



Inventar der Denkmalschutzobjekte von überkommunaler Bedeutung

- Das Inventar** Das Inventar listet Bauten und Anlagen auf, die aufgrund ihrer historischen Bedeutung wichtige Zeugen vergangener Epochen sind. Mit der Aufnahme ins Inventar wird ein Objekt nicht unter Schutz gestellt, sondern eine Schutzvermutung festgehalten.
- Schutzzweck** Der im Inventarblatt aufgeführte Schutzzweck hält in allgemeiner Art und Weise fest, wie der Charakter der Bauten bewahrt werden kann. Welche Bestandteile der Bauten im Detail erhalten werden sollen, ist nicht im Inventarblatt festgelegt, sondern wird im Rahmen eines Bauvorhabens entschieden. Dies betrifft neben dem Gebäudeäusseren auch das Gebäudeinnere sowie die für ihre Wirkung wesentliche Umgebung. Bei Bauvorhaben empfiehlt es sich, frühzeitig mit der kantonalen Denkmalpflege Kontakt aufzunehmen. Sie bietet Eigentümerinnen und Eigentümern unentgeltliche Beratung an.
- Aktualität der Inhalte** Die im Inventarblatt wiedergegebenen Informationen zu einem Objekt beruhen auf dem Wissensstand zum Zeitpunkt der Festsetzung. Neuere Informationen, etwa zu jüngsten Massnahmen oder zum aktuellen Zustand eines Objekts, können bei der kantonalen Denkmalpflege eingeholt werden.
- Fragen und Anregungen** Verfügen Sie über weitere Informationen zu den Bauten im Inventar? Haben Sie Fragen zum Inventar? Dann nehmen Sie bitte Kontakt mit uns auf und beachten Sie den Flyer «Fragen & Antworten» auf unserer Internetseite:
- zh.ch/denkmalinventar
- Disclaimer** Das Inventarblatt gilt nicht als vorsorgliche Schutzmassnahme im Sinne von § 209 Planungs- und Baugesetz.
- Nutzungsbedingungen** Dieses Inventarblatt wurde unter der Lizenz «Creative Commons Namensnennung 4.0 International» (CC BY 4.0) veröffentlicht. Wenn Sie das Dokument oder Inhalte daraus verwenden, müssen Sie die Quelle der Daten zwingend nennen. Mindestens sind «Kanton Zürich, Baudirektion, kantonale Denkmalpflege» sowie ein Link zum Inventarblatt anzugeben. Weitere Informationen zu offenen Daten des Kantons Zürich und deren Nutzung finden Sie unter zh.ch/opendata.

Strassenunterführung Badenerstrasse

Gemeinde
Zürich

Bezirk
Zürich

Quartier
Altstetten

Planungsregion
Zürich Stadt

Adresse(n) Badenerstrasse 760 bei
Bauherrschaft –
ArchitektIn Schweizerische Bundesbahnen SBB
Weitere Personen –
Baujahr(e) 1958
Einstufung –
Ortsbild überkommunal nein
ISOS national ja
IVS nein
KGS nein
Datum Inventarblatt – Raphael Sollberger, Ruedi Weidmann

Objekt-Nr.
263ALBRUECKE00002

Festsetzung Inventar
AREV Nr. 1724/2019 Liste und
Inventarblatt

Bestehende Schutzmassnahmen
–

Schutzbegründung

Als die Badenerstrasse in den 1950er Jahren auf vier Fahrspuren ausgebaut wurde, musste auch der seit 1900 bestehende Durchlass durch den Damm der Bahnlinie Zürich–Zug erweitert, durch neue Widerlager gesichert und mit einem neuen Träger überbrückt werden. Die dabei entstandene, substanziell komplett bauzeitlich erhaltene Eisenbahnbrücke ist nicht bloss ein wichtiger Zeuge der Zürcher Bahngeschichte, sondern auch ein ingenieurgeschichtliches Unikat im Zürcher Brückenbau und von hohem technikgeschichtlichen Wert: Die Konstruktion ist dank der schlanken Stützen so transparent wie möglich und lässt dank des überaus flachen Trägers einen möglichst hohen Strassendurchlass frei, was aufgrund der geringen Höhe des Damms notwendig war. Zu diesem Zweck wurde für den Fahrbahnträger auf eine orthotrope Platte – erst 1948 patentiert durch Wilhelm Cornelius (1915–1996) – zurückgegriffen; eine in der Region Zürich einmalige Lösung.

Aussergewöhnlich ist auch die Lagerung der Brücke mit nur einem einzigen festen Lager und fünf beweglichen Stelzenlagern sowie zwei Pendelstützen in der Strassenmitte. Die Entwicklung von Brücken mit Vollwandträgern auf Pendelstützen ist technikgeschichtlich eng mit dem Bau der städtischen Hochbahnen in Europa verknüpft; frühe Exemplare des hier angewandten Prinzips mit «hartungschen Säulen» – benannt nach dem Architekten Hugo Hartung (1855–1932), der den Wettbewerb zur Gestaltung der Berliner Bahnbrückenstützen gewonnen hatte –, fanden sich insb. an der Berliner Stadtbahn (heute S-Bahn). Obschon während der 1. H. des 19. Jh. weit verbreitet, sind heute nur noch wenige Exemplare erhalten – was wohl auf den für heutige Fahrzeuge ungenügenden Anprallschutz der schlanken Stützen zurückzuführen ist. Dies verleiht der Brücke in Zürich zusätzlichen Seltenheitswert; auch weil die baugleiche Unterführung der Bernerstrasse in Schlieren E. des 20. Jh. abgebrochen wurde. E. der 1950er Jahre entstand in der Schweiz noch die Überführung Baarerstrasse in Zug, diese besitzt jedoch eine «herkömmliche» Fahrbahnplatte aus Verbundträgern. Dass die Widerlager und Flügelmauern der Unterführung Badenerstrasse mit sorgfältig behauenen Granitquadern aufgemauert wurden, ist als Reminiszenz an die Bahnarchitektur der Jahrhundertwende (vgl. insb. die granitverkleideten Betonbogenbrücken der Gotthardlinie), in Zürich insb. an den «Seebahneinschnitt» (vgl. Seebahnstrasse 251 bei; 261AUSEEBAHN00001) zu deuten.

Schutzzweck



Strassenunterführung Badenerstrasse

Erhaltung der bauzeitlichen Substanz und der Konstruktion der Strassenunterführung inkl. der Brücke, ihrer Auf- und Widerlager sowie der Stützen und Pendel.

Kurzbeschreibung

Situation / Umgebung

Die einspurige Linie von Zürich nach Zug durch das Knonaueramt zweigt nach dem Bahnhof Zürich Altstetten (Altstetterplatz 11 u. a.; 261AL00700 u. a.) nach SW ab und überquert die Badenerstrasse südlich des Hauses an der Badenerstrasse 760.

Objektbeschreibung

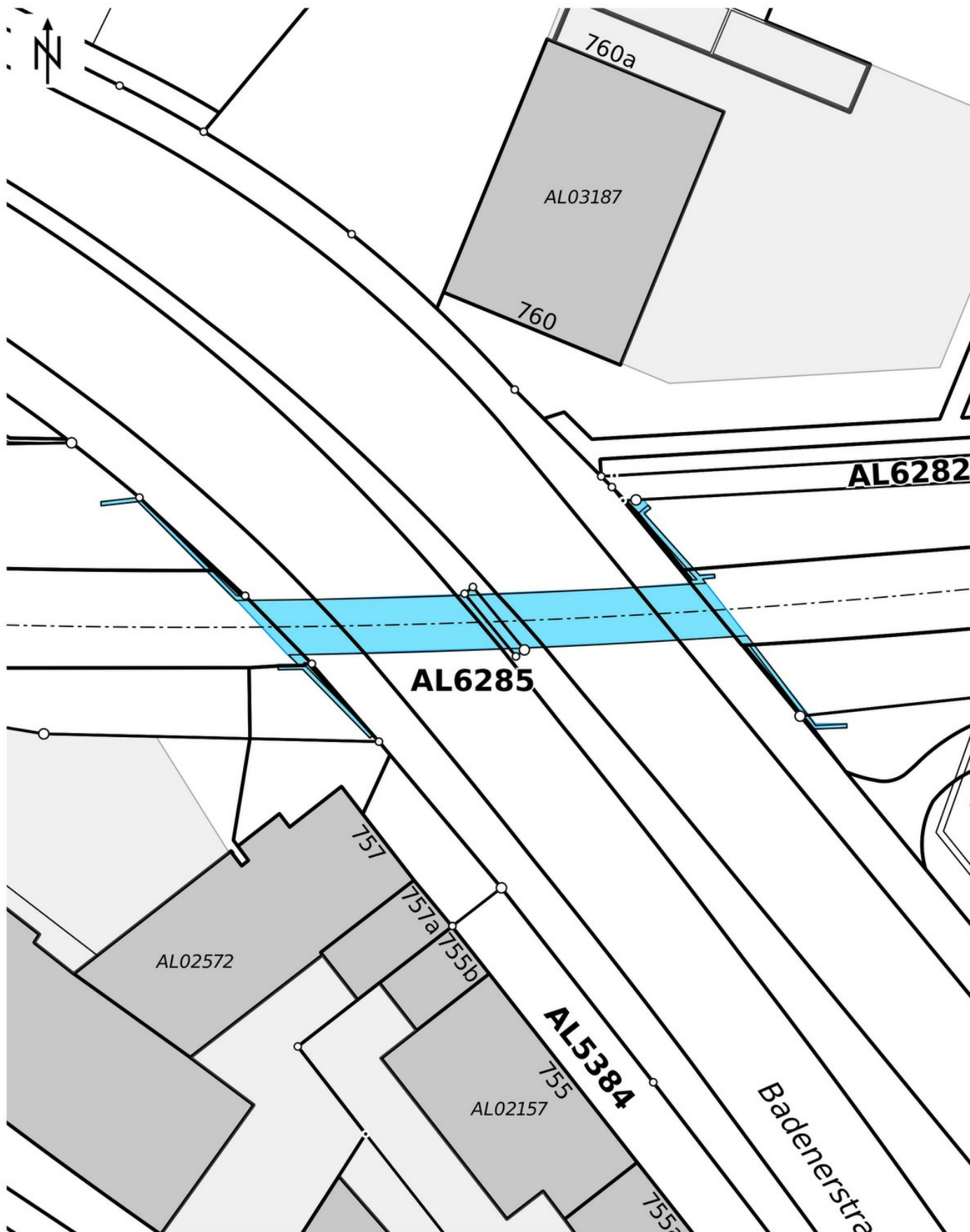
Bei der Strassenunterführung handelt es sich um eine eingleisige, schräg über die Badenerstrasse führende Stahlbrücke mit einem aufgrund der leichten Gleiskurve leicht gekrümmten Tragwerk. Der Trog besteht aus einer orthotropen Platte mit seitlichen Blechwandträgern, die mit in kurzem Abstand angeordneten Querträgern und mit dem Blech des Trogbodens verschweisst sind. Als zusätzliche Verstärkung zwischen den Querträgern dienen je neun in Längsrichtung verschweisste Bleche. Bei der Fahrbahnplatte wurde gemäss Augenschein auf Beton verzichtet, der Trog wohl abgedichtet und direkt mit Schotter aufgefüllt. In der Strassenmitte liegt der Träger auf zwei schlanken, runden Pendelstützen und bei den beiden Widerlagern auf jeweils drei Lagern auf. Von diesen sechs Lagern ist nur eines auf der Ostseite ein festes Punktkipplager. Die anderen sind allseits bewegliche Druckpendellager aus runden Vollstahlstäben, die nur vertikale Druckkräfte aufnehmen. An der Südseite des Trogs tragen L-förmige Konsolen einen Dienststeg mit Stahlrohrgeländern und einem Kabelkanal. Die Widerlager und deren steil abfallende Flügelmauern sind aus Granitquadern gemauert, die Auflager sind aus Sichtbeton. Die Stützen stehen heute bis auf halbe Höhe in Betonsockeln, die als Anprallschutz für die neue Limmattalbahn dienen.

Baugeschichtliche Daten

1864	Bau der Strecke Zürich–Zug, Bauherrschaft: Zürich-Zug-Luzern-Bahn ZZL
1900–1904	Bau der Limmattal-Strassenbahn von Zürich nach Dietikon/Weiningen, dabei Verlegung der Badenerstrasse von ihrem alten Verlauf in der heutigen Farbhofstrasse nach O und unter der Bahnstrecke Zürich–Zug hindurch; zu diesem Zweck Aushub eines Durchlasses und Absenkung der Strasse, Bauherrschaft: Stadt Zürich
1903–1904	Bau der ersten Strassenunterführung mit einem Halbparabelträger, Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB, Hersteller: M. Koch AG (o. A. – o. A.)
1956	Einstellung des Trambetriebs auf dem Abschnitt Farbhof–Schlieren
1956–1958	Ausbau der Badenerstrasse, dabei auch Ausbau der Unterführung und Ersatz des Brückenträgers sowie Neuerstellung der Widerlager, Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB
2019	Bau der Limmattalbahn, dabei teilweise Einbetonierung der Mittelstützen als Anprallschutz, Bauherrschaft: Stadt Zürich

Literatur und Quellen

- Conzett Bronzini Partner AG, SBB Zürich-Altstetten. Überführung Badenerstrasse (Überführung Farbhof), Abklärung der Erhaltungswürdigkeit, bearbeitet von Jürg Conzett, Chur 2019, Archiv der kantonalen Denkmalpflege Zürich.
- Koch & Cie, Inserat, in: Schweizerische Bauzeitung, 1911, o. S.
- A., Ausschreibung, in: Schweizerische Bauzeitung, 1903, Nr. 9, S. 1.



Strassenunterführung Badenerstrasse



Strassenunterführung Badenerstrasse, Ansicht von SO, 10.08.2019 (Bild Nr. D101354_42).



Strassenunterführung Badenerstrasse, Ansicht von SO, Bild: SBB Historic, 01.11.1958 (Bild Nr. D101354_48).

Strassenunterführung Badenerstrasse



Strassenunterführung Badenerstrasse, Ansicht von W, Bild: SBB Historic, 01.11.1958 (Bild Nr. D101354_49).



Strassenunterführung Badenerstrasse, östliches Widerlager mit den drei Lagern am östlichen Trägerende, 25.10.2018 (Bild Nr. D101354_43).

Strassenunterführung Badenerstrasse



Strassenunterführung Badenerstrasse, Pendelstützen, dahinter die neuen Schutzvorrichtungen für die Fahrleitung der Limmattalbahn, 10.08.2019 (Bild Nr. D101354_47).



Strassenunterführung Badenerstrasse, die beiden Pendelstützen in Strassenmitte und das westliche Widerlager im Hintergrund, 25.10.2018 (Bild Nr. D101354_44).

Strassenunterführung Badenerstrasse



Strassenunterführung Badenerstrasse, Vorgängerbau, Ansicht von S, Situation von 1904 bis 1958 mit einem Halbparabelträger der M. Koch AG, in: Schweizerische Bauzeitung, 1911, o. S., 01.01.1911 (Bild Nr. D101354_46).



Strassenunterführung Badenerstrasse, Ansicht von O, kurz vor dem Bau; Widerlager bereits neu gemauert, Bild: Baugeschichtliches Archiv Zürich, Sign. 87901-C, 01.01.1958 (Bild Nr. D101354_45).