisenbahnen in England bereits in den 1820er-Jahren begonnen hatte, musste in der Schweiz das Bewusstsein für die Bedeutung dieses neuen Verkehrsmittels erst noch entstehen. Die Schweiz als loser Bund von autonomen und oft konkurrierenden Kantonen hatte damals nicht die nötigen Voraussetzungen für die Errichtung eines kantonsübergreifend koordinierten Bahnnetzes.

Im Kanton Zürich erhielt die Landbevölkerung nach der Wahl einer liberalen Regierung ab 1830 die gleichen Rechte wie die Stadtbevölkerung. Mit der Niederlassungs- und Gewerbefreiheit war die Stadt für die Bewohner und Bewohnerinnen der ländlichen Gebiete zu einem attraktiven Arbeitsort geworden. Die Stadtbefestigung wurde geschliffen und damit die bauliche Grenze zwischen Stadt und Land aufgehoben. Diese Öffnung ermöglichte es nun der Stadt, rasch zu wachsen.

In diese Zeit fällt der Bau der ersten Bahnlinie in Zürich **Linie 1**: 1847 nahm die Eisenbahngesellschaft Schweizerische Nordbahn die Linie von Zürich nach Baden in Betrieb. Viermal täglich fuhr nun die im Volksmund bald schon nach einem Badener Süssgebäck benannte «Spanisch-Brötli-Bahn» nach Baden. Das erste Bahnhofsgebäude in Zürich wurde nach Plänen von Architekt Gustav Albert Wegmann (1812–1858) errichtet. Es stand bereits am Standort des heutigen Hauptbahnhofs, befand sich damals aber noch ausserhalb des städtischen Siedlungsgebiets.

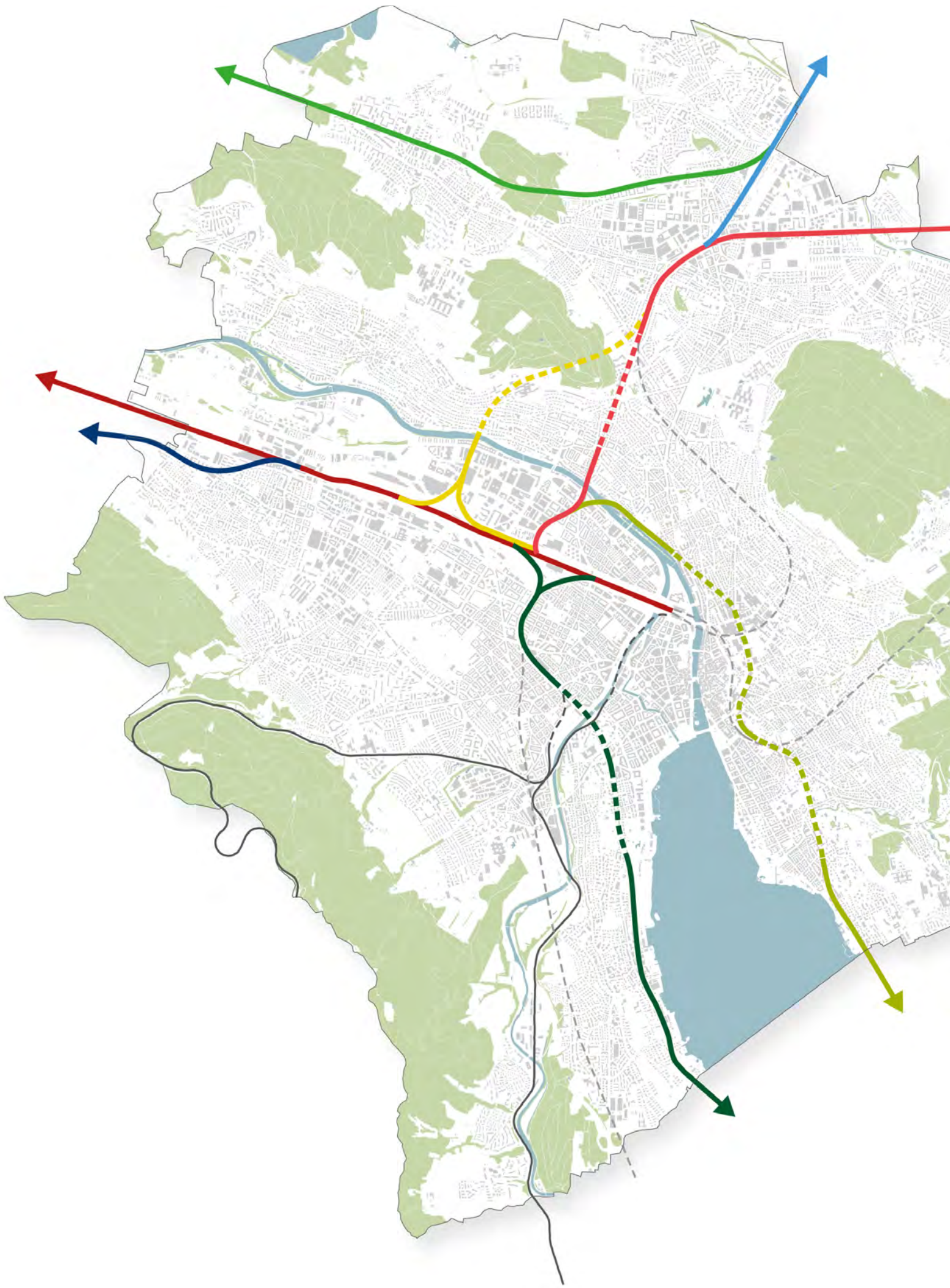
Kurz nach der Eröffnung dieser ersten Bahnlinie schuf die Gründung des Bundesstaats der Schweizerischen Eidgenossenschaft 1848 die Voraussetzungen für landesweit verbindliche Gesetze, so auch im Bahnbereich. Der liberale Unternehmer Alfred Escher

(1819–1882) – Zürcher Regierungs-, Gross- und Nationalrat – erkannte die wirtschaftliche Bedeutung des Eisenbahnbaus und war bei der Erarbeitung eines Eisenbahngesetzes auf Bundesebene massgeblich beteiligt. Er setzte sich insbesondere dafür ein, den Eisenbahnbau privaten Investoren und die Bewilligung den Kantonen zu überlassen, weil er befürchtete, dass bei einem rein staatlichen Ausbau des Schienennetzes die Ostschweiz und damit auch die Stadt Zürich zu kurz kommen könnten. So bildete das 1852 verabschiedete Eisenbahngesetz schliesslich die Grundlage für den schnellen Aufbau eines gesamtschweizerischen Eisenbahnnetzes.²

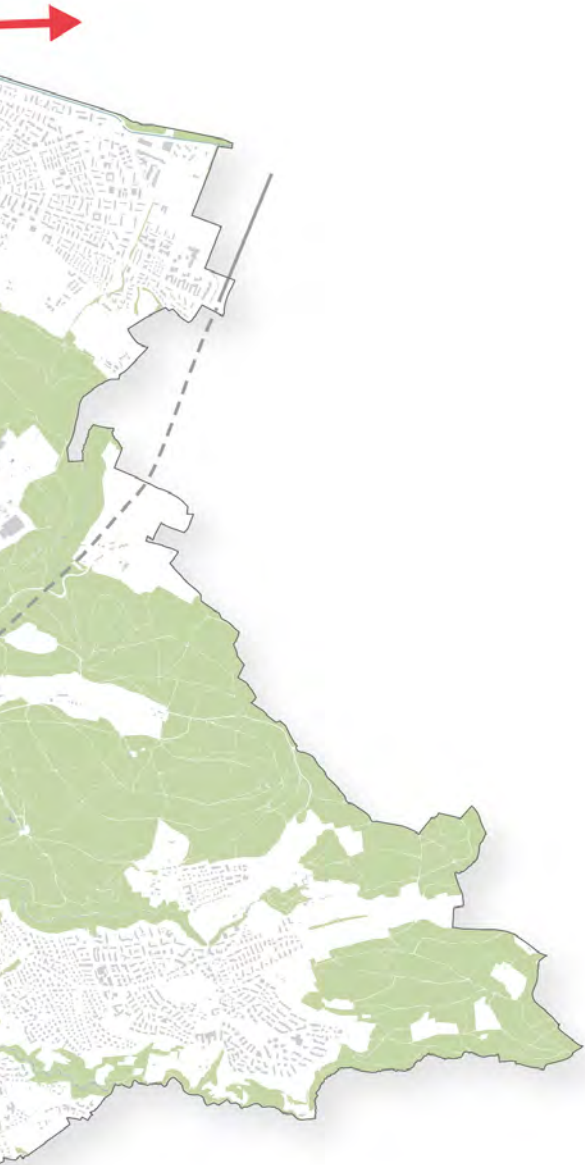
1853 fusionierte die Schweizerische Nordbahn mit der Zürich-Bodensee-Bahn zur Schweizerischen Nordostbahn (NOB). Diese nahm Ende 1855 die Bahnstrecke von Winterthur bis Oerlikon und ein halbes Jahr später (1856) weiter bis nach Zürich in Betrieb **Linie 2**. Um das Kapital für die NOB im Inland aufzubringen und von ausländischen Banken unabhängig zu werden, gründete Alfred Escher 1856 die Schweizerische Kreditanstalt (heute Credit Suisse). 1864 folgte die Strecke von Altstetten über Affoltern am Albis nach Zug mit Fortsetzung nach Luzern **Linie 3**, erstellt von der Zürich-Zug-Luzern-Bahn (ZZL), einer NOB-Tochter. Ein Jahr später konnte die Strecke Oerlikon–Bülach eröffnet werden, finanziert durch die anstossenden Gemeinden, den Kanton Zürich und die NOB **Linie 4**.

Aus dieser frühen Phase der Zürcher Bahnbaugeschichte mit dem Bau der ersten vier Linien sind heute nur noch wenige Bauten vorhanden. Ein Beispiel dafür ist die Glattbrücke, die 1855 als Teil des Streckenabschnitts Effretikon–Oerlikon auf der Linie von Zürich nach Romanshorn durch die NOB erbaut wurde. Sie gehört zu den ältesten noch erhaltenen Bahnbauten der Schweiz. Eindrücklich sind auch die hohen Erddämme und die Widerlager der Limmatbrücke im Wipkinger Viadukt. Aber auch unscheinbare Bauten wie der Durchlass des Unterdorfbachs in Altstetten

Zug um Zug zur Grossstadt



Streckenplan



Linie 1 Zürich – Baden
Baujahr: 1847

Linie 2 Zürich – Winterthur
Baujahre: 1855/56

Linie 3 Zürich – Zug
Baujahr: 1864

Linie 4 Oerlikon – Bülach
Baujahr: 1865

Linie 5 Zürich – Luzern (linksufrige Zürichseelinie)
Baujahre: 1875/1927

Linie 6 Wettingen – Effretikon (Furttallinie, Nationalbahn)
Baujahr: 1877

Linie 7 Zürich – Rapperswil (rechtsufrige Zürichseelinie)
Baujahr: 1894/1897

Linie 8 Käferberglinie
Baujahre: 1969/82

SZU SZU-Linien
Baujahre: 1875/92, 1990

SBB SBB-Strecken
Baujahre: 1989–2014

sind aus dieser Zeit erhalten geblieben.

In Zürich – aber auch schweizweit – war diese frühe Phase des Eisenbahnbaus geprägt von privaten Initiativen und Partikularinteressen einzelner Städte und Regionen sowie vom Scheitern und Fusionieren von Bahngesellschaften. 1872 übernahm schliesslich der Bund die Hoheit über Konzessionen im Eisenbahnbau, um eine minimale gesamtschweizerische Koordination sicherzustellen.

In der Folge entstanden in Zürich drei weitere Linien: 1875 wurde die linksufrige Zürichseelinie über Thalwil und Ziegelbrücke nach Näfels eröffnet, die 1897 in Thalwil einen Abzweiger nach Zug als neuen Gotthardzubringer erhielt

Linie 5. Ebenfalls 1875 wurde in Winterthur die Schweizerische Nationalbahn (SNB) gegründet. Im Gegensatz zur privat finanzierten, als «Herrenbahn» bezeichneten NOB von Alfred Escher sollte die SNB als «Volksbahn» eine mit öffentlichen Geldern finanzierte Konkurrenzlinie vom Bodensee in die Westschweiz realisieren. Zu den Promotoren gehörten neben Winterthur auch die Städte Baden, Zofingen und Lenzburg. Escher und seinen freisinnigen Mitstreitern gelang es, den wichtigen Anschluss von Oerlikon nach Zürich zu verhindern. Die Nationalbahn musste deshalb bei Seebach ins Furttal abbiegen (Furttallinie 1877, **Linie 6**). Dies trug dazu bei, dass die SNB schon nach drei Jahren in Konkurs ging.³ 1880 übernahm die NOB die gebaute Strecke dann günstig aus der Konkursmasse. In Erinnerung an diesen Wettstreit erhielt die Verbindung von Opfikon nach Seebach die Bezeichnung «Konkurskurve». Der ursprüngliche Erddamm besteht bis heute.

1894 stellte die NOB schliesslich die rechtsufrige Zürichseelinie fertig **Linie 7**. Sie führte vom Bahnhof Zürich über den Lettenviadukt zum Bahnhof Letten, durch den Lettentunnel zum Bahnhof Stadelhofen und durch den Riesbachtunnel zum Bahnhof Tiefenbrunnen und weiter nach Rapperswil.

In diese zweite Phase der Züricher Bahngeschichte fällt auch die Eröffnung der Strecken von Zürich Selnau–Giesshübel auf den Uetliberg (Uetlibergbahngesellschaft 1875) und Zürich Selnau–Sihlwald (Sihltalbahn 1892), die zusammen seit 1973 die Sihltal-Zürich-Uetliberg-Bahn **SZU** bilden und nicht Teil der SBB sind.

Damit waren fast zeitgleich mit der ersten Eingemeindung der Stadt Zürich auch die ersten sieben Bahnlinien fertiggestellt. Das bis 1894 erstellte Schienennetz mit den sieben Linien und den elf Bahnhöfen auf Stadtgebiet blieb daraufhin – mit Ausnahme des Bahnhofs Wipkingen, der 1932 dazu kam – über viele Jahrzehnte unverändert.

Erst in den 1960er-Jahren entstand mit der Käferberglinie wieder eine neue Bahnstrecke **Linie 8** als direkte Güterzugverbindung vom Rangierbahnhof Limmattal in die Ostschweiz und als zweite Verbindung zwischen Hauptbahnhof und Oerlikon mit dem neu erstellten Bahnhof Hardbrücke (1982).

Aus der zweiten Eisenbahnbauphase von 1875 bis 1894 sind in Zürich einige bauliche Zeugen erhalten geblieben. Dazu gehören die Stationsgebäude der Bahnhöfe Tiefenbrunnen, Letten, Affoltern und Wollishofen sowie eine Anzahl von Dienstbauten wie das grosse «Depot F» in Aussersihl oder der Güterschuppen der Nationalbahn in Seebach. Besonders nennenswert ist aber der Hauptbahnhof nach Plänen von Jakob Friedrich Wanner (1830–1903), der den ersten Zürcher Bahnhof schon nach zwei Jahrzehnten ersetzte. Herausragend in konstruktiver und städtebaulicher Hinsicht aus dieser Zeit ist zudem die grosse Viaduktanlage in Aussersihl.

Modernisierung der Infrastruktur durch die SBB (1900–1939)

Um 1900 kam es im Schweizer Eisenbahnbau zu einem entscheidenden Schritt: In einer Volksabstimmung sprachen sich die Schweizer Stimmbürger 1898 für die Verstaatlichung der wichtigsten Privatbahnen aus. 1902 übernahmen die neu geschaffenen Schweizerischen Bundesbahnen die vier grössten Bahngesellschaften, 1909 die Gotthardbahn sowie nach und nach weitere Bahnen.⁴ Auf die Übernahme durch die SBB folgte eine Modernisierungswelle, denn die jungen Bundesbahnen mussten massiv in die von den Privatbahnen zuvor teilweise vernachlässigte Infrastruktur investieren. So entstanden beispielsweise ab 1905 an der Hohlstrasse die schweizweit einzigartigen SBB-Hauptwerkstätten.

Im Ersten Weltkrieg wurde deutlich, wie abhängig die Schweiz von importierter Kohle geworden war. Nach Kriegsende trieben die SBB deshalb die Elektrifizierung ihrer Bahnen voran. Damit veränderte sich auch das Stadtbild entlang der Bahnstrecken: Während bisher die Bahntrassees lediglich im bodennahen Bereich in Erscheinung traten, waren nun Masten und Fahrleitungen von weitem zu erkennen. In Zürich zeigte sich dieser Erneuerungsschub mit dem Bau der grossen «Lokomotivremise G» (1925–1927) für elektrische Lokomotiven, dem Unterwerk Seebach (1925–1932) zur Versorgung der Region mit Fahrstrom sowie dem von Hans Hilfiker entworfenen Dienstgebäude für den Fahrleitungsunterhalt im Kohlendreieck (1952).

Schon früh wurden Bahnlinien als trennende Grenzen innerhalb der Stadt wahrgenommen. Alle Strassen endeten am Gleis als Sackgasse oder die Strassenübergänge wurden mit Barrieren gesichert. Mit der steigenden Zugfrequenz und dem Aufkommen des Automobils nach dem Ersten Weltkrieg nahm die gegenseitige Beeinträchtigung von Strassen- und Schienenverkehr weiter zu. Zur Entflechtung von Bahn, Tram, Fuhrwerken, Auto und

Fussverkehr entstand deshalb in Aussersihl und Wiedikon zwischen 1918 und 1931 mit der Tieferlegung der linksufrigen Seebahnlinie **Linie 5** ein gewaltiges Ingenieursprojekt. Weitere Bauten hatten das gleiche Ziel: So wurde zum Beispiel rechtzeitig zur Schweizerischen Landesausstellung im Jahr 1939 in Wollishofen die bautechnisch anspruchsvolle Unterführung der Seestrasse mit separaten Trottoirs realisiert.

Gleichzeitig mündeten am Hauptbahnhof umfangreiche Um- und Neubauplanungen in ein Provisorium: Denn um die Zeit bis zu einem damals beabsichtigten Neubau des Bahnhofgebäudes zu überbrücken, erstellten die SBB von 1929 bis 1933 die Perronhalle mit 16 Gleisen und die Querhalle – beide stehen noch heute.

Trennung von Güter- und Personenverkehr (ab 1945)

Nach dem Zweiten Weltkrieg nahm der motorisierte Individualverkehr sprunghaft zu. Im Personenverkehr sanken die Passagierzahlen, nur der Güterverkehr behielt weiterhin grosse Bedeutung. Die damals diskutierten Pläne für den Umbau des Hauptbahnhofs in einen Durchgangsbahnhof wurden nun definitiv ad acta gelegt. Stattdessen diente das «Projekt 1954» den SBB bis in die 1980er-Jahre als Richtschnur für den Ausbau der Zürcher Eisenbahnanlagen.⁵ Zentraler Gedanke war die Entflechtung von Personen- und Güterverkehr. Das wichtigste Puzzleteil war der neue Rangierbahnhof Limmattal zwischen Dietikon und Spreitenbach mit neuen Zufahrtslinien. Die in Zürich 1969 eröffnete Käferberglinie über den Hardturmviadukt nach Westen diente ausschliesslich dem Güterverkehr, bis er 1982 um den östlichen Schenkel Richtung Hauptbahnhof und den Bahnhof Hardbrücke für den Personenverkehr ausgebaut wurde

Linie 8 .

In Altstetten entstand 1976 der «Schnellgut-Stammbahnhof» und 1974 westlich des Hardplatzes ein Umschlag- und Werkplatz

Rechte Seite

Nur zwei Jahrzehnte nach der Erbauung der «Spanisch-Brötli-Bahn» 1847 wird der erste Zürcher Bahnhof ersetzt. Nach Plänen von Jakob Friedrich Wanner entsteht ab 1865 auch die mächtige Bahnhofshalle. Die Dampflokomotiven verschwinden mit der Elektrifizierung der Eisenbahn nach dem Ersten Weltkrieg nach und nach aus dem Stadtbild. Ansicht der Bahnhofseinfahrt, Datierung unbekannt.

mit Dienstgebäude für die Entsorgung von Baumaterialien. Diese Neubauten befreiten den Hauptbahnhof vom Güterverkehr und reduzierten die Rangierfahrten im Gleisfeld. Die Versorgung der Stadt mit Gütern erfolgte nach wie vor zu einem grossen Teil über den 1897 erstellten und 2013 abgebrochenen Güterbahnhof in Aussersihl. Neue Stellwerksanlagen überwachten die neu geordneten Betriebsabläufe, unter anderem das markante Zentralstellwerk (1960–1966) des SBB-Architekten Max Vogt (1925–2019).

Besser vernetzt (ab 1980 bis heute)

1973 lehnte das Stimmvolk im Kanton Zürich eine kombinierte Untergrund- und S-Bahn ab. Doch nach der Ölpreiskrise im gleichen Jahr begann in der Schweiz eine Renaissance des öffentlichen Verkehrs und der Bahn. Dabei spielte Zürich eine Vorreiterrolle. Das S-Bahn-

Projekt zur besseren Anbindung der Region wurde weiterbearbeitet.⁶ Die Eröffnung der Flughafenlinie mit dem unterirdischen Flughafenbahnhof schloss Zürich 1980 mit der Ost-West-Transversale der SBB an die ganze Welt an. Diese Linie war der Auftakt zum Bau der S-Bahn. Damit verbunden waren der Ausbau des Hauptbahnhofs und des Bahnhofs Stadelhofen sowie die unterirdische Verlängerung der rechtsufrigen Seebahn **Linie 7** und der SZU bis in den Hauptbahnhof. 1990 nahm diese S-Bahn den Betrieb auf. Mit der «Bahn 2000» folgte ein Ausbau des Fernverkehrs und mit der NEAT am Gotthard eine bessere Verbindung von Zürich in den Süden. Zudem erhöhte die 2014 eröffnete Durchmesserlinie Hauptbahnhof–Oerlikon die Kapazität der Bahn in der Region Zürich zusätzlich.



Wirtschaftsmotor Eisenbahn

Das seit der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts schnell wachsende Schienennetz revolutionierte insbesondere den Transport von Gütern: Unternehmen mit direktem Bahnanschluss konnten Rohstoffe wie Baumwolle, Kohle und Stahl direkt und günstig anliefern und die fertigen Güter wiederum per Bahn rasch an ihre Kunden in der ganzen Welt versenden. Insbesondere die Textilindustrie und die wachsende Maschinenindustrie in Zürich profitierten vom Bahnanschluss. Die Bahn brachte aber auch billiges Getreide und andere Lebensmittel aus Ländern mit günstigeren Anbaubedingungen.

Mit der Bahn kamen neue Baumaterialien als Massenware nach Zürich und veränderten das Stadtbild. So war in Zürich nach der Eröffnung des Gotthardtunnels 1882 plötzlich auch Granit aus dem Tessin als Baumaterial verfügbar. Ein anderes Beispiel ist Fensterglas, das schon vor dem Ersten Weltkrieg aus Belgien und Deutschland importiert wurde. Zunächst fand der Güterumschlag an der Zollstrasse und ihren Seitenstrassen statt. 1897 entstand in Aussersihl der Kopfbahnhof für Güter mit fast 400 Meter langen Güterhallen entlang der Hohlstrasse. Diese heute abgebrochene Anlage galt zur Bauzeit als modernster Güterbahnhof Europas.

Ab den 1870er-Jahren begann die Stadt damit, das neu angelegte Industriequartier via Sihlquai mit Schienen zu erschliessen. Alle Fabriken sollten über Drehscheiben Anschluss ans Gleisfeld erhalten. Tatsächlich siedelten sich hier daraufhin viele neue Industrien und Gewerbebetriebe an, vor allem aus den Branchen Transport, Logistik, Bau, Lebensmittel und Maschinenbau. Die Giesserei und Maschinenfabrik Escher Wyss AG zum Beispiel verlegte ihren Standort von der Neumühle ins heutige Escher-Wyss-Areal, weil hier die Güterwagen Kohle und Stahl bis in die Giesserei bringen und die fertigen Maschinenteile in der Fabrikhalle auf Bahnwagen verladen werden konnten. Auf eine lange Geschichte des Nahrungsmitteltransports per Bahn blickt

Linke Seite

Die Eisenbahn gilt als zuverlässiges Verkehrsmittel. Waren kommen schnell und pünktlich an ihrem Bestimmungsort an. Noch bis weit ins 20. Jahrhundert hinein findet die Feinverteilung auch noch mit Fuhrwerken statt. Werbeplakat der SBB, 1946, Grafik Iwan Edwin Hugentobler, © 2020, ProLitteris, Zürich.

Rechte Seite

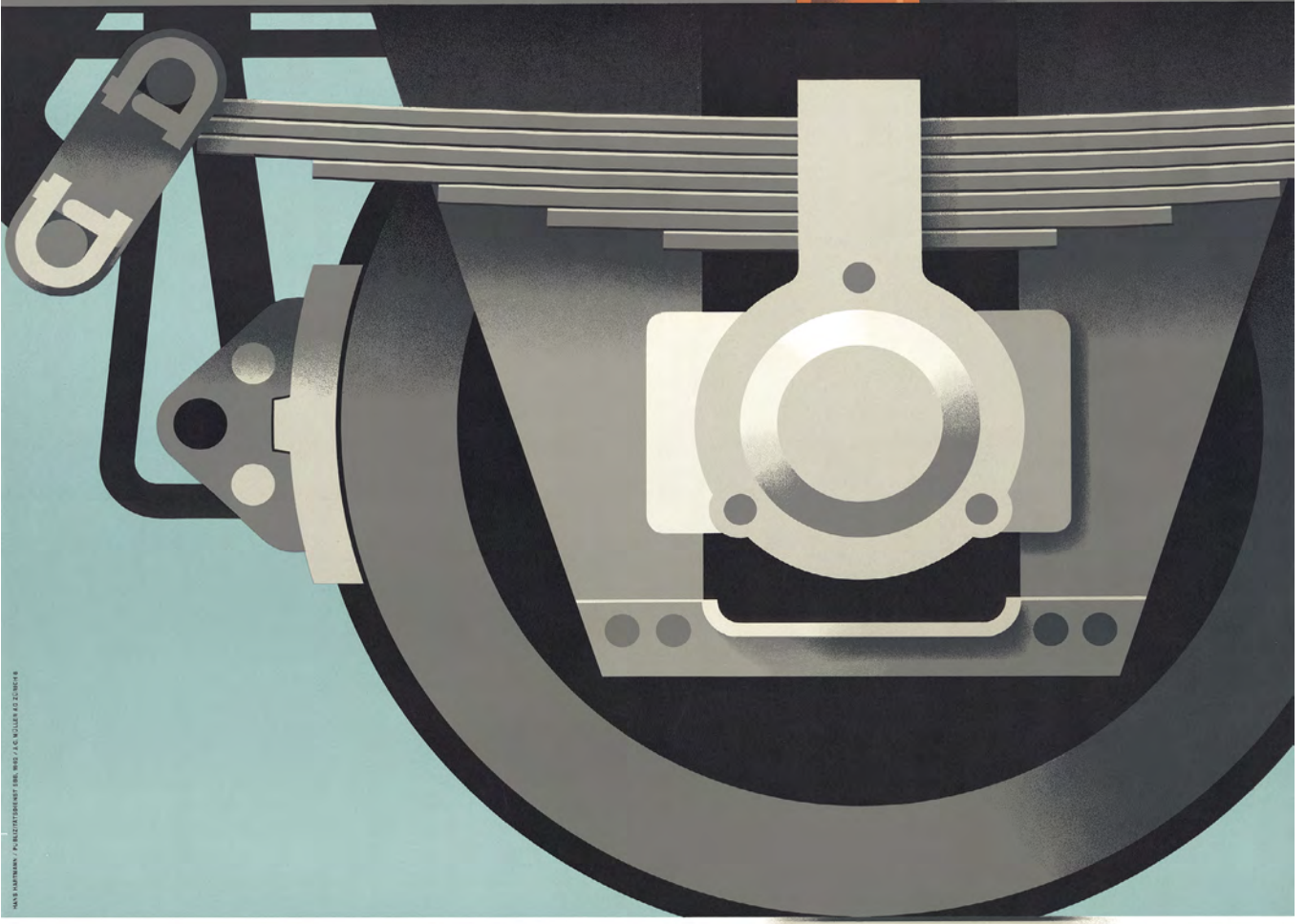
Besondere Vorzüge hat der Transport per Eisenbahn für die Industrie. Damit wird sie zum massgeblichen Wirtschaftstreiber. Auch schwere Güter können in grossen Mengen problemlos auf dem gesamten europäischen Schienennetz transportiert werden. Werbeplakat der SBB, 1962, Grafik Hans Hartmann, © 2020 Fanny Hartmann, Bern.



SBB

Hauptstrasse der Wirtschaft

EUROP



NAVY PARTNER / PHOTOGRAPH BY THE WIS / AG KULLER & ZIMMERS

die ehemalige Stadtmühle (heute Swissmill) zurück. Noch heute fahren täglich Güterwaggons mit Getreide und Mehl auf dem Industriegleis durch die Hardstrasse zum Sihlquai. Die Genossenschaft Migros Zürich (GMZ) setzte sowohl beim Bau ihres Hauptsitzes am Limmatplatz in den 1930er-Jahren als auch beim Bau des Verteilzentrums Herdern in den 1960er-Jahren auf den direkten

Gleisanschluss. Auch heute noch wird der Bahnanschluss in der Herdern für den Transport von Gütern genutzt. Die Gleisanlage im Industriequartier mit ihren Abzweigern auf Industrieareale erinnert anschaulich daran, wie eng der industrielle Aufschwung und das Stadtwachstum Zürichs ab 1860 mit dem Bahnbau verknüpft waren.



Die Bauten der Eisenbahn prägen bald das Stadtbild. Der Hof der Brauerei Löwenbräu (im Bildvordergrund) ist massgeblich dem Güterumschlag über die Industriegleise gewidmet. Durch das ganze Industriequartier und über die Limmat hinweg verbindet der Viadukt Zürich mit dem Osten des Landes. Lithographie, um 1907.

Ein weiteres, gut ausgebautes Industriegleis entstand ab den 1930er-Jahren an der Flurstrasse. Es führt vom Gleisfeld in das Industriequartier zwischen Albisrieden und Altstetten und diente zahlreichen Industrie- und Gewerbebetrieben sowie dem Zollfreilager. Noch in Betrieb ist das Gleis zu den Zentralwerkstätten der Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ).



Auf besondere Weise profitierte die Maschinenfabrik Oerlikon (MFO) von ihrem Bahnanschluss: Auf der Strecke Seebach–Wettingen **Linie 6** richtete sie 1904 in Zusammenarbeit mit den SBB und den Simens-Schuckert-Werken eine Versuchsstrecke für den Betrieb von Lokomotiven mit Einphasen-Wechselstrom-Traktion ein. Hier wurden die technischen Grundlagen des Antriebssystems entwickelt, das die SBB-Lokomotiven bis in die 1970er-Jahre verwendeten.

Heute kaum mehr vorstellbar findet auch nach dem Bau des Güterbahnhofs 1897 noch lange ein grosser Teil des Warenumschlags direkt im so genannten Vorbahnhof statt. An das ehemalige Eilgut- und Zollgebäude erinnern heute noch die Zollstrasse und die Zollbrücke. Ansicht des Vorbahnhofgebiets, 1898.



Eisenbahn und Stadtentwicklung

Städtebauliche Entwicklungen aufgrund der Eisenbahn

Der Eisenbahnbau und die Entwicklung Zürichs von einer kleinen Stadt zum grössten Industrie- und Dienstleistungszentrum der Schweiz sind sehr eng miteinander verbunden. Grundlage bildeten einerseits die Eingemeindungen von 1893 und 1934, mit denen Raum für die Stadterweiterung geschaffen wurde, und andererseits der Ausbau einer zentralen Stadtverwaltung, welche die Errichtung der Infrastruktur sicherstellte.

Innerhalb der Stadt bildeten die Bahnhöfe eigentliche Hotspots der Stadtentwicklung. So waren die Gebiete im Vorbahnhof und um die Bahnhöfe Oerlikon und Altstetten attraktiv für Industrie- und Gewerbebetriebe, während sich um die reinen Personenbahnhöfe Stadelhofen, Wiedikon und Enge eher Dienstleistungen ansiedelten. In den mit der Bahn erschlossenen Industriegebieten Aussersihl und Flurstrasse liessen sich viele Unternehmen nieder und erstellten Industrie- und Gewerbebauten. Die Bahngesellschaften selber schufen neue Arbeitsplätze für den Bau und Unterhalt der Strecken, in der Verwaltung im Hauptbahnhof und vor allem in den Depots, im Güterbahnhof, in den Hauptwerkstätten und später im «Schnellgut-Stammbahnhof». Diese Arbeitsstätten waren gleichzeitig Treiber für den Bau neuer Wohnquartiere. So wuchsen zunächst in Aussersihl beidseits des Vorbahnhofs dichte, von privaten Spekulanten erbaute Quartiere, in denen Arbeiterwohnhäuser mit Gewerbebauten gemischt waren. Im 20. Jahrhundert entstanden bei den Bahndepots dann mehr kommunale und genossenschaftliche Siedlungen, oft auf ehemaligem Bahnterrain und mit Unterstützung der SBB. So etwa die Genossenschaftssiedlungen rund um den Röntgenplatz in der Nähe der «Lokomotivremise G», die auch von Mitarbeitenden der SBB und ihren Familien bewohnt wurden.

Die Eisenbahn wird Teil der Stadt

Der Zürcher Hauptbahnhof lag ursprünglich ausserhalb der Stadt. Erst ein grosses städtebauliches Projekt band ihn ins Stadtgefüge ein. NOB-Direktionspräsident Alfred Escher, der nebst all seinen übrigen Ämtern auch Leiter des seit 1859 bestehenden «Baucollegiums» der Stadt war, plante zusammen mit Stadtingenieur Arnold Bürkli (1833–1894) einen eigentlichen Stadtumbau. Dazu gehörten der Bau der Bahnhofbrücke (1864), die Anlage des Bahnhofquartiers und der Bahnhofstrasse als Verbindung von Bahnhof zur Postkutschensstation am Paradeplatz (1865). Aber auch städtebauliche Veränderungen im Bereich des späteren Bahnhofs Stadelhofen, der Ausbau von Kanalisation und Wasserversorgung sowie die technische Erschliessung des Industriequartiers waren grosse städtebauliche Leistungen dieser Zeit. Die in den Jahren 1877 bis 1880 als letzte Etappe der Bahnhofstrasse vollendete Verbindung vom Paradeplatz zum See fand 1887 in den Quaianlagen von der Enge bis nach Riesbach ihre Fortsetzung als grosser öffentlicher Raum. Damit stärkte die Bahnhofstrasse den Hauptbahnhof als wichtigen Ort in der Stadt. Dies war mit ein zentraler Grund für die NOB, den Bahnhof am ursprünglichen, verkehrstechnisch eigentlich nicht besonders günstigen Standort zu belassen.⁷

Zäsuren und Befreiungsschläge

Die ersten Bahnlinien führten meist noch durch grüne Wiesen. Mit dem Wachstum der Stadt trennten die Bahntrassees zunehmend aber die Stadtteile voneinander. Der 1855 bis 1856 erstellte Bahndamm in Aussersihl, dessen geschwungener Verlauf noch an der Röntgenstrasse ablesbar ist, war nicht nur zu steil für die länger und schwerer werdenden Züge, sondern behinderte auch die Ausdehnung des Industriequartiers nach Westen. Er wurde 1894 bis auf einen Rest zwischen Limmatstrasse und Sihlquai abgetragen und durch den gewaltigen Aussersihler Viadukt ersetzt. Dieser besteht aus dem Wipkinger- und dem Lettenviadukt und hat in regelmässigen



Abständen von der Stadt verlangte Öffnungen für Strassen.

Auch der schnurgerade Bahndamm Andreasstrasse (1855) ist eine markante Zäsur in der Landschaft. Er trennt noch heute Oerlikon und den südlichen Teil von Schwamendingen vom Stadtteil Leutschenbach im Norden. Diese Trennung ist auch an der unterschiedlichen Bebauungsstruktur beidseits der Gleise ablesbar.

Ebenfalls Bestand hatte der Bahndamm in Wollishofen. Er trennt die Wohnquartiere auf dem Moränenhügel vom See. Zwischen 1908 und 1943 ersetzten hier diverse Unterführungen für Fussgänger, Velofahrer und den Autoverkehr die Niveauübergänge, die mit dem wachsenden Verkehr immer mehr zum Hindernis wurden.

Oben

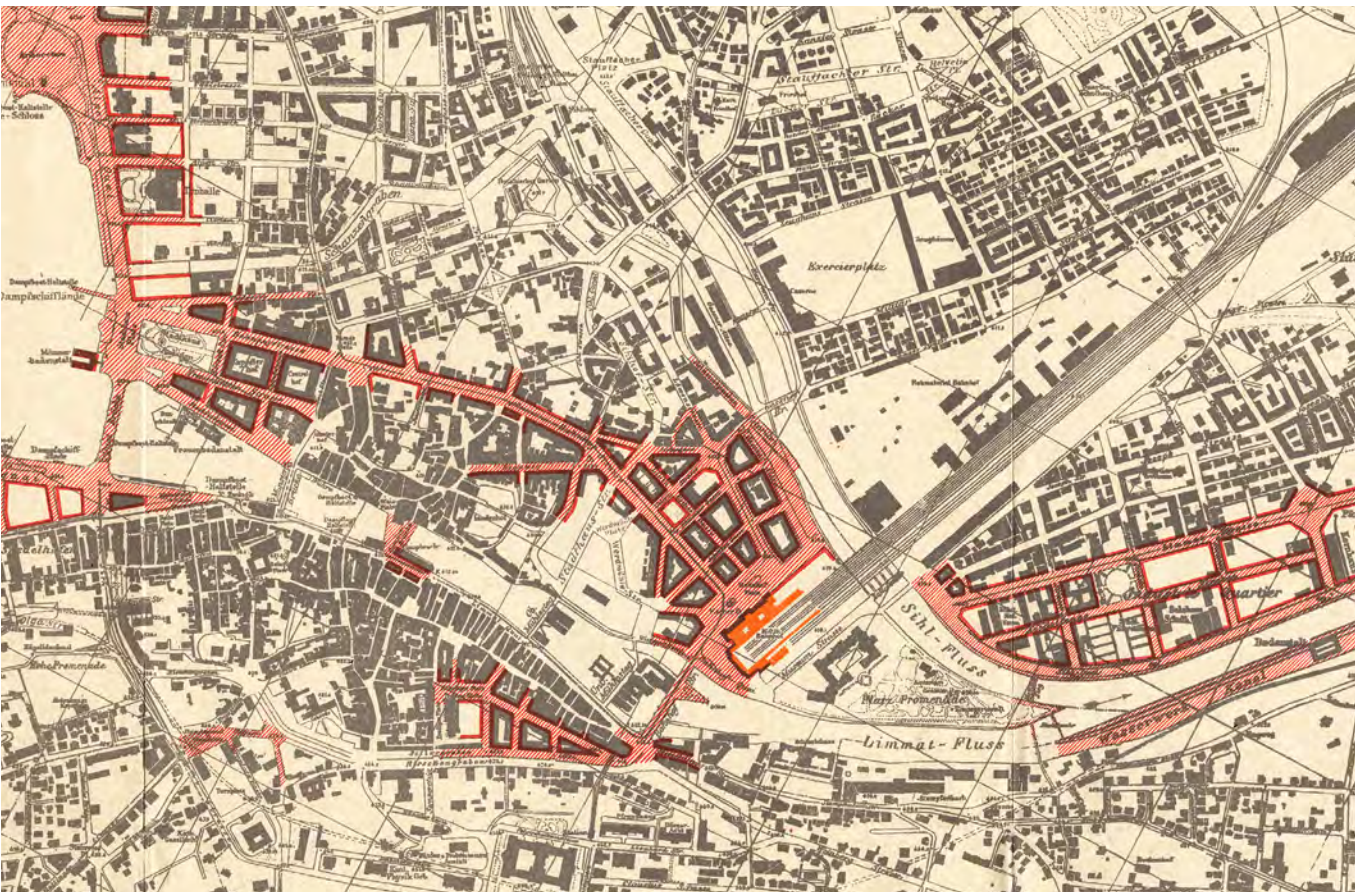
Die Vogelschau auf das Areal der Schweizerischen Landesausstellung von 1883 zeigt den Bahnhof und den Vorbahnhofbereich ebenso wie die Dammanlage und Limmatbrücke von 1855/56. Rund ein Jahrzehnt später wird mit der Erbauung des grossen Aussersihler Viadukts der Erdamm abgebrochen und damit die Ausdehnung des Industriequartiers nach Westen ermöglicht. Lithographie, 1883.

Rechte Seite oben

Als 1847 mit der Inbetriebnahme der «Spanisch-Brötli-Bahn» der Bahnhof eröffnet wird, befindet sich dieser noch ausserhalb des eigentlichen Siedlungsgebietes der Stadt. Ansicht der Stadt Zürich, 1848.

Rechte Seite unten

Die Entwicklung der Eisenbahn und der Städtebau bedingen sich gegenseitig. Unter Stadtgenieur Arnold Bürkli findet ab den 1860er-Jahren ein eigentlicher Stadtumbau statt, der den neuen Bahnhof erst richtig ins Stadtgefüge einbindet. Ausschnitt aus dem Übersichtsplan der Arbeiten unter Bürklis Leitung, 1905.





Oben

Bei jeder Zugsdurchfahrt der auf Strassenniveau geführten linksufrigen Zürichseelinie wird die Barriere geschlossen und der Verkehr für Fussgänger, Velofahrer, Fuhrwerke und die damals noch spärlichen Automobile steht still. So hier an der Brauerstrasse vor der Tieferlegung der Bahnstrecke 1927. Bahnübergang Brauerstrasse, 1923, im Hintergrund der ehemalige Güterbahnhof.

Unten

Die Tieferlegung der linksufrigen Zürichseelinie geht mit grossen städtebaulichen Eingriffen einher. Beim Sihlhölzli wird das Flussbett der Sihl angehoben, kanalisiert und damit um bis zu 900 Meter verlegt. Fortan unterqueren die Züge die Sihl im Tunnel, darüber stürzt das Wasser über den Sihlüberfall in die Tiefe. Blick auf die Baustelle, um 1925.

Auch Aussersihl war seit dem Bau der linksufrigen Seebahn 1875 zweigeteilt. Bahn- und Stadtverkehr nahmen laufend zu; immer länger blieben die Barrieren bei den querenden Strassen geschlossen. Um Bahn- und Strassenverkehr zu entflechten, plante Robert Grünhut (1861–1953) als SBB-Oberingenieur zusammen mit Stadtbaumeister Hermann Herter (1877–1945) die Tieferlegung der Bahnlinie. Der wohl grösste je in der Schweiz in einem städtischen Siedlungsgebiet ausgeführte bahnbauliche Eingriff reichte von der Hohlstrasse im Norden bis nach Wollishofen im Süden und umfasste die Verlegung der Sihl, den Bau der Tunneln von Wiedikon nach Enge und von dort nach Wollishofen, den Abbruch von mehreren Dutzend Häusern, die Ersatzneubauten der Bahnhöfe Wiedikon und Enge, den Aushub des «Seebahneinschnitts» und die Erstellung von sieben Strassenbrücken. Die SBB planten das Projekt gemeinsam mit der Stadtbauverwaltung und investierten auf Anweisung des Bundesrats in eine einheitliche und hochwertige Gestaltung. Für die angrenzenden Bauparzellen erliess die Stadt eine Sonderbauvorschrift, die eine Bebauung nach den Grundsätzen der architektonischen Moderne fördern sollte.



Baukunst, Ingenieursleistungen, Kleinbauten

Repräsentationsbauten – die Bahnhöfe

Bahnhöfe zählen zu den klassischen Repräsentationsbauten der Eisenbahn. Auf heutigem Stadtgebiet werden insgesamt 14 SBB-Bahnhöfe gezählt, die alle für die Stadt wichtige Umsteigeorte bilden. Kleinere Stationsgebäude errichteten die damaligen Privatbahnen meist nach einheitlichen Typenvorgaben. Erhaltene Beispiele sind die Aufnahmegebäude Tiefenbrunnen, Affoltern und Letten. Für wichtige Bahnhöfe wurden spezielle Projekte entworfen oder sogar Wettbewerbe durchgeführt. Aufgrund ihrer Funktion als moderne «Stadttore» erhielten sie oft grosse architektonische und städtebauliche Aufmerksamkeit. Im Laufe der Zeit ist in Zürich eine «Architektursammlung» von Bahnhöfen aus diversen Epochen mit ganz unterschiedlichen Baustilen entstanden.

Hervorzuheben sind zunächst der Hauptbahnhof und der Bahnhof Wollishofen. Bei beiden historistischen Bauten bediente sich der NOB-Architekt und zeitweilige Zürcher Stadtbaumeister Jakob Friedrich Wanner der Formensprache der Renaissance, wobei der Hauptbahnhof deutlich repräsentativer gestaltet ist als das 1897–1898 von Zug nach Wollishofen translozierte Aufnahmegebäude. Das zweite Aufnahmegebäude des Bahnhofs Oerlikon entstand 1913 nach Entwürfen von SBB-Architekt Carl Strasser (1864–1937) im Stil der Reformarchitektur. Ein gutes Jahrzehnt später folgte eine grosse städtebauliche Geste mit dem monumentalen, neuen Bahnhof Enge (1926) am Tessinerplatz durch die Gebrüder Pfister (Otto Pfister 1880–1959 und Werner Pfister 1884–1950). Im gleichen Jahr, aber in neoklassizistischem Stil, wurde der neue Bahnhof Wiedikon nach Plänen des Stadtbaumeisters Hermann Herter in Betrieb genommen. Nach der Tieferlegung der linksufrigen Zürichseelinie wurde mit dem provisorischen Ausbau des Hauptbahnhofs mit der Perron- und der Querhalle eine letzte markante Architektur geschaffen – wenn auch ohne Repräsentationsanspruch. Der Zweite Weltkrieg vereitelte aber schliesslich den seit 1924

geplanten Neubau des Hauptbahnhofs. Erst in den späten 1950er-Jahren setzte der SBB-Architekt Max Vogt wieder einprägsame Zeichen. Vogt hatte gerade seine Stelle als Entwurfsarchitekt bei den SBB angetreten, als er 1957 den kleinen Ersatzneubau für das Aufnahmegebäude Seebach entwarf.⁸ Mitte der 1960er-Jahre entstanden mit dem Zentralstellwerk und dem Bahnhof Altstetten Vogts aufgrund ihrer Lage und Dimension bekanntesten Werke in der Stadt Zürich.

Am Anfang der mit der S-Bahn einsetzenden Bahn-Renaissance entstanden in Zürich zwei herausragende Werke: Die von Trix (*1933) und Robert Haussmann (*1931) zusammen mit Hansruedi Stierli (o. A.) entworfenen Um- und Einbauten im Hauptbahnhof als Beispiele für die postmoderne Architektur. Der Bahnhof Stadelhofen ist ein Werk der Architektengemeinschaft Arnold (*1942) und Vrendli Amsler (*1947), Werner Rüeger (*1942) und Santiago Calatrava (*1951). Die bemerkenswerten Perronanlagen und Unterführungen sind als erster realisierter grösserer Bau ein Schlüsselwerk des «Ingenieur-Architekten» Calatrava.

Ingenieursleistungen

Grosse technische Herausforderungen führten im Bahnbau nicht selten zu innovativen Ingenieursleistungen. Ein kleines Beispiel ist der Aquädukt aus genietetem Stahlblechen, in dem der Nebelbach in Riesbach seit 1894 über die rechtsufrige Zürichseelinie fliesst. Der von NOB-Oberingenieur Robert Moser (1838–1918) und weiteren Ingenieuren 1894 vollendete Aussersihler-Viadukt mit seinen über hundert Öffnungen ist ein eigentliches Brückenmuseum. Die gekurvte und in allen drei Achsen geneigte Bogenbrücke des Lettenviadukts über die Limmat ist ein Höhepunkt im Schweizer Stahlfachwerkbau. Für die Tieferlegung der linksufrigen Seebahn waren gleich mehrere Speziallösungen nötig, etwa die Unterführung der Bahn in einem wasserdichten Tunnel unter der Sihl hindurch (Sihlüberfall) und die langen Gleisüberdeckungen südlich des Bahnhofs Wiedikon und südlich des

Zug um Zug zur Grossstadt



Oben links

Der erste Bahnhof der Station Enge, die als eine der ersten ausschliesslich dem Personenverkehr dient, ist ein prächtiger Bau. Im Zug der Tieferlegung der linksufrigen Seebahnlinie wird der an der Alfred-Escher-Strasse gelegene Bahnhof abgebrochen und durch an das heute noch bestehende Gebäude am Tessinerplatz ersetzt. Erster Bahnhof Enge, Datierung unbekannt.

Oben rechts

Der erste Bahnhof in Affoltern von 1877 ist typisch für kleinere Stationen. Ein Holzschuppen – später erweitert, aber in Teilen noch erhalten – muss hier für Güter- und Personenverkehr gleichermaßen genügen. Bahnhof Affoltern, 1900.

Unten

Die Eisenbahn bringt auch verschiedene Arten von Kleinbauten für den Betrieb und Unterhalt und damit auch neue Berufe hervor. Die Barrieren an den Bahnübergängen werden häufig auch von Frauen bedient. Bahnübergang Schimmelstrasse, ca. 1920

Seit der Elektrifizierung der Bahnlinien prägen Fahrleitungen das Bild der Stadt. Zwar ist der Bahnhof Letten heute nicht mehr in Betrieb, die ursprüngliche Bebauung ist jedoch erhalten. Zürich Letten, Männer auf Fahrleitungsmasten, 1936.





Oben

In klaren Volumen komponiert ragt der 1965–1968 von Max Vogt entworfene Bahnhof Altstetten wie eine Skulptur in die Höhe. Er steht ganz im Zeichen des Wirtschaftswachstums der Nachkriegszeit. Bahnhof Altstetten, 1975.

Unten

Der 1925–1926 erbaute Bahnhof Enge nach Entwürfen der Gebrüder Pfister fasst in einer monumentalen, städtebaulichen Geste die gesamte westliche Hälfte des Tessinerplatzes. Bahnhof Enge, 1927.

Im Hinblick auf die Schweizerische Landesausstellung 1939 wird am Hauptbahnhof der Kopfperron zwischen Bahnhofhalle und Gleisen als gedeckte Querhalle in Eisenkonstruktion erstellt. Das ursprünglich als Provisorium erbaute Bauwerk besteht bis heute. Hauptbahnhof, Querhalle, 1936.



Bahnhofs Enge, auf denen die Schimmelstrasse und ein langer schmaler Park angelegt wurden. Ein anderes Beispiel ist der 1964–1981 gebaute Hardturmviadukt: Mit der gekurvten Form und der enormen Länge der beiden Betonbrücken über einen Teil des Gleisfelds, ein Industriegebiet, mehrere Strassen und die Limmat hinweg stellte der Bau eine grosse technische Herausforderung dar. Das von den Bauingenieuren Dialma Jakob Bänziger (*1927), Hans Hugi (1928–2015) und dem später weltbekannten Christian Menn (1927–2018) konzipierte Bauwerk galt lange Zeit als längste vorgespannte Bahnbrücke Europas. Innovativ waren zudem die armierten Betongelenke auf den erstaunlich schlanken Stützen.

Barrieren- und Bahnwärterhäusern sind auch die Bachdurchlässe für den Oerliker Dorfbach (heute Personendurchgang Leutschenbach) und den Altstetter Unterdorfbach Beispiele für Bauten, die nach den Normalien der NOB errichtet wurden.

Einfache Kleinbauten und technische Anlagen

Für den Betrieb der Bahn waren auch viele Kleinbauten notwendig, welche oft unauffällig sind oder nicht als Bahnbauten wahrgenommen werden. Dazu gehören zum Beispiel die Barrierenwärterhäuschen. Meist waren es Frauen, die an den Bahnübergängen für das Verschieben, später für das Kurbeln der Barrieren verantwortlich waren und die zwischen zwei Zügen im geheizten Häuschen Schutz vor Sonne, Regen und Kälte fanden.⁹ Eines der seltenen Exemplare steht noch am ehemaligen Niveauübergang der Brauerstrasse über die linksufrige Seebahn und dient heute als Gartenhaus.

Ebenfalls eher unscheinbare Kleinbauten sind die Bahnwärterhäuser. Der Bahnwärter war auch nachts für die Kontrolle eines Streckenabschnitts, eines Tunnels oder eines Viadukts gerade bei Sturm oder Schneefall zuständig. Frau und Kinder halfen meist beim Ausholzen und Mähen des Bahntrassees. Bahnwärterhäuser standen stets direkt an der Bahnlinie. Das älteste der drei in Zürich erhaltenen Bahnwärterhäuser befindet sich in Altstetten. Für die vielen wiederkehrenden Bauaufgaben entwarfen die Bahngesellschaften standardisierte Pläne, die Normalien. Nebst den erwähnten kleineren Aufnahmegebäuden, den

Was bleibt

Die Eisenbahn hat die Entwicklung der Stadt Zürich seit der Mitte des 19. Jahrhunderts bis heute gefördert und das Stadtgefüge nachhaltig geprägt. In Zürich nahm die Eisenbahngeschichte der Schweiz ihren Anfang und die Stadt ist über die Jahre hinweg ein wichtiges Herzstück des Schweizerischen Bahnnetzes geblieben. Die Geschichte der Eisenbahn in der Stadt Zürich ist deshalb auch ein Stück Schweizer Geschichte. Auch heute noch sichert die Eisenbahn Zürich den Anschluss an alle wichtigen europäischen Städte. Mit der Eröffnung der S-Bahn 1990 ist sie gleichzeitig auch zu einem wichtigen Nahverkehrsmittel in der Agglomeration geworden, das aus dem urbanen Alltag Zürichs nicht mehr wegzudenken ist.

Viele Bauten und Anlagen aus der über 150-jährigen Entstehungszeit sind immer noch da, erzählen eine wechselvolle Geschichte der Stadtwerdung und machen die Stadt vielfältig und lebendig. Die herausragendsten Objekte mit Erstellungsjahr bis 1985 sind in diesem Verzeichnis aufgeführt.

1 Statistisches Jahrbuch der Stadt Zürich, hrsg. von Stadt Zürich, Jg. 1998, Tabelle 1.2.00, S. 23 sowie Inventar der neueren Schweizer Architektur (INSA), 1850–1920. Bd. 10, Winterthur, Zürich, Zug, hrsg. von der Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte GKS, Zürich 1992, S. 210.

2 Zur gesamtschweizerischen Entwicklung sowie zur Person und Rolle von Alfred Escher siehe Joseph Jung, Das Laboratorium des Fortschritts. Die Schweiz im 19. Jahrhundert, Walchwil/Zug 2019, insbesondere S. 364–393 sowie Joseph Jung, Alfred Escher 1819–1882. Der Aufbruch der modernen Schweiz, Teil 2, Nordostbahn und schweizerische Eisenbahnpolitik, Gotthardprojekt, Zürich 2006, insbesondere S. 314–366.

3 Hans-Peter Bärtschi und Sylvia Bärtschi-Baumann, «Zürich umfahren? Eine Legende schreibt Bahngeschichte», in: Hans-Peter Bärtschi, Sylvia Bärtschi-Baumann, Peter Güller u. a., Die Nationalbahn. Vision einer Volksbahn, Wetzikon 2009, S. 45–69, hier S. 45.

4 Nebst der NOB die Schweizerische Centralbahn (von Basel nach Bern, Thun, Luzern), die Vereinigten Schweizerbahnen (von St. Gallen nach Winterthur und Chur) und die Jura-Simplon-Bahn (von Genf nach Lausanne, Siders und Bern). Siehe z. B. Jean-François Bergier, Wirtschaftsgeschichte der Schweiz. Von den Anfängen bis zur Gegenwart, 2. Aufl., Zürich 1990.

5 Siehe Werner Huber, Hauptbahnhof Zürich, hrsg. von der SBB Fachstelle für Denkmalpflege und der GKS Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte, Bd. 6 der Reihe Architektur- und Technikgeschichte der Eisenbahnen in der Schweiz, Zürich 2015, S. 92ff.

6 Ebd., S. 157–163.

7 Werner Huber, Bahnhofstrasse Zürich. Geschichte, Gebäude, Geschäfte, Zürich 2015, S. 20.

8 Zum Werk von Max Vogt siehe Ruedi Weidmann und Karl Holenstein, Max Vogt. Bauen für die Bahn 1957–1989, hrsg. von der SBB-Fachstelle für Denkmalschutzfragen und der Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte GSK, Zürich 2008.

9 Zu den BarrierenwärterInnen siehe Marguërite Bos, «Barrieren für Frauen», in: Rosa, die Zeitschrift für Geschlechterforschung, 2005, H. 31, S. 28–30 und Kathrin Boss Brawand, «Nach den Wärtern die Häuschen», in: SWI swissinfo.ch, 11. August 2001, <http://www.swiss-info.ch/ger/nach-den-waertern-die-haeschen/2182510> [24.3.2020].

Katalog der Objekte von überkommunaler Bedeutung



Hauptbahnhof



Stellwerke



«Lokomotivremise G»



«Depot F»



**Dienstgebäude
Fahrleitungsunterhalt**



Hauptwerkstätten



Bahnhof Zürich Altstetten



**«Schnellgut-Stammbahnhof»
Zürich Altstetten**



Wipkinger Viadukt



Bahnwärterhäuser



Bahnhof Zürich Oerlikon



Glattbrücke



**Strassenunterführung
Badenerstrasse**



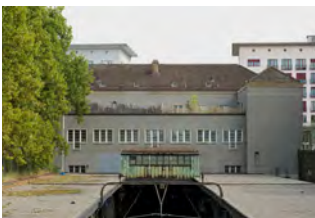
**Unterwerk Seebach,
Dienstgebäude**



Bahnhof Zürich Wollishofen



«Seebahneinschnitt»



Bahnhof Zürich Wiedikon



Bahnhof Zürich Enge



**«Konkurskurve», Erddamm der
Schweizerischen Nationalbahn**



Bahnhof Zürich Stadelhofen



Lettenviadukt



Überführung Nebelbach



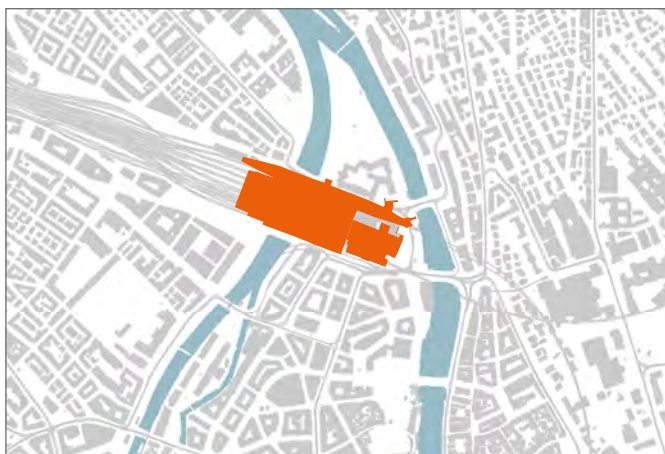
Hardturmviadukt

1

Hauptbahnhof

Kreise/Quartiere	1/Altstadt, 4/Aussersihl
Strecke	Zürich–Baden
Adressen	Bahnhofgebäude und Bahnhofhalle mit Erweiterungsbauten (Bahnhofplatz 15, Museumstrasse 1), Bahnhof Museumsstrasse, Halle Landesmuseum und Halle Sihlquai (bei Museumstrasse 1), Querhalle und Perrondächer (bei Bahnhofplatz 15)
Baujahre	1865–1997

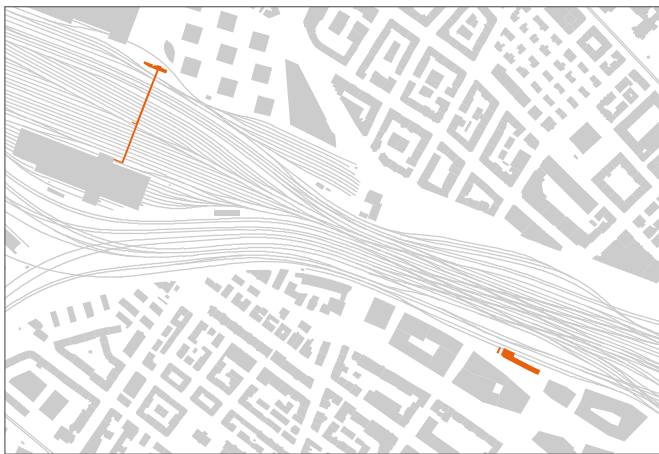
Architekten	Jakob Friedrich Wanner (1830–1903), Robert Haussmann (* 1931), Trix Haussmann (* 1933), Hansruedi Stierli, Axel Fickert (* 1952), Kaschka Knapkiewicz (* 1950), Marcel Meili (1953–2019), Markus Peter (* 1957)
Ingenieure	Theodor Weiss (1829–1914), Alexander Acatos (1873–1950), W. Wachs (o. A.)
Hersteller	Bell Maschinenfabrik AG, Buss AG, Wartmann Vallette & Co.
Bildhauer	Johann Ludwig Keiser (1816–1890), Ernst Rau (1839–1875), Cristoforo Vicari (1849–1913)
Bauherrschaft	NOB und SBB
Eigentümer	SBB
Weitere Infos	zh.ch/denkmalinventar



2

Stellwerke

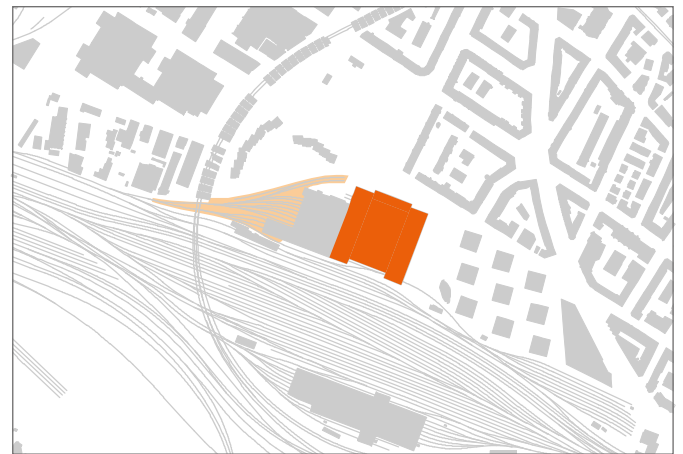
Kreise/Quartiere	4/Aussersihl, 5/Industrie
Strecke	Zürich–Baden
Adressen	Zentralstellwerk (Gustav-Gull-Platz 6), Stellwerk Nord (Neugasse 111), Portal-kran (bei Gustav-Gull-Platz 6), Personen-unterführung (bei Neugasse 111)
Baujahre	1936–1966
Architekt	Max Vogt (1925–2019)
Ingenieur	Wolfgang Jacobsohn (1917–1973)
Hersteller	Kunz Kran- und Industrieanlagen
Bauherrschaft	SBB
Eigentümer	SBB
Weitere Infos	zh.ch/denkmalinventar



3

«Lokomotivremise G»

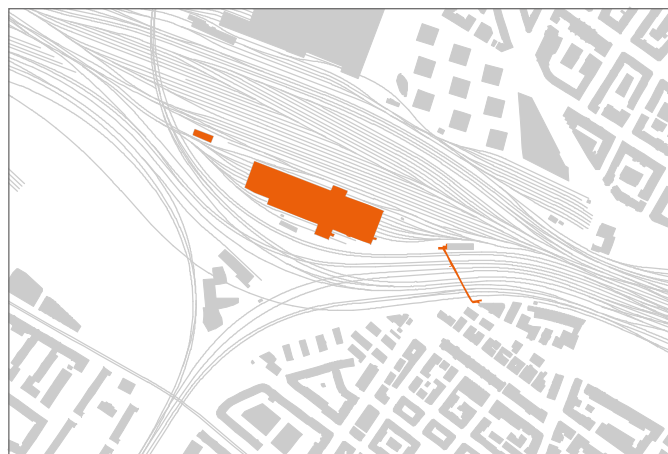
Kreis/Quartier	5/Industrie
Strecke	Zürich–Baden
Adressen	Standhalle (Neugasse 145), Dienstgebäude, Gleisharfen und Schiebebühnen-hallen West und Ost (bei Neugasse 145)
Baujahre	1925–1927
Architekt	Meinrad Lorenz (1880–1968)
Ingenieur	Ernst Rathgeb (1884–1951)
Hersteller	Fietz & Leuthold AG, Gesellschaft der Ludwig von Roll'schen Eisenwerke, Theodor Bertschinger AG, Willy Stäubli (1896–1962)
Bauherrschaft	SBB
Eigentümer	SBB
Weitere Infos	zh.ch/denkmalinventar



4

«Depot F»

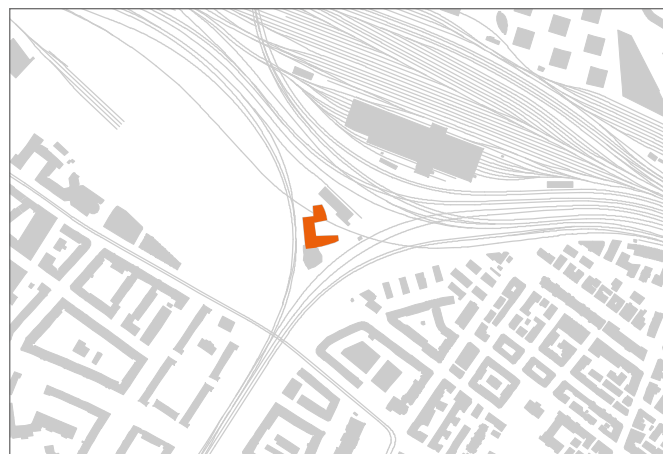
Kreis/Quartier	4/Aussersihl
Strecke	Zürich–Baden
Adressen	Hauptgebäude «Depot F» (Remisenstrasse 15 und 17), Waschanlage (Remisenstrasse 15b), Stellwerk (Remisenstrasse 31), Wasserkran (bei Remisenstrasse 15), Schwenkhebekranen Ost und West (bei Remisenstrasse 15 und 17), Personenunterführung Neufrankengasse (bei Remisenstrasse 20)
Baujahre	1899–1982
Architekten	Max Vogt (1925–2019) Vital Kirchen (1855–1905)
Ingenieure	–
Bauherrschaft	NOB und SBB
Eigentümer	SBB
Weitere Infos	zh.ch/denkmalinventar



5

Dienstgebäude Fahrleitungsunterhalt

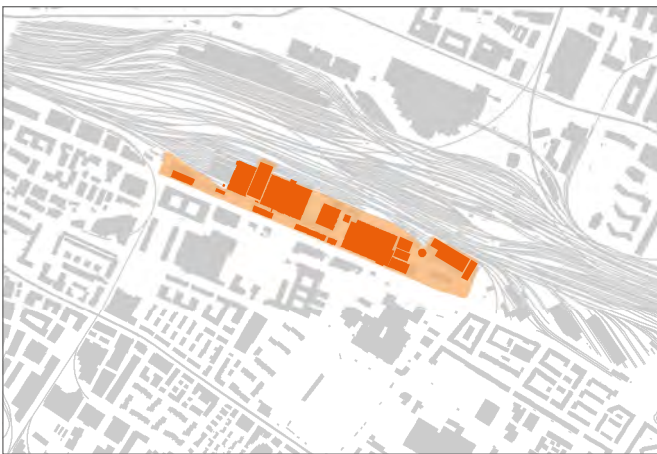
Kreis/Quartier	4/Aussersihl
Strecke	Zürich–Luzern
Adressen	Remisenstrasse 7, 7a und 7b
Baujahr	1952
Architekt	Hans Hilfiker (1901–1993)
Ingenieure	–
Bauherrschaft	SBB
Eigentümer	SBB
Weitere Infos	zh.ch/denkmalinventar



6

Hauptwerkstätten

Kreis/Quartier	4/Aussersihl	Architekten	Rudolf Ludwig Maring (1820–1893), Gustav Wülfke (1840–1904), Heinrich Eusebius Mezger (1851–1931), Hans Müller (o. A.), J. W. Huber (o. A.)
Strecke	Zürich–Baden	Ingenieure	Alexander Legany (1851–1944), Fritz Wunderli (o. A.)
Adressen	Triebwagenhalle (Hohlstrasse 370), Lokomotivreparaturwerkstätte und Montagehallen VIII und IX (Hohlstrasse 388), Elektrische Zentrale (Hohlstrasse 394), Verwaltungsgebäude (Hohlstrasse 400), Magazin-gebäude und Portierhaus (Hohlstrasse 402 und 402a), Allgemeine Abteilung mit Kesselhaus, Schmiede und Raddreherei (Hohlstrasse 408), Wagenwerkstätte I (Hohlstrasse 418), Speisehaus (Hohlstrasse 420), Abort (Hohlstrasse 422a), Wagenwerkstätte II (Hohlstrasse 426), Holzrocknerei (Hohlstrasse 430), Holzlagerschuppen (Hohlstrasse 438), Drehscheibe, Schiebebühne Ost, Freiraum und Einfriedung (bei Hohlstrasse 370), Schiebebühne Lokomotivreparaturwerkstätte (bei Hohlstrasse 388), Absauganlage (bei Hohlstrasse 426), Schiebebühne West (bei Hohlstrasse 418 und 426)	Hersteller	Alb. Buss & Cie., Windhoff Bahn- und Anlagentechnik GmbH, Maillart & Cie. Conrad Zschokke AG, Emch und Berger, Atelier de Constructions Mécaniques de Vevey S. A., Bell & Cie.
Baujahre	1905–1968	Bauherrschaft	SCB und SBB
		Eigentümer	SBB
		Weitere Infos	zh.ch/denkmalinventar



7

Bahnhof Zürich Altstetten

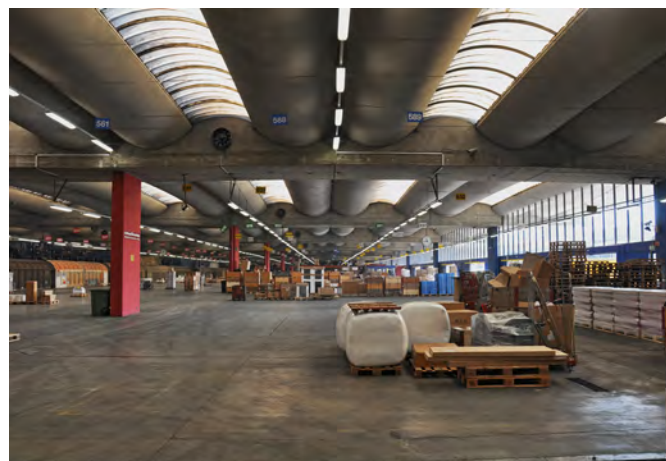
Kreis/Quartier	9/Altstetten
Strecke	Zürich–Baden
Adressen	Bahnhofgebäude (Altstetterplatz 11 und 12), Perrondach 2 (Altstetterplatz 13a), Perrondach 3 (Altstetterplatz 13b)
Baujahre	1965–1968
Architekten	Max Fehr (1914–1974), Max Vogt (1925–2019)
Ingenieur	Wolfgang Jacobsohn (1917–1973)
Bauherrschaft	SBB
Eigentümer	SBB
Weitere Infos	zh.ch/denkmalinventar



8

**«Schnellgut-Stammbahnhof»
Zürich Altstetten**

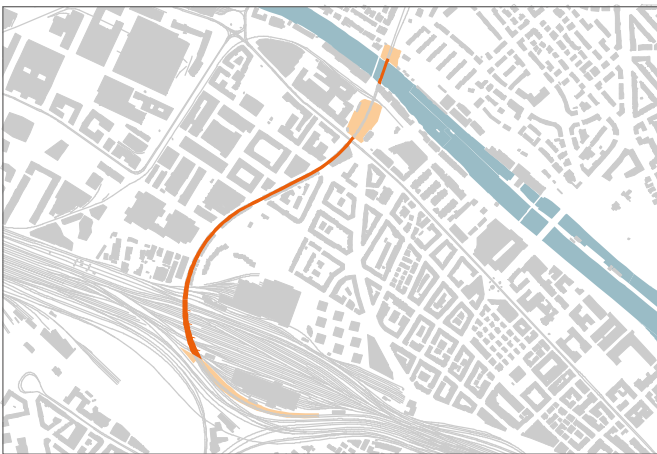
Kreis/Quartier	9/Altstetten
Strecke	Zürich–Baden
Adressen	Schnellguthalle (Hermetschloostrasse 8), Bürogebäude (Hermetschloostrasse 10 und 12), Stellwerk (Hermetschloostrasse 80), Rangier- und Gleisbremsengebäude (Hermetschloostrasse 90), Hermetschloobrücke (bei Badenerstrasse 830), Bergmeisterposten (bei Hermetschloostrasse 90, Gemeinde Schlieren)
Baujahre	1972–1976
Architekt	Max Vogt (1925–2019)
Ingenieur	Rudolf Fietz (o. A.)
Bauherrschaft	Stadt Zürich und SBB
Eigentümer	SBB
Weitere Infos	zh.ch/denkmalinventar



9

Wipkinger Viadukt

Kreise/Quartiere	4/Aussersihl, 5/Industrie, 10/Wipkingen	Architekten	–
Strecke	Zürich–Winterthur	Ingenieure	Robert Moser (1838–1918), Jules Röthlisberger (1851–1911), Gustav Mantel (1853–1908), Henri Amez-Droz (1862–1935)
Adressen	Gesamtes Infrastrukturbauwerk vom Erddamm Vorbahnhof (bei Remisenstrasse 15) bis zum Erddamm Wipkingen (bei Lettenfussweg 9) inklusive zweier Erddämme (bei Dammweg 6 und bei Hönggerstrasse 1), Vorbahnhofsbrücke (bei Remisenstrasse 31), Limmatbrücke (bei Sihlquai 284), Hausteinbögen mit Strassenunterführungen (bei Viaduktstrasse 21)	Hersteller	Società Nazionale delle Officine di Savigliano e Torino, De Wendel & Cie., Bell & Cie., De Wendel, Vanzetti, Von Moos
Baujahre	1855–1899	Bauherrschaft	NOB und SBB
		Eigentümer	SBB
		Weitere Infos	zh.ch/denkmalinventar



10

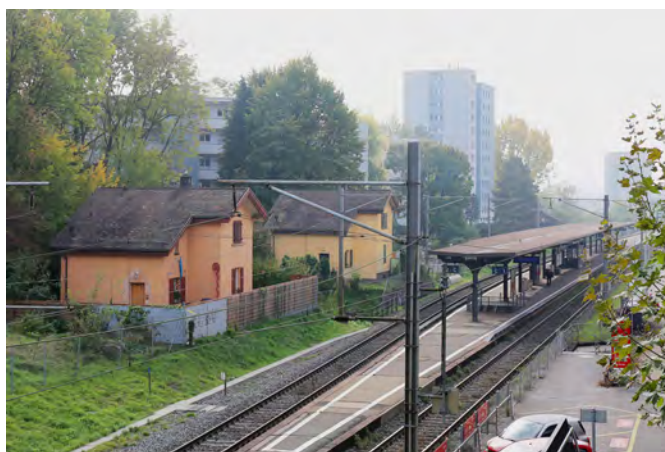
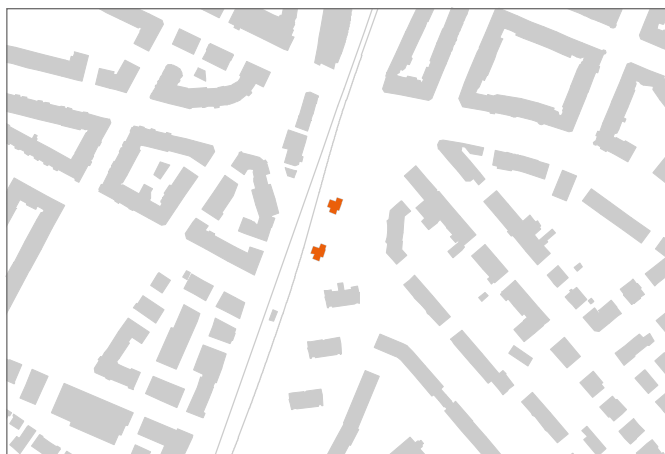
Bahnwärterhäuser

Kreis/Quartier	10/Wipkingen
Strecke	Zürich–Winterthur
Adressen	Rousseaustrasse 99 und 101
Baujahre	1908–1909
Architekten	–
Ingenieure	–
Bauherrschaft	SBB
Eigentümer	SBB
Weitere Infos	zh.ch/denkmalinventar

11

Bahnhof Zürich Oerlikon

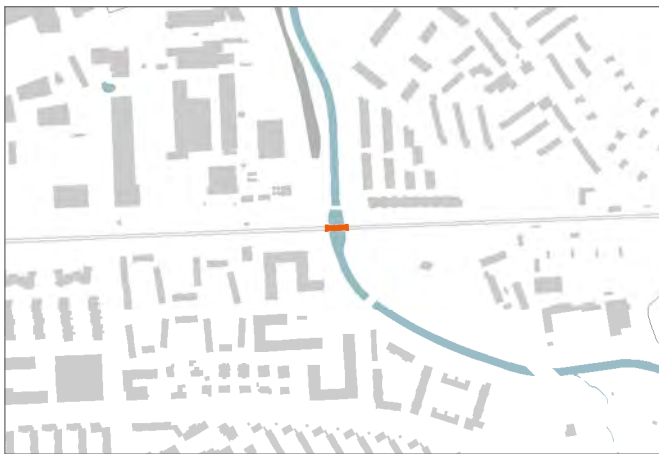
Kreis/Quartier	11/Oerlikon
Strecke	Zürich–Winterthur
Adressen	Aufnahmegebäude (Hofwiesenstrasse 369) und Perrondach (bei Hofwiesenstrasse 369)
Baujahre	1912–1913
Architekten	Carl Strasser (1864–1937), M. Steiner (o. A.)
Ingenieure	–
Bauherrschaft	SBB
Eigentümer	SBB
Weitere Infos	zh.ch/denkmalinventar



12

Glattbrücke

Kreis/Quartier	12/Schwamendingen
Strecke	Zürich–Winterthur
Adressen	Bei Auwiesenstrasse 74
Baujahr	Um 1855
Architekten	–
Ingenieure	–
Bauherrschaft	NOB
Eigentümer	SBB
Weitere Infos	zh.ch/denkmalinventar



13

Strassenunterführung
Badenerstrasse

Kreis/Quartier	9/Altstetten
Strecke	Zürich–Zug
Adressen	Bei Badenerstrasse 760
Baujahre	1956–1958
Architekten	–
Ingenieure	–
Bauherrschaft	SBB
Eigentümer	SBB
Weitere Infos	zh.ch/denkmalinventar



14

Unterwerk Seebach, Dienstgebäude

Kreis/Quartier	11/Seebach
Strecke	Oerlikon–Bülach
Adresse	Unterwerkstrasse 30
Baujahre	1925–1932
Architekten	–
Ingenieure	–
Bauherrschaft	SBB
Eigentümer	SBB
Weitere Infos	zh.ch/denkmalinventar

15

Bahnhof Zürich Wollishofen

Kreis/Quartier	2/Wollishofen
Strecke	Zürich–Luzern
Adressen	Aufnahmegebäude (Seestrasse 331), Güterschuppen (Seestrasse 313a), Perrondach (bei Seestrasse 331)
Baujahre	1864–1928
Architekten	Jakob Friedrich Wanner (1830–1903), Meinrad Lorenz (1880–1968)
Ingenieur	Theodor Weiss (1829–1914)
Bauherrschaft	NOB, ZZL und SBB
Eigentümer	SBB
Weitere Infos	zh.ch/denkmalinventar



16

«Seebahneinschnitt»

Kreise/Quartiere	2/Enge, 3/Wiedikon, 4/Aussersihl
Strecke	Zürich–Luzern
Adressen	Gesamtes Infrastrukturbauwerk von der Strassenunterführung Hohlstrasse (bei Hermann-Greulich-Strasse 74) bis zum Südportal des Engetunnels (bei Kappelstrasse 11) inklusive fünf Strassenüberführungen (bei Badenerstrasse 190, bei Kalkbreitstrasse 12, bei Kanzleistrasse 137, bei Staufacherstrasse 179, bei Zweierstrasse 100), Treppe und Passerelle (bei Elisabethenstrasse 27), Südportal des Ulmbergtunnels (bei Gutenbergstrasse 9), Sihlüberfall (bei Manessestrasse 1), Meinrad-Lienert-Brunnen (bei Meinrad-Lienert-Strasse 4), Überdeckung mit Grünanlage (bei Schulhausstrasse 11), Trasse, Böschungen, Stützmauern, Staketengeländer und Plantanenreihen (bei Seebahnstrasse 251), Nordportal des Engetunnels (bei Seestrasse 45)
Baujahre	1918–1931

Architekt	Hermann Herter (1877–1945)
Ingenieure	Robert Grünhut (1861–1953), Paul Rühl (1876–1962), Gabriel Narutowicz (o. A.), Josef Epper (o. A.), Theodor Rehbock (o. A.), Terner & Chopard (o. A.), Adolf Bühler (1882–1951), Alfred Meyer (1882–1965), Eduard Züblin & Cie.
Bildhauer	Arnold Hünerwadel (1877–1945), Ida Schär-Krause (1877–1957), Luigi Zanini (1896–1968), Otto Münch (1885–1965)
Bauherrschaft	Stadt Zürich und SBB
Eigentümer	SBB
Weitere Infos	zh.ch/denkmalinventar



17

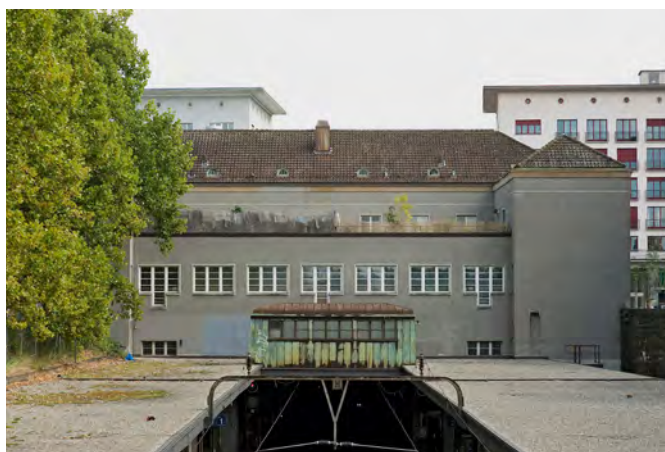
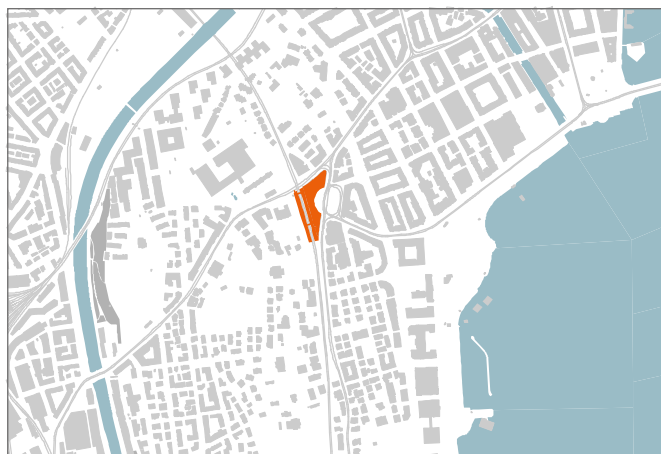
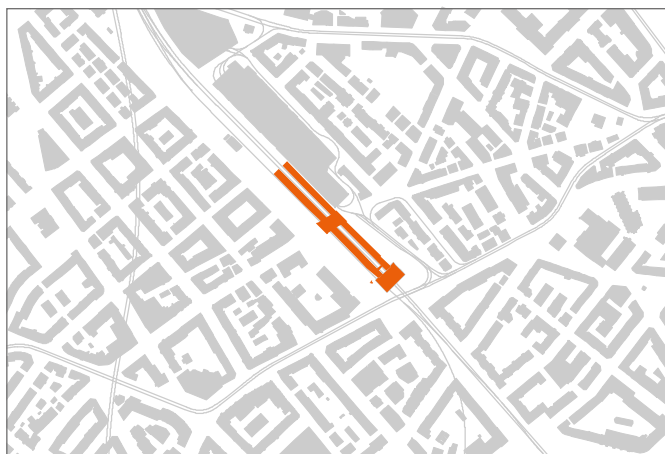
Bahnhof Zürich Wiedikon

Kreis/Quartier	3/Wiedikon
Strecke	Zürich–Luzern
Adressen	Aufnahmegebäude (Baumgartnerstrasse 3 und Birmensdorferstrasse 80), Perrondächer 1 und 2 (Birmensdorferstrasse 80a, 80b, 80c, 80d), Brunnen und Reiterstellwerk (bei Birmensdorferstrasse 80)
Baujahre	1927–1928
Architekt	Hermann Herter (1877–1945)
Ingenieur	Ernst Rathgeb (1884–1951)
Bildhauer	Julius Schwyzer (1876–1929)
Kunstmaler	Otto Baumberger (1889–1961)
Bauherrschaft	SBB
Eigentümer	SBB
Weitere Infos	zh.ch/denkmalinventar

18

Bahnhof Zürich Enge

Kreis/Quartier	2/Enge
Strecke	Zürich–Luzern
Adressen	Aufnahmegebäude (Bederstrasse 1 und 3, Tessinerplatz 10 und 12, Seestrasse 16 und 26), Perrondächer und Personenunterführungen Nord und Süd (bei Tessinerplatz 10 und 12)
Baujahre	1925–1926
Architekten	Otto Pfister (1880–1959), Werner Pfister (1884–1950)
Ingenieur	Ernst Rathgeb (1884–1951)
Bildhauer/ Kunstmaler	Carl Leonhard Fischer (1888–1987)
Bauherrschaft	SBB
Eigentümer	SBB
Weitere Infos	zh.ch/denkmalinventar



19

«Konkurskurve», Erddamm der Schweizerischen Nationalbahn SNB

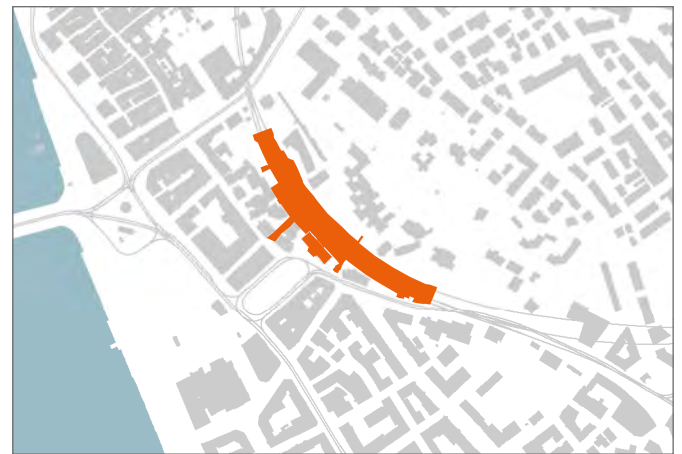
Kreis/Quartier	11/Seebach
Strecke	Wettingen–Effretikon
Adressen	Erddamm, bei Brüttenweg 2
Baujahr	1877
Architekten	–
Ingenieure	–
Bauherrschaft	SNB
Eigentümer	SBB
Weitere Infos	zh.ch/denkmalinventar



20

Bahnhof Zürich Stadelhofen

Kreis/Quartier	1/Altstadt
Strecke	Zürich–Rapperswil
Adressen	Aufnahmegebäude (Stadelhoferstrasse 8) und Perronanlage (Stadelhoferstrasse 6a)
Baujahre	1893–1990
Architekten	Gustav Wülfke (1840–1904), Arnold Amsler (* 1942), Werner Rüeger (* 1942), Vrendli Amsler (* 1947)
Ingenieur	Santiago Calatrava (* 1951)
Bauherrschaft	NOB und SBB
Eigentümer	SBB
Weitere Infos	zh.ch/denkmalinventar



21

Lettenviadukt

Kreise/Quartiere	4/Aussersihl, 5/Industrie, 10/Wipkingen
Strecke	Zürich–Rapperswil
Adressen	Gesamtes Infrastrukturbauwerk von den Hausteinhöfen mit Strassenunterführungen auf der Höhe der Josefswiese (bei Viaduktstrasse 97) bis zum Lettendamm (bei Wasserwerkstrasse 107) inklusive Vorbrücke (bei Sihlquai 252), Vorbrücke und Strassenunterführung (bei Sihlquai 255), Damm Limmatstrasse-Sihlquai (bei Sihlquai 259), Limmatbrücke (bei Wasserwerkstrasse 119)
Baujahre	1881–1894

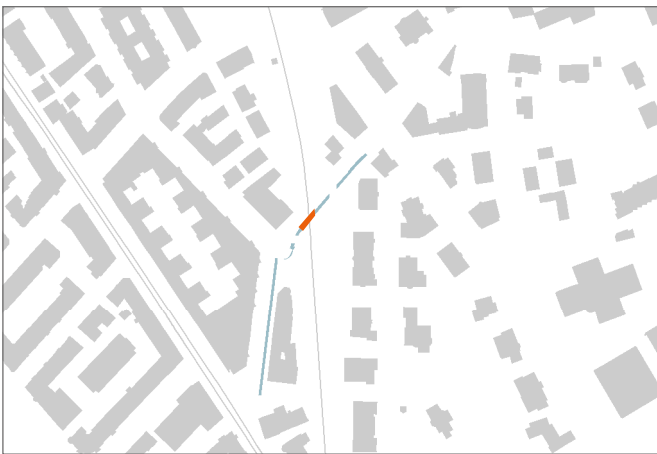
Architekten	–
Ingenieure	Robert Moser (1838–1918), Jules Röthlisberger (1851–1911), Gustav Mantel (1853–1908), Henri Amez-Droz (1862–1935)
Hersteller	De Wendel & Cie., Società Nazionale delle Officine di Savigliano e Torino
Bauherrschaft	NOB und SBB
Eigentümer	SBB
Weitere Infos	zh.ch/denkmalinventar



22

Überführung Nebelbach

Kreis/Quartier	8/Riesbach
Strecke	Zürich–Rapperswil
Adressen	Bei Wildbachstrasse 77
Baujahr	1894
Architekten	–
Ingenieure	–
Bauherrschaft	NOB
Eigentümer	SBB
Weitere Infos	zh.ch/denkmalinventar



23

Hardturmviadukt

Kreise/Quartiere	4/Aussersihl, 5/Industrie
Strecke	Käferberglinie
Adressen	Gesamtes Infrastrukturbauwerk mit westlichem Schenkel (bei Pfingsweidstrasse 103) und östlichem Schenkel (bei Pfingsweidstrasse 95) und mit Strecke vor der Verzweigung der beiden Schenkel (bei Förrli-buckstrasse 109) bis zum Käferberg-tunnel inklusive Stellwerk (bei Pfingsweid-strasse 98) und Rampe (bei Turbinen-strasse 41)
Baujahre	1964–1981
Architekten	–
Ingenieure	Christian Menn (1927–2018), Dialma Jakob Bänziger (* 1927), Hans Hugi (1928–2015)
Bauherrschaft	SBB
Eigentümer	SBB
Weitere Infos	zh.ch/denkmalinventar



Katalog der Objekte von kommunaler Bedeutung



Gleisanlagen Industriequartier



Industriegleis Flurstrasse



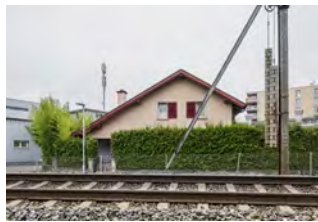
Dienstgebäude mit Brückenwaage



Bahndamm Andreasstrasse



Durchlass Unterdorfbach Altstetten



Bahnwärterhaus Altstetten und Kabelbude



Barrierenwärterhäuschen Kohlendreieck



Bahndamm Wollishofen mit Unterführungen



Strassenunterführung Seestrasse Wollishofen



Jungesellenheime Kohlendreieck



Nationalbahnstrecke Affoltern bis Seebach



Bahnhof Seebach



Bahnhof Letten und Lettentunnel



Bahnhof Tiefenbrunnen

Gleisanlagen Industriequartier

Situation

Die Gleisanlage des Industriequartiers besteht heute noch abgehend vom Gleisfeld in zwei Richtungen: einmal via Zahnradstrasse zur Stadtmühle/Swissmill und einmal – im Gleisbogen nachvollziehbar – über die Pfingstweidstrasse hinweg bis vor die Escherterrassen an der Hardturmstrasse. Abzweiger erschliessen die Swissmill zur Anlieferung von Getreide (Sihlquai 303, im Inventar) sowie das Logistikzentrum der Migros Herdern (Pfingstweidstrasse 101, 103, unter Schutz). Weitestgehend ununterbrochene Abzweiger ausser Betrieb befinden sich auf den Arealen Wetti-Furrer (Pfingstweidstrasse 3) und Maag (Zahnradstrasse 22, im Inventar) sowie beim Gleisbogen im Bereich des Lagerhauses Duttweilerstrasse 1–3. Zum Inventarobjekt gehören sämtliche vorhandenen Gleisinfrastrukturen wie etwa Weichen, Abzweiger, Drehscheiben und Prellböcke, insbesondere auch jene auf den an den Hauptgleisstrang angrenzenden städtischen und privaten Grundstücken. Im Bereich des Gleisbogens sind die Gleise teilweise entfernt worden. Dank der Freiraumgestaltung mit rotem, der ehemaligen Streckenführung folgendem Bodenbelag ist der Verlauf des Gleises aber sichtbar.

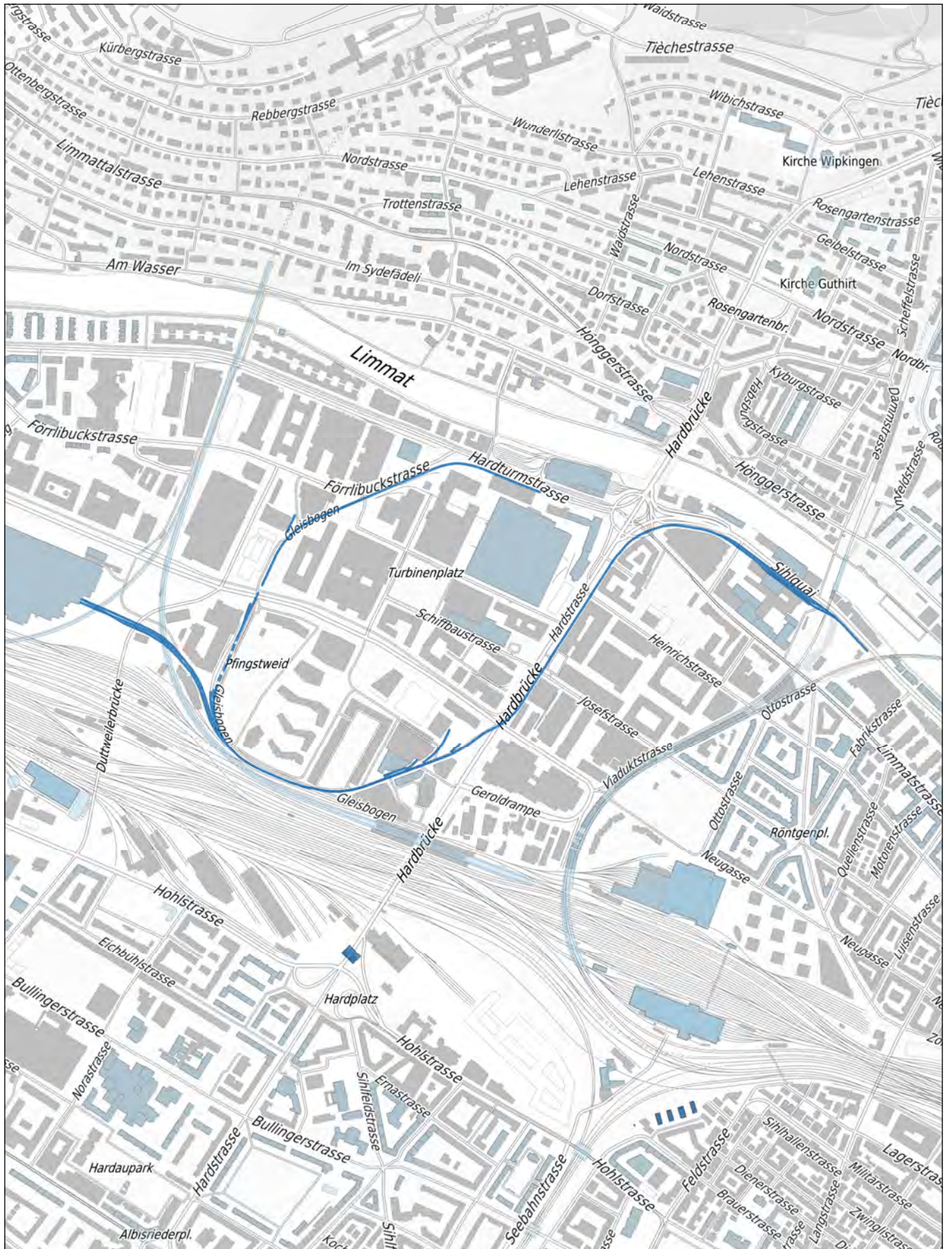
Würdigung

Teile der Gleisanlagen im Industriequartier entstanden bereits in den 1870er-Jahren und damit noch auf dem Gemeindegebiet von Aussersihl. Die Eröffnung des Wasserwerks am Letten (1878) gab den Anlass zur systematischen Anlage des Industriequartiers durch den Stadtgenieur Arnold Bürkli (1833–1894). Als wichtigste Erschliessungsinfrastruktur baute die Stadt auf eigene Kosten ein Industriegleis, das vom Rangierbahnhof her, der heutigen Hardstrasse folgend, zum heutigen Escher-Wyss-Platz und dem ab 1877 angelegten Sihlquai entlang bis zur Zollbrücke führte. Die Seitenstrassen und Firmengelände wurden über Drehscheiben und Stichgleise erschlossen.

Die noch bestehenden Teile der Gleisanlagen entstanden zu verschiedenen Zeitpunkten. Der vom Gleisfeld zur Stadtmühle führende Teil ist bereits 1879 bis zur Stadtmühle nachweisbar. Das ursprünglich fast orthogonal über die Hardstrasse an den Vorbahnhof angeschlossene Gleis erhielt 1897 eine diagonale Führung durch die heutige Zahnradstrasse. Dieses Gleis erschloss auch die Maschinenfabrik Escher Wyss, die um 1890 ins untere Hardturmstrasse nach Westen. Der westliche Bogen des Industriegleises, der über den heutigen Gleisbogen zur Hardturmstrasse führt, geht auf das Wachstum des Industriequartiers westlich der Hardstrasse ab den 1950er-Jahren zurück. Er ist 1955 erstmals auf den Stadtplänen nachweisbar und erschliesst ab den späten 1960er-Jahren auch das Migros-Verteilzentrum Herdern.

Die Industriegleise und ihre Abzweiger haben die Bebauungsstruktur des Industriequartiers massgeblich geprägt. Sie sind wichtige Zeugen der baulichen Entwicklung dieses Teils der Stadt, da die Strassen und Baulinien zwischen **Hauptbahnhof S. 42** und Förrlibuck im Wesentli-

Kreise/Quartiere	4/Aussersihl und 5/Industrie
Strecke	Zürich–Baden, Industriegleis
Adressen	Abzweigend vom Gleisfeld bei Turbinenstrasse 41 via Zahnrad- und Hardstrasse, Escher-Wyss-Platz, Zöllystrasse und Sihlquai bis Prellbock bei Sihlquai 266 mit Abzweigern zu Zahnradstrasse 22, Pfingstweidstrasse 3 und Sihlquai 293–305; abzweigend vom Gleisfeld bei Turbinenstrasse 56/60 entlang dem Gleisbogen, der Förrlibuck- und Hardturmstrasse bis Höhe Hardturmstrasse 5 mit den Abzweigern zu Pfingstweidstrasse 103 und zu Duttweilerstrasse 1–3.
Baujahr	Ab 1870er-Jahren
Architekten	–
Ingenieure	–
Bauherrschaft	Stadt Zürich
Eigentümer	Stadt Zürich, SBB und private Eigentümer



Situationsplan M 1 : 10000

Gleisanlagen Industriequartier



1 Gleisanlagen Industriequartier

Oben

Güterwagen mit Getreide biegen auf Höhe der Pflingstweidstrasse unter der Hardbrücke hindurch in die Hardstrasse ein, um zur Stadtmühle zu gelangen.

Unten

Mehrere Gleisabzweiger vor der Laderampe der Swissmill – ehemals Stadtmühle – verweisen auf die Grösse der hiesigen Lebensmittelproduktion.



chen auf die Erschliessung durch dieses Industriegleis ausgerichtet wurden. Die Gleise machen anschaulich, wie stark das gesamte Quartier vom Bahnanschluss geprägt wurde. Zudem verdeutlichen sie die enge funktionale und wirtschaftliche Verknüpfung der Metall- und Nahrungsmittelproduktion mit der Bahn.

Die gleichzeitige Nutzung der verschiedenen Verkehrsteilnehmer Eisenbahn, Tram, Auto und Fussgänger führte auch zu Unfällen und schliesslich 1908 zu Vorschriften betreffend Fahrzeiten, Beleuchtung, Signalen und aller Verantwortlichkeiten. Damit erinnern die erhaltenen Indus-

triegleise nicht nur an die industrielle Vergangenheit des Quartiers, sondern auch an das komplexe Nebeneinander verschiedener Nutzungen und unterschiedlicher Verkehrsträger in einem Industriequartier.

Die beiden zu unterschiedlichen Zeiten entstandenen Gleisarme der heutigen Anlage verweisen auf zwei verschiedene Entwicklungsphasen, jene im späten 19. Jahrhundert im Bereich Hardstrasse/Sihlquai und eine zweite, von grossen Industrie- und Logistikarealen geprägte im dritten Viertel des 20. Jahrhunderts. Die gut nachvollziehbare und teilweise auch optisch hervorgehobene Gleis-

schlaufe ist noch in grossen Teilen erhalten und wird streckenweise noch heute von der Industrie genutzt. Ihre funktionalen Einzelteile wie Drehscheiben, Weichen, Prellböcke usw., machen die damaligen Betriebsabläufe einfach nachvollziehbar.

Mit der Transformation des Industriequartiers erscheinen die Industriegleise seit den 1990er-Jahren fast als Relikte einer vergangenen Zeit. Viele Industriegleise sind in den letzten Jahren bereits verschwunden.

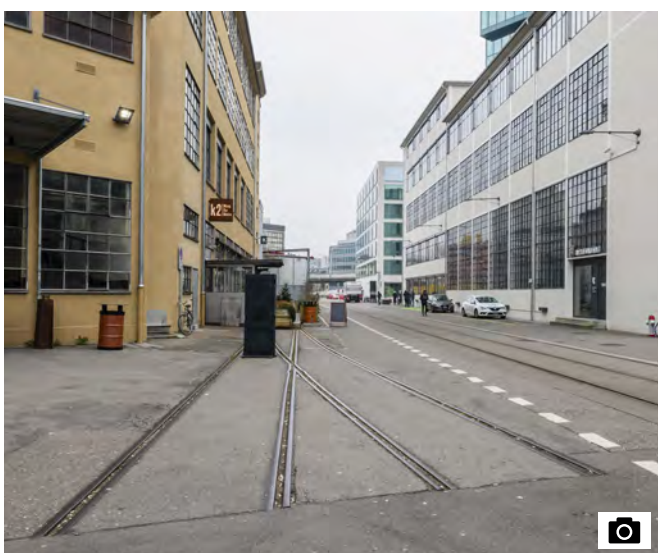
Literatur

Othmar Birkner, «Einführung», in: Amt für Städtebau (Hg.), SBB-Gebäude Zürich. Gleisraum Langstrasse bis Bahnhof Altstetten, Spezialinventar, Juli 2005, Zürich 2005, S. 7–24, hier S. 14–15.

Hans-Peter Bärtschi, Industrialisierung, Eisenbahnschlachten und Städtebau. Die Entwicklung des Industrie- und Arbeiterstadtteils Aussersihl. Ein vergleichender Beitrag zur Architektur- und Technikgeschichte, Schrifreihe des gta Nr. 25, Basel 1983.

Vereinigung Neu-Zürich (Hg.), Neu-Zürich in Wort und Bild. Sonderheft Kreis 5, Zürich 1940, S. 31–32, 38.

Amt für Städtebau (Hg.), Baukultur in Zürich. Aussersihl, Industrie, Zürich West, Zürich 2004, S. 92–99.



1 Gleisanlagen Industriequartier

Oben

Die Freiraumgestaltung mit rotem Bodenbelag sorgt dafür, dass der grosse Gleisbogen im Westen des Industriequartiers nachvollziehbar bleibt.

Unten

Das Gebäude Zahnradstrasse 22 dient heute als Provisorium der Tonhalle. Dass die frühere Produktion schwerer Zahnräder auf den Transport über die Schiene angewiesen war, ist aber noch heute gut ersichtlich.

Industriegleis Flurstrasse

Situation

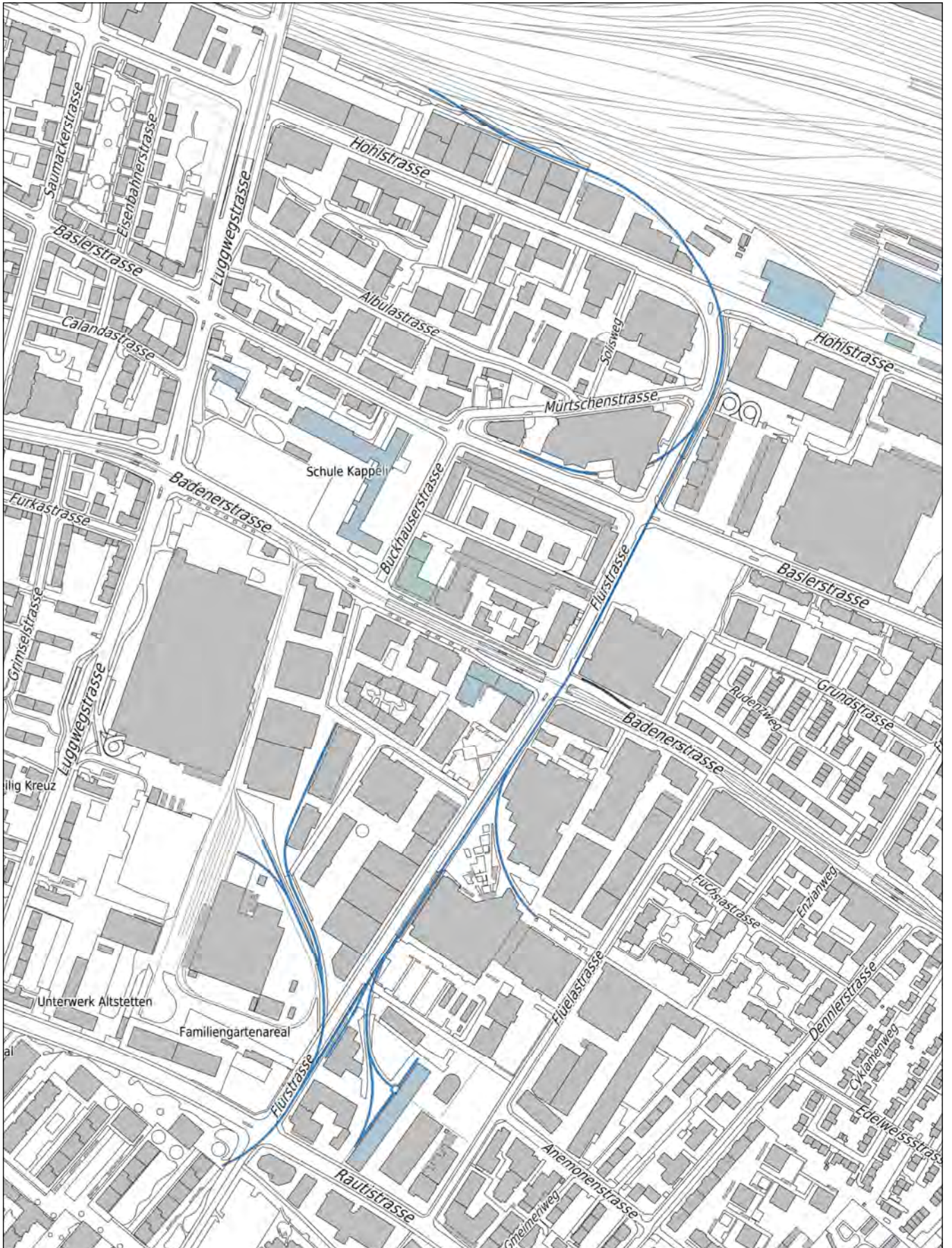
Die bestehende Gleisanlage umfasst das östlich des **Bahnhofs Altstetten S. 46** auf Höhe Hohlstrasse 510 abzweigende und ab Hohlstrasse 444 rechtwinklig nach Südwesten das Industriegebiet Albisrieden erschliessende Gleis entlang der Flurstrasse mit diversen Abzweigern bis zum Areal Freilager, wo es an einem neueren Prellbock endet. Abzweiger, teilweise mit Infrastrukturen wie Prellböcken oder Drehscheiben, bestehen noch bei Flurstrasse 8 (Abzweiger durch Gebäude Baslerstrasse 60), bei Flurstrasse 55 (Abzweiger mit Prellbock), bei Flurstrasse 70/72 (auf das Kochareal und zur Flurstrasse 89) sowie bei Flurstrasse 93 (zum VBZ-Areal und den Gebäuden Buckhauserstrasse 30/32) und bei Freilagerstrasse 60 (Prellbock Freilager). Das Industriegleis ist bis zum Prellbock auf dem Freilagerareal und durch dortiges Wenden bis ins Areal der VBZ-Werkstätten (Luggwegstrasse 65/67) noch in Betrieb.

Würdigung

Die Gleisanlage Flurstrasse entstand in der Zwischenkriegszeit. Das Industriegleis ist 1923 erstmals kartographisch nachweisbar. Wer seinen Bau initiierte und finanzierte ist nicht bekannt. Gewerbe- und Industriefirmen liessen sich aufgrund der guten Bedingungen des jungen Industriegebiets zwischen Albisrieden und Altstetten nieder. Besonders wichtig war dabei nebst dem günstigen Bodenpreis auch der Bahnanschluss zur Anlieferung oder zum Vertrieb der produzierten oder gelagerten Güter.

Der erste mit der Gleisanlage erschlossene Betrieb war vermutlich die Grossmetzgerei Bell an der Dennlerstrasse 10. Bald erhielten weitere Betriebe einen Gleisanschluss, darunter die in Riesbach gegründete und seit 1906 in Albisrieden ansässige Motorwagenfabrik E. Arbenz & Co. zwischen heutiger Flüela- und Anemonenstrasse. Bell und Arbenz wurden über den heute noch bestehenden, jedoch früher über die Flüelastrasse hinausreichenden Abzweiger bei der Flurstrasse 55 erschlossen. Dieser endet heute nördlich der Flüelastrasse 28 an einem Prellbock. Bereits 1925 schloss die Zürcher Freilager AG einen Vertrag über das Recht eines Gleisanschlusses ab. 1927 wurden die ersten Gebäude und der Gleisanschluss des Zollfreilagers erbaut. 1926 übersiedelte die Firma H. Koch Kohlen Zürich von der Militärstrasse nach Albisrieden. Die Baueingabepäne für die Kohlenlagerhalle Rautistrasse 26 (im Inventar) zeigen auch den entsprechenden Gleisanschluss. Ab 1932 ist ein durch Wenden bei der Flurstrasse 93 abzweigendes Stichgleis kartographisch nachweisbar, das heute auf das Gelände der VBZ-Werkstätten führt. Es erschloss damals zunächst die Gebäude der Möbelfabrik Lips an der Badenerstrasse (heute Nr. 621) und einige Jahre später weitere Gewerbe- oder Industriebetriebe im Bereich der heutigen Buckhauserstrasse. Als um 1975 die VBZ-Werkstätte an der Luggwegstrasse errichtet wurde, war das Industriegleis ein Grund für die Standortwahl, da für den Unterhalt der Trams schwere Güter angeliefert werden müssen. Noch heute bezieht die VBZ über dieses Anschlussgleis den gesamten Bedarf an Schienen für ihre Bau- und Instandhaltungsarbeiten.

Kreis/Quartiere	9/Altstetten und Albisrieden
Strecke	Zürich–Baden, Industriegleis
Adressen	Von Hohlstrasse 510 bis bei Freilagerstrasse 60 mit Abzweigern auf Höhe Flurstrasse 8, 55, 70 (zu Rautistrasse 26), 72 (zu Flurstrasse 89) und 93 (zu Luggwegstrasse 65/67 und Buckhauserstrasse 30/32)
Baujahre	Vor 1923 bis heute
Architekten	–
Ingenieure	–
Bauherrschaft	Privat
Eigentümer	Stadt Zürich, SBB und private Eigentümer



Situationsplan M 1:5000

Objekte von kommunaler Bedeutung

2

Industriegleis Flurstrasse

Oben

Während neuere Wohnbauten heute direkt am Abzweiger des Industriegleises aus dem grossen Gleisfeld stehen, verkehren die Güterzüge nur noch selten.

Unten

Nach dem Abzweiger auf das ehemalige Firmenareal der H. Koch Kohlen Zürich führt das Gleis noch weiter bis zum Zollfreilager.



Die Industriegleise Flurstrasse mit diversen Abzweigern haben die Bebauungsstruktur des ehemaligen Industriegebiets Albisrieden beidseits der Flurstrasse bis zum Zollfreilager massgeblich geprägt: Viele Strassen und Baulinien wurden auf diese Gleise ausgerichtet. Sie sind daher wichtige Zeugen der baulichen Entwicklung dieses Stadtteils, der sich heute im Zuge der Verdichtung wieder im Umbruch befindet. Die Gleisanlage veranschaulicht dessen Siedlungsgeschichte. Sie ist ein wichtiges Glied der

fortlaufenden Entwicklung dieses städtebaulich heterogenen Gebiets, das sich innerhalb nur eines Jahrhunderts von landwirtschaftlicher Nutzung ausserhalb der Dorfkerne über die Industrienutzung zu einer Dienstleistungs- und heute vermehrt auch Wohnnutzung laufend verändert hat.



Literatur

Amt für Städtebau (Hg.), Baukultur in Zürich. Wiedikon, Albisrieden, Altstetten, Zürich 2005, S. 100.

Jean-Claude Maissen und Markus Peter (Hg.), Freilager Zürich. hrsg. im Auftrag der Zürcher Freilager AG, Zürich 2016, S. 13.

2

Industriegleis Flurstrasse

Kurz nach dem Abzweiger aus dem Gleisfeld führt eine Verzweigung auf ein ehemalig kleinteiliges Gewerbeareal. Heute befindet sich hier ein grösseres Büro- und Dienstleistungsgebäude.

Dienstgebäude mit Brückenwaage

Situation

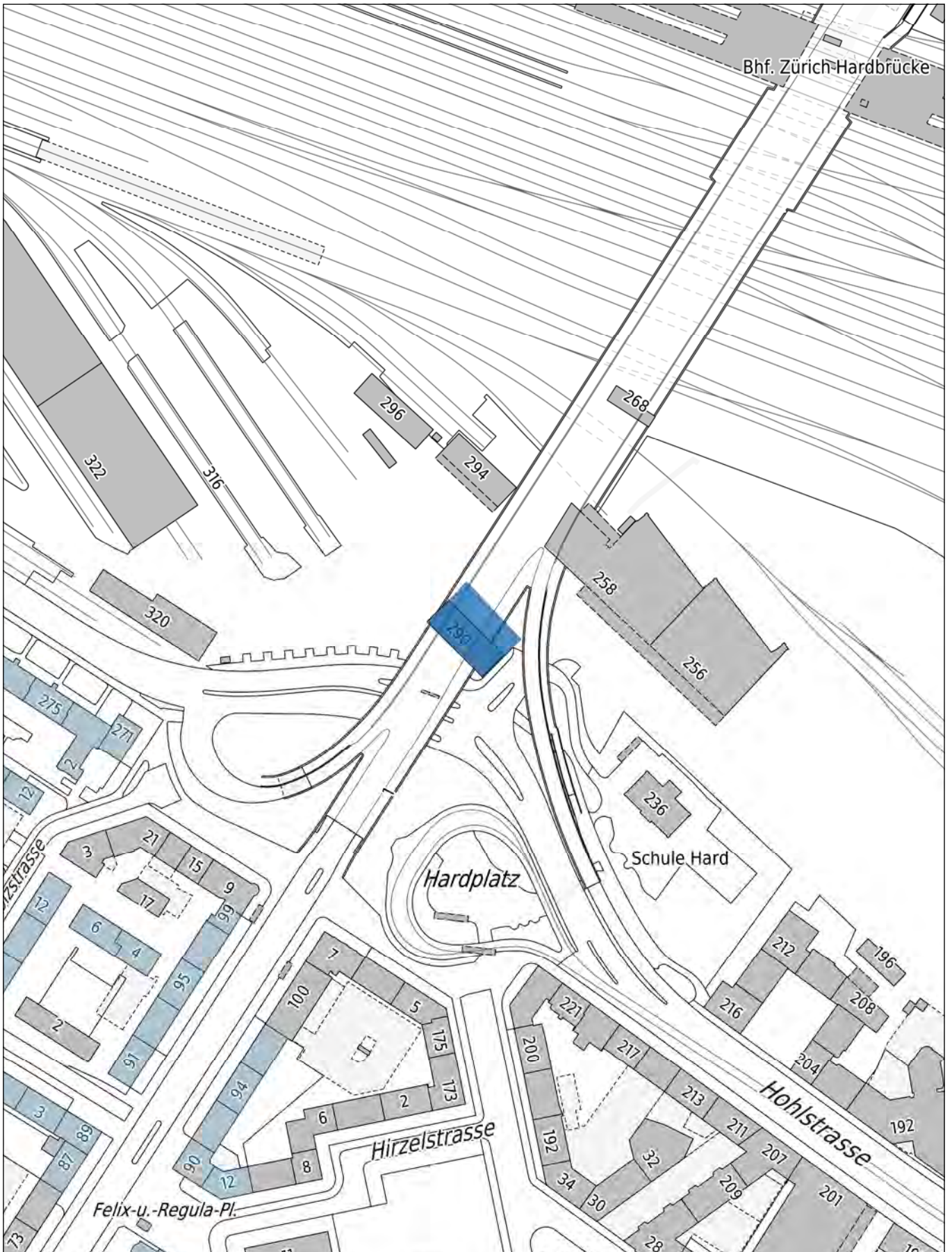
Südlich des Gleisfeldes liegt zwischen der Hardbrücke und der Duttweilerbrücke das weitläufige Areal Hohlstrasse, das als Umschlagplatz mit offenen und gedeckten Güterrampen sowie als Werkplatz für die bahnahe Entsorgung und das Recycling von (Bau-)Abfällen dient. Das Werkareal wird derzeit durch die Firma Spross Debag gemeinsam mit der SBB Cargo zum industriellen Entsorgungshub mit direkter Anbindung an das Bahnsystem entwickelt. Das eingeschossige Dienstgebäude mit Brückenwaage wurde 1974 als Eingangstor zum Areal und Empfangsgebäude konzipiert. Seine der Hohlstrasse abgewandte Situierung unter der Hardbrücke ist definiert durch die Lage der mächtigen runden Eisenbetonstützen der Brückenkonstruktion, die zugleich die richtungsgrenzte Ein- und Ausfahrt zum Werk- und Umschlagplatz vorgibt.

Dem pavillonartigen, langgestreckten Baukörper, der auf einer schmalen, durchlaufenden Beton-Bodenplatte ruht, ist die in den Strassenbelag integrierte Brückenwaage vorgelagert. Die gut ablesbare Primärkonstruktion des Pavillons basiert auf einem Standardmodul aus dunklen Doppel-T-Stahlprofilen. Diese ist mit der geschweissten Stahlrahmenkonstruktion der Decke verbunden. Die Wandfüllungen und Rollladenkästen aus Stahlblech sind in einem gleichbleibenden Grauton gestrichen. Die Stahlprofile werden zugleich für die Fixierung der Führungsschienen der Lamellenstoren genutzt. Die hinter die Stahlstützen zurückversetzten, von breiten Sprossen unterteilten Fensterflächen öffnen sich zur Werkstrasse bzw. zum Umschlagplatz. Die roten Rafflamellenstoren ergeben einen markanten farblichen Kontrast zu den Grautönen des Stahlbaus und zum Beton der Hardbrücke. Der breite randlose Dachabschluss ist zugleich Träger für die Gebäudebeschriftung. Die 2017 erfolgte Flachdachsanierung mit Cupolux-Oberlichtern hatte einen neuen Dachaufbau zur Folge.

Würdigung

Die auf einfachen geometrischen Proportionen beruhenden Gliederungselemente, wie etwa die dreiteiligen Fensterflächen und die seitlich angehefteten Stahlstützen, sind typisch für eine Skelettbauweise in Stahl und Glas. Die Haupttragstruktur des Dienstgebäudes basiert auf Doppel-T-Stützen, die jeweils mittig zum breiten Dachrand stehen und das Gewicht der geschweissten Stahlrahmenkonstruktion der Decke aufnehmen. Die besondere Eckausbildung mit diagonal stehenden Kreuzstützen, die den breiten Dachrand sichtbar belassen, verrät den Einfluss des Architekten Mies van der Rohe mit seiner modularen Skelettbauweise. Das Thema des fließenden Raums wird durch die aussen ansetzenden Stahlstützen, die mit der randlosen Deckenkonstruktion und der festen Betonbodenplatte kontrastieren, demonstrativ zur Schau gestellt. Die von aussen nicht sichtbaren Cupolux-Oberlichter bringen am stark beschatteten Standort zusätzliches Tageslicht ins Gebäudeinnere. Bei diesem minimalistischen Bauwerk steht die roh wirkende Industrieästhetik im Vordergrund, welche dem «unwirtlichen» Standort unter der

Kreis/Quartier	4/Aussersihl
Strecke	Zürich–Baden
Adresse	Hohlstrasse 290
Baujahr	1974
Architekten	–
Ingenieure	–
Bauherrschaft	SBB
Eigentümer	SBB



Situationsplan M 1:2000

Objekte von kommunaler Bedeutung

Hardbrücke eine individuelle Prägung als Pforte zum schienennahen Entsorgungs-Hub verleiht. Der Stahlbau mit der vorgelagerten Brückenwaage ist ein Zeuge der Waren- und Bahnlogistik und der ökologischen Verwertung von Bauschutt, der zugleich für die direkte Anbindung des Warenumschlags an das SBB-Bahnnetz bzw. die Umlagerung von Gütern vom Strassen- auf den Schienenverkehr steht.

Literatur

Siehe: Boss 2018; Schweizer Ingenieur und Architekt 1991; Spezialinventar SBB-Gebäude Zürich 2005, S. 54–55.

3 Dienstgebäude mit Brückenwaage

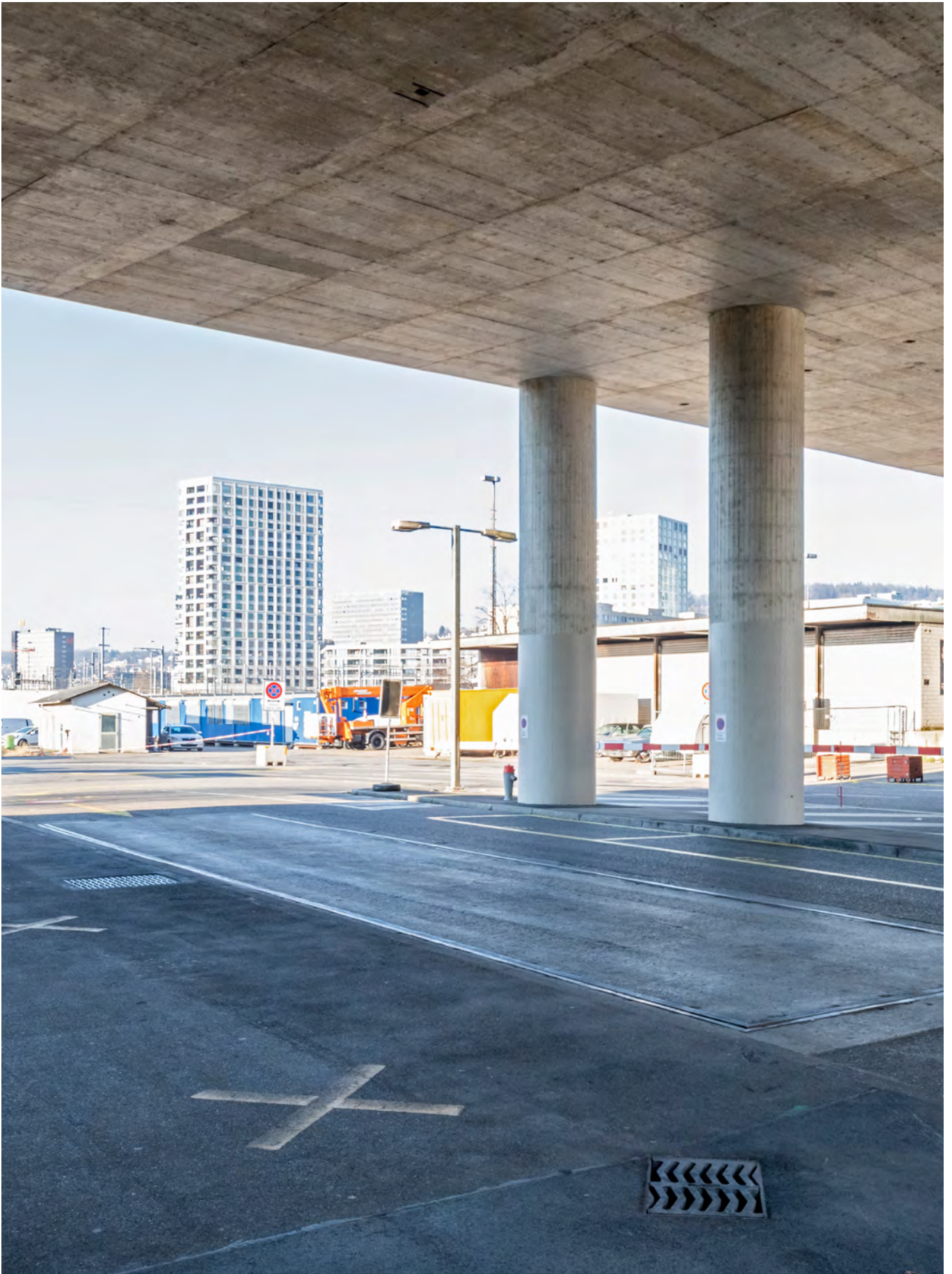
Linke Seite

Das nüchtern und funktional gestaltete Dienstgebäude markiert den Ort des Warenumschlags vom Strassen- auf den Schienenverkehr.

Rechte Seite

Die Brückenwaage ermittelt das Gewicht der transportierten Güter.





Bahndamm Andreasstrasse

Situation

Der Bahndamm ist Teil der Strecke Zürich–Winterthur, die am 27. Dezember 1855 von der Schweizerischen Nordostbahn (NOB) als Teil der Verbindung Zürich–Romanshorn («Bodenseebahn») eröffnet wurde. Er ist mehrere Meter hoch und verläuft vom Bahnhof Oerlikon bis zum Bahnhof Wallisellen. Das Objekt umfasst den Erddamm entlang der gesamten Andreasstrasse bis hin zur **Glattbrücke S. 49** mit dem Personendurchlass Leutschenbach und der Stützmauer Andreasstrasse.

Würdigung

Der 1855 angelegte Bahndamm Andreasstrasse gehört zu den ältesten Bahnbauten der Schweiz und ist neben dem Erddamm und den Widerlagern der Limmatbrücke im **Wipkinger Viadukt S. 47** das einzige erhaltene Bauwerk in Zürich aus den ersten Jahren des Bahnbaus. Der gleichzeitig erstellte Bahndamm im Industriequartier wurde 1894 durch den **Aussersihler Viadukt (s.a. Lettenviadukt S. 54)** ersetzt und bis auf den Rest zwischen Limmatstrasse und Sihlquai abgetragen. Der Erddamm Andreasstrasse bildet zusammen mit der Stützmauer und dem Personendurchlass sowie mit der Glattbrücke ein zusammenhängendes und städtebaulich bedeutendes Ensemble der frühen Bahngeschichte. Hinsichtlich der Stadtentwicklung und Bebauung der umliegenden Gebiete zeigt es auf, dass Bahndämme oft auch eine Zäsur für die weitere Ausdehnung der Quartiere bildeten.

4

Erddamm Andreasstrasse

Der Erddamm entlang der Andreasstrasse trennt städtebaulich den östlichen Teil Oerlikons und den westlichen Teil Schwamendingens vom nördlich gelegenen Leutschenbachquartier (Seebach). Er wirkt seit 160 Jahren als bestimmendes Element für die Entwicklung der Stadt im Norden. So endete die sich von Süden her ausdehnende städtische Wohnbebauung bis ins späte 20. Jahrhundert am Damm, während sich nördlich davon in Leutschenbach Gewerbebetriebe und das Studio des Schweizer Fernsehens ansiedelten und nur einzelne Wohngebäude entstanden. Die markante Zäsur in der Stadtlandschaft, die der Damm bildet, ist von vielen Orten her sichtbar. Sie unterstützt das Verständnis der Siedlungsentwicklung in Zürich-Nord. Der grasbewachsene und mit Sträuchern bepflanzte Damm spielt zusammen mit dem offengelegten Leutschenbach eine wichtige ökologische Rolle. Das nördliche Vorland des Damms entlang der Andreasstrasse ist im Zusammenhang mit neuen Wohnbauten in Leutschenbach als Erholungsraum und Verbindung für den Langsamverkehr aufgewertet worden. Auf der Südseite befinden sich Privatgärten mit Gartenhäusern.

5

Personendurchlass Leutschenbach

Der heute als Zugang zu einem privaten Gebäude genutzte Personendurchlass Leutschenbach ist der einzige Kunstbau aus der Bauzeit des Damms. Das Mauerwerk des runden Gewölbes ist äusserst sorgfältig gefügt. Der kleine Tunnel diente zuerst als Unterführung des Oerliker

Kreise/Quartiere	11/Oerlikon und 12/Schwamendingen
-------------------------	-----------------------------------

Strecke	Zürich–Winterthur
----------------	-------------------

4 Erddamm Andreasstrasse

Adressen	Entlang der gesamten Andreasstrasse
-----------------	-------------------------------------

Baujahr	1855
----------------	------

Architekten	–
--------------------	---

Ingenieure	–
-------------------	---

Bauherrschaft	NOB
----------------------	-----

Eigentümer	SBB
-------------------	-----

5 Personendurchlass Leutschenbach

Adresse	Bei Siewerdstrasse 73
----------------	-----------------------

Baujahr	1855
----------------	------

Architekten	–
--------------------	---

Ingenieure	–
-------------------	---

Bauherrschaft	NOB
----------------------	-----

Eigentümer	SBB
-------------------	-----

6 Stützmauer Erddamm Andreasstrasse

Adresse	Gegenüber Andreasstrasse 11
----------------	-----------------------------

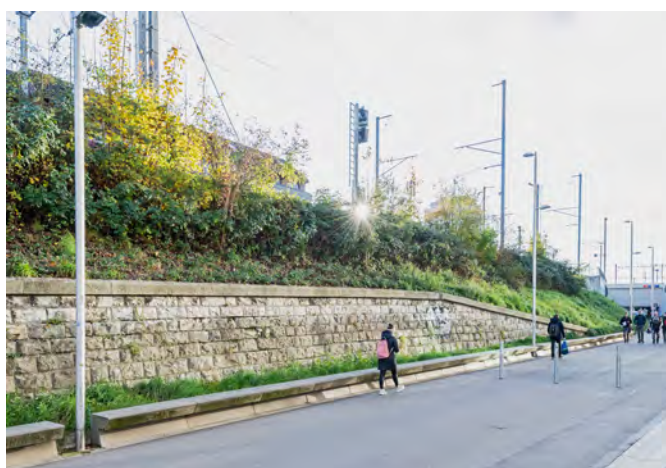
Baujahr	1. Viertel 20. Jahrhundert
----------------	----------------------------

Architekten	–
--------------------	---

Ingenieure	–
-------------------	---

Bauherrschaft	–
----------------------	---

Eigentümer	SBB
-------------------	-----



Dorfbachs. In den frühen 1950er-Jahren wurde er zum Personendurchlass zwischen dem Wohngebiet im Süden und den Gewerbebetrieben in Leutschenbach umgenutzt, um den oft benutzten inoffiziellen Bahnübergang an dieser Stelle aufzuheben.

6

Stützmauer Erddamm Andreasstrasse

Am westlichen Ende des Damms – auf der Höhe der so genannten Andreastürme – steht nordseitig eine Stützmauer. Die maximal ca. 1.5 Meter hohe Mauer ist aus behauenen Kalksteinen gefügt und mit Granitplatten ge-

deckt. Sie wurde vermutlich bei der Anlage der Andreas- und der Hüttisstrasse vor dem Ersten Weltkrieg errichtet und ist ein typisches, sorgfältig gemauertes Stützbauwerk jener Zeit. Die Stützmauer Andreasstrasse ist stadträumlich prägend.

Literatur

Siehe: Huber 2015, S.23.

Oben
4

Erddamm Andreasstrasse

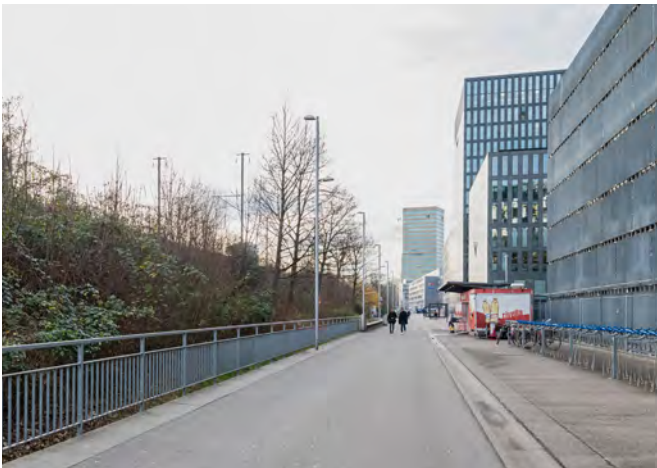
Der älteste erhaltene Bahndamm Zürichs prägt die Grenze zwischen den Quartieren Oerlikon, Schwamendingen und Seebach.

Unten
6

Stützmauer

Erddamm Andreasstrasse

Stützmauern sind typische Kunstbauerwerke des Bahnbaus.



Oben

4

Erddamm Andreasstrasse

Der Bahndamm zieht sich über eine weite Strecke in einem geraden Verlauf vom Bahnhof Oerlikon bis zur Stadtgrenze.

Unten

5

Personendurchlass

Leutschenbach

Ursprünglich als Durchlass für den Oerliker Dorfbach erbaut, dient der Tunnel seit mehr als 70 Jahren Fussgängern, heute als Zugang zu einem privaten Klub.



Durchlass Unterdorfbach Altstetten

Situation

Die Schweizerische Nordostbahn (NOB) bzw. deren Tochtergesellschaft Zürich-Zug-Luzern (ZZL) eröffnete 1864 die einspurige Linie von Zürich nach Zug durch das Knonauer Amt. Sie zweigt nach dem **Bahnhof Altstetten S. 46** nach Süden ab, überquert die Badenerstrasse (**siehe Strassenunterführung Badenerstrasse S. 49**), folgt dem linken Hang des Limmattals, um in einem Kreis den nördlichen Ausläufer der Albiskette zu umfahren und ins Reppischtal einzubiegen.

Kurz vor der Querung der Badenerstrasse passiert die Bahnstrecke den auf der südlichen Bahndammseite eingedolten Altstetter Unterdorfbach, der nach dem Bahndamm wieder oberirdisch geführt ist. Zu sehen ist hier nur noch der nördliche Auslass. Das Gewölbe ist aus flach und glatt behauenen Kalksteinen gemauert und entspricht den Normalplänen der NOB für Bachdurchlässe. Die Steine in der Stützmauer über dem Gewölbe sind ebenfalls nicht bossiert, aber weniger fein bearbeitet. Möglicherweise ist die Stützmauer etwas jünger als das Gewölbe. Sie trägt eine Abdeckung aus Granitplatten und ein Geländer aus Stahlprofilen und Rohren und weist verschiedene Flickstellen aus Zement auf. Die Mauern beidseits des Auslasses sind aus Beton und jüngeren Datums.

Würdigung

Der Durchlass für den Unterdorfbach in Altstetten entstand 1864 beim Bau der einspurigen Bahnlinie von Zürich nach Zug. Die Projektierung und Konzession der Strecke Zürich–Zug–Luzern hatte die Schweizerische Nordostbahn 1861 von der bankrotten Ost-West-Bahn (OWB) übernommen, die ursprünglich eine Verbindung von La Neuveville über Bern und Luzern nach Zürich geplant hatte. Zusammen mit den Kantonen Zürich, Zug und Luzern gründete die NOB noch im gleichen Jahr die Tochtergesellschaft ZZL und begann mit dem Bau der beiden Teilstrecken. Am 30. Mai 1864 konnten die Linien Zürich–Zug und Zug–Luzern gleichzeitig eröffnet werden. Ab 1882 fungierte die durch das Knonauer Amt verlaufende Strecke von Zürich nach Zug auch als Zubringerlinie zur Gotthardbahn. Durch den Bau der Bahnstrecke Thalwil–Arth–Goldau verlor sie 1897 diese Funktion und wurde zur Nebenlinie ohne Transitverkehr.

Der Bachdurchlass mit gemauertem Gewölbe aus behauenen Kalksteinen über den Altstetter Unterdorfbach ist mit Baujahr 1864 so alt wie diese Bahnlinie. Er gehört damit zu den ältesten Bahnbauten auf Stadtgebiet und illustriert die Bedeutung und Anwendung der NOB Normalpläne bei der Planung und Ausführung von Bachdurchlässen.

Literatur

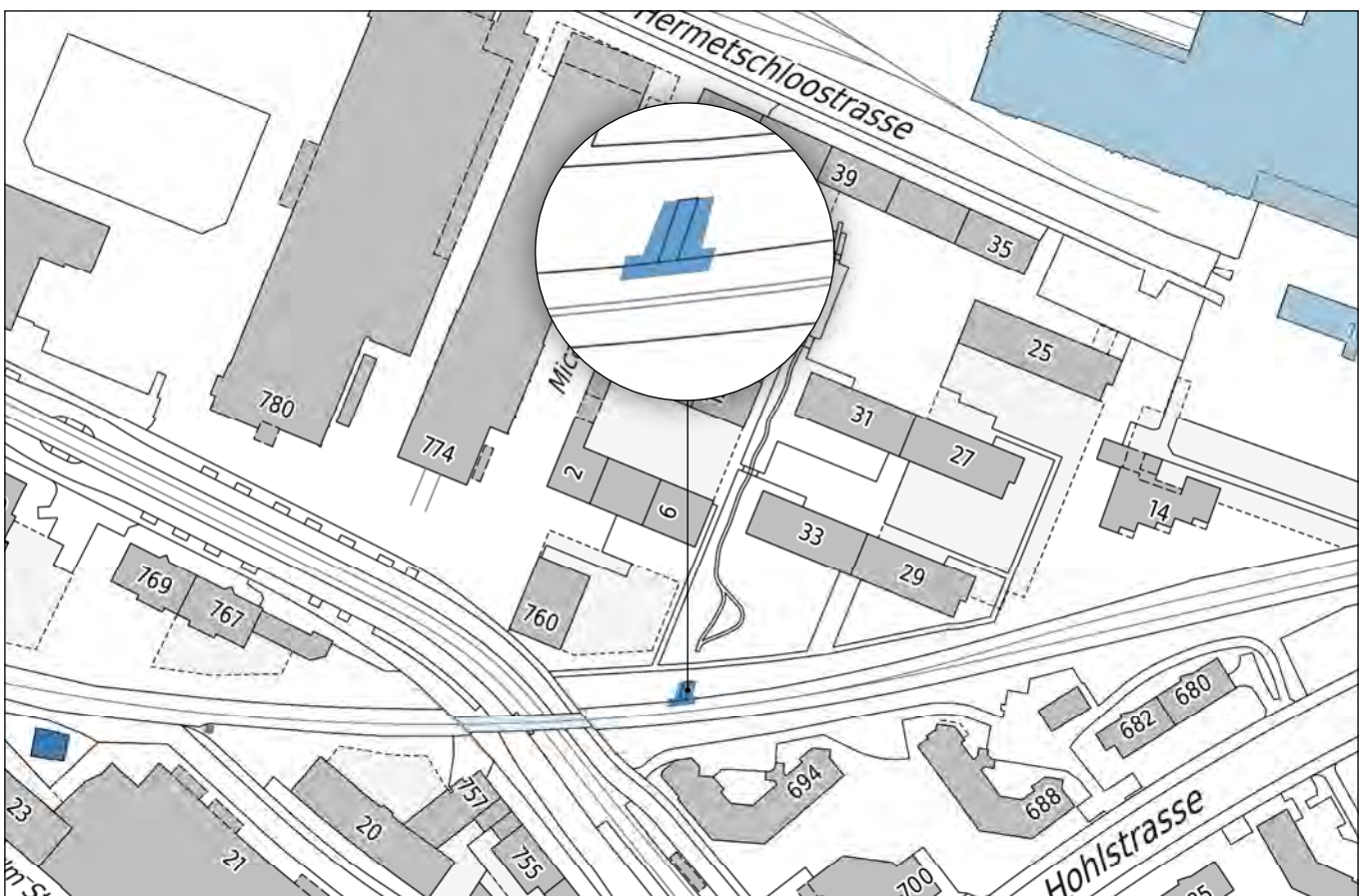
Schweizerische Nordostbahn-Gesellschaft (Hg.), Schweizerische Nordostbahn. Normalien für den Bahnbau, Winterthur 1873–1883, Blatt 17, Schnitt A–B.

Siehe auch: Jung 2006/2, S. 490–499; Wikipedia Bahnstrecke Zürich–Zug 2020.

Kreis/Quartier	9/Altstetten
Strecke	Zürich–Zug
Adresse	Bei Hermetschloostrasse 33
Baujahr	1864
Architekten	–
Ingenieure	–
Bauherrschaft	NOB rsp. Tochtergesellschaft ZZL
Eigentümer	SBB



7
Durchlass
Unterdorfbach Altstetten
Vorher unterirdisch geführt, tritt der Altstetter Unterdorfbach am Rande einer neueren Wohnsiedlung nördlich des Bahndamms an die Oberfläche.



Situationsplan M 1:2000

Bahnwärterhaus Altstetten und Kabelbude

Situation

Die Schweizerische Nordostbahn (NOB) bzw. deren Tochtergesellschaft Zürich-Zug-Luzern (ZZL) eröffnete 1864 die einspurige Linie von Zürich nach Zug durch das Knollener Amt. Sie zweigt nach dem **Bahnhof Altstetten S. 46** nach Süden ab, überquert die Badenerstrasse (**siehe Strassenunterführung Badenerstrasse S. 49**), folgt dem linken Hang des Limmattals, um in einem Kreis den nördlichen Ausläufer der Albiskette zu umfahren und ins Reppischtal einzubiegen. Der erste Streckenteil führt durch die Wohn- und Industriebauten Altstettens, dann wird die Szenerie am Hang oberhalb von Mülligen fast ländlich. Den Passagieren eröffnet sich ein immer freierer Blick über das Limmattal und auf die grünen Abhänge des Schlieremerbergs. Die Linie war ab 1882 auch die Zubringerlinie zur Gotthardbahn. Bis 1897 die Strecke über Thalwil nach Zug eröffnet wurde, war Altstetten also Teil der wichtigen Fernverbindung Zürichs nach Italien. Seit 1897 ist die Strecke eine Nebenlinie ohne Transitverkehr.

Das westlich des Bahnhofs Altstetten gelegene Bahnwärterhaus stand ursprünglich am Niveauübergang der Badenerstrasse. Das eidgenössische Gebäude- und Wohnungsregister gibt als Baujahr des Bahnwärterhauses 1885 an. Denkbar wäre aber auch eine frühere Entstehung. 1903 wurde die Badenerstrasse aufgrund des Baus der Limmattal-Strassenbahn nach Osten verlegt und unter der Bahnstrecke Zürich–Zug hindurchgeführt. Bis zu welchem Zeitpunkt das Haus noch von einem Bahnwärter bewohnt wurde, ist nicht bekannt. Die dreieckige Parzellenform und die Lage an den Gleisen verweist auf seine ehemalige Funktion.

Die Kabelbude wurde höchstwahrscheinlich 1932 aufgestellt, als die SBB die Strecke elektrifizierte und auch die Schwachstromanlagen installierte. Dieser Typ Kabelbude (SBB-intern: Streckenkabelverteiler-Häuschen) ist aus vier Betonplatten und einer fünften als Dach in Kreuzgiebelform zusammengefügt und wird im Inneren von einem Stahlrahmen zusammengehalten. Den Eingang bildet eine Tür aus schmalem Stahlrahmen und Eternitfüllung und einem mit Drahtglas verschlossene Fensterchen. Der Boden besteht aus drei losen Betonplatten.

Würdigung

8

Bahnwärterhaus Altstetten

Als eines von nur noch drei Beispielen in der Stadt Zürich **Bahnwärterhäuser S. 48** ist dieses Bahnwärterhäuschen ein sozialhistorischer Zeuge für einen heute ausgestorbenen Beruf, der meistens von der ganzen Familie des Bahnwärters ausgeübt wurde. Die Hauptaufgaben des Bahnwärters bestanden in der Kontrolle der Anlagen und kleineren Reparaturen sowie dem Mähen, Jäten und allenfalls Freiräumen der Trassen. Je nach Lage und Umstände war er auch zuständig für das Stellen von Weichen, die Wartung der Sicherungsanlagen, oder wie hier am Niveauübergang Badenerstrasse die Bedienung von Barrieren. Diese Arbeiten mussten rund um die Uhr ausgeführt wer-

Kreis/Quartier	9/Altstetten
-----------------------	--------------

Strecke	Zürich–Zug
----------------	------------

8 Bahnwärterhaus Altstetten

Adresse	Ernst-Zöbeli-Weg 26
----------------	---------------------

Baujahre	Zwischen 1864 und 1885
-----------------	------------------------

Architekt	Jakob Friedrich Wanner (1830–1903)
------------------	------------------------------------

Ingenieure	–
-------------------	---

Bauherrschaft	NOB
----------------------	-----

Eigentümer	Privater Eigentümer
-------------------	---------------------

9 Kabelbude Altstetten

Adresse	Bei Farbhofstrasse 20
----------------	-----------------------

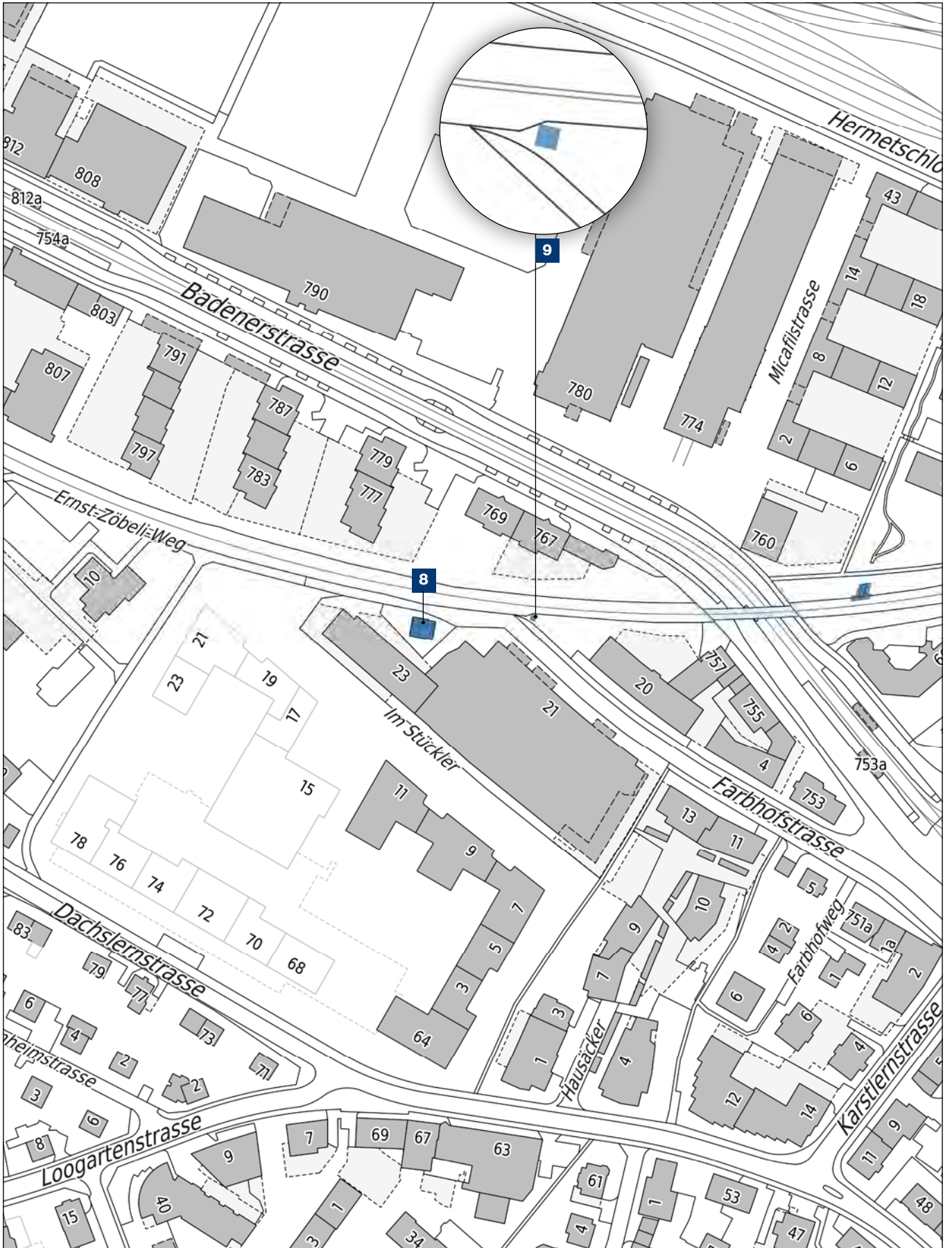
Baujahr	1932
----------------	------

Architekten	–
--------------------	---

Ingenieure	–
-------------------	---

Bauherrschaft	SBB
----------------------	-----

Eigentümer	SBB
-------------------	-----



Situationsplan M 1:2000

den und wurden nebst einem Gehalt mit Kost und Logis im Bahnwärterhaus entschädigt. Bei diesem Gebäude handelt es sich um das stadtweit älteste noch erhaltenen Bahnwärterhaus. Bahnwärterhäuser wurden jeweils als Typenbauten nach den Normalien der Schweizerischen Nordostbahn erstellt. Als Architekt kann somit der damalige Chefarchitekt der NOB, Jakob Friedrich Wanner, vermutet werden. Wanner war Zürcher Stadtbaumeister (1860–1861) und Chefarchitekt der NOB (1861–1871). In dieser Funktion war er auch für die Entwürfe des ehemaligen Bahnhofs Altstetten (1864, 1966 abgebrochen) und des Bahnhofs Zug verantwortlich (1865, 1898 nach Zürich-Wollishofen verlegt, **Bahnhof Zürich Wollishofen S. 50**). Der Bau erinnert als Typenbau mit seiner rechtwinkligen Ausrichtung zum Gleis und dem seitlichen Schopf unter der verlängerten Traufe, welcher vermutlich der Unterbringung des Werkzeuges des Bahnwärters diente an eine heute nicht mehr vorhandene Berufsgruppe. Er verfügt zudem über Seltenheitswert.

9

Kabelbude Altstetten

Kabelbuden dienen im Abstand von durchschnittlich 800 Metern als begehbare Schutz über Spleisschächten im Leitungskanal, der entlang der Strecke das Streckenkabel aufnimmt. Im Streckenkabel waren die Leitungen für die

Signale (Streckenblock), Läutwerke und Uhren sowie die bahninternen Telefonleitungen zusammengefasst. In der Kabelbude lief das Kabel in einen Stahlbehälter mit Öliso-
lation, den Streckenkabelverteiler. Darin war jede Leitung durch einen kurzen Kupferdraht überbrückt. Bei Störungen konnte das defekte Kabel hier unterbrochen und sofort durch ein 800 Meter langes Notkabel ersetzt und dann in Ruhe repariert werden. Die Kabelbuden enthielten auch einen Anschluss für tragbare Telefone. Auf der Furttallinie (**Kabelbude Fronwald S. 96**) sind noch mehrere Exemplare erhalten. Die Kabelbuden zeugen von der Elektrifizierung der Bahnanlagen und vom Fortschritt in der Kommunikationstechnik, der laufend dazu beitrug, die Kapazität der Bahnstrecken zu erhöhen. Die 1932 errichtete Kabelbude in Altstetten ist von der Strasse her gut zugänglich und bildet zusammen mit dem Bahnwärterhauses am Ernst-Zöbeli-Weg 26 ein anschauliches kleines Ensemble von Hochbaute und technischer Anlage, welche für den Unterhalt und Betrieb des Streckennetzes unverzichtbar waren.



Literatur

Ortsgeschichtliche Kommission Altstetten (Hg.),
Altstetten vom Bauerndorf zum Stadtquartier,
Zürich 1984, S. 16–17.

«Baurechnung für das Jahr 1932», Beilage zu
Geschäftsbericht und Rechnungen der Schweizeri-
schen Bundesbahnen 1932, S. 33, Punkt 1c.

Siehe auch: Wikipedia Bahnwärterhaus 2020;
Boss Brawand 2001; Hilfiker 1948; Von Röll 1912.

Linke Seite

8

Bahnwärterhaus Altstetten

Nach wie vor direkt an der Strecke
Zürich–Zug gelegen, verweist das
einfache Wohnhaus auf den ver-
schwundenen Beruf des Bahn-
wärters, der hier mit seiner Familie
lebte und arbeitete.

Rechte Seite

9

Kabelbude Altstetten

Den unscheinbaren Kabelbuden
kommt eine wichtige Funktion
im Betrieb des Streckennetzes zu.



Barrierenwärterhäuschen Kohlendreieck

Situation

Die in einem grossen Bogen vom Gleisfeld vor dem **Hauptbahnhof S. 42** abzweigende linksufrige Seebahnlinie wurde 1875 eröffnet. Die Gleise querten die Brauerstrasse als Niveauübergang mit beidseitigen Barrieren. Nach dem Bau des Güterbahnhofs 1897 führte das Bahntrasse über den Vorplatz des Verwaltungsgebäudes. Insgesamt kreuzten die Bahngleise um 1900 in Aussersihl und in Wiedikon neun Strassen. Alle Übergänge waren durch Rollbarrieren auf Rädern gesichert, die jeweils von Bahnbeamten über die Strasse geschoben werden mussten. Kleine Häuschen dienten den Barrierewärtern als geheizte Unterstände. Ein Exemplar dieser Baugattung stand auch beim Übergang Brauerstrasse. Während andere Strassenquerungen im Zuge der Tieferlegung der Seebahnlinie (1918–1931, «**Seebahneinschnitt**» S. 51) aufgehoben werden konnten, wurde bei der Brauerstrasse auf eine Überführung verzichtet und die Strasse vor der Seebahnlinie in die Hohlstrasse umgeleitet. Das Barrierenwärterhäuschen am Übergang Brauerstrasse blieb deshalb als einziges an der Seebahnlinie erhalten. Es wurde nach 1927 an den heutigen Standort versetzt, wo es als Gartenhaus genutzt wird.

Würdigung

Das Barrierenwärterhäuschen stammt vermutlich aus der Bauzeit der linksufrigen Seebahnlinie, wurde also zwischen 1875 und 1880 erstellt. Das kleine Holzhäuschen bei der Brauerstrasse 130 ist eines von drei erhalten gebliebenen Beispielen auf Stadtgebiet, die heute bekannt sind. Alle werden heute als Gartenhäuser genutzt. Das Häuschen an der Brauerstrasse besteht aus einer einfachen Holzkonstruktion auf rechteckigem Grundriss und weist ein allseitig ausladendes Satteldach mit Biberschwanzziegeln auf. Die Aussenwände zeigen eine einfache Verkleidung aus Tannenholz. Ein Vergleich mit anderen Barrierenwärterhäuschen auf Basis von historischem Fotomaterial belegt, dass die Nordostbahn als Eigentümerin und Betreiberin der linksufrigen Seebahnlinie einen normierten Gebäudetyp einsetzte, der über eine strassenseitig angeordnete grosse Türöffnung verfügte. Auch diese blieb beim Häuschen Brauerstrasse erhalten und ist gegen den Seebahngraben orientiert. Das Barrierenwärterhäuschen ist ein sozialhistorischer Zeuge eines längst ausgestorbenen Bahnberufs, der meistens von Frauen ausgeübt wurde. Damit ist er ein interessantes und wichtiges Relikt aus der Pionierphase des Eisenbahnbaus. Die Kleinbaute erinnert zudem indirekt auch an die Tieferlegung der linksufrigen Seebahn als grosse Ingenieurleistung und eine der grössten Interventionen in Zürichs Stadtlandschaft.

Literatur

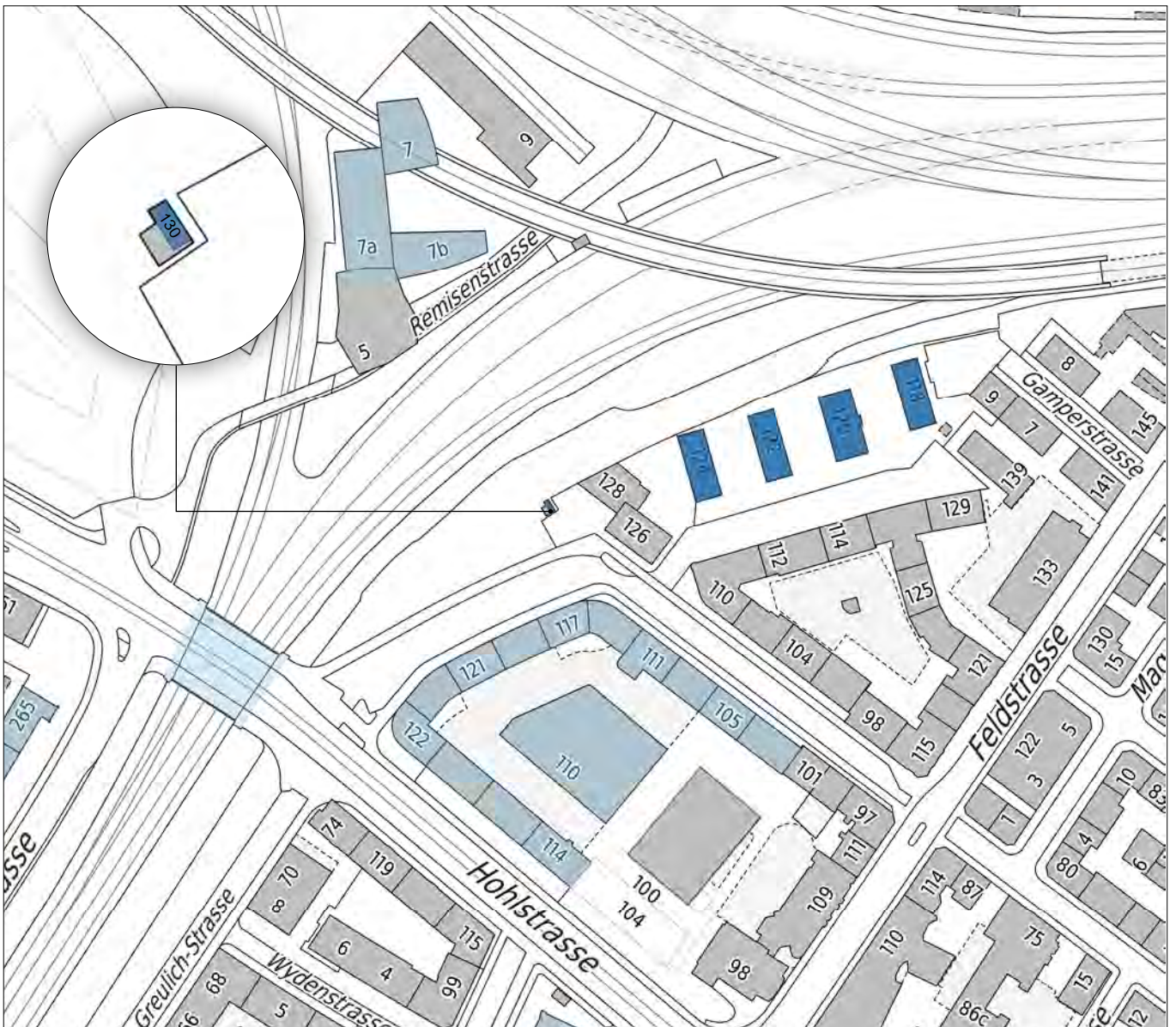
Robert Grünhut, Martin Hürlimann und Otto Baumberger, Der Umbau der linksufrigen Zürichseebahn im Gebiete der Stadt Zürich. Denkschrift anlässlich der Eröffnung am 1. März 1927, Zürich 1927, Abb. 46, 48 und 51.

Siehe auch: Klee 2019.

Kreis/Quartier	4/Aussersihl
Strecke	Zürich–Luzern
Adresse	Brauerstrasse 130
Baujahr	Um 1875/1880
Architekten	–
Ingenieure	–
Bauherrschaft	NOB
Eigentümer	SBB



10
Barrierenwärterhäuschen
Kohlendreieck
 Kleine Unterstände dienen den Barrierenwärtern oder Barrierenwärterinnen an den früheren Niveauübergängen der linksufrigen Seebahnlinie als Schutz vor Nässe und Kälte.



Situationsplan M 1:2000

Bahndamm Wollishofen mit Unterführungen

Situation

Zwischen dem Bahnhof Wollishofen und der Stadtgrenze zu Kilchberg wurden die oberhalb des Mythenquais und der Seestrasse verlaufenden Gleise beim Bau der linksufrigen Zürichseebahn durch die Schweizerische Nordostbahn (NOB) 1875 durch ein ländlich anmutendes Siedlungsgebiet gelegt. Dieses Gebiet, das bis heute noch nicht vollständig überbaut ist, bestand vorwiegend aus Wiesen und Baumgärten. Während mit der Tieflegung der linksufrigen Seebahnlinie bis 1927 vom sog. Kohlendreieck («Seebahneinschnitt» S. 51) bis zum Südportal des Wollishofer Tunnels alle Niveauübergänge aufgehoben werden konnten, wurden an der oberirdischen Linienführung der Gleise bis zur Stadtgrenze keine Änderungen vorgenommen. Hingegen wurden wegen der stetig steigenden Zugfrequenzen und des zunehmenden Strassenverkehrs die Niveauübergänge im Bereich der historischen Siedlungskerne sukzessive aufgehoben und durch Strassen- und Personenunterführungen ersetzt. Die städtebauliche Zäsur, die der Bahndamm mit sich brachte, prägt bis heute den südöstliche Teil Wollishofens.

11

Bahndamm Wollishofen

Der Bahndamm Wollishofen blieb auch nach der Tieferlegung der linksufrigen Zürichseelinie in seiner ursprünglichen Streckenführung von 1875 bestehen. Mit den verschiedenen Unterführungen hat er aber kleine Veränderungen erfahren, die die Quartierverbindungen sicherten. Zusammen mit dem in diesem Bereich starken Hanggefälle bildet er eine im Stadtraum bestimmende Zäsur, namentlich für das Gebiet südlich der grossen **Strassenunterführung Seestrasse Wollishofen S. 88**. Oberhalb des Bahndammes, an erhöhter Aussichtslage, befinden sich teilweise repräsentative Wohnbauten. Unterhalb des Bahndammes und vom Rest des Quartiers durch den Damm und die Seestrasse getrennt, wechseln sich umgenutzte Industriebauten und private Villen am See ab.

12

Personenunterführung Grenzsteig mit Keller

Knapp vor der Stadtgrenze wurde um 1908 für den Grenzsteig eine Personenunterführung angelegt. Dies erfolgte gleichzeitig mit dem Bau der Strassenunterführung Hornhaldenstrasse in Kilchberg. Aus Kalksteinquadern gemauerte Widerlager wurden in den Bahndamm gesetzt und mit einem Träger aus ungewöhnlich feinen, wenige Zentimeter breiten, einbetonierten Stahlprofilen überbrückt, deren Flansche von unten sichtbar sind. Die äussersten Stahlprofile an den Portalstirnen sind nicht verblendet, wodurch die Konstruktion sichtbar ist. Auflager und Mauerkrone bestehen aus langen Granitquadern. Neben dem Durchgang wurde im verlängerten nördlichen Widerlager ein Keller oder Dienstraum eingerichtet. Ein schmales gemauertes Gewölbe mit einer verzierten Staketentür aus Eisen und Blech bildet den Zugang. Zwei gepflästerte Zugangswege führen von der Seestrasse als Klammer um die Liegenschaft Seestrasse 572 unter Schutz zur Unterführung; auf der Bergseite führt eine gepflästerte flache Treppe zum Grenzsteig hinauf.

Kreis/Quartier	2/Wollishofen
Strecke	Zürich–Luzern
Architekten	–
Ingenieure	–
Bauherrschaft	Stadt Zürich, NOB, SBB
Eigentümer	Stadt Zürich und SBB

11 Bahndamm Wollishofen

Adressen	Von Höhe Bachstrasse bis zur Stadtgrenze
Baujahre	1875, 1908, 1943

12 Personenunterführung Grenzsteig mit Keller

Adresse	Bei Seestrasse 572
Baujahr	1908

13 Personenunterführung Hoffnungsweg

Adresse	Bei Seestrasse 455
Baujahr	1943

14 Strassenunterführung Widmerstrasse

Adresse	Bei Seestrasse 481
Baujahr	1943

15 Stützbauwerk Seestrasse

Adressen	Von Seestrasse 481 bis Seestrasse 500
Baujahr	1943



Situationsplan M 1:5000



Linke Seite

13

**Personenunterführung
Hoffnungsweg**

Die einfache Gestaltung der Kunstbaute und die hochwertige Pflasterung verbinden sich beim steilen Hoffnungsweg zu einem stimmigen Gesamtbild.

Rechte Seite

12

**Personenunterführung
Grenzsteig mit Keller**

Bei der sorgfältig aus Kalksteinquadern gefügten Baute ist die Konstruktion der Unterführung mit Stahlprofilen gut sichtbar.

13

Personenunterführung Hoffnungsweg

Die Personenunterführung ersetzte 1943 den unbewachten Niveauübergang beim Hoffnungsweg. Das einfache technische Bauwerk aus Beton mit etwas zufällig positionierten Flügelmauern ohne Schmuck, aber hochwertig gestalteter Bogenpflasterung ist weitgehend im Originalzustand erhalten. In Verbindung mit dem elegant geschwungenen Rohrgeländer des Fussweges entfaltet das bescheidene Bauwerk eine Wirkung, die den Zeitgeist der 1950er-Jahre vorwegnimmt.

14

Strassenunterführung Widmerstrasse

1943 wurde mit der Verlegung der Widmerstrasse und dem Bau der Strassenunterführung der letzte Niveauübergang auf der Seebahnlinie auf Stadtgebiet beseitigt und eine hindernisfreie Verbindung von Wollishofen zum Hafen geschaffen. Der Niveauübergang lag auf Höhe des Forellenwegs. Der Träger der Unterführung besteht aus einbetonierten Stahlprofilen. Die Widerlager sind vermutlich aus Beton, ihre schmalen Seiten sind mit Sandstein verblendet. Eine gestalterische Besonderheit sind die aus Sandsteinquadern gemauerten geschwungenen Flügel-



mauern, die sich von den Enden des Brückenträgers aus steil nach unten schwingen und nahtlos in die Stützmauern an der Seestrasse bzw. Widmerstrasse übergehen. Die feinen Granitplatten der Mauerkrone zeichnen diese Bewegung nach und sind deshalb teilweise stark bearbeitet, eine seltene gestalterische Besonderheit. Das originale Stahlrohrgeländer ist noch vorhanden.

15

Stützbauwerk Seestrasse

Die Stützmauer wurde 1943 nach der Aufhebung des Niveauübergangs auf der Höhe des Forellenwegs anstelle der beiden steilen gegenläufigen Auffahrten von der Seestrasse her errichtet. Sie ist sorgfältig als Fortsetzung der geschwungenen Flügelmauer der Unterführung gestaltet. Die Mauerkrone folgt im Bereich des ehemaligen Niveauübergangs der Höhenkote des Geländes, so dass dessen ehemalige Lage noch heute ablesbar ist.

Würdigung

Der Bahndamm ist ein erhaltener Teil der ursprünglichen Streckenführung von Zürich nach Luzern entlang dem linken Seeufer. Erbaut wurde er 1875 durch die Schweizerische Nordostbahn. Mit der Tieferlegung in Richtung Stadtzentrum bis 1927 hatte die ursprüngliche Streckenführung massive Veränderungen erfahren. Der noch vorhandene

Linke Seite

15

Stützbauwerk Seestrasse

Anhand des Verlaufs der Stützmauer und der Geländeerhebung lässt sich noch heute der Ort des ehemaligen Niveauübergangs über die linksufrige Seebahnlinie ablesen.

Rechte Seite

11

Bahndamm Wollishofen

Der Bahndamm und die Seestrasse bilden eine städtebauliche Grenze zwischen der Wohnbebauung des südlichen Teils von Wollishofen und dem See.

14

Strassenunterführung Widmerstrasse

Nahtlos geht die Strassenunterführung in die Stützmauer entlang dem Bahndamm über.



Streckenabschnitt kurz vor der Stadtgrenze in Wollishofen ist damit ein wichtiger Zeuge der Eisenbahngeschichte auf Stadtgebiet. Er zeigt auf, wie ein grosser Teil der Gemeinde und des späteren Stadtquartiers Wollishofen durch die Bahn vom Seeufer abgeschnitten wurde.

Zwischen dem Bahnhof Wollishofen und der Stadtgrenze sind insgesamt fünf Unterführungen (**siehe Strassenunterführung Seestrasse Wollishofen S. 88**) erhalten geblieben. Sie stellen die Quartierverbindung zum See sicher. Mit Ausnahme der bereits seit 1908 bestehenden Personenunterführung Grenzsteig wurden alle Bauwerke zwischen 1938 und 1943 erstellt. Die Unterführungen repräsentieren in der sorgfältigen bautechnischen Ausführung und Gestaltung ihre jeweilige Entstehungszeit. Es handelt sich um verkehrshistorische Zeugen für den Umgang mit dem «Modalsplit», also der Geschichte des Mit- und Nebeneinanders von Bahn- und Strassenverkehr. Mit fortschreitender Entwicklung des motorisierten Individualverkehrs kamen damit vermehrt Lösungen zur Anwendung, die jedem Verkehrsmittel einen eigenen Bereich zuwies. Zugleich veranschaulichen diese Bauwerke die Entwicklung der Bautechniken im Tiefbau.

Die Strassenunterführung Widmerstrasse wurde sehr sorgfältig in den baulichen Kontext der Eisenbahnland-

schaft eingepasst. Im Vergleich dazu wurde der gestalterische Aufwand bei der Personenunterführung Hoffnungswege auf ein Minimum beschränkt. Die bereits um 1908 erbaute Personenunterführung Grenzsteig ist ein bautechnisch und gestalterisch interessantes Kleinbauwerk. Der historische Siedlungskern Horn war offenbar bedeutend genug, um mit diesem Bahndammdurchstich eine direkte Wegverbindung zur Kilchbergstrasse zu erlangen und damit verkehrstechnisch mit dem Dorfzentrum Wollishofen verbunden zu werden.

Literatur

Amt für Städtebau (Hg.), Baukultur in Zürich. Enge, Wollishofen, Leimbach, 2. Aufl., Zürich 2009, S.99.

Siehe auch: Schönbächler 2008; Conzett 2010.



Strassenunterführung Seestrasse Wollishofen

Situation

Die Tieflegung der linksufrigen Seebahnlinie von 1918–1931 («Seebahneinschnitt» S. 51) reichte vom «Kohlendreieck» bis zum Südportal des Wollishofer Tunnels. Von dort aus in südlicher Richtung wurden an der oberirdischen Linienführung der Gleise keine Änderungen vorgenommen. Hingegen wurden wegen der stetig steigenden Zugfrequenzen und des zunehmenden Strassenverkehrs die Niveauübergänge im Bereich der historischen Siedlungskerne aufgehoben und durch Unterführungen (siehe Bahndamm Wollishofen mit Unterführungen S. 82) ersetzt. Der Bahnübergang Bachstrasse wurde trotz der Entlastung durch den 1934 erstellten Mythenquai «als verkehrsstörend, unübersichtlich und deshalb gefährlich» (Schweiz. Bauzeitung 1941, Bd. 118, H. 24, S. 281) erachtet. Für die Dauer der Landesausstellung 1939 musste am linken Seeufer schliesslich der Mythenquai für den Verkehr gesperrt werden. Damit der gesamte Verkehr auf dieser wichtigen Einfallsachse flüssig über die Seestrasse abgewickelt werden konnte, wurden im Hinblick auf die Landi 1939 zwei Bauwerke mit grossem Aufwand fertiggestellt: Die unter den Gleisen und dem Mythenquai hindurchführende Personenunterführung Bachstrasse und die Strassenunterführung der Seestrasse weiter südlich.

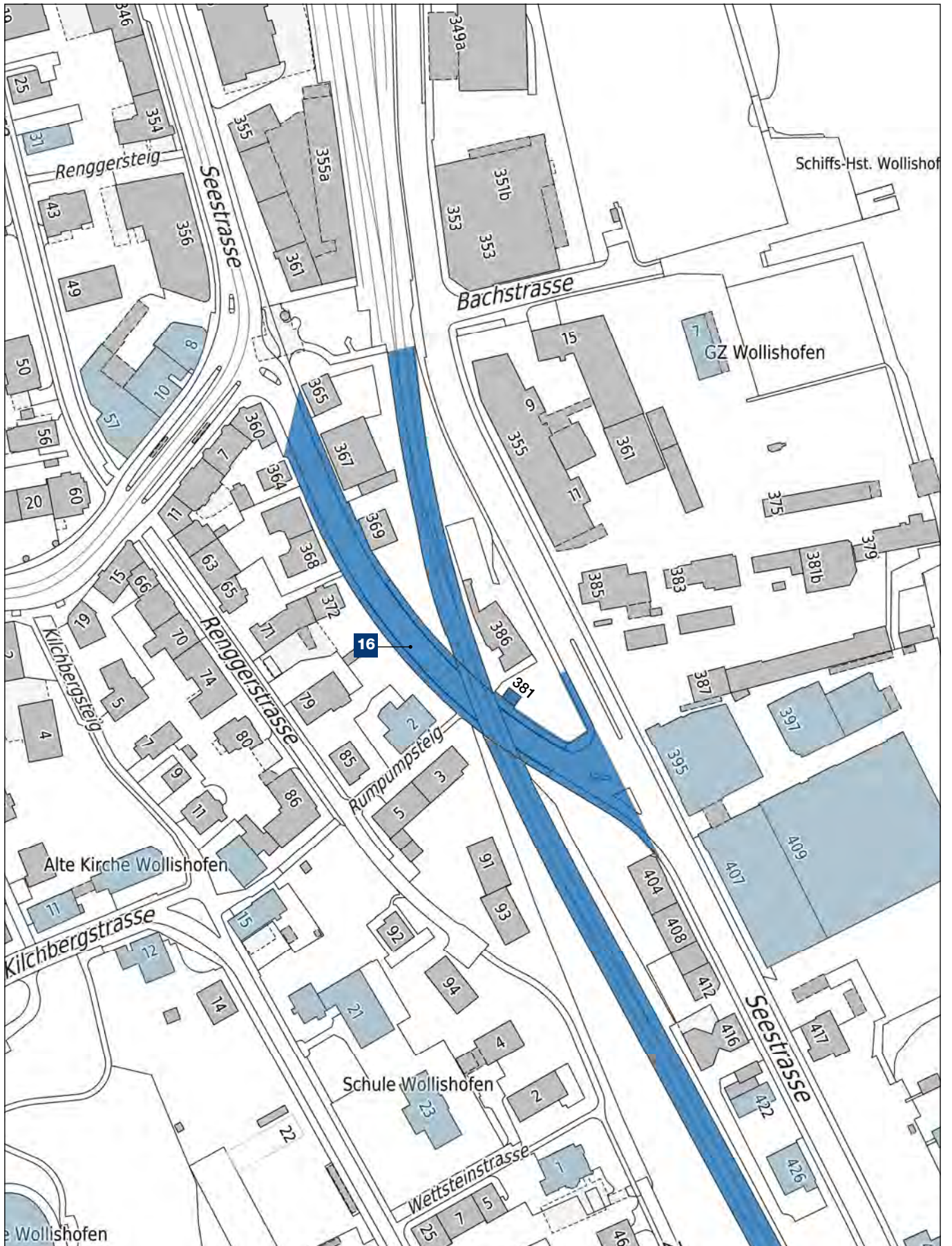
Auf Höhe der Bachstrasse, wo die Albisstrasse in die Seestrasse übergeht, entstand ein neuer Strassenzug. Er beschreibt einen eleganten Bogen mit einem Radius von 200 Metern, führt auf Höhe des Rumpumpsteigs unter den Bahngleisen durch und mündet dann in den äusseren Abschnitt der Seestrasse. Linienführung und Höhenkote der Gleise blieben unverändert. Die Strassenunterführung Seestrasse wurde durch den renommierten Ingenieur Fritz Stüssi, der an der ETH Zürich einen Lehrstuhl für Baustatik und Brückenbau innehatte, in enger Zusammenarbeit mit dem Ingenieur Walter Burkhard, der beim städtischen Tiefbauamt eine Anstellung hatte, geplant und ausgeführt. Stüssi zeichnete gemeinsam mit Stadtbaumeister Hermann Herter auch für den Bau der 1938 erbauten Tramwarte Halle am Bellevue (Bellevueplatz 1/2, im Inventar) verantwortlich. Das in die nördliche Stützmauer integrierte Pumpenhaus mit Metalltüre und drei Lüftungsöffnungen sowie die kleine Brunnenanlage sind integrale Bestandteile der Unterführung Seestrasse.

Die Strassenunterführung Seestrasse ist heute zusammen mit der Personenunterführung Bachstrasse eine wichtige Quartierverbindung zum Seeufer. Sie ist Teil des kleinen öffentlichen Zentrums bei der Post Wollishofen mit mehreren kleinen Geschäften, Kinderkrippen, der Post sowie der Tram- und Bushaltestelle. Von hier aus werden insbesondere das Kulturzentrum Rote Fabrik (Seestrasse 395–409, im Inventar) und das Seeufer mit dem Gemeinschaftszentrum Wollishofen (Bachstrasse 7, im Inventar) erschlossen.

Würdigung

Die Strassenunterführung Seestrasse steht im Kontext der Tieflegung der linksufrigen Seebahnlinie. Es handelt sich dabei um einen verkehrshistorischen Zeugen für den

Kreis/Quartier	2/Wollishofen
Strecke	Zürich–Luzern
Adresse	Bei Seestrasse 381
Baujahre	1938–1939
Architekten	–
Ingenieure	Fritz Stüssi (1901–1981) und Walter Burkhard (1898–1968)
Bauherrschaft	Stadt Zürich und SBB
Eigentümer	Stadt Zürich und SBB



Situationsplan M 1:2000

Objekte von kommunaler Bedeutung

16

Strassenunterführung Seestrasse Wollishofen

Linke Seite oben

Die anschliessenden Wege und Hauseingänge, hier beim Rumpumpsteig, sind räumlich in die Unterführung einbezogen. Alle Betonoberflächen zeigen eine feine Oberflächenbehandlung.

Linke Seite unten

Ein halbrunder Trinkbrunnen markiert den Übergang von der Unterführung zum Mythenquai.

Rechte Seite

Da die Unterführung unter den Grundwasserspiegel abtaucht, waren eine besondere Konstruktion der Unterführung und ein Pumpenhäuschen (im Hintergrund rechts) notwendig.



Umgang mit dem «Modalsplit», also der Geschichte des Mit- und Nebeneinanders von Bahn- und Strassenverkehr. Beispielhaft nimmt die Strassenunterführung den Siegeszug des Automobils vorweg, dem hier viel Raum gegeben wird. Gleichzeitig scheint der stromlinienartige Schwung der Strassenführung die rasante Bewegung des neuen Verkehrsmittels abzuzeichnen. Den Fussgängern wird ein räumlich abgesetzter Bereich zugewiesen.

Konstruktion und Lagerung der Brücke sind von hoher ingenieurtechnischer und baukünstlerischer Bedeutung und zeugen von der Entwicklung der Konstruktionstechnik im Brückenbau. «Die Unterführung ist ein schönes Beispiel dafür, wie anscheinend rein technische Überlegungen ein schlüssiges, in seine Umgebung präzise eingepasstes Bauwerk hervorbringen können. Die Brücke und ihre Umgebung erscheinen dank ihrer Detailgestaltung



wie eine präzise arbeitende Maschinerie.» (Conzett 2010, S. 83) Das Bauwerk zeugt auch von der engen Zusammenarbeit der SBB mit der Stadt Zürich bei der in der Zwischenkriegszeit einsetzenden Modernisierung der städtischen Verkehrsinfrastruktur.

Für die spezifische Geometrie der Situation und die Grundwasserproblematik wurde eine spezielle Konstruktion entwickelt. Da die Strasse unter den Grundwasserspiegel taucht, liegt sie in einer dichten Betonwanne. Das kleine, in die Gesamtgestaltung integrierte Häuschen bei der Seestrasse 381 pumpt das Oberflächenwasser, das sich am tiefsten Punkt der Unterführung sammelt, in den Hochwasserentlastungskanal unter dem Mythenquai. Es wurde als erstes Bauwerk erstellt und sorgte für die Absenkung des Grundwasserspiegels, die zum Bau der Betonwanne erforderlich war. Die Eisenbahnbrücke kreuzt die Strassenunterführung in einem Winkel von etwa 30 Grad. Es handelt sich um eine Trogbrücke aus Stahl mit einbetonierten Querträgern, die das Schotterbett der Gleise aufnimmt. Die beiden Hauptträger bestehen aus genieteten Blechwandträgern, die über drei Felder laufen. Je zwei Zwischenstützen aus Vollstahl mit rundem Querschnitt stehen in erhöhter Lage des Gehwegs. Sie tragen praktisch das gesamte Gewicht der Brücke. Die Enden der Hauptträger sind in den Seitenwänden der Unterführung nur auf Zug verankert. Dadurch wird das Mittelfeld entlastet. Zur Aufnahme der starken Zugkräfte sind die Endlager als Bolzengelenke ausgebildet. Diese seltene Konstruktion erlaubte eine besonders flache Ausbildung der Brücke.

Bemerkenswert sind zudem das spürbar gut gelungene Zusammenspiel von Brückenbau- und Tiefbautechnik sowie die hochwertige baukünstlerische Gestaltung der Gesamtanlage. Die seitlichen Stützmauern zwischen Albisstrasse und Seestrasse beziehen die Fusswegverbindung des Rumpumpsteigs und die Eingänge privater Liegen-

schaften mit ein. Die Sichtbetonmauern zeigen wie die Mauern des Pumpenhäuschens eine sorgfältige und mit viel Handarbeit verbundene Bearbeitung der Oberfläche mit dem Scharriereisen. Die Mauerkronen sind mit Granitplatten abgedeckt. Der Strassenbelag der beiden ansteigenden Rampen war ursprünglich aus hellem Beton. Die seitlichen Gehwege haben eine Breite von 2,5 Metern und sind mit Stützmauern auf erhöhtem Niveau von der Fahrbahn abgetrennt. Die ursprünglichen zeittypischen Rohrgeländer wurden inzwischen durch Staketengeländer aus Aluminium ersetzt. An der Ecke zum Mythenquai steht ein halbkreisförmiger Wandbrunnen mit Brunnenskulptur. Vier mit Granitplatten bedeckte Treppenstufen, die in ihrer konzentrischen Anordnung die Geometrie des Brunnens nachformen, überwinden den Höhenunterschied zwischen dem Gehweg und dem Mythenquai.

Literatur

SBB Fachstelle für Denkmalpflege und GKS Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte (Hg.), Schweizer Bahnbrücken, Bd. 5 der Reihe Architektur- und Technikgeschichte der Eisenbahn in der Schweiz, Zürich 2013, S. 195.

Jürg Conzett, Landschaft und Kunstbauten, Zürich 2010, S. 82–85.

Robert Schönbächler, Bahnhöfe der Stadt Zürich. Neujahrsblatt Industriequartier/Aussersihl auf das Jahr 2009, Zürich 2008, S. 82f.

Walter Burkhard, «Unterführung der Seestrasse in Zürich-Wollishofen», in: Schweiz. Bauzeitung, 1941, Bd. 118, H. 24, S. 281–284.

Fritz Stüssi, «Die neue Eisenbahnbrücke bei der Seestrasse-Unterführung in Zürich-Wollishofen», in: Schweiz. Bauzeitung, 1941, Bd. 118, H. 25, S. 295–299.

Werner Huber, Architekturführer. Gebäude, Freiraum, Infrastruktur, hrsg. von Edition Hochparterre, Zürich 2020, S. 271.

Junggesellenheime Kohlendreieck

Situation

Die vier freistehenden Wohnhäuser liegen im Quartier Aussersihl gegenüber dem «Kohlendreieck» und wurden 1964–1965 durch die Firma Durisol in Villmergen für unverheiratete und in Ausbildung stehende, männliche SBB-Angestellte errichtet. Das Gebäude-Ensemble nimmt eine exponierte Stellung direkt am Gleisbogen der linksufrigen Seebahnlinie ein. Die quer zum Gleisraum aufgereihten Baukörper stellen eine räumliche Beziehung zum Gleisfeld her und bilden einen Übergang von der quartierüblichen Blockrandbebauung zum Bahngelände beim «Kohlendreieck». Als Wohnstätte für unverheiratete Bahnangestellte konzipiert, besteht auch über die Bewohnerschaft eine Verbindung zum Bahnverkehr. Zwischen den Zeilenbauten befinden sich grosszügig angelegte Grünflächen mit Rasen, Obstbäumen und Gemüsegärten.

Die Junggesellenheime wurden in Durisol-Bauweise erstellt. Die Aussenwände der dreigeschossigen Flachdachbauten bestehen aus vorfabrizierten Durisol-Platten. Die regelmässig gesetzten Fensteröffnungen mit den einfachen Holzklappläden prägen im Wechsel mit den geschlossenen Fassadenpartien das auf dem Modulmass der Durisol-Platten basierende, flächig gehaltene Erscheinungsbild der Baukörper. Vorspringende stützenlose Betonplatten als Vordächer über den Hauseingängen und schmale Flachdachtraufen betonen den spartanischen Charakter der kostengünstigen Elementbauweise aus industriell vorgefertigten Platten und Steinen.

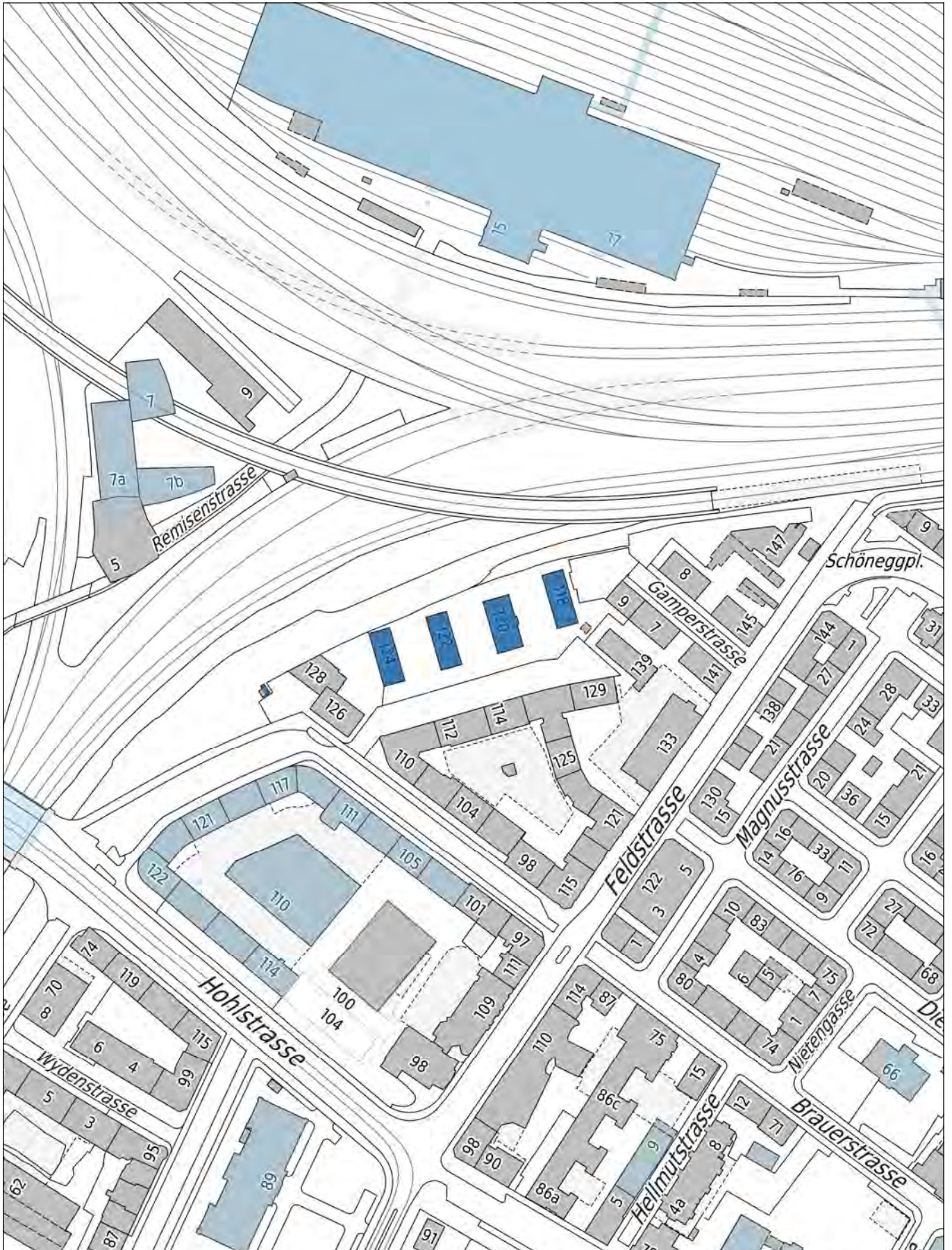
Für die tragenden Schottenwände wurden Durisol-Mauersteine eingesetzt. Das Treppenhaus hat ein Mauerwerk aus Kalksandsteinen, die Trennwände im Innern sind aus Backsteinen oder wurden mit Leichtbauelementen ausgeführt. Auf jedem Stockwerk liegen beidseits des zentralen Erschliessungskorridors zehn bis elf Schlafzimmer mit Lavabo sowie in der Südostecke eine Küche mit angegliederter Waschküche, ein Gemeinschaftsbad sowie ein Abstellraum zur Unterbringung der Bettwäsche.

Die vier Baukörper verfügen insgesamt über 108 Einzel- und 20 Doppelzimmer, 12 Gemeinschaftsküchen, drei Luftschutzräume und einen zentralen Bastel- und Aufenthaltsraum. Bei drei Häuserblocks befindet sich der Haupteingang mit den darüber angeordneten Fenstern zur Belichtung des Treppenhauses an den Schmalseiten. Beim Wohnhaus Brauerstrasse 120 liegt der Haupteingang hingegen an der Ostfassade. Dieser Wohnblock ist mit seinem Sockelgeschoss etwas grösser dimensioniert und verfügt im Erdgeschoss über eine 3-Zimmerwohnung für den Hausverwalter.

Würdigung

Die auf industrieller Vorfabrikation beruhende Durisol-Bauweise ist von grosser industrie- und architekturgeschichtlicher Bedeutung. Der Architekt Alex Bosshard und der Industrielle August Schnell führten seit 1932 in Brüssel ein Unternehmen für die Herstellung von Leichtbaustoffen und erwarben 1937 die Lizenz für das in Holland patentierte Verfahren. Bei Kriegsausbruch kehrten

Kreis/Quartier	4/Aussersihl
Strecke	Zürich–Luzern
Adressen	Brauerstrasse 118, 120, 122, 124
Baujahre	1964–1965
Architekten	–
Ingenieure	Durisol AG, Villmergen
Bauherrschaft	SBB
Eigentümer	SBB



Situationsplan M 1:2000

die beiden in die Schweiz zurück und gründeten 1940 die Durisol AG in Dietikon, deren Firmensitz 1964 ins aargauische Villmergen verlegt wurde. Für die Durisol-Produktion werden die in der Holzindustrie anfallenden Zellulosefasern mit Zement gebunden, in Formen gestampft und zu Platten oder Mauersteinen gepresst und anschliessend getrocknet. Innen erhalten die Durisol-Platten einen Gips-glattstrich und aussen einen witterungsbeständigen Zementanstrich. Die vorgefertigten Wand- und Deckenplatten ergeben eine dichte Rahmenabfolge, deren Achsabstand bei den Junggesellenheimen 2,85 Meter beträgt.

Das Montagesystem wurde in der Schweiz ab 1941 auch für den Bau von Militär- und Verwaltungsbauten eingesetzt. Aufgrund der kurzen Bauzeit fand das Leichtbausystem der Durisol AG im Kontext des Wiederaufbaus in den kriegsversehrten Ländern Europas das Interesse zahlreicher Architekten wie Max Bill, Bruno Giacometti und Alfred Roth. Firmengründer Bosshard war mit Klara Spoerri, einer Schwester von Binia Bill, verheiratet. Es war denn auch der Architekt und Künstler Max Bill, der 1942 im aargauischen Bremgarten mit dem Haus Villiger (1978 abgebrochen) das erste Wohngebäude in Durisol-Bauweise in der Schweiz realisieren konnte. Nach Kriegsende wurden in Basel Notwohnungen mit Aussenwandelementen aus Durisol-Platten erstellt. In Zürich erprobte Bruno Giacometti die Durisol-Bauweise erstmal am 1950 fertigerstellten Wohnhaus des Physikers Dr. Hans Staub (Drusbergstrasse 73). Die Durisol-Mischbauweise aus tragenden Schotten und Aussenwandelementen der Junggesel-

lenheime hat ihr unmittelbares Vorbild in Giacomettis Wohnhaus. In den 1950er- und 1960er Jahren fand die Durisol-Elementbauweise vor allem im Industrie- und Gewerbebau Verwendung. Bei zwei von Max Vogt entworfenen Bauten im Zürcher Gleisfeld griffen die SBB erneut auf die Elementbauweise zurück. Sowohl die 1958–1960 erbaute grosse Einstellhalle für die TEE-Züge bei der «**Lokomotivremise G**» S. 43, als auch die 1968 errichtete Triebwagenhalle auf dem Areal der **Hauptwerkstätten S. 45** sind Durisolbauten.

Die Durisol-Bauten der Nachkriegszeit stellen eine Pionierleistung auf dem Gebiet des Skelettbaus mit Elementausfachung dar. Die kurze Planungs- und Bauzeit der oft als Provisorien erstellten Bauten steht im Kontrast zu ihrer Langlebigkeit. Die modulare Elementbauweise entspricht einem seriell genormten Industrieprodukt, das den architektonischen Ausdruck der Junggesellenheime bestimmt. Die Industrie-Ästhetik der Junggesellenheime repräsentiert exemplarisch eine Baugattung, die in den 60er Jahren viele Architekten intensiv beschäftigt hat. Als typologischer Vertreter des gemeinschaftlichen Wohnens auf Zeit erzählen die Junggesellenheime von den teilweise prekären Lebens- und Arbeitsbedingungen zahlreicher Arbeitskräfte in den Jahren der Hochkonjunktur und des Wirtschaftsbooms.



Literatur

Alfred Roth, «Ein schweizerisches Bauverfahren mit Standardelementen», in: *Werk*, 1943, Jg. 30, H. 3, S. 90–94.

Alex Bosshard, «Über die Entwicklung des Durisol-Verfahrens», in: *Schweiz. Bauzeitung*, 1952, Jg. 70, H. 16, S. 231–235.

Amt für Städtebau (Hg.), *SBB-Gebäude Zürich. Gleisraum Langstrasse bis Bahnhof Altstetten*, Spezialinventar, Zürich 2005, S. 30f.

Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (Hg.), *Dokumentation zum Inventar der militärischen Hochbauten der Schweiz (HOBIM)*, Bern 2009, S. 112–115.

Amt für Städtebau, *Kurzwürdigung. Mehrfamilienhäuser «Junggesellenheime», Brauerstrasse 118–124*, 13. Januar 2012 (Archiv Denkmalpflege der Stadt Zürich).

Siehe auch: Bill 1945; Maurizio 1948; *Werk* 1951; *SBB Nachrichtenblatt* 1960; *Deutsche Bauzeitschrift* 1961; *Werk* 1963a; *Werk* 1963b; Kollbrunner 1969; Hubeli 1989; Hartmann 1997; Dossmann 2006; Bündner Heimatschutz 2008.

17 Junggesellen- heime Kohlendreieck

Linke Seite

Die durch die modulare Bauweise entstandene regelmässige Fassadengestaltung prägt das Erscheinungsbild des Ensembles.

Rechte Seite

Im Unterschied zu den älteren Blockrandbebauungen dieses Gebiets öffnen sich die vier Zeilenbauten der Junggesellenheime zum Gleisfeld hin.



Nationalbahnstrecke Affoltern bis Seebach

Kreis/Quartier	11/Affoltern
Strecke	Wettingen–Effretikon

18 Stationsgebäude Bahnhof Affoltern

Adressen	Bachmannweg 16, 16a, im kommunalen Inventar seit 1986
Baujahre	1877, 1909, 1921, 1942
Architekt	Conrad Bär (1843–1890)
Ingenieure	–
Bauherrschaft	SNB
Eigentümer	Stadt Zürich

19 Niveauübergang Fronwaldstrasse

Adresse	Bei Fronwaldstrasse 59
Baujahr	1877
Architekten	–
Ingenieure	–
Bauherrschaft	SNB
Eigentümer	SBB

20 Kabelbude Fronwald

Adresse	Bei Fronwaldstrasse 59
Baujahr	1926
Architekten	–
Ingenieure	–
Bauherrschaft	SBB
Eigentümer	SBB

21 Barrierenwärterhaus Fronwald

Adresse	Fronwaldstrasse 59
Baujahr	1932
Architekten	–
Ingenieure	–
Bauherrschaft	SBB
Eigentümer	Stadt Zürich

22 Personen- und Velounterführung Kunzweg

Adressen	Bei Riedenhaldenstrasse 288/ bei Jonas-Furrer-Strasse 21/Kunzweg
Baujahr	1972
Architekten	–
Ingenieure	SNZ Seiler-Niederhauser-Zuberbühler Ingenieurbüro AG
Bauherrschaft	Stadt Zürich
Eigentümer	Stadt Zürich, SBB und privater Eigentümer

Kurzbeschreibung

Die Objektgruppe Nationalbahnstrecke Affoltern bis Seebach erstreckt sich vom alten Bahnhof Affoltern bis zum Niveauübergang Fronwaldstrasse und gehört zur «Furttal-linie». Sie umfasst von Westen nach Osten den Bahnhof Affoltern und im Bereich der neueren Perrons auch die Personen- und Velounterführung Kunzweg. Weiter östlich befindet sich eine Gruppe kleiner Bahninfrastrukturbauten am Niveauübergang bei der Fronwaldstrasse 59.

Würdigung

Die Objektgruppe ist Teil der durch die Schweizerische Nationalbahn (SNB) 1877 eröffneten Linie Wettingen–Winterthur. Im selben Jahr wurde auch das Stationsgebäude Affoltern, damals noch ein einfacher Holzbau, in Betrieb genommen. Nach ihrem Konkurs übernahm die Nordostbahn 1880 die Linie, jedoch erhielt die Strecke erst mit der Übernahme durch die SBB wieder eine Bedeutung.

1907–1909 elektrifizierte die Maschinenfabrik Oerlikon (MFO) den Abschnitt Seebach–Affoltern zunächst als Teststrecke für ihre ersten elektrischen Lokomotiven. Beim Ausbau auf Doppelspur 1996–98 wurden die Bahnhöfe Affoltern und Seebach erneuert und ausgebaut. Dazwischen führt die Strecke durch das Waldgebiet Hürstholz. Die unterschiedlichen Hoch- und Tiefbauten zeigen auf diesem Streckenabschnitt auf, welche Vielfalt an Bahninfrastrukturbauten für den Betrieb notwendig waren.



Situationsplan M 1:5000

18

Stationsgebäude Bahnhof Affoltern

Zur Eröffnung der Bahnlinie Winterthur–Wettingen 1877 stand an dieser Stelle ein eingeschossiger, dreiachsiger Holzschuppen, eine Architektur, die oft in der Anfangszeit des Bahnbaus auf kleineren Zwischenstationen als provisorische Aufnahmegebäude erstellt wurde. Die Pläne dafür stammten vom Architekten Conrad Bär. 1909 wurde dieses zum heutigen Stationsgebäude umgebaut. 1921 kam es zu grösseren, nicht spezifizierten Umbauten, die zu einer Wertverdoppelung führten. Der schlichte Massivbau mit Einbezug des Holzschuppens gibt dem Bahnhof den Charakter einer typisch ländlichen Bahnstation, der einzigen in dieser Art auf Stadtzürcher Boden.

19

Niveauübergang Fronwald

Es gibt auf dem Gebiet der Stadt Zürich nur noch fünf Niveauübergänge über SBB-Gleise, vier davon auf der Furtalllinie (dazu einige über die Uetlibergbahn). Wie die baldige Auflösung des Übergangs Weissshau beim Bahnhof Seebach zeigt, werden Niveauübergänge auf dem Stadtgebiet je länger desto seltener. Der Niveauübergang Fronwald zeigt mit seinen für solche Übergänge typischen Installationen (Signalanlage, Barrieren) und im Zusammenspiel mit der Kabelbude und dem Barrierenwärterhaus eine Situation, wie sie an vielen Orten in Zürich früher üb-

Linke Seite

18

Stationsgebäude Bahnhof Affoltern

Im Verlauf der Jahrzehnte wurde der Bahnhof Affoltern vergrössert und umgebaut. Geblieben ist ihm seine ländliche Prägung.

Rechte Seite

19

Niveauübergang Fronwaldstrasse

Mit dem Barrierenwärterhaus und der Kabelbude stellt der Niveauübergang Fronwald ein besonders schönes Beispiel dieser mittlerweile seltenen Kreuzungsart von Schiene und Strasse dar.



lich war. Dem System einer Kreuzung von Strasse und Bahnlinie kommt heute Seltenheitswert zu.

20

Kabelbude Fronwald

Neben dem Bahnübergang steht eine Kabelbude von 1926 aus Beton. Solche Kabelbuden dienten im Abstand von durchschnittlich 800 Metern als begehbare Schutz über Spleisschächten im Leitungskanal, der neben der Strecke verläuft und das Streckenkabel aufnimmt. Im Streckenkabel waren die Leitungen für die Signale (Streckenblock), Läutwerke, Uhren sowie die bahninternen Telefonleitungen zusammengefasst. In der Kabelbude lief das Kabel in einen Stahlbehälter mit Ölisolierung, den Streckenkabelverteiler. Darin war jede Leitung durch einen kurzen Kupferdraht überbrückt. Bei Störungen konnte das defekte Kabel hier unterbrochen, sofort durch ein 800 m langes Notkabel ersetzt und dann in Ruhe repariert werden. Die Kabelbuden enthielten auch einen Anschluss für tragbare Telefone. Mit der heutigen Funk- und Satellitenkommunikation werden die Kleinbauten kaum mehr benötigt und verschwinden. Sie sind aber ein charakteristisches Element der Bahnlandschaft des 20. Jahrhunderts und zeugen von der früheren Rolle der via Kabel übermittelten Informationen und sind ein Relikt heute überholter Kommunikationstechniken. Deren Fortschritt trug laufend dazu bei, die Kapazität der Bahnstrecken zu erhöhen.

21

Barrierenwärterhaus Fronwald

Das Barrierenwärterhäuschen am Niveauübergang Fronwaldstrasse wurde vermutlich 1932 anstelle eines Vorgängerbaus errichtet und ist das letzte seiner Art in Zürich. Es steht an seinem ursprünglichen Ort, wird aber heute als Gartenhaus genutzt. Das schmale Satteldachgebäude mit gelber Eternitschindelverkleidung ist auf der bahnseitigen Giebelfassade mit einem fassadenbreiten Fenster ausgestattet. Von hier aus bedienten die Barrierenwärterinnen (meistens Frauen) über zwei Kurbelstöcke im Innern und Kabelzüge die Barrieren. Sämtliche Fenster und Türen sind im Original erhalten. Der früher weitverbreitete Gebäudetyp ist ein sozial- und verkehrshistorisches Baudenkmal. Denn es erzählt von der Entwicklung der Bahntechnik und von einem (Frauen-)Beruf, der mit der Fernsteuerung der Barrieren verschwunden ist.

22

Personen- und Velounterführung Kunzweg

Die sorgfältig konzipierte und ausgeführte Personen- und Velounterführung Kunzweg (1972) beim neuen Bahnhof Affoltern schuf für Fussgänger und Velofahrer neben dem Niveauübergang Zehntenhausstrasse eine zweite, komfortable Verbindung zwischen dem Zehntenhausplatz und den Quartieren Unterdorf und Isengrind. Es handelt sich



Objekte von kommunaler Bedeutung

Oben

19

Niveauübergang

Fronwaldstrasse

Mit dem Bau von Unterführungen wurden solche Niveauübergänge auf Stadtgebiet immer seltener.

Unten

22

Personen- und Velounterführung Kunzweg

Die Gestaltung der Oberflächen der Unterführung Kunzweg changiert zwischen rauen Putzflächen und Sichtbeton.



um eine der ersten Velo-Unterführungen in Zürich. Ihre geschwungenen Formen folgen dem Verkehrsfluss und dem gekurvten Strassenverlauf. Auf der Südseite sind die Zugänge von Brüstungsmauern aus rohem Beton gefasst, die Rabatten miteinschliessen. Auf der Innenseite sind die Mauern unter einer kräftigen Betonkrone mit grobem Rauputz beworfen und gestrichen. In der Unterführung wechseln sich rau verputzte mit glatt geschalteten Betonflächen ab. Reste einer farbigen geometrischen Bemalung sind auszumachen. In die Decke sind rechteckige Kästen für Leuchtstoffröhren eingelassen. Die Unterführung ist da-

mit ein anschaulicher Zeuge aus der Zeit der Auto-Euphorie und der stadtplanerischen Idee der Aufteilung der Verkehrsströme.



21
Barrierenwärterhaus
Fronwald

Die Schliessung der Barrieren war bei diesem Typus des Wärterhauses direkt aus dem Innern möglich. Grosse Fenster zum Bahntrasse hin erlaubten einen guten Blick auf die Strecke.

Literatur

Kantonale Denkmalpflege Zürich, Typologisches Inventar Bahnhöfe. Bahnhof Affoltern, Akten Denkmalpflege Stadt Zürich (mit weiterführenden Literaturhinweisen).

Robert Schönbächler, Bahnhöfe der Stadt Zürich. Neujahrsblatt Industriequartier/Aussersihl auf das Jahr 2009, Zürich 2008, S. 58–65.

Amt für Städtebau (Hg.), Baukultur in Zürich. Affoltern, Oerlikon, Schwamendingen, Seebach, Zürich 2002, S. 23.

Amt für Städtebau, «Bahnhof Affoltern», Detailinventar Stadtzürcher Denkmalpflege (Archiv Denkmalpflege der Stadt Zürich).

Werner Stutz, Bahnhöfe der Schweiz. Von den Anfängen bis zum Ersten Weltkrieg, Zürich 1983, S. 16, 45–47, 116–117.

«Affoltern. Siedlungsentwicklung und Siedlungsstruktur», in: Christine Barraud Wiener, Regula Crottet, Karl Grunder u. a., Die Stadt Zürich V. Die «Ausgemeinden» der Stadt Zürich bis 1860, Neue Ausgabe Bd. V aus der Reihe Die Kunstdenkmäler des Kantons Zürich (Die Kunstdenkmäler der Schweiz, Bd. 121), Bern 2012, S. 87.

Vertrag zwischen SBB und Stadt Zürich vom 13.08.2015, Anhang Modul 2 (Archiv Tiefbauamt der Stadt Zürich).

Siehe auch: Klee 2019.

Bahnhof Seebach

Situation

Der Bahnhof Seebach liegt im 1934 eingemeindeten Stadtkreis Seebach. Er steht an der 1877 eröffneten Bahnlinie Wettingen–Effretikon, der sogenannten Furttallinie. Die Abzweigung nach Westen gilt als «**Konkurskurve**» S. 53. Der Güterschuppen des Bahnhofs Seebach stammt aus dieser Zeit. Das heutige Aufnahmegebäude wurde 1959 von Max Vogt als Ersatz für das erste Aufnahmegebäude von 1877 entworfen. Neben dem Aufnahmegebäude gibt es im Bahnhof Seebach mehrere, dem Bahnbetrieb zugeordnete Gebäude und Anlagen, die mit zum Bahnhofsgelände gehören: Der Güterschuppen aus der Zeit der Erstbebauung von 1877 mit den beiden mobilen Prellböcken, die stehengebliebene gusseiserne Stütze einer 1898 erbauten und 1996 abgebrochenen Passerelle über die Gleise sowie die doppelte Brücke über die Schaffhauserstrasse als westliche Zufahrt zum Bahnhof, deren genieteteter Vollwandträger aus dem Jahr 1941 stammt.

Würdigung

Die Schweizerische Nationalbahn (SNB) baute die Linie als Teil des Streckenabschnitts Wettingen–Winterthur und eröffnete sie 1877. Die SNB mit Geschäftssitz in Winterthur war als «Volksbahn» mit öffentlichen Geldern finanziert, im Gegensatz zur Nordostbahn (NOB) als «Herenbahn» von Alfred Escher. Ziel der SNB war eine Bahnlinie vom Bodensee bis nach Genf. Bekannt wurde der Abschnitt bei Seebach als «Konkurskurve»: Hier musste die SNB nach Westen ins Furttal abbiegen, ohne über Oerlikon nach Zürich gelangen zu können, da die NOB ihr die Mitbenutzung der Gleise verwehrte, aber auch eine eigene Linie via Unterstrass bis zum Central im Stadtzentrum zu verhindern wusste. Die Wirtschaftsmetropole Zürich nicht erreichen zu können, trug 1878 massgeblich zum Konkurs der SNB bei. Zwei Jahre später übernahm die NOB die Linie aus der Konkursmasse. Der Konkurs der Nationalbahn, das «Nationalbahndebakel», belastete die Kassen der Städte Winterthur, Baden, Lenzburg und Zofingen und weiterer Gemeinden bis weit ins 20. Jahrhundert. Die SNB war ein wichtiger Teil der Winterthurer Demokratischen Bewegung, die auch einen wesentlichen Verdienst an der Einführung der direkten Demokratie in der Schweiz trägt. Die ehemalige Nationalbahnlinie ist damit auch ein Stück Schweizer Politikgeschichte. Der aus dieser Zeit noch erhaltene Güterschuppen beim Bahnhof Seebach stellt einen frühen Zeugen der Eisenbahngeschichte der Stadt Zürich dar. 1907–1909 elektrifizierte die benachbarte Maschinenfabrik Oerlikon (MFO) die Furttallinie (als Erstes den Abschnitt Seebach–Affoltern) als Teststrecke für ihre ersten elektrischen Lokomotiven. Das Verbindungsgleis zur MFO ist nur noch teilweise erhalten. Die Versuchslok ist heute im Schweizerischen Verkehrsmuseum in Luzern zu sehen. Der Bahnhof Seebach überzeugt als Ensemble mit verschiedensten Elementen der Bahninfrastruktur aus unterschiedlichsten Zeiten. Das historische Zubehör prägt den Charakter des Bahnhofs Seebach als kleine periphere Bahnstation, wie sie sonst im Bereich der Zürcher S-Bahn verschwunden sind, und macht ihn insgesamt zu einem Ort, an dem die Bahntechnik noch nachvollziehbar und das Reisegefühl der Vor-S-Bahn-Zeit noch spürbar sind.

Kreis/Quartier	11/Seebach
Strecke	Wettingen–Effretikon
Eigentümer	Stadt Zürich (Teile Nr. 24) und SBB

23 Güterschuppen Bahnhof Seebach mit zwei mobilen Prellböcken

Adressen	Bahnhaldenstrasse 17b, 17d, süd-östlich von Birchstrasse 238 und nördlich von Rickenstrasse 20a
Baujahre	1877, 1909, vor 1945 (Prellböcke), 1948
Architekten	–
Ingenieure	Conrad Bär (1843–1890)
Bauherrschaft	SNB und SBB

24 Strassenunterführung Schaffhauserstrasse

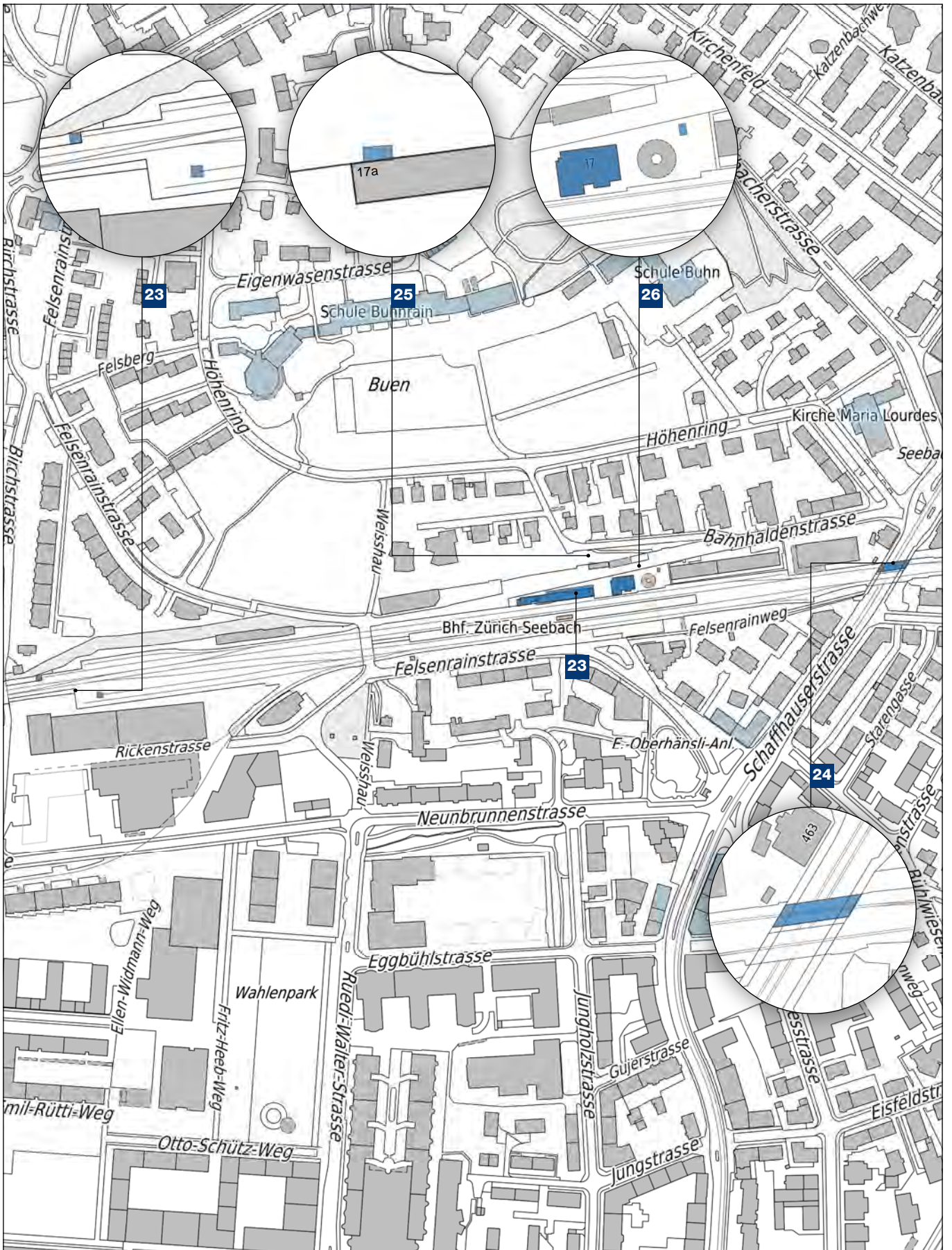
Adresse	Bei Schaffhauserstrasse 463
Baujahre	1941
Architekten	–
Ingenieure	–
Bauherrschaft	SNB, NOB oder SBB

25 Passerellenstütze

Adresse	Bei Bahnhaldenstrasse 17a
Baujahre	1898, Abbruch Passerelle 1996
Architekten	–
Ingenieure	–
Bauherrschaft	SNB und SBB

26 Aufnahmegebäude Bahnhof Seebach mit Brunnen

Adressen	Bahnhaldenstrasse 17 und östlich von Bahnhaldenstrasse 15 (Brunnen)
Baujahr	1959
Architekt	Max Vogt (1925–2019)
Ingenieure	–
Bauherrschaft	SBB



Situationsplan M 1:4000



23

Güterschuppen Bahnhof Seebach mit zwei mobilen Prellböcken

Der 1877 (Erstbebauung) von der SNB nach Plänen ihres Chefarchitekten und Semperschülers Conrad Bär erbaute Güterschuppen ist neben dem **Stationsgebäude Bahnhof Affoltern S. 96** der einzige Hochbau der Nationalbahn in Zürich. Der Einzelentwurf Bärs, eine Art Bohlenständer-Konstruktion, wurde 1909 verlängert und 1948 mit sorgfältigen Dachaufbauten und neuen Fenstern auf der Südseite ergänzt. Störende Anbauten an den Stirnseiten sowie Tore und Fenster aus jüngerer Zeit sind reversibel. Der mobil verwendbare Prellbock aus Stahlprofilen und rot-weiss gestrichenem Querbalken aus Holz, der zurzeit auf das Ende von Gleis 1 geschraubt ist, stammt von vor 1945. Ein zweiter Prellbock gleicher Bauart schliesst das südliche Stumpengleis ab. Sie sind als Zubehör zum Güterschuppen erhaltenswert.

24

Strassenunterführung Schaffhauserstrasse

Der nördliche der beiden eingleisigen Brückenträger, welche die Schaffhauserstrasse überführen, lag ursprünglich an der Stelle des südlichen neueren Trägers und wurde

Linke Seite

23

Güterschuppen Bahnhof Seebach mit zwei mobilen Prellböcken

Der Güterschuppen gehört zur Erstbebauung des Bahnhofs Seebach und verweist mit seinen Rampen auf den Güterumschlag durch die Bahn.

Rechte Seite

25

Passerellenstütze

Die Gleisüberführungen aus der frühen Bahnbauezeit sind gänzlich aus dem Stadtbild verschwunden. Nur dieses Relikt in Seebach erinnert an diese eleganten Eisenkonstruktionen.



bei dessen Bau nordwärts verschoben. Es handelt sich dabei um einfeldrige, genietete Stahl-Vollwandträger mit untenliegendem, betoniertem Schottertrog und beidseits angebrachten Dienststegen mit Baujahr 1941. Die Brücke über die Schaffhauserstrasse ist in der Stadt Zürich die einzige, bei der diese innovative und bis 1950 übliche Konstruktionsart sichtbar ist. Die genieteten Vollwandträger dieser Brücke sind die letzten im Kanton Zürich mit der eleganten späten Konstruktionsform mit abgesenkten Enden.

25

Passerellenstütze

An der Rückseite des Abortgebäudes steht die letzte Stütze der 1898 erstellten und 1996 abgebrochenen Passerelle über die Gleise. Die Gusseisenteile sind aufwendig profiliert und lassen die einstige Schönheit der Passerelle erahnen. Die in ihrer Funktion beraubte und versteckt stehende Stütze ist ein Relikt eines grösseren Bauwerks an dieser Stelle. Auch an den Bahnhöfen Enge, Oerlikon und am Hauptbahnhof waren früher solche Passerellen vorhanden und dienten der Querung der Gleise für Fussgänger. Heute sind alle frühen Passerellen verschwunden, weshalb der Stütze in Seebach auch Seltenheitswert zukommt.

26

Aufnahmegebäude Bahnhof Seebach mit Brunnen

Das zweistöckige, flach gedeckte Gebäude mit Dienstwohnung im Obergeschoss ist typisch für die frühen Entwürfe von Max Vogt in der SBB-Kreisdirektion III, bei denen er verschiedene Materialien kontrastvoll miteinander kombinierte, hier orangen Backstein im EG, Beton mit hell gestrichenem Rauputz im Obergeschoss und Stahl für die Rahmen der Bandfenster dazwischen. Wie alle Bauten Vogts ist auch dieser frühe Bau ein aufgrund der Beziehungen zwischen horizontal und vertikal konzipierten Elementen spannungsvoll durchgestalteter Baukörper mit funktional ausdifferenzierten Öffnungen. Nach dem Abbruch des Aufnahmegebäudes Horgen-Oberdorf ist das Aufnahmegebäude Seebach der wichtigste Zeuge für die frühe Entwurfsperiode in Vogts Werk. Die nachträglichen Anbauten und Verkleidungen schwächen die Wirkung des Baus, sind aber reversibel.

Zum Aufnahmegebäude gehört der von Max Vogt entworfene Brunnen (1959), ein niedriger Betonquader mit eingezogenem Sockel, dessen Elemente (Becken und Abfluss = See und Bach) den Namen der Station symbolisieren.



Linke Seite

26

Aufnahmegebäude Bahnhof Seebach mit Brunnen

Obwohl die ursprüngliche Materialisierung verdeckt ist, zeigt der frühe Entwurf Max Vogt noch eine qualitativ hochstehende Architektur, die durch die klare Komposition einfacher Volumen geprägt ist.

Rechte Seite

24

Strassenunterführung Schaffhauserstrasse

Genietete Stahl-Vollwandträger sind mittlerweile selten. Das Exemplar über die Schaffhauserstrasse ist zudem besonders gut sichtbar und verweist damit auf eine Bautechnik aus vergangenen Zeiten.

Literatur

Kantonale Denkmalpflege Zürich, Typologisches Inventar Bahnhöfe. Bahnhof Seebach, 2008, Akten Denkmalpflege Stadt Zürich (mit weiterführender Literatur).

Hans-Peter Bärtschi, Industrialisierung, Eisenbahnschlachten und Städtebau. Die Entwicklung des Industrie- und Arbeiterstadtteils Aussersihl, Ein vergleichender Beitrag zur Architektur- und Technikgeschichte, Schriftenreihe des gta Nr. 25, Basel 1983, v. a. S. 168, 174f.

Hans-Peter Bärtschi, Sylvia Bärtschi-Baumann, Peter Güller u. a., Die Nationalbahn, Vision einer Volksbahn, Wetzikon 2009, S. 45-69.

Ruedi Weidmann und Karl Holenstein, Max Vogt. Bauen für die Bahn 1957–1989, hrsg. von der SBB-Fachstelle für Denkmalschutzfragen und der Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte GKS, Zürich 2008, S. 31, 34, 44, 81.

Amt für Städtebau (Hg.), Baukultur in Zürich. Affoltern, Oerlikon, Schwamendingen, Seebach, Zürich 2002, S. 114.

Jan Capol, «Fünf neue Bahnhöfe», in: Hochparterre, 1998, Jg. 11, H. 11, S. 28–31.

NZZ 17.12.1997, S. 55 (zu Neubauten und Umgebungsgestaltung von 1997).

Siehe auch: Bärtschi 2009.



Bahnhof Letten und Lettentunnel

Situation

Die rechtsufrige Zürichseebahn Zürich–Rapperswil wurde unter NOB-Oberingenieur Robert Moser erstellt und 1894 eröffnet. Die Strecke verlief ursprünglich vom **Hauptbahnhof S. 42** auf dem **Lettenviadukt S. 54** in einer grossen Schleife über den Vorbahnhof und die Limmat hinweg zum Bahnhof Letten, von dort durch den 2.1 km langen Lettentunnel zum **Bahnhof Zürich Stadelhofen S. 53**, dann durch den 1.2 km langen Riesbachtunnel und in einem 600 m langen Bahneinschnitt zum **Bahnhof Tiefenbrunnen S. 114**. Die Linie wurde 1926 elektrifiziert. Verkehrstechnisch von Bedeutung war der Industriegleisanschluss des städtischen Wasserwerks und des späteren Flusskraftwerks Letten. Nachdem der Hirschengrabentunnel für die S-Bahn eröffnet worden war, wurde die Schlaufe über den Bahnhof Letten mit dem Lettentunnel überflüssig und am 27. Mai 1989 stillgelegt. Seither führt die Linie vom Hauptbahnhof direkt durch den Hirschengrabentunnel zum Bahnhof Stadelhofen.

Die SBB musste die Strecke bis zur Verfüllung des Lettentunnels (2002–2004) dennoch befahrbar halten, da die Entwässerung im stillgelegten Tunnel alle drei Monate gespült werden musste. Nach der Auflösung der offenen Drogenszene auf dem benachbarten Platzspitz im Frühjahr 1992 verschob sich diese bis 1995 in den kaum mehr befahrenen Bahnhof Letten. Im April 1995 wurde die Stationsanlage auf ein Durchfahr Gleis reduziert und das Areal durch die Stadt Zürich neugestaltet. Nach der Verfüllung des Tunnels wurde auch das verbliebene Gleis entfernt.

Zu den historisch wichtigen und erhaltenswerten Objekten gehören das Aufnahmegebäude an der Wasserwerkstrasse 93 mit westlich anschliessender Güterrampe und ehemaligem Trasse Gleis 1 sowie das Abortgebäude an der Wasserwerkstrasse 91 (bereits im Inventar), die ehemalige Personenunterführung Röhrenweg (unter Wasserwerkstrasse 89a), die verschiedenen, aus der Bauzeit stammenden Stützmauern (nordwestlich von Wasserwerkstrasse 25) sowie das hufeisenförmige Nordportal des Lettentunnels (östlich von Wasserwerkstrasse 25). Das Bahntrasse zwischen dem Lettenviadukt und dem Nordportal des Lettentunnels ist auch nach der Entfernung der Gleise nach 1995 das verbindende Element aller Teile und veranschaulicht den Streckenverlauf. Es ist heute im nördlichen Abschnitt von Stellriemen aus Beton gefasst und als Gehweg chaussiert. Im südlichen Teil liegt noch der Bahnschotter. Gleiches gilt für die bauzeitlichen, resp. aus der Betriebszeit des Bahnhofs stammenden Stützmauern, Bordsteine und Geländer. Sie sind im Bereich zwischen dem Lettenviadukt und dem Nordportal des Lettentunnels im Sinne der zu den Objekten gehörigen Umgebung Teil der Objektgruppe Bahnhof Letten.

Würdigung

Der stillgelegte Bahnhof Zürich-Letten ist ein wichtiger Teil des schützenswerten Ortsbilds Limmatraum, in dem sich bedeutende industrielle und verkehrstechnische Bauzeugen aus vier Jahrhunderten zu einer faszinierenden Stadtlandschaft aus Naturelementen, Wohn-, Gewer-

Kreise/Quartiere	10/Wipkingen und 6/Unterstrass
-------------------------	--------------------------------

Strecke	Zürich–Rapperswil
----------------	-------------------

Baujahre	1889–1894; 1920 (Abortgebäude); 1931 (Perrondach)
-----------------	---

Architekt	Gustav Wülfke (1840–1904)
------------------	---------------------------

Ingenieur	Robert Moser (1838–1918)
------------------	--------------------------

Bauherrschaft	NOB
----------------------	-----

Eigentümer	Stadt Zürich
-------------------	--------------

27 Aufnahmegebäude mit Güterrampe und Abortgebäude

Adressen	Wasserwerkstrasse 91 und 93 , im kommunalen Inventar seit 1986
-----------------	---

28 Personenunterführung Röhrenweg

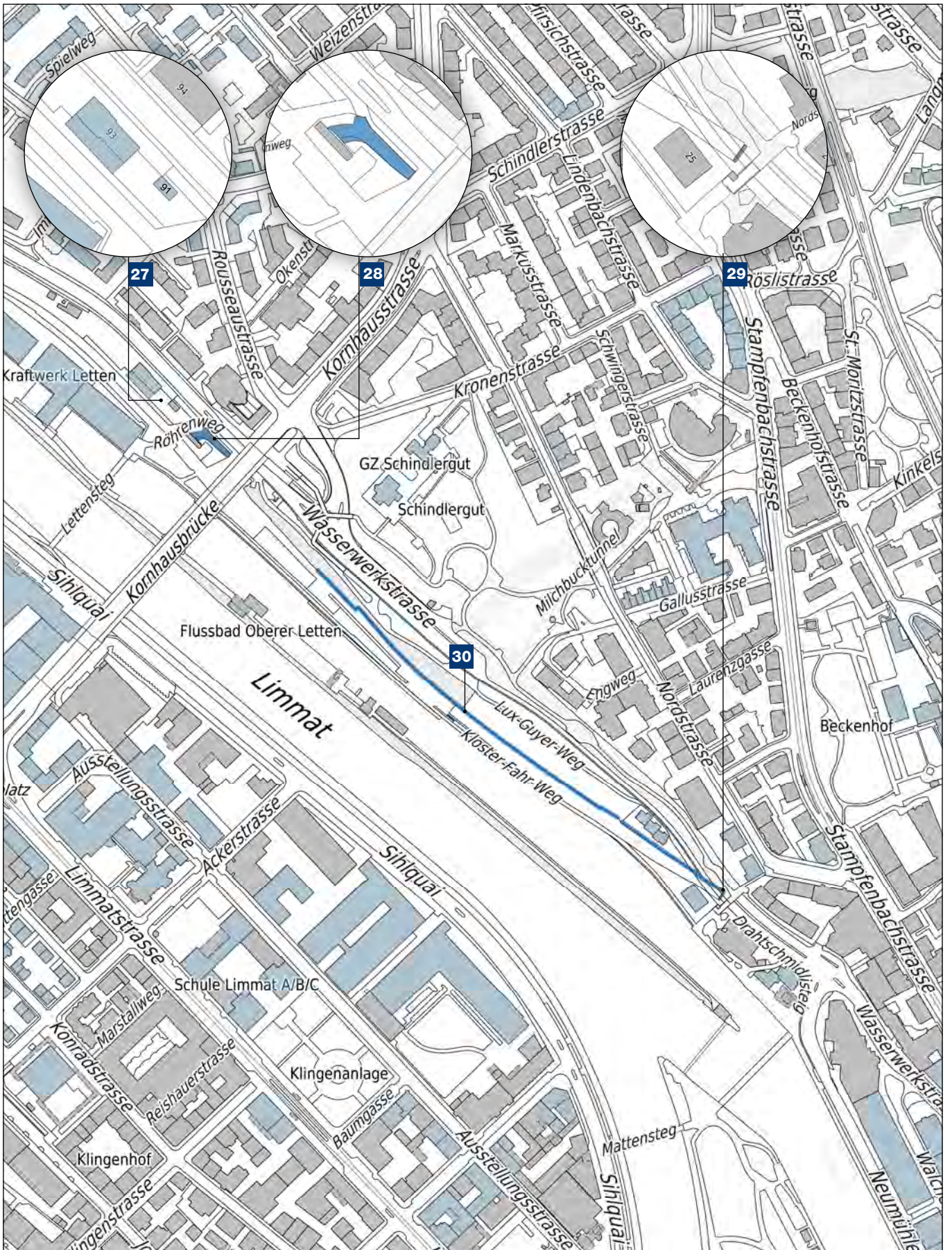
Adresse	Bei Wasserwerkstrasse 89a
----------------	---------------------------

29 Nordportal Lettentunnel

Adresse	Östlich von Wasserwerkstrasse 25
----------------	----------------------------------

30 Stützmauern Bahnhof Letten

Adresse	Nordwestlich von Wasserwerkstrasse 25
----------------	---------------------------------------



Situationsplan M 1:4000

be- und Fabrikbauten gruppieren. Das Aufnahmegebäude des Semper-Schülers Gustav Wülcke gehört zu den ersten Bauten der rechtsufrigen Zürichseelinie und ist der einzige stillgelegte Bahnhof in der Stadt Zürich.

Das Bahngelände Letten bildet mit seinen wenigen Hochbauten, seinen Stützmauern aus der Bauzeit der Strecke und dem ehemaligen Trasse die Fortsetzung des Lettenviadukts. Heute ist der lange Streifen am Oberwasserkanal des Lettenkraftwerks ein beliebter Erholungsraum und ein Lebensraum für Eidechsen, Ruderalpflanzen und weitere Arten. Die Relikte der Bahngeschichte sind Teil der heutigen Freiraumnutzung mit Gastronomie, Badebetrieb und kulturellen Angeboten. Sie tragen massgeblich zur Lesbarkeit der ehemaligen Streckenführung bei und zeugen von der stadtraumprägenden Wirkung der Bahnanlagen am Ende des 19. Jahrhunderts. Das Lettenareal war zusammen mit dem Platzspitz in den 1980er und 1990er Jahren Zentrum der offenen Drogenszene. Heute ist es darum im kollektiven Gedächtnis auch ein Mahnmal für die jahrelange Suche nach einem angemessenen Umgang mit drogensüchtigen Menschen, in der die Stadt Zürich zu einem weltweit beachteten Brennpunkt und dann zur Vorreiterin einer liberalen Drogenpolitik wurde. Das macht das Areal zu einem sozialhistorischen Zeugen von weit über Zürich hinausreichender Bedeutung.

27

Aufnahmegebäude mit Güterrampe und Abortgebäude

Das 1894 eröffnete Stationsgebäude Letten wurde nicht als Unikat geplant. Vielmehr kamen hier Typenpläne zum Einsatz, konkret für ein Aufnahmegebäude der so genannten V. Klasse mit angebautem Güterschuppen und für einen seitlichen Wartesaal der so genannten III. Klasse. Diese Pläne waren von NOB-Architekt und Semper-Schüler Gustav Wülcke für die rechtsufrige Zürichseelinie entworfen worden. Der Wartesaalanbau wurde später um zwei Fensterachsen vergrössert. 1931 wurde das hölzerne Perondach am Gebäude durch die heutige Eisenkonstruktion mit Oberlichtern ersetzt. Bei der Umgestaltung des Bahnhofgeländes in ein Erholungsgebiet wurde das Aufnahmegebäude sanft renoviert und an ein Architekturbüro vermietet. Der an das Aufnahmegebäude angebaute Güterschuppen von 1894 wurde zweimal vergrössert und nach 1995 abgebrochen. Erhalten hat sich aber die aus Sandsteinquadern gemauerte Rampe des Güterschuppens, die an die Funktion des Bahnhofs als Personen- und Güterstation erinnert. Das Gleisbett am Hausperron (ehem. Gleis 1) ist im Bereich des Aufnahmegebäudes noch vorhanden und mit Schotter gefüllt. Das südöstlich des Aufnahmegebäudes gelegene Abortgebäude im neo-



klassizistischen Stil ersetzte um 1920 einen Vorgängerbau von 1894. Es bildet mit dem Aufnahmegebäude ein Ensemble und eine Torsituation an der Wasserwerkstrasse. Das Abortgebäude ist nach 1995 ebenfalls sanft renoviert worden.

28

Personenunterführung Röhrenweg

Die Personenunterführung Röhrenweg dient heute als Keller der Bar im Berliner S-Bahn-Wagen; der limmatseitige Zugang wurde zugeschüttet. Der Durchlass für die Fussgängerverbindung über den 1877 erbauten Lettensteg dürfte schon beim Bau der Strecke 1894 angelegt worden sein. Die Stützmauern der Zugangsrampe sind teilweise aus unregelmässigen Lagen von Sandsteinquadern gemauert, teilweise ist die Böschung mit Granitplatten ausgelegt (rolliert) – beide Techniken finden sich auch am **Wipkinger- und Lettenviadukt S. 47 und 54**. Auch das gusseiserne Geländer auf der Mauerkrone über der Öffnung wiederholt sich am Viadukt. Viele Arbeiter und Angestellten, die im Lettenquartier wohnten, gingen im Industriequartier auf der anderen Seite der Limmat zur Arbeit. Der Lettensteg war aber bis zum Bau der Kornhausbrücke (im Inventar) um 1930 zwischen Wipkingerbrücke und Platzspitzpark die einzige und deshalb eine sehr wichtige Verbindung über die Limmat. Entsprechend wichtig war

auch die Unterführung Röhrenweg, die sicherstellte, dass der Bahnbetrieb den Fussgängerfluss nicht behinderte.

29

Nordportal Lettentunnel

Der 1889–1894 erstellte einspurige Lettentunnel wurde 2002–2004 wegen Einsturzgefahr zugeschüttet. Das Nordportal bildet den Abschluss des Bahnhofs Letten. Die Stirnmauer ist aus verschiedenen grossen, grob behauenen Kalksteinen in auffallend unregelmässigen Lagen gemauert, was in einem merkwürdigen Kontrast zur Sorgfalt des Mauerwerks am Viadukt steht. Tunnelquerschnitte in der Form eines gestreckten Hufeisens waren im 19. und frühen 20. Jahrhundert typisch für eingleisige Tunneln. Ebenso gehörten Portalverkleidungen aus Buckelquadern zum gängigen Vokabular des Tunnelbaus. Als Folge von Sanierungskampagnen mit neuen Bauverfahren wird ihr Bestand zunehmend dezimiert. Mit dem Nordportal des Lettentunnels und dem **Südportal des Riesbachtunnels S. 114** sind auf Zürcher Stadtgebiet zwei eindruckliche Zeugen des frühen Eisenbahnzeitalters erhalten, die an die historische Tunnelbauweise sowie an den ursprünglichen Verlauf der rechtsufrigen Seebahnlinie erinnern.

Linke Seite

27

Aufnahmegebäude mit Güterrampe und Abortgebäude

Das Herzstück des stillgelegten Stadtbahnareals ist das frühere Aufnahmegebäude mit Güterrampe und Abortgebäude.

Rechte Seite

Oben

28

Personenunterführung Röhrenweg

Die nicht zugeschütteten Reste der Unterführung Röhrenweg erinnern an das Hindernis, das die Gleise für Fussgänger damals darstellten.

Unten

30

Stützmauern Bahnhof Letten

Elemente wie Stützmauern, Bordsteine und Schotter verweisen in der Umgebung des Bahnhofs Letten auf dessen ehemalige Nutzung.



30

Stützmauern Bahnhof Letten

Der erste, aufsteigende Abschnitt der Stützmauer unter dem Lux-Guyer-Weg entstand beim Bau der Strecke 1889–1894 unter NOB-Oberingenieur Robert Moser. Er ist aus grossen Sandsteinquadern gemauert und mit Granitplatten abgedeckt. Der Mörtel wurde vermutlich nach 1995 entfernt, um Lebensraum für Eidechsen zu schaffen.

Zwei niedrige und eine gegen das Tunnelportal hin hoch aufsteigende Stützmauer sind ebenfalls Teil der aus der Entstehungszeit des Bahnhofs stammenden Planung von NOB-Oberingenieur Robert Moser. Der südliche Mauerabschnitt führt bis ans Nordportal des Lettentunnels, der zurückgesetzte mittlere Teil lässt zwei Durchgänge zu den Wiesen oberhalb des Bahntrassees frei. Die Mauern sind aus Sandsteinquadern gefügt und mit Granitplatten abgedeckt, die Staketengeländer als Gartenzäune tragen. Die Stützmauern definieren mit ihrer Lage das langgezogene ehemalige Bahnhofsareal zwischen Lettenviadukt und Tunneleingang und verweisen in ihrer Bauart auf die Entstehungszeit der rechtsufrigen Zürichseebahn. Teilweise sind sie heute mit einer Verschalung verkleidet, welche Graffitikünstlern eine Oberfläche bietet.

Linke Seite

30

Stützmauern Bahnhof Letten

Sorgfältig gefügte Stützmauern aus Sandsteinquadern stammen aus der Erbauungszeit der rechtsufrigen Zürichseelinie.

Rechte Seite

29

Nordportal Lettentunnel

Bereits seit einem Vierteljahrhundert verkehren hier keine Züge mehr. Das hufeisenförmige Tunnelportal verweist aber auf den ehemaligen Streckenverlauf.



Literatur

Kantonale Denkmalpflege Zürich, Typologisches Inventar Bahnhöfe. Bahnhof Letten, Akten Denkmalpflege Stadt Zürich (mit weiterführenden Literaturhinweisen).

Robert Moser, «Die rechtsufrige Zürichseebahn von Tiefenbrunnen bis zur Einmündung in den Bahnhof Zürich», in: Schweiz. Bauzeitung, 1890, Bd. 15, H. 24, S. 140–143.

Robert Schönbächler, Bahnhöfe der Stadt Zürich. Neujahrsblatt Industriequartier/Aussersihl auf das Jahr 2009, Zürich 2008, S. 85–93.

Amt für Städtebau (Hg.), Baukultur in Zürich. Unterstrass, Wipkingen, Höngg, Zürich 2009, S. 108–109.

Fernsehbeitrag «Bahnhof Letten», Sendung DRS aktuell vom 26.5.1989, <https://www.srf.ch/play/tv/drs-aktuell/video/bahnhof-letten?id=bf08ffbaf0fe-48eb-b9ea-9c876d4f7b03> [2.3.2020].

Fernsehbeitrag «Lettenräumung», Sendung DRS aktuell vom 18.4.1995, <https://www.srf.ch/play/tv/schweiz-aktuell/video/lettenraeumung?id=f020fdd6-c9ed-4362-86b3-b47dbceee843> [2.3.2020].

Sendung DRS Tagesschau Hauptausgabe vom 14.2.1995, <https://www.srf.ch/play/tv/tagesschau/video/tagesschau-hauptausgabe-vom-14-02-1995?id=0f8ba5eb-adfc-4c5a-87a2-bfa614310ca4> [2.3.2020].

Werner Huber, Architekturführer Zürich. Gebäude, Freiraum, Infrastruktur, hrsg. von Edition Hochparterre, Zürich 2020, S. 437, S. 461.

Siehe auch: Jakob 1993.



Bahnhof Tiefenbrunnen

Kreis/Quartier	8/Riesbach
Strecke	Zürich–Rapperswil
31 Südportal Riesbachtunnel	
Adresse	Nördlich von Münchhaldenstrasse 32
Baujahre	1889–1894
Architekten	–
Ingenieur	Robert Moser (1838–1918)
Bauherrschaft	NOB
Eigentümer	SBB

32 Aufnahmegebäude Bahnhof Tiefenbrunnen

Adresse	Bellerivestrasse 251, im kommunalen Inventar seit 1986
Baujahre	1892/94
Architekt	Gustav Wülfke (1840–1904)
Ingenieure	–
Bauherrschaft	NOB
Eigentümer	SBB

33 Ladestation Mühle Tiefenbrunnen

Adresse	Seefeldstrasse 234
Baujahr	1913
Architekten	–
Ingenieure	Baugeschäft Locher & Cie.
Bauherrschaft	Wehrli & Koller
Eigentümer	SBB und privater Eigentümer

34 Überdachung Personenunterführung und Bushaltestelle Bahnhof Tiefenbrunnen, Ufer

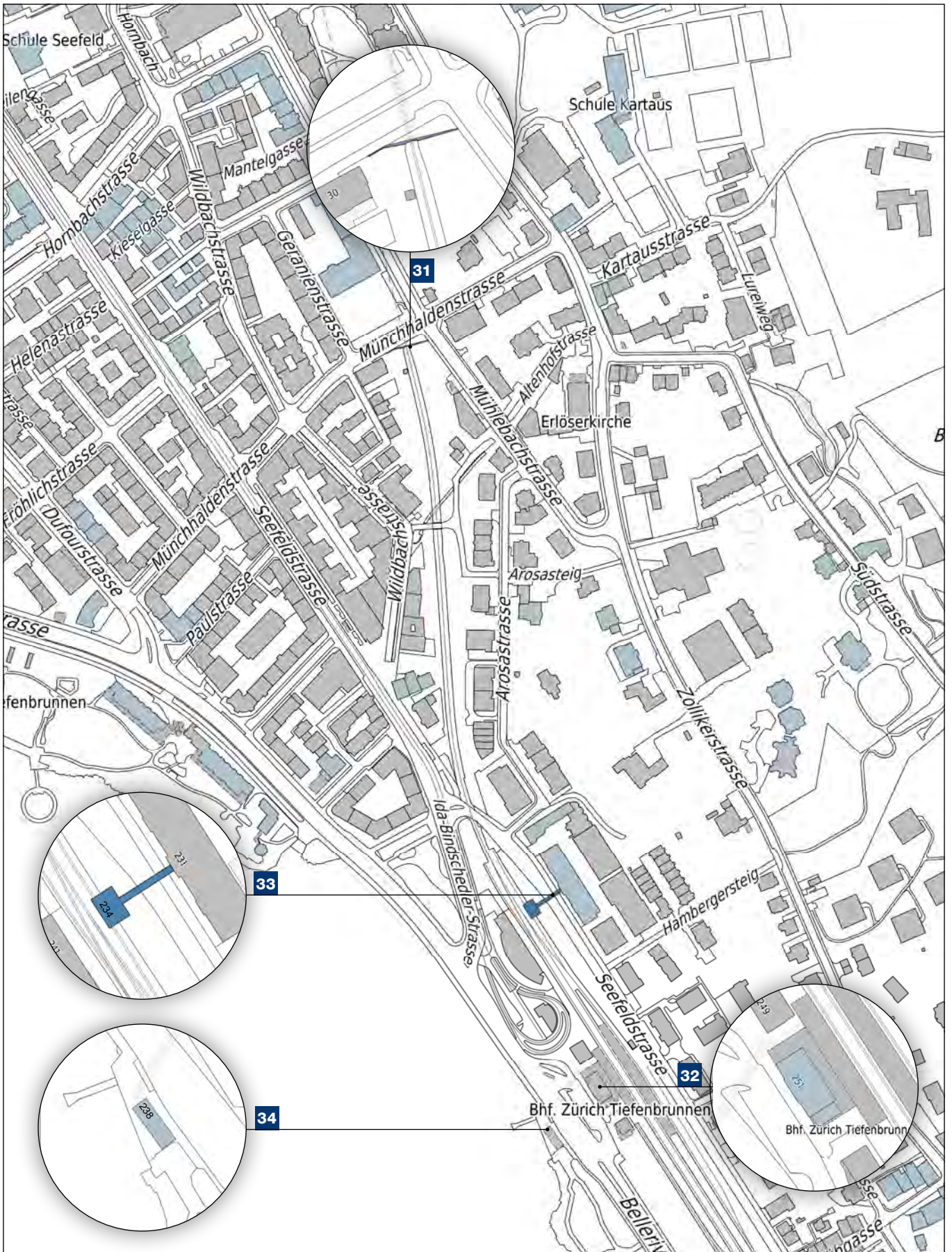
Adresse	Bellerivestrasse 238, im kommunalen Inventar seit 2013
Baujahr	1972
Architekten	–
Ingenieur	Pierre Zoelly (1923–2003)
Bauherrschaft	Stadt Zürich
Eigentümer	Stadt Zürich

Kurzbeschreibung

Der Bahnhof Tiefenbrunnen entstand im Zuge des Baus der rechtsufrigen Zürichseebahn Zürich–Rapperswil, welche unter NOB-Oberingenieur Robert Moser erstellt und 1894 eröffnet wurde. Der Bahnhof befindet sich an exponierter Lage am südöstlichen Stadteingang und bildet den räumlichen Auftakt zur vorwiegend Ende des 19. Jahrhunderts entstandenen Bebauung des äusseren Seefelds. Ursprünglich gehörten zum Bahnhof Tiefenbrunnen noch mehrere Bauten aus der Entstehungszeit der rechtsufrigen Zürichseebahn wie beispielsweise ein WC-Gebäude, ein Bahnwärterhaus oder ein Güterschuppen, die jedoch im Laufe der Jahre abgebrochen wurden. Aus dieser Zeit stammt auch das Südportal des Riesbachtunnels, bei dem die ansonsten auf Stadtgebiet fast durchgängig unterirdisch geführte Bahnlinie wieder aus dem Untergrund auftaucht.

Das lang gestreckte Bahnhofareal wird von der Bellerive- und der Seefeldstrasse begrenzt und reicht bis zur Gemeindegrenze von Zollikon. Zur Objektgruppe gehören das Südportal des Riesbachtunnels, das Aufnahmegebäude des Bahnhofs Tiefenbrunnen an der Bellerivestrasse 251 (im Inventar), die Ladestation der Mühle Tiefenbrunnen sowie die seeseitige Überdachung der Personenüberführung von Pierre Zoelly an der Bellerivestrasse 238 (im Inventar).

Das Südportal des Riesbachtunnels bildet den Abschluss der im Tunnel geführten, rechtsufrigen Seebahnlinie auf Stadtgebiet. Die Strecke verlief ursprünglich vom **Hauptbahnhof S. 42** in einer grossen Schleife über den Vorbahnhof, den **Lettenviadukt S. 54** und die Limmat hinweg zum **Bahnhof Letten S. 108**, von dort durch den 2.1 km langen Lettentunnel zum **Bahnhof Zürich Stadelhofen S. 53**, dann durch den 1.2 km langen Riesbachtunnel und in einem 600 m langen Bahneinschnitt zum Bahnhof Tiefenbrunnen. Nachdem am 27. Mai 1989 der Hirschengrabentunnel für die S-Bahn eröffnet worden war, wurde die Schlaufe über den Bahnhof Letten stillgelegt. Seither führt die Linie vom Hauptbahnhof direkt durch den Hirschengrabentunnel zum Bahnhof Stadelhofen. Der Let-



Situationsplan M 1:4000

tentunnel wurde 2002–2004 zugeschüttet. Ursprünglich war das Südportal des Riesbachtunnels weiter nördlich geplant. Doch der Bauherr der kurz zuvor erstellten Villa Patumbah an der Zollikerstrasse 128 (im Inventar), der durch Tabakplantagen auf Sumatra zu grossem Reichtum gekommen war, liess den Tunnel auf eigene Kosten verlängern. So schützte er Villa und Park nicht nur vor unliebsamen Emissionen, sondern erweiterte zugleich sein Grundstück um den Landstreifen über dem Bahntunnel.

Nordwestlich des Bahnhofs befindet sich als Teil der industriellen Anlage Mühle Tiefenbrunnen die dazu gehörige Ladestation. Sie besteht aus einem mit Holzbrettern und Glasscheiben verschalteten Stahlfachwerksteg, der aus dem ersten Stock im Mittelrisalit des Hauptgebäudes der Mühle Tiefenbrunnen über die Seefeldstrasse und ein Industriegleis hinweg führt. Der Steg ist auf einem Bock aus Eisenfachwerk und einer schmalen Rampe abgestützt und trägt den Schriftzug «Mühle Tiefenbrunnen».

Die Überdachung der Personenunterführung und Bushaltestelle (im Inventar) besteht aus drei identischen Dachkörpern aus Stahl und Drahtglas in den Umrissen eines Oktaeders, die auf Betonstützen ruhen. Die Dachelemente sind am Strassenrand aneinandergereiht, wobei eines den Ausgang der Strassenunterführung deckt, eines die windgeschützte Wartebank überdacht und das mittlere völlig freisteht.

Würdigung

31

Südportal Riesbachtunnel

Das Portal zeigt die für einspurige Tunnels zeittypische, gestreckte Hufeisenform. Es ist mit keilförmigen Kalksteinen gefasst. Die Stirnmauer ist aus verschiedenen grossen, grob behauenen Kalksteinen gemauert. Im obersten Mauerabschnitt sind die Quader grösser und glatter behauen und zeigen ein regelmässiges Fugenbild, was auf eine spätere Ergänzung hinweist. Tunnelquerschnitte in der Form eines gestreckten Hufeisens waren im 19. und frühen 20. Jahrhundert typisch für eingleisige Tunnels. Ebenso gehörten Portalverkleidungen aus Buckelquadern zum gängigen Vokabular des Tunnelbaus. Als Folge von Sanierungskampagnen mit neuen Bauverfahren wird ihr Bestand jedoch zunehmend dezimiert. Mit dem **Nordportal des Lettentunnels S. 108** und dem Südportal des Riesbachtunnels sind auf Zürcher Stadtgebiet zwei Zeugen des frühen Eisenbahnzeitalters erhalten, die an die historische Tunnelbauweise sowie an den ursprünglichen Verlauf der rechtsufrigen Seebahnlinie erinnern.

32

Aufnahmegebäude Bahnhof Tiefenbrunnen

Als «Stationsgebäude III. Klasse» wurde das Aufnahmegebäude nach Normplänen des NOB-Architekten und Semper-Schülers Gustav Wülfke errichtet und 1894 als





Linke Seite

31

Südportal Riesbachtunnel

Wie beim Lettentunnel zeigt sich hier ein zeittypisches hufeisenförmiges Tunnelportal.

Rechte Seite

Oben und unten

33

Ladestation Mühle Tiefenbrunnen

Der Steg der Mühle Tiefenbrunnen ist von weit her sichtbar. Er diente dem Transport von Getreide in die Mühle und von Mehl wiederum in die Bahnwagen. Die dazu notwendigen Installationen und Rohrleitungen sind nach wie vor vorhanden.



grösste Zwischenstation am rechten Zürichseeufer eröffnet. 1938 erfolgte ein Innenausbau, bei dem neben neuen Schalteranlagen auch ein neues Gepäcklokal eingebaut wurde. Das bauzeitliche, das Gebäude dreiseitig umlaufende Perrondach wurde 1970 durch eine moderne Konstruktion ersetzt, der in jüngerer Zeit (nach 1987) ein weiteres Perrondach (Bellerivestrasse 251 b) vorangestellt wurde. Zudem erhielt das Aufnahmegebäude einen Anbau unter dem südöstlichen Teil des Perronvordaches (Bellerivestrasse 251a). 1994 wurden die Wartesäle zu Diensträumen umgebaut und die westliche Aussentreppe aus Granit durch eine Zementtreppe ersetzt.

Der Bahnhof Tiefenbrunnen besitzt als qualitativster Typenbau aus der Spätzeit der privaten Eisenbahnen, als Werk Gustav Wülffkes und als einziges an der rechtsufrigen Zürichseelinie verwirklichtes Stationsgebäude III. Klasse mit vergrössertem Obergeschoss einen hohen architekturgeschichtlichen Wert. In seinem zurückhaltenden Charakter kann es bereits als Vorläufer der nach der Jahrhundertwende einsetzenden Heimatschutzbewegung interpretiert werden, die sich vom reich ornamentierten Historismus abwandte und auf das Formenrepertoire der ländlichen Architektur zurückgriff. Der Bau steht zudem an prominenter Lage am südöstlichen Stadteingang und zeigt zusammen mit der gut erhaltenen Mühle Tiefenbrunnen die für das 19. Jahrhundert typische Anbindung von industriellen Anlagen an öffentliche Transportmittel.

33

Ladestation Mühle Tiefenbrunnen

Die ältesten Gebäude des heutigen Ensembles Mühle Tiefenbrunnen sind die Bauten einer ehemaligen Brauerei mit repräsentativen Sichtbacksteinfassaden, die 1889/90 erbaut und seit der Stilllegung 1983 unter Denkmalschutz stehen. Der Stahlfachwerksteg kam mit dem Umbau zur Mühle im Jahr 1913 hinzu.

Er trägt Rohrleitungen, durch welche die Silowagen mit Mehl befüllt oder das Getreide per Förderband in die Mühle transportiert wurde. Die Bahnwagen standen, von einem breiten Dach geschützt, unter dem Steg auf einer Brückenwaage. Steg, Rohrleitungen, Schutzdach, Brückenwaage, ein Teil der Rampe und Reste einer Seilwindenanlage zum Verschieben der Wagen ohne Lok sind noch vorhanden, ebenso ein vom SBB-Gleis abgehängtes Gleisstück. Mit dem Bau eines Silos südlich der Gleise um etwa 1938 wurde der Steg über alle Gleise hinweg verlängert; diese Verlängerung wurde nach 2000 abgebrochen. Auch die Getreidesilos sind heute verschwunden. Teile der vertikalen Antriebsmechanik in der Mühle funktionieren noch im Museumsbetrieb. Die Verladestation ist ein sehr seltener Zeuge der Industrie- und Eisenbahngeschichte. Anschaulicher liess sich der zwingende Zusammenhang von industrieller Produktion und dem Massentransportmittel Eisenbahn nicht aufzeigen. Dieses Zusammenspiel ermöglichte erst das enorme Stadtwachstum in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts.

34

Überdachung Personenunterführung und Bushaltestelle Bahnhof Tiefenbrunnen, Ufer

Für die Überdachung der Bushaltestelle am Seeufer beim Bahnhof Tiefenbrunnen fand der Architekt Pierre Zoelly eine scheinbar simple und doch raffinierte Form. Zum einen besitzt die raumhaltige Bedachung mit ihrer modular wiederholten Struktur eine reduzierte und einprägsame Geometrie, die typisch ist für die Nachkriegsmoderne. Zum anderen erinnert der Unterstand an einen Baum oder an einen Pilz, also an eine Art Archetypus einer Überdachung. Schutzgeste und tektonischer Ausdruck waren Themen, die den Zürcher Architekten Pierre Zoelly fortwährend beschäftigten. Auf der Suche nach einem biegesteifen und lichtpendenden Dachelement schuf er für den temporären Bahnhof der Expo 1964 in Lausanne ein geschwungenes Dach, für das er geometrische Elemente zu einem Raumfachwerk zusammenfügte. Diese Idee liegt auch dieser singulären Kleinbaute drei «Lichtbäume» von 1972 konzeptionell und ideell zu Grunde. Sie markiert zudem den Stadteingang und hat einen hohen Wiedererkennungswert.

Linke Seite

32

Aufnahmegebäude

Bahnhof Tiefenbrunnen

Zusammen mit dem Aufnahmegebäude des Bahnhofs Letten trägt das Aufnahmegebäude beim Bahnhof Tiefenbrunnen zur Nachvollziehbarkeit der Gestaltungsgrundsätze an der rechtsufrigen Zürichseelinie bei.

Rechte Seite

34

Überdachung Personenunterführung und Bushaltestelle Bahnhof Tiefenbrunnen, Ufer

Plastische, in der Nacht leuchtende Dächer bieten den Wartenden Schutz vor der Witterung und kennzeichnen gleichzeitig den Stadteingang an dieser Grenzlage.

Literatur

Werner Huber, Architekturführer Zürich. Gebäude, Freiraum, Infrastruktur, hrsg. von Edition Hochparterre, Zürich 2020, S. 540f.

Zu 31 und 32: Kantonale Denkmalpflege Zürich, Typologisches Inventar Bahnhöfe. Bahnhof Tiefenbrunnen, Akten Denkmalpflege Stadt Zürich (mit weiterführender Literatur).

Robert Moser, «Die rechtsufrige Zürichseebahn von Tiefenbrunnen bis zur Einmündung in den Bahnhof Zürich», in: Schweiz. Bauzeitung, 1890, Bd. 15, H. 24–26, S. 140–143, 150–153, 154–155.

Werner Stutz, Bahnhöfe der Schweiz. Von den Anfängen bis zum Ersten Weltkrieg, Zürich 1976, 1983, S. 207–208.

Roman G. Schönauer, Von der Stadt am Fluss zur Stadt am See. 100 Jahre Zürcher Quaianlagen, Zürich 1987, S. 14–17.

Amt für Städtebau (Hg.), Baukultur in Zürich. Hirslanden, Riesbach, Zürich 2003, S. 86.

Zu 33: Zürcher Denkmalpflege, Bericht 1987–1988, Zürich 1991, S. 69–78.

Amt für Städtebau (Hg.), Baukultur in Zürich. Hirslanden, Riesbach, Zürich 2003, S. 143.

Zu 34:

Heinz Ronner, Thomas Boga, Michel Waeber (Hg.), Pierre Zoelly. Werkstattbericht Organisationsstelle für Ausstellungen der Architekturabteilung, Institut gta, ETH, Bd. 2, Zürich 1978, S. 40, 110f.

Pierre Zoelly, Elemente einer Architektursprache, Basel/Boston/Berlin 1998.

Amt für Städtebau (Hg.), Baukultur in Zürich, Hirslanden, Riesbach, Zürich 2003, S. 86.



Anhang

Weiterführende Literatur

Baer 1951

Emil Baer, «Die Bedeutung des Zürcher Nahverkehrs für die Schweiz. Bundesbahnen», in: Plan. Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik, 1951, Jg. 8, H. 5, S. 177–183.

Baukultur 2002–2013

Amt für Städtebau (Hg.), Baukultur in Zürich. Schutzwürdige Bauten und gute Architektur der letzten Jahre, Bd. 1–9, Zürich 2002–2013.

Bauen + Wohnen 1956

«Die Zürcher Verkehrsreform», in: Bauen + Wohnen, 1956, Jg. 10, H. 5, S. 121.

Bänziger 1997

Ralph Bänziger und Detlev Bruggmann, 1897–1997, 100 Jahre Güterbahnhof Zürich. 1847–1997, 150 Jahre Güter im Bahnhof Zürich, Zürich 1997.

Bergier 1990

Jean-François Bergier, Wirtschaftsgeschichte der Schweiz. Von den Anfängen bis zur Gegenwart, 2. Aufl., Zürich 1990.

Bärtschi 2009

Hans-Peter Bärtschi, Sylvia Bärtschi-Baumann, Peter Güller u. a., Die Nationalbahn. Vision einer Volksbahn, Wetzikon 2009.

Bärtschi 1983

Hans-Peter Bärtschi, Industrialisierung, Eisenbahnschlachten und Städtebau. Die Entwicklung des Industrie- und Arbeiterstadtteils Aussersihl, Ein vergleichender Beitrag zur Architektur- und Technikgeschichte, Schriftenreihe des gta Nr. 25, Basel 1983.

Bill 1945

Max Bill, Wiederaufbau. Dokumente über Zerstörungen, Planungen, Konstruktionen, Erlenbach-Zürich 1945.

Bos 2005

Marguérite Bos, «Barrieren für Frauen», in: Rosa, die Zeitschrift für Geschlechterforschung, 2005, H. 31, S. 28–30.

Boss 2018

Stefan Boss, «Ein neuer Entsorgungshub – mitten in Zürich», in: SBB Cargo, 2018, Nr. 2, S. 20–23.

Boss Brawand 2001

Kathrin Boss Brawand, «Nach den Wärtern die Häuschen», in: SWI swissinfo.ch, 11. August 2001, <http://www.swissinfo.ch/ger/nach-den-waertern-die-haueschen/2182510> [24.3.2020].

Brookes 2005

Robert Brookes, aus dem Englischen Charlotte Egger, «Die SBB-Gotthardstrecke. Das alte Eisen?», in: SWI swissinfo.ch, 25. September 2005, <https://www.swissinfo.ch/ger/die-sbb-gotthardstrecke---das-alte-eisen-/4557470> [19.11.2019].

Bündner Heimatschutz 2008

Bündner Heimatschutz (Hg.), Bruno Giacometti, Architekt. Beiheft Bündner Monatsblatt, Chur 2008.

Conzett 2010

Jürg Conzett, Landschaft und Kunstbauten, Zürich 2010.

Deutsche Bauzeitschrift 1961

«Reparaturwerkstatt für Müllabfuhrwagen in Zürich», in: Deutsche Bauzeitschrift, 1961, H. 6, S. 773–776.

Die Schweiz 1942

«Oerlikon–Seebach–Wettingen. Die Wiege der Elektrifikation», in: Die Schweiz, 1942, H. 2, S. 12.

Dossmann 2006

Axel Dossmann, Jan Wenzel und Kai Wenzel, Architektur auf Zeit. Baracken, Pavillons, Container, Bd. 7 der Reihe metroZones, Berlin 2006.

Fritzsche 1986

Bruno Fritzsche, «Eisenbahnbau und Stadtentwicklung in der Schweiz», in: Hans-Jürgen Teuteberg (Hg.), Stadtwachstum, Industrialisierung, Sozialer Wandel. Beiträge zur Erforschung der Urbanisierung im 19. und 20. Jahrhundert, Berlin 1986, S. 175–195.

Grünhut 1927

Robert Grünhut, «Zur Vollendung des Umbaus der linksufrigen Zürichseebahn im Gebiete der Stadt Zürich am 1. März 1927», in: Schweiz. Bauzeitung, 1927, Bd. 89, H. 10, S. 119–134.

Hartmann 1997

Rahel Hartmann, «Baracke als Bild», in: Werk, Bauen + Wohnen, 1997, Jg. 84, H. 6, S. 4–7.

Hilfiker 1948

Hans Hilfiker, «Fernmeldeanlagen», in: Ein Jahrhundert Schweizer Bahnen 1847–1947. Die festen Anlagen der Normal- und Schmalspurbahnen, Bd. 2, 1948, S. 317–346, v. a. S. 342–345 sowie Tafel 143 a und d.

Hubeli 1989

Ernst Hubeli, «Ein intentionsloses Bild des Provisorischen», in: Werk, Bauen + Wohnen, 1989, Jg. 76, H. 7/8, S. 56–59.

Huber 1976

Uli Huber, «Das visuelle Image der SBB. Architektur für ein Grossunternehmen», in: Das Werk, 1976, Jg. 63, H. 3, S. 159–166.

Huber 2020

Werner Huber, Architekturführer Zürich. Gebäude, Freiraum, Infrastruktur, hrsg. von Edition Hochparterre, Zürich 2020.

Huber 2015

Werner Huber, Hauptbahnhof Zürich, hrsg. von der SBB Fachstelle für Denkmalpflege und der GKS Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte, Bd. 6 der Reihe Architektur- und Technikgeschichte der Eisenbahnen in der Schweiz, Zürich 2015.

Jakob 1993

Ursina Jakob und Daniel Kurz, Wipkingen. Lebensräume-Verkehrsräume, Geschichte eines Zürcher Stadtquartiers 1893–1993, hrsg. vom Quartierverein Wipkingen/GGW, Zürich 1993.

Jung 2019

Joseph Jung, Das Laboratorium des Fortschritts. Die Schweiz im 19. Jahrhundert, Walchwil/Zug 2019.

Jung 2006/2

Joseph Jung, Alfred Escher 1819–1882. Der Aufbruch der modernen Schweiz, Teil 2, Nordostbahn und schweizerische Eisenbahnpolitik, Gotthardprojekt, Zürich 2006.

Klee 2019

Matieu Klee, «Bahnwärterhäuschen. Endstation Sehnsucht», in: Beobachter online, 05.12.2003, <https://www.beobachter.ch/konsum/reisen/bahnwartherhauschen-endstation-sehnsucht> [20.11.2019].

Kollbrunner 1969

Curt F. Kollbrunner, Normschulhäuser aus Stahl und Durisol, Zürich 1969.

Kurz 2006

Daniel Kurz, Die Disziplinierung der Stadt. Moderner Städtebau in Zürich 1900 bis 1940, Dissertation Universität Zürich, Zürich 2006.

Anhang

Lendenmann 1990

Fritz Lendenmann und Pietro Maggi,
Der öffentliche Verkehr in Zürich 1830–1930. Broschüre
zur Ausstellung im Haus «zum untern Rech» 1990,
hrsg. vom Stadtarchiv Zürich, Zürich 1990.

Leuenberger 2015

Michael Leuenberger und Zara Tiefert,
«Zwischen Identität und neuen Ansprüchen»,
[Interview mit Giovanni Menghini], in: k+a, 2015,
Jg. 66, H. 4, S. 26–29.

Maurizio 1948

Julius Maurizio, «Der Notwohnungsbau
der Stadt Basel. Ausgeführt in ›Durisol‹-Bauweise»,
in: Werk, 1948, Jg. 35, H. 7, S. 206–210.

Meier 2015

Pia Meier, Walter Aeberli und Heinz Kull,
Affoltern im Umbruch. Das boomende Stadtquartier,
hrsg. vom Quartierverein Zürich Affoltern, Zürich 2015.

Müller-Brockmann 2019

Josef Müller-Brockmann, Fahrgastinformationssystem.
Gestaltungshandbuch für die Schweizerischen
Bundesbahnen, Nachdruck der Originalausgabe von
1992, hrsg. vom Museum für Gestaltung Zürich,
Zürich 2019.

Neujahrsblatt Heimatschutz 2019

Stadtzürcher Heimatschutz (Hg.), Depot Neugasse.
Eisenbahn und Stadtentwicklung in Zürich,
Neujahrsblatt 2019 des Stadtzürcher Heimatschutzes,
Zürich 2019.

SBB Nachrichtenblatt 1960

«Die neue Halle für den Unterhalt
der TEE-Züge NS/SBB im Lokomotivdepot Zürich»,
in: SBB Nachrichtenblatt, 1960, H. 7, o.S.

SBB und GKS 2013

SBB Fachstelle für Denkmalpflege und
GKS Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte
(Hg.), Schweizer Bahnbrücken, Bd. 5 der Reihe
Architektur- und Technikgeschichte der Eisenbahn
in der Schweiz, Zürich 2013.

Schönbächler 2008

Robert Schönbächler, Bahnhöfe der Stadt Zürich.
Neujahrsblatt Industriequartier/Aussersihl auf das
Jahr 2009, Zürich 2008.

Schweiz. Bauzeitung 1942

«Seebach–Wettingen. Die Wiege der Elektrifikation
der Schweiz. Bundesbahnen», in: Schweiz. Bauzeitung,
1942, Bd. 119, H. 9, S. 97–106.

Schweizer Ingenieur und Architekt 1991

Schweizer Ingenieur und Architekt, 1991,
Jg. 109, H. 4, S. 79.

Spezialinventar SBB-Gebäude Zürich 2005

Amt für Städtebau (Hg.), SBB-Gebäude Zürich.
Gleisraum Langstrasse bis Bahnhof Altstetten,
Spezialinventar, Juli 2005, Zürich 2005.

Von Röhl 1912

Dr. Victor Freiherr von Röhl (Hg.),
«Bahnwärterhaus», in: Enzyklopädie des Eisen-
bahnwesens, Berlin/Wien 1912, S. 463–465.

Weidmann 2008

Ruedi Weidmann und Karl Hostenstein, Max Vogt.
Bauen für die Bahn 1957–1989, hrsg. von der
SBB-Fachstelle für Denkmalschutzfragen und
der Gesellschaft für Schweizerische Kunst-
geschichte GSK, Zürich 2008.

Werk 1951

«Einfamilienhaus in Zürich. Bruno Giacometti,
Architekt SIA, Zürich», [Wohnhaus Professor Hans H.
Staub], in: Werk, 1951, Jg. 38, H. 7, S. 193–195.

Werk 1963a

«Reparaturwerkstatt der Kehr-
richtverbrennungsanstalt der Stadt Zürich»,
in: Werk, 1963, Jg. 50, H. 3, S. 113–115.

Werk 1963b

«Kantine der Kehr-
richtverbrennungs-
anstalt der Stadt Zürich»,
in: Werk, 1963, Jg. 50, H. 5, S. 192f.

Wikipedia Bahnstrecke Zürich–Zug 2020

Bahnstrecke Zürich–Zug, [https://de.wikipedia.org/
wiki/Bahnstrecke_Zürich-Zug](https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnstrecke_Zürich-Zug) [13.3.2020].

Wikipedia Bahnwärterhaus 2020

Bahnwärterhaus, [https://de.wikipedia.org/wiki/
Bahnw%C3%A4rterhaus](https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnw%C3%A4rterhaus) [24.3.2020].

Abbildungsverzeichnis

Zug um Zug zur Grossstadt

Bild 1

Weichenwärter mit roter Fahne im Gleisfeld von Zürich HB, Weichensignal, hinten Bahnhofshalle, 1936, Fotografie, SBB Historic, Sign. SV_053_01.

Bild 2

Bahnhofplatz 15, Datierung unbekannt, Fotografie, Zürich-Altstadt, Baugeschichtliches Archiv der Stadt Zürich, Sign. BAZ_066863.

Bild 3

SBB Rasch, zuverlässig bis ins Haus, 1946, Grafik Iwan Edwin Hugentobler, Lithografie J.C. Müller AG, Zürich, SBB Historic, Sign. P_A01_0007de. © 2020, ProLitteris, Zürich

Bild 4

SBB Hauptstrasse der Wirtschaft, 1962, Grafik Hans Hartmann, Lithografie J.C. Müller AG, Zürich, SBB Historic, Sign. P_A01_0068de. © 2020, Fanny Hartmann, Bern

Bild 5

Brauerei Löwenbräu, Vogelschau mit Eisenbahnviadukt, ca. 1907, Farblithographie, Künstler unbekannt, Zürich, Baugeschichtliches Archiv der Stadt Zürich, Sign. BAZ_079267 (BAZ Format I).

Bild 6

Vorbahnhofgebiet, 1898, Fotografie Robert Breitingen, Zürich-Aussersihl, Baugeschichtliches Archiv der Stadt Zürich, Sign. BAZ_057543.

Bild 7

Schweiz. Landesausstellung 1883, Vogelschau von Norden mit Eisenbahnviadukt & Ausstellungsbauten, 1883, Zeichnung E. F. Graf, Lithografie R. Fretz, Zürich, Baugeschichtliches Archiv der Stadt Zürich, Sign. BAZ_074182 (Orig. BAZ Format IV).

Bild 8

Malerischer Plan & Ansicht der Stadt Zürich & ihrer Umgebung, ca. 1848, Aquatinta, Blaudruck, koloriert Hermann Siegfried, Zürich, bei Hch. Fuessli & Cie., Zentralbibliothek Zürich, Zürich II A 242, <https://doi.org/10.3931/e-rara-55941> / Public Domain Mark.

Bild 9

Ausschnitt aus: Plan der Stadt Zürich, in: Jakob Escher-Bürkli, Lebensbild von Arnold Bürkli-Ziegler. Mit einem Übersichtsplane der Stadt Zürich von W. Burkhard-Streuli, Neujahrsblatt zum Besten des Waisenhauses in Zürich, 68. Stück (= No. 127), Zürich 1905. (Ausschnitt und Bearbeitung Stadt Zürich, Amt für Städtebau)

Bild 10

Brauerstrasse, Bahnübergang SBB (linksufrige Zürichseebahn), 1923, Fotografie Tiefbauamt Zürich, Zürich-Aussersihl, Baugeschichtliches Archiv der Stadt Zürich, Sign. BAZ_092309.

Bild 11

Verlegung der Sihl, Eisenbahnbrücke über den alten Lauf, Überfall Eisenbahntunnel im neuen Lauf, ca. 1925, Fotografie Photoglob, Zürich-Altstadt, Baugeschichtliches Archiv der Stadt Zürich, Sign. BAZ_100676.

Bild 12

Alter Bahnhof Enge, Datierung unbekannt, Fotografie Wilhelm Gallas, Zürich-Enge, Baugeschichtliches Archiv der Stadt Zürich, Sign. BAZ_101479.

Bild 13

Bahnhof Affoltern, 1900, Fotografie, Zürich-Affoltern, Baugeschichtliches Archiv der Stadt Zürich, Sign. BAZ_085706.

Bild 14

Bahnübergang Schimmelstrasse (linksufrige Zürichseebahn), ca. 1920, Fotografie, Zürich-Wiedikon, Baugeschichtliches Archiv der Stadt Zürich, Sign. BAZ_096779.

Bild 15

Zürich Letten, Blick auf Bahnhofgelände von oben, Männer auf Fahrleitungsmasten, 1936, Fotografie, SBB Historic, Sign. SV_052_03.

Bild 16

Bahnhof Altstetten, 1975, Fotografie Heinrich Bruppacher, Zürich-Altstetten, Baugeschichtliches Archiv der Stadt Zürich, Sign. BAZ_157362.

Bild 17

Blick durch die Arkaden, Fotografie Heinrich Wolf-Bender, in: Der Bau der Linksufrigen Zürichseebahn im Stadtgebiet, Werk, 1927, Jg. 14, H. 3, S. 76.

Bild 18

Zürich HB, Kopfperron, Querhalle, Werbung, Schilder, 1936, Fotografie, SBB Historic, Sign. SV_151_03.

Katalog der Objekte von überkommunaler Bedeutung

Stadt Zürich, Amt für Städtebau

Objekt 8

2011, «Schnellgut-Stammbahnhof» Zürich Altstetten

Objekt 12

2013, Glattbrücke

Stadt Zürich, Amt für Städtebau, Juliet Haller

Objekt 1

2015, Hauptbahnhof

Objekt 2

2019, Stellwerke

Objekt 3

2017, «Lokomotivremise G»

Objekt 7

2017, Bahnhof Zürich Altstetten

Objekt 6

2017, Hauptwerkstätten

Objekt 9

2015, Wipkinger Viadukt

Objekt 11

2020, Bahnhof Zürich Oerlikon

Objekt 15

2019 Bahnhof Zürich Wollishofen

Objekt 17

2011, Bahnhof Zürich Wiedikon

Objekt 18

2012, Bahnhof Zürich Enge

Objekt 20

2017, Bahnhof Zürich Stadelhofen

Anhang

Stadt Zürich, Amt für Städtebau, Maurice K. Grünig

Objekt 16

2020, «Seebahneinschnitt»

Objekt 19

2020, «Konkurskurve», Erddamm der Schweizerischen Nationalbahn SNB

Objekt 21

2020, Lettenviadukt

Objekt 23

2020, Hardturmviadukt

Denkmalpflege Kanton Zürich

Objekt 4

2018, «Depot F»

Objekt 5

2018, Dienstgebäude Fahrleitungsunterhalt

Objekt 10

2018, Bahnwärterhäuser

Objekt 13

2019, Strassenunterführung Badenerstrasse

Objekt 14

2019, Unterwerk Seebach, Dienstgebäude

Objekt 22

2018, Überführung Nebelbach

Katalog der Objekte von kommunaler Bedeutung

Stadt Zürich, Amt für Städtebau, Juliet Haller

Objekt 11–15

2019, Bahndamm Wollishofen mit Unterführungen

Stadt Zürich, Amt für Städtebau, Maurice K. Grünig

Objekt 1

2020, Gleisanlagen Industriequartier

Objekt 2

2019, Industriegleis Flurstrasse

Objekt 3

2020, Dienstgebäude mit Brückenwaage

Objekt 4–6

2019, Bahndamm Andreasstrasse

Objekt 7

2019, Durchlass Unterdorfbach

Objekt 8–9

2019, Bahnwärterhaus Altstetten und Kabelbude

Objekt 10

2020, Barrierenwärterhäuschen Kohledreieck

Objekt 16

2020, Strassenunterführung Seestrasse Wollishofen

Objekt 17

2020, Jungesellenheime Kohlendreieck

Objekt 18–22

2018/2019, Nationalbahnstrecke Affoltern bis Seebach

Objekt 23–26

2019/2020, Bahnhof Seebach

Objekt 27–30

2019/2020, Bahnhof Letten und Lettentunnel

Objekt 31–34

2018/2019, Bahnhof Tiefenbrunnen

Ruedi Weidmann, Häusler + Weidmann, Zürich

Objekt 22

2018, Personen- und Velounterführung Kunzweg

Objekt 31

2018, Südportal Riesbachtunnel

Abkürzungsverzeichnis

GMZ	Genossenschaft Migros Zürich
MFO	Maschinenfabrik Oerlikon
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
NOB	Schweizerische Nordostbahn
OWB	Schweizerische Ost-West-Bahn
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
SCB	Schweizerische Centralbahn
SNB	Schweizerische Nationalbahn
SZU	Sihlta-Zürich-Uetliberg-Bahn
TEE	Trans Europ Express
VBZ	Verkehrsbetriebe Zürich
ZZL	Zürich-Zug-Luzern-Bahn

Herausgeberin

Stadt Zürich
Hochbaudepartement
Amt für Städtebau (AfS)

Lindenhofstrasse 19
8021 Zürich
Telefon + 41 44 412 11 11
afs@zuerich.ch
www.stadt-zuerich.ch/hochbau

Vorarbeiten zum Inventar

Ruedi Weidmann, Häusler + Weidmann, Zürich

Externer Beteiligter

Denkmalpflege Kanton Zürich

Inhalt/Redaktion

Jasmine Wohlwend Piai, Projektleitung, AfS
Mirjam Brunner, AfS
Jasmin Frei, AfS
Roland Frischknecht, AfS
Stefan Gasser, AfS
Beat Haas, AfS
Martina Jenzer, AfS
Silvana Rageth, AfS

Lektorat

Werner Huber
Raphael Sollberger, Denkmalpflege Kanton Zürich
Ruedi Weidmann, Häusler + Weidmann, Zürich
Kiri Hoffmann, AfS
Fabian Korn, AfS
Meret Peter, AfS

Fotos

Maurice K. Grünig, AfS
Juliet Haller, AfS

Pläne

Manuela Venerucci, AfS

Gestaltung

Karin Weisener, AfS