



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.

«Seebahneinschnitt»

Gemeinde

Zürich

Bezirk

Zürich

Quartier

Enge, Aussersihl, Wiedikon

Planungsregion

Zürich Stadt

Adresse(n) Badenerstrasse 190 bei; Elisabethenstrasse 27 bei; Gutenbergstrasse 9 bei; Herman-Greulich-Strasse 74 bei; Kalkbreitestrasse 12 bei; Kanzleistrasse 137 bei; Kappelistrasse 11 bei; Manessestrasse 1 bei; Meinrad-Lienert-Strasse 4 bei; Schulhausstrasse 11 bei; Seebahnstrasse 251 bei; Seestrasse 45 bei; Stauffacherstrasse 179 bei; Zweierstrasse 100 bei

Bauherrschaft Schweizerische Bundesbahnen SBB, Stadt Zürich

ArchitektIn Adolf Bühler (1882–1951), Hermann Herter (1877–1945)

Weitere Personen Adolf Bühler (1882–1951) (Ingenieur/Hersteller), Arnold Hünerwadel (1877–1945) (Steinmetz, Bildhauer, Plastiker, Holzschnitzer, Holzbildhauer), Eduard Züblin & Cie. (Ingenieur/Hersteller), Gabriel Narutowicz (1865–1922) (Ingenieur/Hersteller), Ida Schär-Krause (1877–1957) (Steinmetz, Bildhauer, Plastiker, Holzschnitzer, Holzbildhauer), Joseph Epper (1855–1924) (Ingenieur/Hersteller), Luigi Zanini (1896–1968) (Steinmetz, Bildhauer, Plastiker, Holzschnitzer, Holzbildhauer), Otto Münch (1885–1965) (Steinmetz, Bildhauer, Plastiker, Holzschnitzer, Holzbildhauer), Robert Grünhut (1861–1953) (Ingenieur/Hersteller), Terner & Chopard (Ingenieur/Hersteller), Theodor Rehbock (o. A. – o. A.) (Ingenieur/Hersteller)

Baujahr(e) 1919–1931

Einstufung kantonal

Ortsbild überkommunal nein

ISOS national ja

IVS ja

KGS A7896

Datum Inventarblatt – Raphael Sollberger, Ruedi Weidmann

Objekt-Nr.	Festsetzung Inventar	Bestehende Schutzmassnahmen
261AUSEEBAHN00001	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–
261AUSEEBAHN00002	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–
261AUSEEBAHN00003	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–
261AUSEEBAHN00004	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–
261AUSEEBAHN00005	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–
261ENTUNNEL00001	RRB Nr. 3048/1981 Liste ohne Inventarblatt, AREV Nr. 1724/2019 Inventarblatt	–
261ENTUNNEL00002	RRB Nr. 3048/1981 Liste ohne Inventarblatt, AREV Nr. 1724/2019 Inventarblatt	–
261ENTUNNEL00003	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–
261ENTUNNEL00004	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–
261ENUEBERFALL0001	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–
261WDSEEBAHN00001	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–
261WDSEEBAHN00002	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–
261WDSEEBAHN00003	AREV Nr. 1724/2019 Liste und Inventarblatt	–



Schutzbegründung

Der «Seebahneinschnitt», der im Zuge der Tieferlegung der linksufrigen Zürichseebahn 1918–1927 entstandene Bahngraben, erstreckt sich zwischen dem «Kohledreieck» westlich des Hauptbahnhofs (Bahnhofplatz 15 u. a.; 261AA01592 u. a.) bis zum Bahnhof Zürich Wollishofen (Seestrasse 331 u. a.; 261WO00348 u. a.). Er ist eine der grössten Bahnanlagen der Schweiz, die als gestalterische Einheit errichtet wurden, sicherlich die grösste innerstädtische. Das Ensemble umfasst verschiedene verkehrstechnische, architektonische, städtebauliche und künstlerische Elemente:

- den Bahneinschnitt selbst mit der Trasse, die begleitenden, teils mit Platanenreihen begrüntem Böschungen und/oder Stützmauern und den darauf montierten Staketengeländern (261AUSEEBAHN00001),
- einen einzelnen Brunnen (261WDSEEBAHN00006),
- sechs Strassenüberführungen (261AUSEEBAHN00002, 261AUSEEBAHN00003, 261AUSEEBAHN00004, 261AUSEEBAHN00005, 261WDSEEBAHN00001, 261WDSEEBAHN00002 und 261WDSEEBAHN00003),
- die Treppe und Passerelle Kalkbreitestrasse/Seebahnstrasse (261WDSEEBAHN00002),
- den Ulmbergtunnel zwischen dem Bahnhof Zürich Wiedikon (Baumgartnerstrasse 3 a.; 261WD02412 u. a.) und dem Bahnhof Zürich Enge (Bederstrasse 1 u. a.; 261EN01270 u. a.) mit seinem Südportal (261ENTUNNEL00001) und dem Sihlüberfall (261ENUEBERFALL00001)
- und den Engetunnel zwischen dem Bahnhof Zürich Enge und dem Stadtteil Wollishofen mit seinem Nordportal (261ENTUNNEL00002), der Überdeckung mit einer Grünanlage mit Brunnen (261ENTUNNEL00003) und dem ebenfalls mit einer Grünanlage bestückten Südportal (261ENTUNNEL00004).

Mit dem Wachstum der Zürcher Vororte im Zuge der grossen Industrialisierungswelle Ende des 19. Jh. und dem damit einhergehenden Mehrverkehr auf Schienen und Strassen wurde die 1875 ebenerdig angelegte Trasse der «Linksufrigen» mehr und mehr zu einem innerstädtischen Verkehrshindernis; Barrieren blieben immer länger geschlossen, Trams, die die Trasse ebenerdig kreuzten, durften sie aus Sicherheitsgründen nicht mehr passieren. Eine öffentliche Debatte um eine Lösung des Verkehrsproblems entbrannte: Die Schweizerische Nordostbahn-Gesellschaft NOB, später die Schweizerischen Bundesbahnen SBB, erachteten eine (billigere) Hochbahn als geeignet, die Stadt Zürich verlangte aus städtebaulichen Gründen die Tieferlegung der Trasse. Die Stadt setzte sich durch und erreichte, dass die Anlage vom SBB-Oberingenieur Robert Grünhut und vom Zürcher Stadtbaumeister Hermann Herter gemeinsam geplant und verschiedene Künstler zur Ausgestaltung beigezogen wurden. Damit zielte man auf eine besonders sorgfältig in die städtische Umgebung eingepasste und nicht alleine an den Bedürfnissen des Verkehrs ausgerichtete Lösung mit ansprechender Gestaltung. Heute beeindruckt die aus dieser Zusammenarbeit entstandene gestalterische Qualität der städtebaulichen Grossform, die sich bis hin zu liebevoll gestalteten Details erstreckt. Die städtebauliche Bedeutung des «Seebahneinschnitts» als herausragender Zeuge der Verkehrsgeschichte und der Zürcher Stadtentwicklung geht jedoch weit über seinen eigenen Perimeter hinaus, veranlassten die grossflächigen Veränderungen die Stadt nämlich in den Folgejahren, zahlreiche Strassen, Plätze und öffentliche Anlagen neu zu errichten, u. a. wurde der alte Ulmbergtunnel (Brandschenkestrasse 50 bei) in einen Strassentunnel um- und die Sport- und Parkanlage Sihlhölzli im aufgefüllten ehem. Sihlbett neu erbaut. Alle im Zuge der Tieferlegung und unmittelbar danach errichteten Bauten wurden vorerst in der Formensprache des Neoklassizismus, später der Moderne realisiert und verhalfen dem Zürcher Stadtbild zu einer umfangreichen Erneuerung.

Auch aus technik- und architekturgeschichtlicher Sicht ist der «Seebahneinschnitt» von grosser Bedeutung. Die Arbeiten umfassten umfangreiche Landenteignungen, den Abbruch von 53 Häusern, die Verlegung des Sihlbetts, den Bau zweier Tunnel (einer davon unter dem neuen Sihlbett hindurch) das Ausbaggern des Bahneinschnitts, den Neubau der beiden Bahnhöfe Zürich Wiedikon und Zürich Enge, der Strassenüberführungen sowie das Einrichten von öffentlichen Plätzen und Grünanlagen entlang und über der Strecke. Der Bau der Einschnitte und Tunneln mitten in und unter dicht bebautem Stadtgebiet war für die SBB eine neue, diffizile Aufgabe, beim Bau der Tunneldecken und Strassenüberführungen, aber auch bei den Bahnhofbauten und den Perrondächern kam jeweils neuste Bautechnik zur Anwendung. Die Strassenüberführungen (heute

«Seebahneinschnitt»

teilweise denkmalpflegerisch begleitete Ersatzneubauten) sind frühe Beispiele sorgfältig gestalteter Eisenbetonbrücken. In den Fahrbahnplatten wurden schweizweit erstmals Differdinger Träger verwendet (in Differdange, Luxemburg gefertigte Stahlträger, durch deren Ausführung als Breitflanschträger die Bauhöhe der Querträger markant vermindert werden konnte). Die Wiesenböschungen, die einheitlich gestalteten Stützmauern aus Kalkstein und Granit, die begleitenden Platanenreihen und das einheitliche Staketengeländer als Einfriedung aller Streckenabschnitte prägen das einheitliche Erscheinungsbild des Seebahneinschnitts. Das Gelände selbst ist eine filigrane Schlosser- und Schweisserarbeit, sein runder Verlauf an den Brückenköpfen verleiht der Anlage eine dynamische, den flüssigen Verkehr symbolisierende Wirkung. Damit die Bahnlinie unter der Sihl hindurchgeführt werden konnte, musste das alte Flussbett verlegt, kanalisiert und die Sihl über eine längere Strecke auf höherem Niveau gehalten werden, um schliesslich erst nach der Überquerung der Trasse (im Ulmbergtunnel) wieder auf ihr historisches Niveau zu fallen. Seine Konstruktionsart als Betonröhre mit einer Abdichtung aus Blei sowie der Abdeckung von Röhre und Tosbecken durch verankerte Granitquader war damals in der Schweiz noch kaum bekannt. Die öffentlichen Anlagen mit Bäumen, Sitzbänken, chaussierten Wegen und Rasenflächen sowie von Bildhauern gestalteten Brunnen und Kunstwerken sind von hoher künstlerischer Qualität und markieren den Streckenverlauf des «Seebahneinschnitts» im Stadtbild. Der Zustand der Gesamtanlage ist insg. gut, einzelne spätere Interventionen wie z. B. Lärmschutzwände beeinträchtigen partiell ihre einheitliche Wirkung, einige v. a. künstlerische oder umgebungsgestalterische Elemente leiden unter Vernachlässigung.

Nicht zuletzt sind die Bauten des «Seebahneinschnitts» Schlüsselwerke im Œuvre des bedeutenden Architekten und Zürcher Stadtbaumeisters Hermann Herter, des SBB-Oberingenieurs Robert Grünhut und der weiteren federführend am Bau beteiligten Personen. Aus Herters Hand stammen neben verschiedenen Quartierbebauungsplänen (Milchbuck, Sihlhölzli u. a.) auch einige öffentliche Bauten, wie z. B. die bekannten Tramwarteallen am Paradeplatz (1928) und beim Bellevue (1939), das Amtshaus V von 1934 (Lindenhofstrasse 19; 261AA01872) oder das Hallenbad City von 1938–1941 (Sihlstrasse 71; 261AA01937), an denen sich der Übergang vom Neoklassizismus zur Moderne beispielhaft ablesen lassen. Robert Grünhut aus Brunn war bereits 1882–1890 beim Bau österreichischer Staatsbahnen in Galizien und in den Alpen tätig. Zwischen 1891 und 1902 war er Ingenieur der Schweizerischen Centralbahn SCB in Bern und Aarau und leitete u. a. den Umbau der Bahnhöfe Thun und Olten. 1915 wurde er von den SBB zum Oberingenieur für den Kreis III (Zürich und Ostschweiz) ernannt, und nach seiner Pensionierung 1928 folgte er einem Ruf der ETH Zürich als Dozent für Eisenbahn- und Strassenbau. Adolf Bühler, Chef der Sektion Brückenbau der SBB, der insb. die Strassenüberführungen entwarf, verhalf in den 1920er Jahren der Schweisstechnik im Brückenbau zum Durchbruch und baute in den 1940er Jahren schliesslich die europaweit ersten Bahnbrücken aus vorgespanntem Beton, u. a. die Grandfey-Brücke in Freiburg oder den viergleisigen Aareübergang in Bern. Der federführende Ingenieur des Sihlüberfalls, der polnische Wasserbauingenieur Gabriel Narutowicz (1865–1922) aus Telšiai (heute Litauen), wurde 1907 zum Professor für Wasserbau am Polytechnikum Zürich ernannt. Als sein wichtigstes Ingenieurbauwerk gilt das 1917–1920 erstellte Wasserkraftwerk Mühleberg, zudem war er Mitglied der eidg. Kommission zur Rheinregulierung. Nach der Wiedererlangung der Unabhängigkeit Polens gewann Marschall Józef Piłsudski (1867–1935) ihn 1920 als Minister für Öffentliche Angelegenheiten, Verkehr und Bauwesen für den Wiederaufbau des Landes. 1922 wurde Narutowicz zum ersten polnischen Staatspräsidenten gewählt, nach wenigen Tagen im Amt jedoch ermordet.

Schutzzweck

Erhaltung und Pflege der bauzeitlichen Substanz aller schützenswerten Bauten und Anlagen des im Zuge der Tieferlegung der linksufrigen Zürichseebahn errichteten «Seebahneinschnitts». Erhaltung und Pflege der Trasse, der Böschungen, der bauzeitlichen Stützmauer und der Staketengeländer. Pflege des historischen Pflanzen- und Baumbestands innerhalb der Gesamtanlage (insb. Baumalleen und die Grünanlagen auf den Tunneldecken). Erhaltung aller künstlerischen Elemente aus der Bauzeit (insb. Brunnen, Figuren usw.).

Kurzbeschreibung

Situation / Umgebung

Der insg. rund 3.7 km lange «Seebahneinschnitt» bezeichnet den Streckenabschnitt der linksufrigen Zürichseebahn zwischen der Abzweigung beim «Kohledreieck» (vgl. das Inventarblatt zum

«Seebahneinschnitt»

Dienstgebäude Fahrleitungsunterhalt; Remisenstrasse 7; 261AU04535) im N bis kurz nach dem Südportal des Engetunnels beim Landhaus «Muraltengut» (Seestrasse 201; 261EN00041) im S. Der nördliche Streckenabschnitt bis zum Bahnhof Zürich Wiedikon liegt in einem ca. 6 m tiefen, drei bis vier Gleise breiten Graben und umfährt in einem Halbkreis das Langstrassenquartier. Danach verläuft die Strecke nach SO weiter durch den Ulmbergtunnel zum Bahnhof Zürich Enge, und weiter durch den Engetunnel nach Wollishofen. Die Tunnels wurden grösstenteils in Tagebauweise erstellt, auf ihren Überdeckungen sowie auf etlichen Flächen entlang des offenen Grabens richtete die Stadt Zürich dekorative und öffentlich zugängliche Grünanlagen mit einheitlichen gestalterischen Elementen und insg. elf Brunnen ein, darunter auch diejenige entlang der Hermann-Greulich-Strasse zwischen Hohl- und Kanzleistrasse, das Plätzchen zwischen Seebahn- und Meinrad-Lienert-Strasse, die «Baumgartneranlage» (heute Busbahnhof am Bahnhof Zürich Wiedikon) und ein Plätzchen bei der Tramhaltestelle Brunaustrasse.

Objektbeschreibung

Trasse, Böschungen, Stützmauern, Staketengeländer und Platanenreihen (261AUSEEBAHN00001)

Beim «Kohledreieck» biegen vier Gleise vom Hauptbahnhof und zwei von Altstetten nach S in den «Seebahneinschnitt» ein und vereinigen sich zu einer viergleisigen, Trasse, eingetieft in einen bis zu 6 m tiefen Graben. Nach der Abzweigung des Zimmerberg-Basistunnels laufen drei Gleise weiter zum Bahnhof Zürich Wiedikon. Nach der Abzweigung nach Zürich Giesshübel führen noch zwei Gleise weiter zum Bahnhof Enge und nach Wollishofen. Der offene Abschnitt der Trasse ist geprägt von Stützmauern aus Naturstein, grasbewachsenen Böschungen sowie einfachen oder doppelten Platanenreihen. Dieselben Elemente finden sich auch bei anderen Abschnitten des «Seebahneinschnitts», so z. B. Platanenreihen in der Sportanlage Sihlhölzli oder baugleiche Stützmauern und Staketengeländer entlang der Seestrasse. Alle Mauern sind im Läuferverbund aus bossierten Hausteinen gefügt und vermörtelt. Leicht vorspringend versetzte, flache Granitplatten bilden vielerorts die Mauerkrone. Das Mauerwerk besteht aus Kalkstein (Lägernkalk) mit zwei Ausnahmen: einem Abschnitt unter dem Tramdepot an der Elisabethenstrasse (Elisabethenstrasse 43; 261AU03510) und den Mauern im Areal des Bahnhofs Zürich Enge; diese sind aus Granit. Die meisten Mauern sind geneigt (die Neigungen variieren), nur die Mauer unter dem Tramdepot und die Widerlager der Strassenüberführungen sind senkrecht. In der Regel stützen sie die Böschung, gegen die Widerlager der Überführungen hin steigen sie oft bis auf die Höhe des Strassenniveaus an. An drei Stellen stehen Mauern ohne Böschung bis zum Strassenniveau (bei der Badenerstrasse 190, unter dem Tramdepot sowie unter der Grütlistrasse beim Bahnhof Enge). Der gesamte Gleisraum zwischen der Hohlstrasse und dem Südportal des Engetunnels war urspr. von ein- und demselben eisernen Staketengeländer umzäunt. Etwas dickere Pfosten im Abstand von ca. 1.5 m stehen über den Böschungen auf einer Reihe von Randsteinen aus Der Handlauf besteht aus zwei U-Profilen. Das obere, breitere, abgerundete Profil ist über das untere, schmalere gehämmert. Die einzelnen Abschnitte wurden zusammengeschweisst und verschliffen und mit Eisenglimmerfarbe gestrichen. Der Grossteil dieser Einfriedung ist erhalten. Bei den Strassenüberführungen läuft das Geländer in gleichmässigen Kurven auf die Brüstungsmauern der Brücken zu, an einigen später veränderten Ecken wurde die Kurve durch ein Alugeländer ersetzt. Das Geländer ist mit den gemauerten Brückenköpfen nicht verbunden; der Handlauf endet nach dem letzten Pfosten jeweils in einer geschmiedeten Schnecke.

Strassenüberführung Hohlstrasse (261AUSEEBAHN00002)

Die fünf Strassenüberführungen Hohl-, Badener-, Kalkbreite-, Kanzlei- und Stauffacherstrasse sind alle von gleicher Bauweise, jedoch unterschiedlich lang und breit. Im Abstand von 1.40 bis 1.55 m überspannen breitflanschtige Differdinger Träger den Bahneinschnitt. Die Träger sind durch Stehbleche gleicher Höhe und Winkeleisen miteinander verbunden, die darauf aufliegenden Fahrbahnplatten sind Stahlbetonkonstruktionen. Die Widerlager sind seitlich über die Fahrbahn hinaufgezogen und bilden brusthohe, achteckige, gemauerte Postamente, die von einer massiven Granitplatte gedeckt sind und beidseitig den Brückenkopf markieren. Zwischen den Postamenten sind die betonierten, mit Granitplatten gedeckten Brüstungsmauern über den Bahneinschnitt gespannt. Seitlich angefügte Bleche, die das Herabfallen von Gegenständen auf die Gleise einschränken, gehören zur urspr. Ausstattung. Die Überführung Hohlstrasse hat als einzige zwei Joche, eine gewölbte Fahrbahnplatte und eine Mittelstütze – eine Mauer aus Stahlbeton mit drei Rundbogenöffnungen. 2018–2019 wurde die Fahrbahnplatte ersetzt; Mittelstütze und Widerlager

«Seebahneinschnitt»

samt Brückenköpfen blieben bauzeitlich erhalten. Die neue Fahrbahnplatte ist ein Stahl-Beton-Verbundträger. Anstelle der Betonbrüstung wurde ein Geländer montiert, das dem alten Staketengeländer ähnelt, aber zur Absturzsicherung für Motorfahrzeuge stärker ausgebildet ist.

Strassenüberführung Stauffacherstrasse (261AUSEEBAHN00003)

Die Strassenüberführung Stauffacherstrasse ist 21 m breit und bauzeitlich erhalten. Sie wurde nicht für eine bestehende Strasse, sondern vorsorglich erstellt; die Stadt verlängerte diesen Strassenzug erst nach 1927 über den Einschnitt hinaus. Ein feiner Unterschied zu den übrigen Brücken ist erkennbar: Die Granitplatten auf der Brüstung sind nicht horizontal, sondern in Form eines flachen, asymmetrischen Satteldachs behauen.

Strassenüberführung Kanzleistrasse (261AUSEEBAHN00004)

Die Strassenüberführung Kanzleistrasse ist mit 15.5 m die schmalste. Sie ist bauzeitlich erhalten, wurde ebenfalls vorsorglich erstellt, auch ihre Brüstungen sind in Form eines flachen, asymmetrischen Satteldachs behauen.

Strassenüberführung Badenerstrasse (261AUSEEBAHN00005)

Die Strassenüberführung Badenerstrasse ist 21.5 m breit. Graniteinsätze in den gemauerten Postamenten an den Brückenköpfen zeigen, dass sie urspr. die Kandelaber der Strassenbeleuchtung oder der Fahrleitung der Trams trugen.

Meinrad-Lienert-Brunnen (261WDSEEBAHN00006)

Im Spickel zwischen der Seebahnstrasse und der Meinrad-Lienert-Strasse richtete die Stadt eine chaussierte Anlage mit Bäumen und Sitzbänken ein. Sie gehört zur Reihe von öffentlichen Anlagen entlang des Bahneinschnitts. Im Spitz der Anlage steht ein Brunnen von Otto Münch aus Granit (heute zurückversetzt). Die Mitte ziert eine Säule aus dunklem Stein, die in einem flachen, runden, von einem Staketengeländer gefassten und von zwei Auslaufrohren (bzw. -hähnen) gespiesenen Becken steht. Zitate aus den Werken des Dichters Meinrad Lienert (1865–1933) sind in goldener Schrift auf die Säule geschrieben. Auf der Säule sitzt eine kleine männliche Figur mit Mäntelchen. Der Meinrad-Lienert-Brunnen ist einer von insg. 11 runden Brunnen in den neuen Grünanlagen über und am «Seebahneinschnitt».

Strassenüberführung Kalkbreitestrasse (261WDSEEBAHN00001)

Die Strassenüberführung Kalkbreitestrasse ist 18.5 m breit. Im Zuge der Verbreiterung der Seebahnstrasse wurde am südlichen Eck (bei Kalkbreitestr. 33) der urspr. rund verlaufende Zugang zur Brücke abgeschrägt und mit einer kurzen Betonstützmauer unterfangen (wie bei der Strassenüberführung Zweierstrasse).

Strassenüberführung Zweierstrasse (261WDSEEBAHN00003)

Die Strassenüberführung Zweierstrasse ist 19 m breit und 30 m lang. Sie überquert die Perronanlagen des Bahnhofs Wiedikon mit vier unterschiedlich grossen Öffnungen (da diese auf den Perrons stehen). Die Überführung wurde (wie die 2019 totalersetzte Strassenüberführung Bederstrasse) als Plattenbalken mit Rippendecken aus Stahlbeton konstruiert, der auf armierten Pendelstützen und gemauerten Widerlagern aufliegt. Auch die Fahrbahnplatte der Strassenüberführung Zweierstrasse wurde durch eine neue in gleicher Form ersetzt. Da die Längsträger der Brücke leicht bogenförmig sind, ergibt sich für jede Öffnung eine eigene Form, die sich im UG des Aufnahmegebäudes wiederholt. Die Stützen sind in je sechs einzelne Pendelstützen von quadratischem Grundriss mit abgefasten Kanten aufgelöst. Sie sind aus Stahlbeton und blieben beim Ersatz der Fahrbahnplatte erhalten, ebenso die aus Kalkstein gemauerten Widerlager und die betonierte Brückenbrüstung. Am westlichen Eck (bei Zweierstr. 100) wurde der urspr. rund verlaufende Zugang zur Brücke abgeschrägt und mit einer kurzen Betonstützmauer unterfangen (wie bei der Strassenüberführung Kalkbreitestrasse).

Treppe und Passerelle Kalkbreitestrasse/Seebahnstrasse (261WDSEEBAHN00002)

Am nördlichen Ende des Perrons 1 des Bahnhofs Zürich Wiedikon führt eine aus Granit gemauerte Treppe über einen Absatz hinauf zur Passerelle und zur Strassenüberführung Kalkbreitestrasse. Unter der Treppe liegen drei heute geschlossene Aborte, deren Holztüren vergitterte Glasscheiben aufweisen und von je zwei senkrechten Fensterchen flankiert sind. Ein kleiner Wandbrunnen aus Granit hat sein Pendant am anderen Perronende beim Aufnahmegebäude. Auf dem Treppenabsatz ist heute ein Gittertor angebracht, mit dem sich der Bahnhof nachts schliessen lässt. Die

«Seebahneinschnitt»

Fussgängerpasserelle über den Seebahngraben bildet den nördlichen Zugang zum Mittelperron des Bahnhofs, ihre Widerlager sind bauzeitlich erhalten, der Träger sowie die Treppe hinunter zum Mittelperron hingegen wurden um 2005 ersetzt.

Sihlüberfall (261ENUERFALL00001)

Der «Sihlüberfall» erscheint als gewöhnliche Staustufe, darunter liegt jedoch der Ulmbergtunnel. Für seinen Bau musste das Flussbett der Sihl um bis zu 4.6 m angehoben und bis zu 900 m nach SO verlegt und kanalisiert werden. Zuvor wurde die Tunnelröhre gebaut (teilweise im Tagebauverfahren, bspw. im Verlauf der heutigen Schimmelstrasse) und mit einer Bleihaut abgedichtet. Die Überdeckung des Tunnels bei der Unterquerung der Sihl sowie das Tosbecken des Überfalls sind äusserst massive Konstruktionen, da sie über möglichst lange Zeit dem Geröll standhalten muss, das die Sihl bei Hochwassern mitführt, gleichzeitig sollte das Rauschen des «Wasserfalls» im innerstädtischen Raum möglichst leise sein und das Wasser danach in gleichmässigem Tempo weiterfliessen. Ausgedehnte Laborversuche führten zur realisierten Form.

Ulmbergtunnel, Südportal (261ENTUNNEL00001)

Der Ulmbergtunnel wurde im südlichen Bereich in bergmännischem Verfahren gegraben. Das Südportal, welches das Areal des Bahnhofs Zürich Enge gegen N begrenzt, ist mit Keilsteinen aus Granit gefasst und endet in drei Schlusssteinen. Die Portalwand ist regelmässig im Läuferverbund gemauert und von Granitplatten bedeckt.

Engetunnel, Nordportal (261ENTUNNEL00002)

Das nördliche Ende des Engetunnels wurde auf 17 m Länge mit einem flachen Stahlbeton-Tonnengewölbe überspannt, über welches hinweg eine Treppenanlage hinauf zur Kirche Enge (Bürglistrasse 15; 261EN00677) führt. Das Tunnelportal selbst ist mit Keilsteinen aus Granit gefasst, die im äusseren Teil bossiert, im inneren glatt bearbeitet und abgerundet sind. Eine doppelte Kehle zieht sich als Verzierung über die Steine. Zwei Löwen-Reliefs aus Granit von Arnold Hünerwadel verzieren die Stützmauern an der Seestrasse, die aus Granitquadern gefügt sind.

Engetunnel, Überdeckung mit Grünanlage (261ENTUNNEL00003)

Der 900 m lange Engetunnel wurde auf ca. 200 m bergmännisch erstellt, insg. fast 700 m an beiden Enden hingegen im Tagebau, wofür etliche Häuser abgebrochen werden mussten. Im bergmännisch abgetragenen Teil wurde das Gewölbe wegen der dünnen Überdeckung von nur 5–8 m in Ringen von 3 m Länge aus Beton gegossen. Auf den ersten 100 Metern hinter dem Nordportal hat der hier urspr. dreispurige Tunnel eine Überdeckung aus einbetonierten Differdinger Trägern erhalten. Der freigewordene Raum zwischen der See- und der Grütlistrasse auf der Länge vom Bahnhof Zürich Enge bis zur Sternenstrasse wurde als öffentliche Promenade mit Kieswegen, Rasenflächen, Blumenrabatten, einem grossen Brunnen sowie Sitzbänken gestaltet und mit Büschen bepflanzt. Der südlichste Teil der Anlage ist ein Kinderspielplatz.

Engetunnel, Südportal mit Grünanlage (261ENTUNNEL00004)

Für die gemauerte Ummantelung des Südportals und der anschliessenden Stützmauer Muraltengut wurden die üblichen Kalksteinquader verwendet; an die ausnahmsweise Verwendung von Granit im Bahnhof Enge erinnert hier die Gewölbestirn mit Keilsteinen aus Granit. Auch auf der Überdeckung des Südportals wurde eine öffentliche Anlage eingerichtet, deutlich kleiner als diejenige beim Nordportal. Das dreieckige Plätzchen wird an der Südseite von der Brüstungsmauer über dem Portal begrenzt, die aus Kalksteinquadern gemauert und mit einer Lage aus Granitplatten abgedeckt ist. Vom Abhang zum Strandbadweg trennt sie ein Staketengeländer und von der Strasse ein Geländer aus waagrechten Stahlrohren. In der Mitte der chaussierten, heute von kräftigem Ruderalbewuchs eroberten Fläche steht eine runde Brunnenschale mit der Brunnenfigur «Rufender Knabe» der Künstlerin Ida Schär-Krause von 1932 auf einer runden Sockelplatte mit Hundetrinkbrunnen.

Baugeschichtliche Daten

- | | |
|-----------|--|
| 1918–1922 | Abbruch von 53 Häusern, Verlegung der Sihl, Aufschüttung der «zahmen Sihl», Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB und Stadt Zürich, Ingenieur: Robert Grünhut |
| 1919–1926 | Ausbaggerung des Bahneinschnitts zwischen der Hohlstrasse und der Birmensdorferstrasse, Erstellung der Stützmauern, Staketengeländer und Platanenreihen (261AUSEEBAHN00001), Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB und Stadt Zürich, Ingenieur: Robert Grünhut, Architekt: Hermann Herter |

«Seebahneinschnitt»

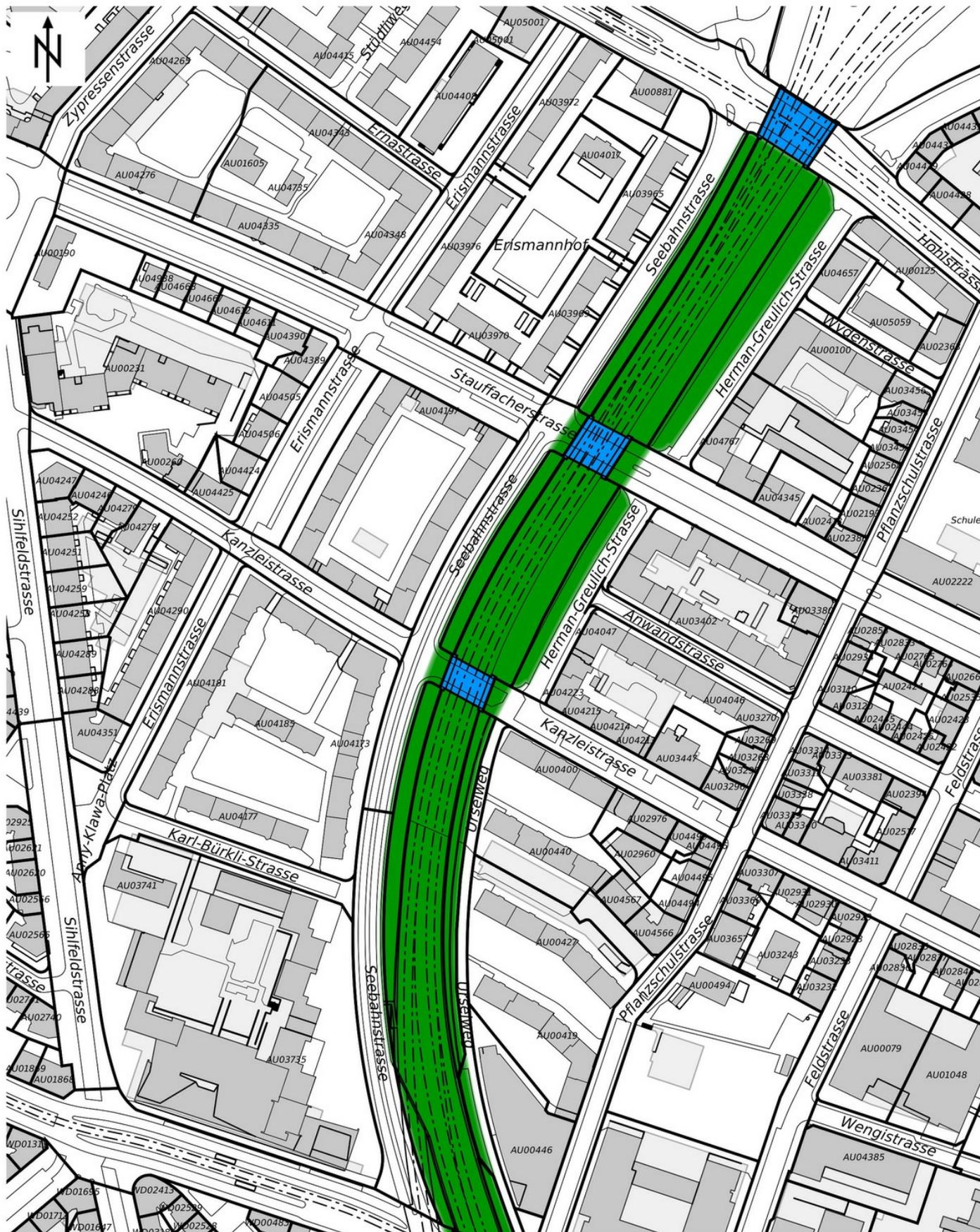
- 1920–1922 Bau des neuen Ulmbergtunnels (261ENTUNNEL00001), Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB und Stadt Zürich, Ingenieur: Robert Grünhut; Bau des Sihlüberfalls (261ENUEBERFALL00001), Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB und Stadt Zürich, Ingenieure: Gabriel Narutowicz, Josef Epper und Theodor Rehbock
- 1922–1923 Bau der Strassenüberführung Bederstrasse (Bederstrasse 25 bei) beim Bahnhof Zürich Enge, Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB, Ingenieure: Terner & Chopard und Eduard Züblin & Cie.
- 1923–1925 Bau des Engetunnels (261ENTUNNEL00002 und 261ENTUNNEL00004), Verbreiterung der Seestrasse mit einheitlicher Gestaltung von Mauern, Brüstungen, Toren und Treppen, Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB und Stadt Zürich, Ingenieur: Robert Grünhut, Architekt: Hermann Herter
- 1925 Bau der Strassenüberführung Zweierstrasse (261WDSEEBAHN00003), Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB, Ingenieure: Terner & Chopard und Eduard Züblin & Cie.
- 1925–1926 Bau der Strassenüberführungen Hohl- (261AUSEEBAHN00002), Badener- (261AUSEEBAHN00005) und Kalkbreitestrasse (261WDSEEBAHN00001), Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB und Stadt Zürich, Ingenieur: Adolf Bühler
- 1927–1928 Bau der Treppe und Passerelle Kalkbreitestrasse/Seebahnstrasse (261WDSEEBAHN00002), Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB, Architekt: Hermann Herter
- 1927–1928 Bau der Strassenüberführungen Stauffacher- (261AUSEEBAHN00003) und Kanzleistrasse (261AUSEEBAHN00004), Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB, Ingenieur: Adolf Bühler
- 1927–1931 Bau der verschiedenen, teils öffentlichen Grünanlagen mit insg. 11 Brunnen (261WDSEEBAHN00006, 261ENTUNNEL00003 und 261ENTUNNEL00004), Bauherrschaft: Stadt Zürich, Architekt: Hermann Herter, Bildhauerinnen und Bildhauer: Arnold Hünerwadel, Ida Schär-Krause, Luigi Zanini, Otto Münch
- 1961 Bau der Tankstelle (Seebahnstrasse 110; 261WD05216) südlich des Bahnhofs Zürich Wiedikon, Verbreiterung Seebahnstrasse und Bau zweier Stützmauern aus Beton über der Böschung des Bahneinschnitts zwischen der Zweier- und der Kalkbreitestrasse
- um 1996 Ersatz der Tankstelle
- 2007–2008 Teilersatz der Strassenüberführung Zweierstrasse, Bauherrschaft: SBB AG, Ingenieur: Gerber + Partner (o. A. – o. A.)
- 2018 Erneuerung der Fahrleitungsjoche, Montage von Stromschienen über verschiedenen Bereichen der Trasse, Bauherrschaft: SBB AG
- 2018–2019 Teilersatz der Strassenüberführung Hohlstrasse, Bauherrschaft: SBB AG
- 2019 Totalersatz der Strassenüberführung Bederstrasse, Bauherrschaft: SBB AG

Literatur und Quellen

- Dudler, Paul Rühl (Nekrolog), in: Schweizerische Bauzeitung, 1963, S. 85.
- Alfred Meyer, Adolf Bühler (Nekrolog), in: Schweizerische Bauzeitung, 1952, 28–29.
- Terner, Robert Grünhut (Nekrolog), in: Schweizerische Bauzeitung, 1954, S. 76–77.
- Baukultur in Zürich, Industrie, hg. von Hochbaudepartement der Stadt Zürich, Amt für Städtebau, Zürich 2004.
- Baukultur in Zürich, Enge, Wollishofen, Leimbach, von Hochbaudepartement der Stadt Zürich, Amt für Städtebau, Zürich 2006.
- Baukultur in Zürich, Wiedikon, Albisrieden, Altstetten, von Hochbaudepartement der Stadt Zürich, Amt für Städtebau, Zürich 2005.
- Halina Florkowska-Frančić, Gabriel Narutowicz, in: Historisches Lexikon der Schweiz, hls-dhs-dss.ch/de/articles/028450, (<http://www.hls-dhs-dss.ch/de/articles/028450>) Stand 03.09.2019.
- Hans-Peter Bärtschi: Industrialisierung, Eisenbahnschlachten und Mietskasernenbau: Städtebau- und Technikgeschichte der Arbeiterstadt Aussersihl-Zürich bis 1910, Basel/Boston 1980, S. 216 und 491.

«Seebahneinschnitt»

- Hermann Herter, Die Neuanlagen und der Bebauungsplan des Sihlhölzli-Quartiers in Zürich, in: Schweizerische Bauzeitung, 1933, 114–116.
- Jürg Konzett a.: Schweizer Bahnbrücken, Architektur- und Technikgeschichte der Eisenbahnen in der Schweiz, Band 5, Zürich 2013, insb. S. 23.
- Jürg Konzett: Landschaft und Zürich 2010, S. 80–81.
- Linksufrige Zürichseebahn, in: Wikipedia, wikipedia.org/wiki/Linksufrige_Zürichseebahn, Stand 06.08.2019.
- R., Eduard Züblin (Nekrolog), in: Schweizerische Bauzeitung, 1916, S. 291–292.
- A., Bernhard Terner (Nekrolog), in: Schweizerische Bauzeitung, 1960, S. 785–786.
- A., Hermann Herter (Nekrolog), in: Schweizerische Bauzeitung, 1945, S. 98–99.
- Robert Grünhut und Martin Hürlimann, Der Umbau der linksufrigen Zürichseebahn im Gebiete der Stadt Zürich (Denkschrift anlässlich der Eröffnung am März 1927), Zürich 1927.
- Robert Grünhut, Der Bau der Linksufrigen Zürichseebahn im Stadtgebiet, in: Das Werk, 1927, 3, S. 65–84.
- Thomas Fuchs, Joseph Epper, in: Historisches Lexikon der Schweiz, hls-dhs-dss.ch/de/articles/031332, Stand 03.09.2019.
- Thomas Güdel, Charles Chopard (Nekrolog), in: Schweizerische Bauzeitung, 1954, 734.
- Ulrich Schlumpf, Alfred Meyer (Nekrolog), in: Schweizerische Bauzeitung, 1965, 577–578.



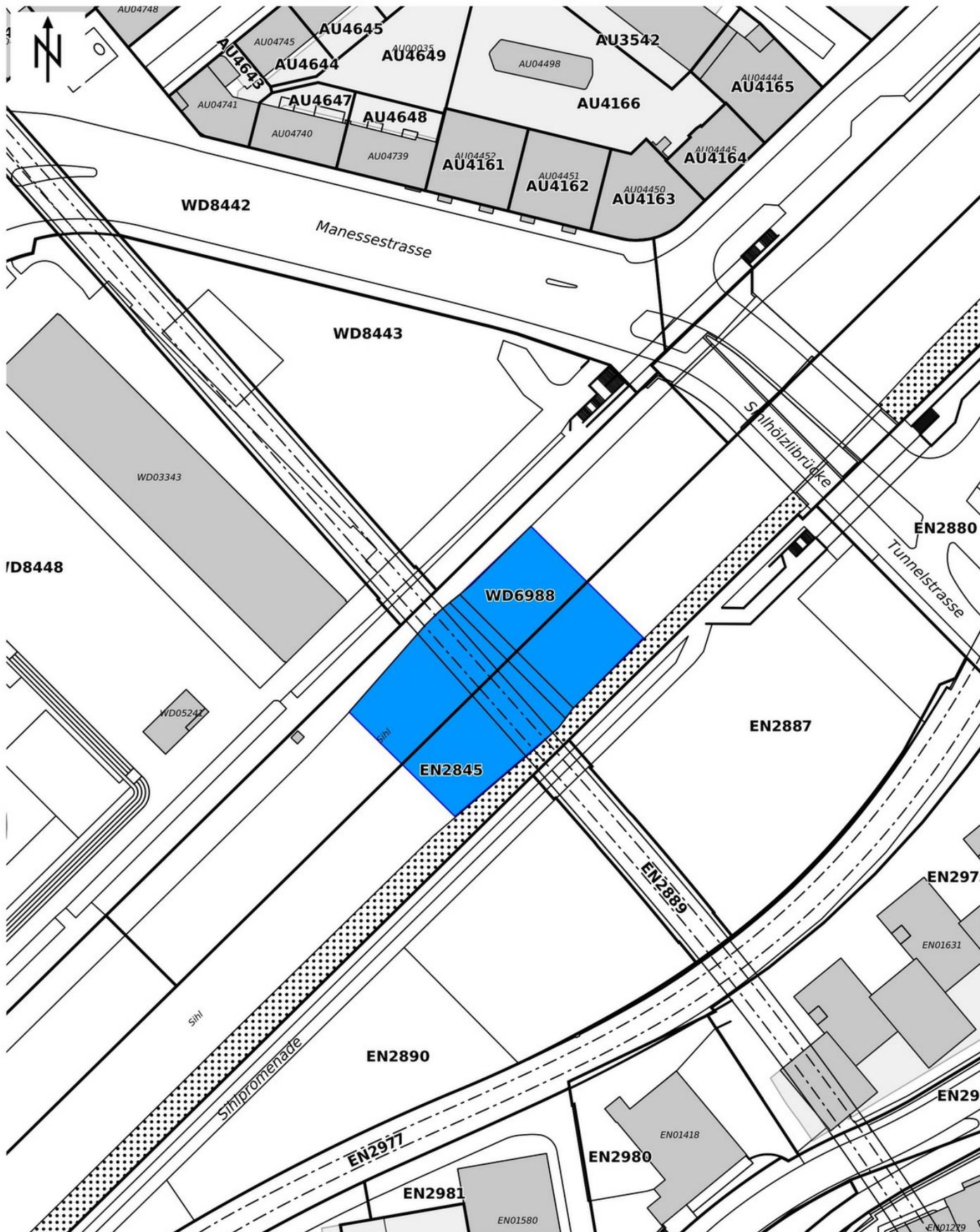
© GIS-ZH, Kanton Zürich, 27.01.2020 19:09:07

Diese Karte stellt einen Zusammensatz von amtlichen Daten verschiedener Stellen dar. Keine Garantie für Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität. Rechtsverbindliche Auskünfte erteilen allein die zuständigen Behörden. Die farbliche Hervorhebung von schützenswerten Bauten und Umgebungen ist als kartografische Illustration des im Inventarblatt formulierten Schutzziels zu verstehen und stellt keine Inventareröffnung im Sinne von LS 700.1 § 209 Abs. 2 (PBG) dar.

Masstab 1:2500

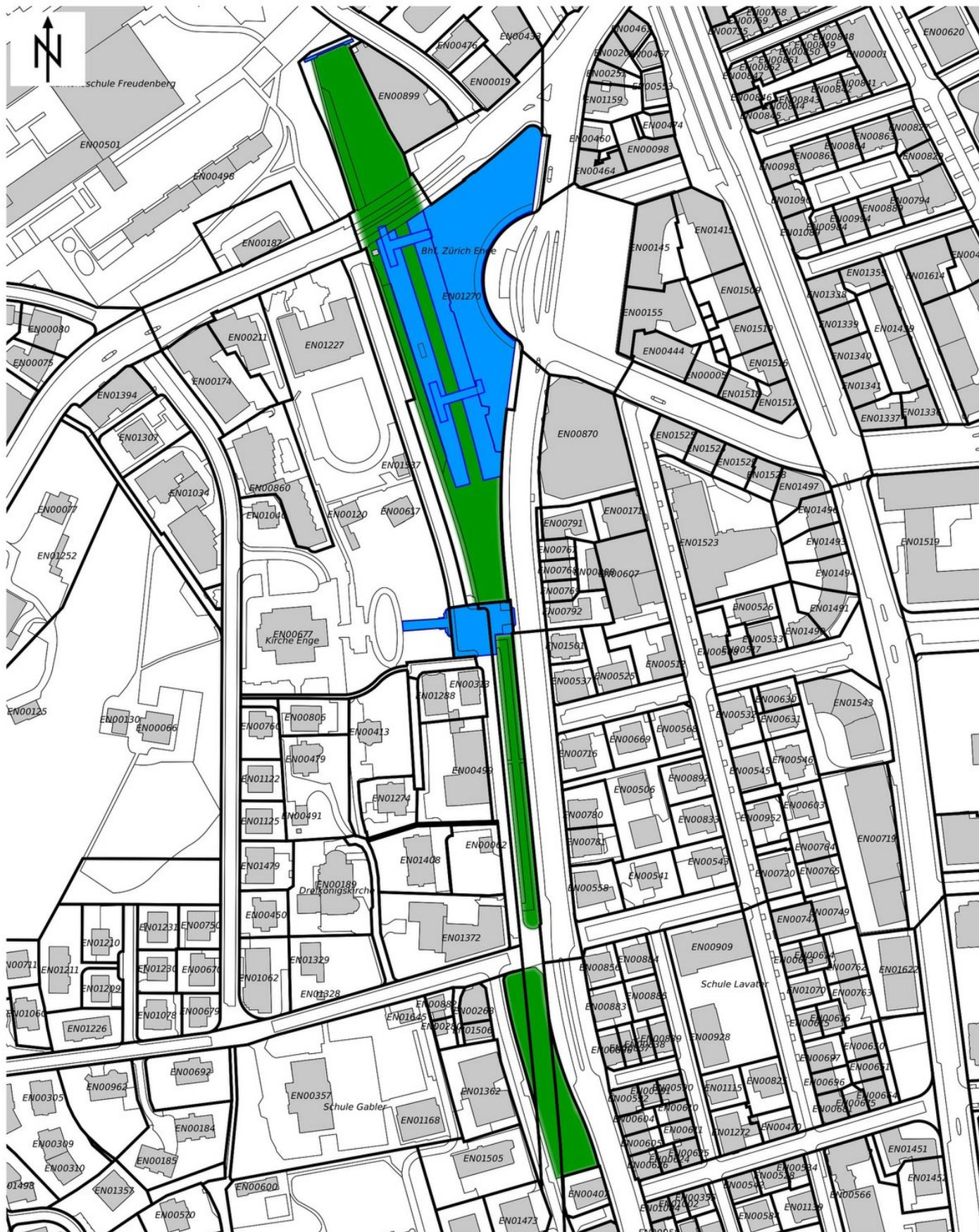


Zentrum: [2681598.6,1248001.68]





Inventarrevision Denkmalpflege



«Seebahneinschnitt»



«Seebahneinschnitt», Trasse, Böschungen, Stützmauern, Staketengeländer und Platanenreihen (261AUSEEBAHN00001), Trasse kurz nach der Abzweigung beim Kohlendreieck, im Hintergrund die Strassenüberführung Hohlstrasse (261AUSEEBAHN00002), Ansicht von S, 17.10.2018 (Bild Nr. D101369_57).



«Seebahneinschnitt», Trasse, Böschungen, Stützmauern, Staketengeländer und Platanenreihen (261AUSEEBAHN00001) und Strassenüberführung Stauffacherstrasse (261AUSEEBAHN00003), Ansicht von SW, 17.10.2018 (Bild Nr. D101369_58).

«Seebahneinschnitt»



«Seebahneinschnitt», Strassenüberführung Hohlstrasse (261AUSEEBAHN00002) im Bau, Ansicht von W, aus: Denkschrift anlässlich der Eröffnung am 1. März 1927, Abb. 50, 01.01.1927 (Bild Nr. D101369_59).



«Seebahneinschnitt», Strassenüberführung Badenerstrasse (261AUSEEBAHN00005) nach Fertigstellung, Ansicht von SO, aus: Denkschrift anlässlich der Eröffnung am 1. März 1927, Abb. 49, 01.01.1927 (Bild Nr. D101369_60).

«Seebahneinschnitt»



«Seebahneinschnitt», Meinrad-Lienert-Brunnen (261WDSEEBAHN00006), einer von insgesamt elf runden Brunnen, den die Stadt Zürich 1927–1931 in den neuen Grünanlagen über und am Seebahneinschnitt aufstellte, 08.08.2019 (Bild Nr. D101369_97).

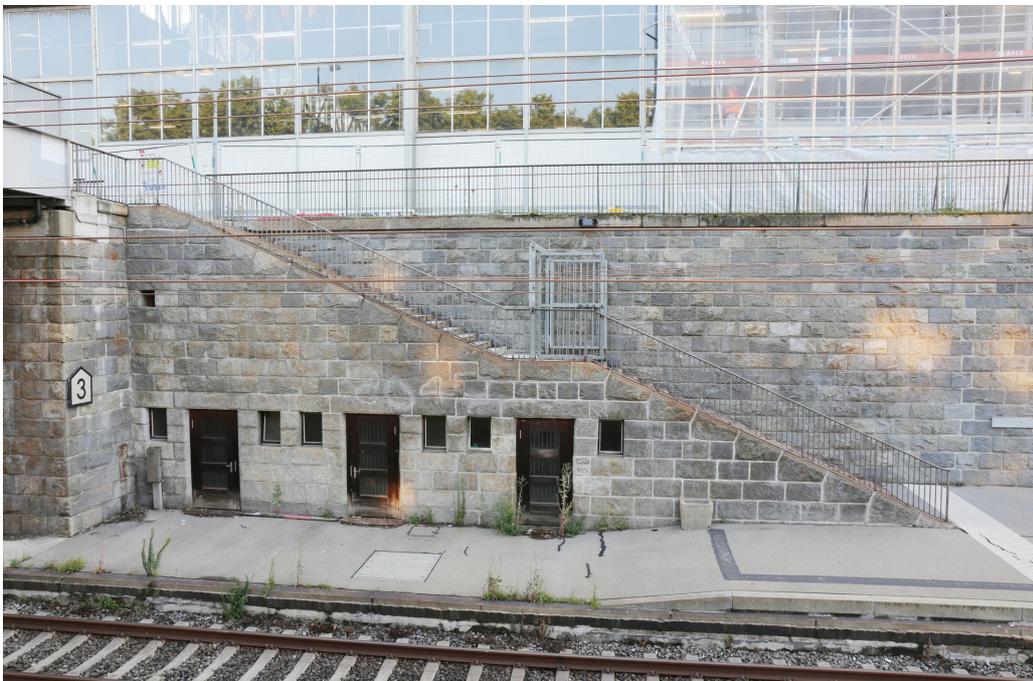


«Seebahneinschnitt», Meinrad-Lienert-Brunnen (261WDSEEBAHN00006), am urspr. Standort im Spitz der Anlage, Baugeschichtliches Archiv der Stadt Zürich, Sign. DMP_052520, 01.01.1930 (Bild Nr. D101369_98).

«Seebahneinschnitt»



«Seebahneinschnitt», Trasse, Böschungen, Stützmauern und Staketengeländer (261AUSEEBAHN00001) und Strassenüberführung Kalkbreitestrasse (261WDSEEBAHN00001) mit Brüstungsmauer, Brückenkopf (Widerlager) und Staketengeländer (heute eckig abgekürzt), 17.10.2018 (Bild Nr. D101369_62).



«Seebahneinschnitt», Treppe und Passerelle Kalkbreitestrasse/Seebahnstrasse (261WDSEEBAHN00002), Treppe mit integrierten, ehem. Aborten und Brunnen, Ansicht von W, 17.10.2018 (Bild Nr. D101369_64).

«Seebahneinschnitt»



«Seebahneinschnitt», Trasse, Böschungen, Stützmauern und Staketengeländer (261AUSEEBAHN00001), aufgeschnittenes Staketengeländer (Detail) mit oberem und unterem U-Profil, 17.10.2018 (Bild Nr. D101369_65).



«Seebahneinschnitt», Sihlüberfall (261ENUBERFALL00001), Ansicht von NO, 17.10.2018 (Bild Nr. D101369_70).

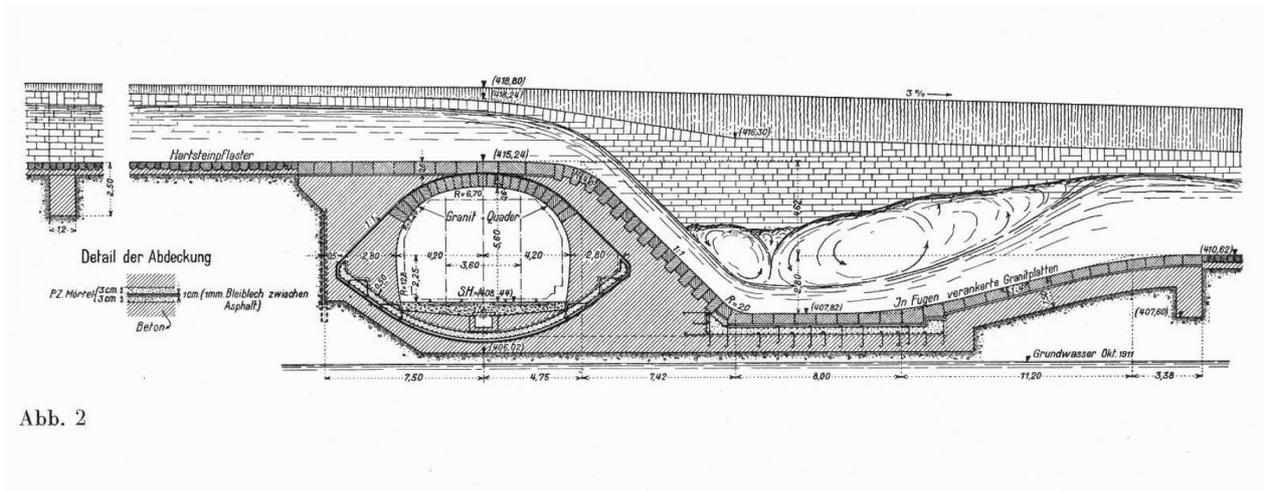


Abb. 2

«Seebahneinschnitt», Sihlüberfall (261ENUJEBERFALL00001), Schnitt durch Tunnelröhre und Tosbecken, aus: Denkschrift anlässlich der Eröffnung am 1. März 1927, Abb. 2, 01.01.1927 (Bild Nr. D101369_68).



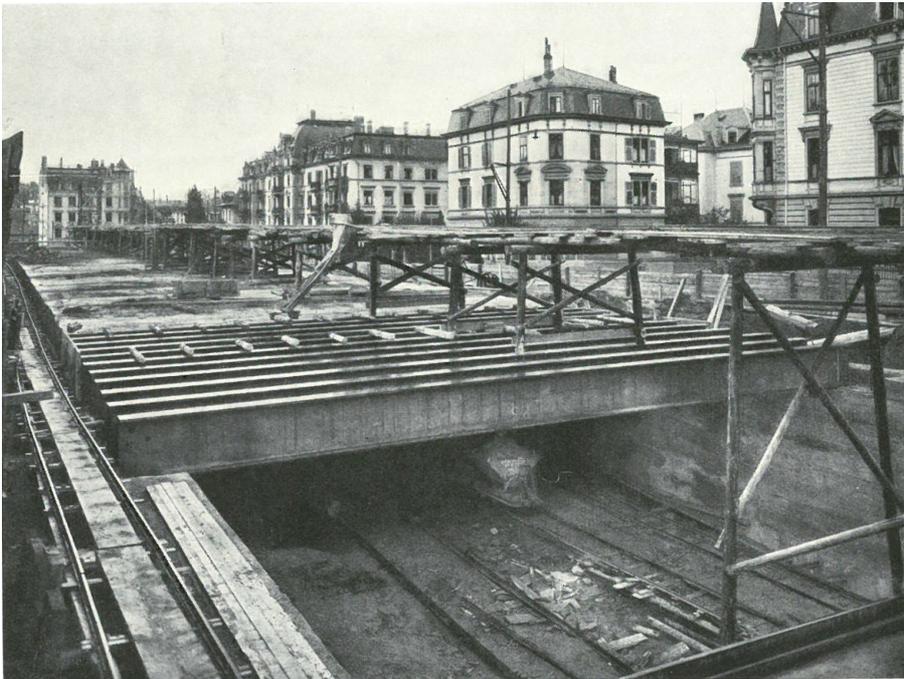
Abb. 7

«Seebahneinschnitt», Sihlüberfall (261ENUJEBERFALL00001) im Bau, im Vordergrund das Tosbecken, aus: Denkschrift anlässlich der Eröffnung am 1. März 1927, Abb. 7, 01.01.1927 (Bild Nr. D101369_69).

«Seebahneinschnitt»



«Seebahneinschnitt», Engetunnel, Überdeckung mit Grünanlage (261ENTUNNEL00003) Freitreppe und Platz über dem Nordportal, Ansicht von O, 18.10.2018 (Bild Nr. D101369_99).



«Seebahneinschnitt», Engetunnel, Überdeckung mit Grünanlage (261ENTUNNEL00003), im Bau, Ansicht von SW, in: Denkschrift anlässlich der Eröffnung am 1. März 1927, Abb. 34, 01.01.1927 (Bild Nr. D101369_80).

«Seebahneinschnitt»



«Seebahneinschnitt», Engetunnel, Überdeckung mit Grünanlage (261ENTUNNEL00003), nördlicher Teil der als städt. Grünanlage gestalteten Tunnelüberdeckung, Ansicht von N, 18.10.2018 (Bild Nr. D101369_81).



«Seebahneinschnitt», Engetunnel, Südportal mit Grünanlage (261ENTUNNEL00004), Brunnenfigur «Rufender Knabe» von Ida Schär-Krause, 17.10.2018 (Bild Nr. D101369_92).

«Seebahneinschnitt»



«Seebahneinschnitt», Engetunnel, Südportal mit Grünanlage (261ENTUNNEL00004), Ansicht von SO, 17.10.2018 (Bild Nr. D101369_94).



«Seebahneinschnitt», Trasse, Böschungen, Stützmauern und Staketengeländer (261AUSEEBAHN00001), südlicher Abschluss, bzw. letzte Stützmauer des «Seebahneinschnitts» nach dem Engetunnel, deutlich zu erkennen die neuem Stromschienenjoche, Ansicht von NO, 17.10.2018 (Bild Nr. D101369_96).