

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 63/64 (1914)  
**Heft:** 19

## Vereinsnachrichten

### Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 02.04.2025

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

## Vereinsnachrichten.

### Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.

#### Umbau der linksufrigen Zürichseebahn und der Sihltalbahn.

Der Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein hat sich seit Jahren mit dem Umbau der linksufrigen Zürichseebahn befasst und zuletzt in seiner Sitzung vom 24. Juni zu der Frage wieder Stellung genommen. Im Hinblick auf seine eingehenden Studien, die mit grossern Opfern an Zeit und Geld verbunden waren, wäre es nicht zu verstehen, wenn er seine Meinung nicht auch anlässlich der Volksabstimmung vom 15. Nov. zur Kenntnis bringen würde.

Der Verein hält das Projekt, soweit es *das Trasse der Bundesbahnen* betrifft, für ein gutes. Es darf als ein bedeutender Fortschritt gegenüber dem Bederstrasse-Projekt begrüsst werden. Unser Verein hat sich deshalb gerne für dessen *Annahme* ausgesprochen.

Der Ingenieur- und Architekten-Verein hält dagegen an dem jahrelang von ihm und zahlreichen angesehenen Eisenbahnfachmännern betonten Standpunkte fest, dass der *Anschluss der Sihltalbahn für Personen- und Güterverkehr in Enge* (unter Belassung der Uetliberg im Selnau) *ein verfehlt sei und abzulehnen ist*. Städtebauliche, verkehrs- und betriebstechnische, sowie finanzielle Gründe sind bestimmend für diese Stellungnahme. Auch die Bundesbahnen haben sich immer *gegen* diesen Anschluss ausgesprochen; doch haben sie schliesslich dem Drängen des Stadtrates nachgegeben. Die Bestimmungen von Art. 2 des Vertrages vom 22. Dez. 1913 haben daher nur abwehrenden Charakter, und es ist zu bedauern, dass die beiden nur lose zusammenhängenden Fragen nachträglich für die Abstimmung verknüpft wurden.

Der Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein empfiehlt die Beibehaltung des Bahnhofes im Selnau für den Personenverkehr der Sihltalbahn und Uetlibergbahn und dazu den Bau eines zur Hauptsache unterirdischen Geleises für den Güterverkehr beider Bahnen von Wiedikon nach Giesshübel, ähnlich dem jetzt bestehenden, jedoch im alten Sihlbette geführt. Den beiden Bahnen und ihren Fahrgästen ist so am besten gedient. Die Sihltalbahn erklärt selbst, dass sie bei Verlegung ihres Bahnhofes nach Enge im Personenverkehr *keinen Vorteil*, im Güterverkehr *jedoch Verluste* haben werde. Die Führung der Güterzüge für Giesshübel und weiter, über Enge würde beim städtischen Projekte für alle Güter einen Umweg von einem Kilometer und für die Enge eine Vermehrung der Belästigung durch Lärm und Rauch bedeuten. Die Enge würde künftig ausser dem Lärm und Rauch von den Zügen der Bundesbahnen noch denjenigen der Personenzüge der Sihltalbahn als Endstation und des Güterverkehrs der Sihltalbahn und Uetlibergbahn haben. Nach unserem Vorschlage wird er auf die Bundesbahnen beschränkt und zudem wird der unschöne Anblick des Bahnhofes von der Kirchenterrasse her gemildert, weil die Breite der Geleiseanlagen in Enge nur 30 m wäre gegen 50 m im städtischen Projekt. Die Uetlibergbahn könnte an bisheriger Stelle bleiben, während ihr Bahnhof nach städtischem Vorschlage an die Holzgasse verlegt wird, wo er schwer auffindbar ist.

Das städtische Projekt belastet die bloss zweispurige Tunnelstrecke Enge-Wiedikon mit dem Güterverkehr der beiden Nebenbahnen. Ungern haben die Bundesbahnen das zugelassen, unter dem Vorbehalte, dass für alle Zeit auf die Führung der Personenzüge jener Bahnen über diese Strecke verzichtet werde. Die bauliche Entwicklung der Stadt verlegt das Schwergewicht mehr und mehr limmattalwärts. Wenn sie auch heute noch abgelehnt wird, in Zukunft wird die Weiterführung der Vorortzüge der Sihltalbahn nach Wiedikon oder dem künftigen Vorortbahnhofe beim Hauptbahnhofe wünschbar werden. Dann ist auch dies nach unserem Vorschlage möglich, nach dem städtischen aber nicht mehr.

Im selben Augenblicke, da Millionen und Millionen ausgegeben werden für Beseitigung einiger Niveaureisungen von Bahn und Strasse, werden mit dem städtischen Projekte neue Kreuzungen auf auf Schienenhöhe der Sihltalbahn geschaffen: die eine an der Manessestrasse, die andere bei der Brücke mit dem künftigen rechten Sihlquai, ohne dass die bestehende Niveaureisung mit der Manessestrasse aufgehoben würde, weil die Uetlibergbahn und das private Industriegeleise am rechten Sihlufer bleiben.

Der im Vertragsprojekte vorgesehene Bahnhofplatz in Enge ist auch vom Grossen Stadtrate als unzuweckmässig erkannt worden,

er ist an der wichtigsten Stelle zu schmal und muss geändert werden. Das vom Hochbauamte aufgestellte Verbesserungsprojekt hat sich aus verschiedenen Gründen als unhaltbar erwiesen; eine befriedigend Lösung hat nicht gefunden werden können. Bei unserem Vorschlage wird ohne weiteres der nötige Raum für Gestaltung eines zweckmässigen Bahnhofplatzes gewonnen.

Gegenüber solchen Mängeln des städtischen Projektes kann der Vorzug der Vereinigung des Personenverkehrs der Sihltalbahn und Bundesbahnen in Enge nicht durchschlagen. Dass der Bebauungsplan und die Erweiterung des Bahnhofes Giesshübel bei unserem Projekte ebenso gut zu lösen sind, haben wir durch Pläne und Berechnungen wiederholt dargetan.

Das städtische Projekt mit seinen neuen Bahnhofanlagen für die Sihltalbahn in Enge und mit dem langen Tunnel samt Brücke ist naturgemäss viel teurer als der kürzere Tunnel im alten Sihlbette. Der Erlös aus dem freiwerdenden Teile des Selnauareals wird durch den ausfallenden Pachtzins und die Kosten des Umbaus für die Uetlibergbahn ungefähr aufgezehrt. Die angeblichen Mehrwerte längs dem rechten Sihlufer und die Vermeidung der Niveaureisung mit der verlängerten Zurlindenstrasse würden erst eintreten, wenn die Uetlibergbahn und das private Industriegeleise aufgehoben werden könnten, was neuen gewaltigen Kosten rufen würde. Die Mehrkosten sind so schon auf 1½ Millionen Franken berechnet worden für das städtische Projekt, das selbst bei gleichen Kosten abzulehnen wäre und der Sihltalbahn keinen Vorteil, sondern eher Nachteile bringt. Die Sihltalbahn hat noch nie eine Rendite abgeworfen, kann deshalb das nötige Baukapital weder beschaffen noch verzinsen. Die Stadt wird es ihr ganz oder fast ganz geben müssen und es wird verloren sein. Die Stadt rechnet vorläufig (ohne die Erweiterung des Bahnhofplatzes in Enge) mit einem Beitrage von 1,7 Millionen, der aber bei Weitem nicht genügen wird. Der Beitrag wird noch erhöht werden müssen. Da die Weisung betont, dass „in den nächsten Jahren alle nicht unbedingt nötigen Ausgaben vermieden werden müssen“, so soll man mit einem weniger kostspieligen Umbau der Sihltalbahn den Anfang machen.

Der Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein hat seine Vorschläge den städtischen Behörden unterbreitet, er hat auch einen Bericht verfasst, der Interessenten zur Verfügung steht, und der mit Plänen in der „Schweiz. Bauzeitung“ vom 25. Juli d. J. abgedruckt ist. Er hat seine Meinung durch seinen Kommissionspräsidenten im Grossen Stadtrate vertreten lassen und hat dem Regierungsrate seine Pläne und Berechnungen unterbreitet. Er hat damit seine Pflicht reichlich getan. Bei der Stadt blieb zwar Alles erfolglos, aber der *Regierungsrat* hat die Genehmigung des Vertrages nur empfohlen mit dem *Vorbehalte*, dass die Vorschläge des Zürcher Ingenieur- und Architekten-Vereins zur Einführung der Sihltalbahn noch näher geprüft werden. — Ein Zeitverlust entsteht daraus *nicht*.

Leider sind die Bundesbahnen durch die Finanzlage genötigt, den Beginn des Umbaus auf bessere Zeiten, jedenfalls ziemlich lange zu verschieben. Statt dessen haben sie mit der Stadt einen Vertrag abgeschlossen für die eventuelle Ausführung einiger Nebenarbeiten im Betrage von 500 000 Fr., die ausdrücklich als Notstandsarbeiten, aber nicht zum Beginn der Umbauten zu rechnen sind. Es ist zu wünschen, dass diese Arbeiten auf jeden Fall ehestens ausgeführt werden.

Bis zum Eintritt besserer Zeiten sollte dem Wunsche der Zürcherischen Technikerschaft, der vom Regierungsrate unterstützt wird, Rechnung getragen werden. Man vergesse nicht, dass auch im Grossen Stadtrate und seiner Kommission die Ansichten über die Einführung der Sihltalbahn geteilte waren und dass nur die Furcht vor neuer Verschleppung sie abhielt, der Sache näher zu treten. Die Anpassung *kann*, wie gezeigt worden ist, ohne erhebliche Aenderung der Vereinbarungen mit den Bundesbahnen leicht vollzogen werden, *wenn man nur will!*

Die städtebaulichen, verkehrstechnischen und finanziellen Nachteile der geplanten Einführung der Sihltalbahn in den Bahnhof Enge sind so gross, dass der Ausführung derselben unter keinen Umständen zugestimmt werden kann. Wir stimmen dem Vertrage mit den Bundesbahnen zu, machen aber wegen der Sihltalbahn den Vorbehalt, dass deren Anschluss nochmals geprüft und geändert werde. Wir behalten uns vor, im Bedarfsfalle auch später wieder auf die Angelegenheit zurück zu kommen.

Zürich, 4. Nov. 1914.

Für den Zürcher I. & A.-V.  
Der Vorstand.