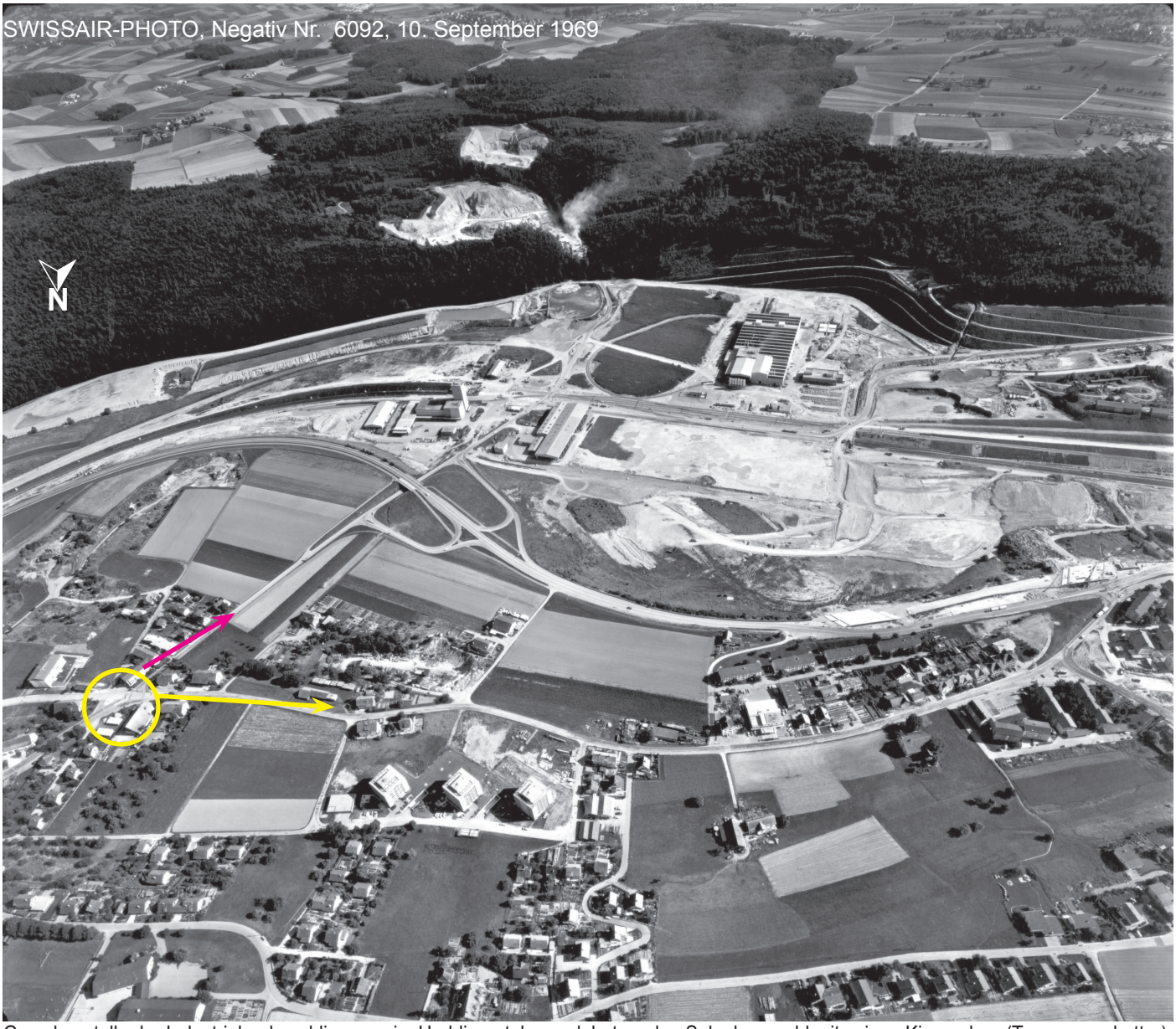
Industrielanderschliessung Herblingertal 1964 - 1977

Baustelle Herblingertal 1969 (Koordinaten Bildmitte 691 500 / 285 750)

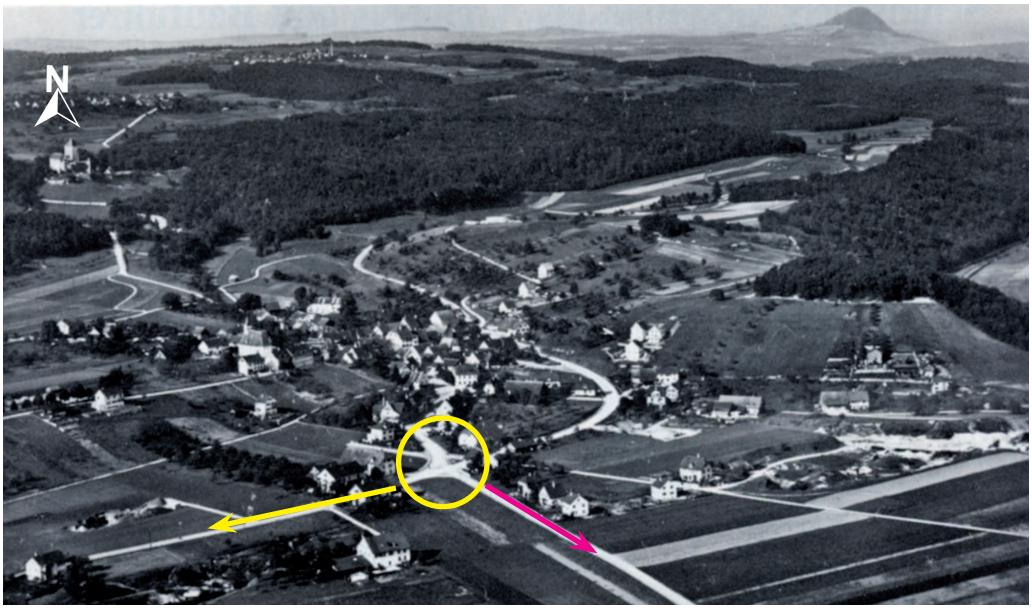


Grossbaustelle der Industrielanderschliessung im Herblingertal, angelehnt an den Solenbergwald mit seinen Kiesgruben (Terrassenschotter)

Das Dorf Herblingen im Jahr 1940

Die Aufnahme richtet sich, im Gegensatz zur obigen Foto, nach Norden. Im Bildhintergrund der Hegauvulkan Hohenhewen, am linken oberen Bildrand das Schloss Herblingen.

Das Dorf wurde aufgrund der Inititative Bührer, Waldauf und Streich Ende Dezember 1962 in die Stadt Schaffhausen eingemeindet.



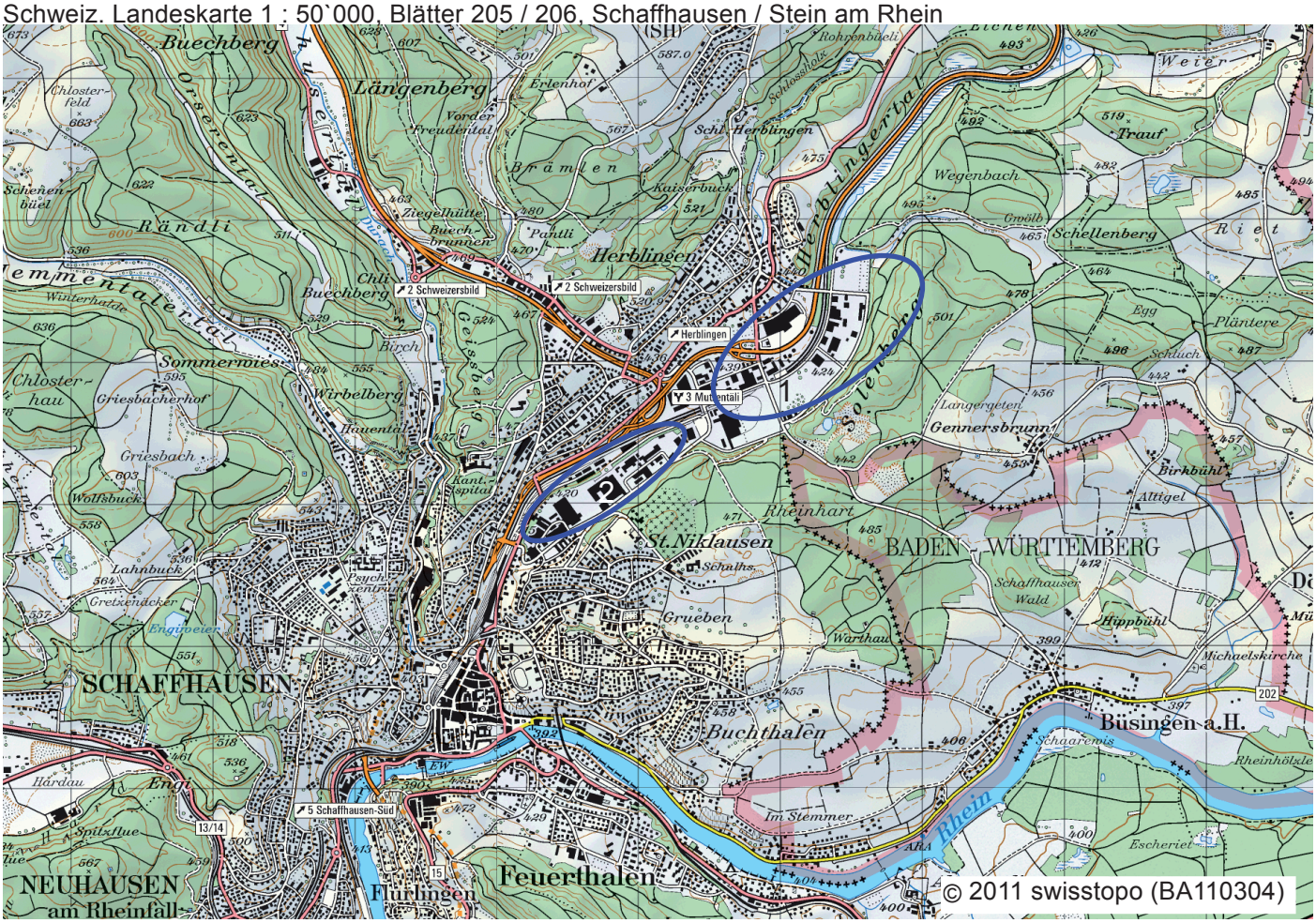
Aus: ‚Eng verwoben mit der Stadt' von René Steiner, in: Schaffhauser Magazin 2/83

© PHBern © Schweizer Luftwaffe

Industriegebiet Herblingertal (Koordinaten Bildmitte 690 000 / 283 500)

1 Industrieareal Herblingertal 2 Stadtteil Herblingen 3 Güterbahnhof Schaffhausen 4 Altstadt Schaffhausen 5 Rhein mit Kraftwerk 6 Industrieareal Ebnat

Schweiz. Landeskarte 1 : 50`000, Blätter 205 / 206, Schaffhausen / Stein am Rhein



Luftbild des Industriegebietes Herblingertal, Schaffhausen, 2010

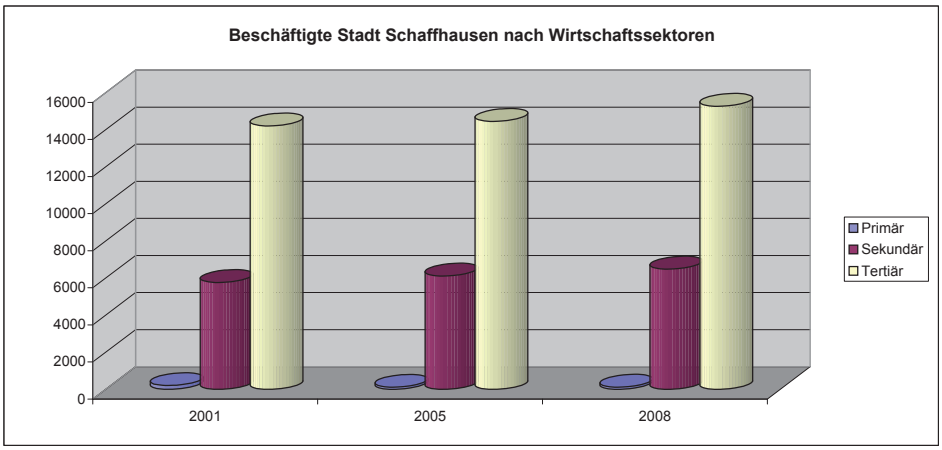
Steckbrief der Industrielanderschliessung Schaffhausen - Herblingertal

- Bausperre im Gebiet Herblingertal ab 1942 zur Reservesicherung von Industrieland.
- Volksabstimmung zur Industrielanderschliessung im November 1964 und sofortiger Baubeginn.
- Aber: Geländehöhenunterschiede bis 50 m, DB-Bahnlinie und offene Fulach führen durchs Gebiet und erfordern daher Einebnungen, Bahnlinienverlegung (z.T. im Tunnel) und Bach-Eindolung.
- Notwendige Erdbewegungen von 3`200`000 $m^{3.}$
- Bahn- und Fulachverlegung, sowie Erdplanie verursachen 22 Millionen Fr. Kosten (=60% der Gesamtkosten von 36 Millionen auf Preisbasis 1964).
- 27 Grundeigentümer (landwirtschaftl. genutztes Gebiet) besitzen rund 1000 ha Land, welches einer weitgreifenden Landumlegung zugeführt wird.
- Rodung von 200 ha Wald; Wiederaufforstung der einen Hälfte an den Böschungen und der anderen Hälfte an verschiedenen weiteren Orten auf Stadtgebiet.
- Nach Neuvermessung bleiben rund 930 ha, nach Abzug von Strassen, Gleisanlagen und Grünflächen verbleiben 770 ha Industriebauland (entspricht 1`100 Fussballfeldern).
- Abschluss der Bauarbeiten Ende 1976 mit (teuerungsbedingten) Gesamtkosten von 43 Millionen Franken.

Anzahl Beschäftigte und Arbeitsstätten Stadt Schaffhausen 2001 / 2005 / 2008 nach Wirtschaftssektoren

2001	Arbeitsstätten	Beschäftigte	2005	Arbeitsstätten	Beschäftigte	2008	Arbeitsstätten	Beschäftigte
Primärsektor	32	207	Primärsektor	25	114	Primärsektor	22	123
Sekundärer Sektor	289	5'766	Sekundärer Sektor	275	6'111	Sekundärer Sektor	287	6'482
Tertiärer Sektor	1'610	14'198	Tertiärer Sektor	1'510	14'444	Tertiärer Sektor	1'569	15'267
Summe	1'931	20'171	Summe	1'810	20'669	Summe	1'878	21'872

Eckdaten 2001 - 2008 des Industriestandortes Schaffhausen



Quelle: Statistische Amt Stadt Schaffhausen

© PHBern © Schweizer Luftwaffe

Industrieareal Herblingertal 1977

aus: Die Industrielanderschliessung im Herblingertal A. Jost 1977

1 Industriegebiet Herblingertal	2 (älteres) Industrieareal Ebnat
3 Baustelle A4 Mutzentäli	4 (altes) Industriegebiet Mühlental

Die Industrieland-Erschliessung im Herblingertal

(Abschlussbericht von Stadtingenieur A. Jost vom 1. 9. 1977)

I. In Schaffhausen sind die ersten Industriebetriebe im Mühlental und am Ufer des Rheins in der Nähe der Stromschnellen entstanden. Die Standorte waren gebunden an die Wasserkraft und an die mechanische Energieübertragung mittels Transmissionen. Erst mit der Möglichkeit der elektrischen Kraftübertragung um die Jahrhundertwende wurde die Standortwahl freier, und es rückten für günstiges Industrieland andere Bedingungen in den Vordergrund, speziell die gute Verkehrslage bezüglich Bahn und Strasse. So wurde auch in Schaffhausen bereits im Jahre 1910 auf dem Ebnat ein neues, zusammenhängendes Industriegebiet im Ausmass von 240`000 m² bereitgestellt. Dies gestattete ein sukzessives Verlegen der zwischen Altstadt und Rhein eingeklemmten Industrien nach dem Ebnat, der allerdings nur durch ein Schmalspurgleis und eine Rollschemelanlage mit dem Güterbahnhof verbunden war. Seit anfangs der sechziger Jahre ist der Ebnat voll überbaut. Trotzdem suchten immer noch weitere Industrie- und Gewerbebetriebe einen neuen Platz mit Erweiterungsmöglichkeit. Vor allem wurde auch eine zweckmässige Entwicklung der Georg Fischer AG am Platz im engen Mühlental immer unmöglicher. Es musste daher die Erschliessung eines neuen, auch für Grossindustrie geeigneten Gebietes an die Hand genommen werden, wollte die Stadt nicht den Verlust grösserer Betriebe riskieren. An ein modernes Industriegebiet werden heute im wesentlichen folgende Anforderungen gestellt

a. Gute Verkehrslage bezüglich Strassen und Bahn mit vorteilhaften Zustellbedingungen.
b. Zusammenhängendes, horizontales Gelände, das eine Einteilung in grosse, rechteckige Grundstücke zulässt (Kranbahnen!) .
c. Gute Anschlussmöglichkeiten für Wasser, Gas und elektrische Energie, sowie einwandfreie Beseitigung des Abwassers.
d. Günstige Wohngebiete in nützlicher Entfernung und ohne Immissionen aus dem Industriegebiet.

Auf Stadtgebiet bot sich nur im Herblingertal ein grösseres Areal an, das den vorerwähnten Anforderungen weitgehend entsprach. Für dieses Gebiet ist denn auch bereits im Jahre 1942 im Hinblick auf ein zukünftiges Industriegebiet eine Bausperre erlassen worden, und die Behörden und Schaffhauser Industrie- und Gewerbebetriebe haben in kluger Voraussicht damit begonnen, dort Land zu kaufen. So waren 20 Jahre später Kanton, Stadt und SBB im Besitze von mehr als der Hälfte der Gesamtfläche, und etwa ein Viertel gehörte 12 Industrie- und Gewerbebetrieben.

© PHBern © Schweizer Luftwaffe

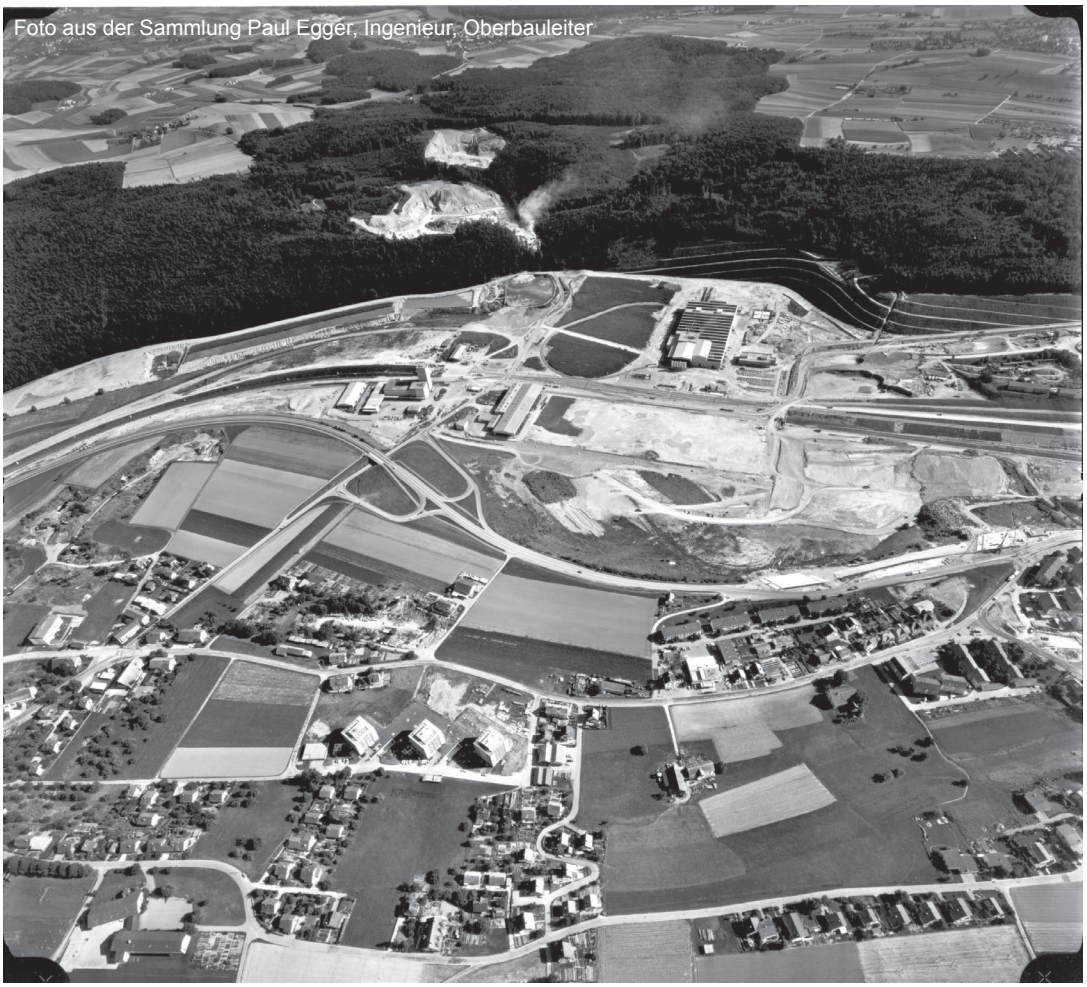
Besonders günstig ist die Verkehrslage. Sowohl die Nationalstrasse 4 wie die Talstrasse Schaffhausen - Thayngen - Singen tangieren das Industriegebiet und erlauben einen kreuzungsfreien Anschluss an das übergeordnete Strassennetz. Stadtwärts grenzt es unmittelbar an den neuen, leistungsfähigen Rangierbahnhof. Die Versorgung mit Wasser, Gas und elektrischer Energie ist sichergestellt. Die Entwässerung kann im Trennsystem erfolgen und das Schmutzwasser der mechanisch - biologischen Kläranlage Röti zugeleitet werden. Günstig gelegene Wohngebiete sind genügend vorhanden. Einmal am Südosthang in Herblingen und dann, durch einen 500 m breiten Waldgürtel abgetrennt (Rheinhard) am Südhang der Gruben. Einzig die Forderung nach ebenem Land mit grossen, rechteckigen Grundstücken bereitete einige Schwierigkeiten beziehungsweise grosse Kosten. Der Höhenunterschied des gewachsenen Bodens betrug bis zu 50 m und verursachte Erdbewegungen im Ausmass von 3`200`000 m^3. Die Bahnlinie Schaffhausen - Singen der Deutschen Bundesbahn und die offene Fulach führten mitten durch das Gebiet und mussten auf einer Länge von 2 km verlegt werden.

Allein die Arbeiten für die Bahn- und Fulachverlegung und die Erdplanie erforderten etwa 60 % der errechneten Gesamtkosten von 36 Mio. Franken (Preisbasis 1964). Diese grossen Aufwendungen für die Bereitstellung des Terrains waren wegleitend für die Verteilung der Gesamtkosten auf Kanton, Stadt und Grundeigentümer. Kanton und Stadt übernahmen je 30 %, und die Grundeigentümer mussten die eigentlichen Erschliessungskosten (Strassen, Kanalisation, Industriegleise), also 40 %, tragen.

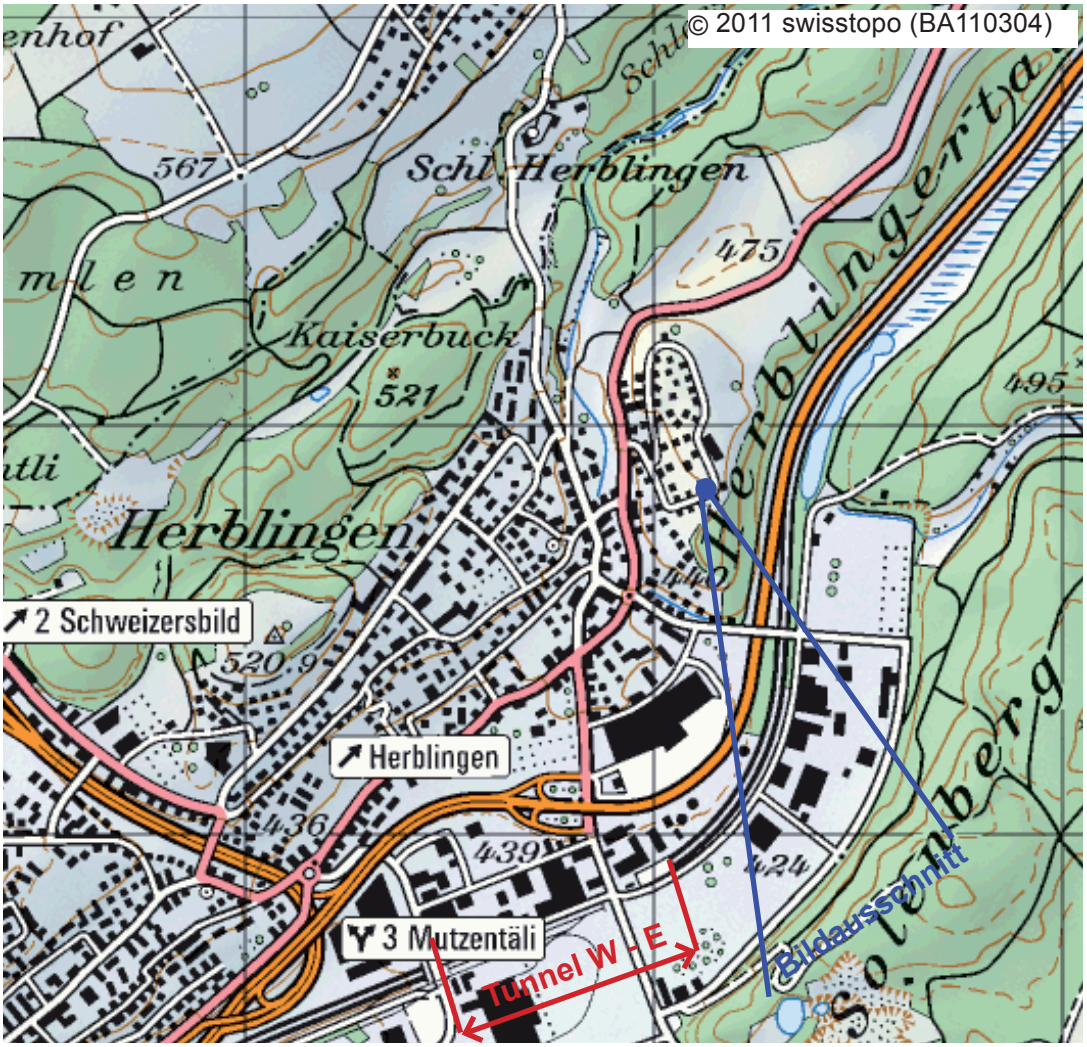
Am 22. November 1964 haben die Stimmberechtigten von Kanton und Schaffhausen der Erschliessung von Industrieland im Herblingertal und den Kostenanteil von je 10`800`000.– (Preisbasis 1964) bewilligt. Die Zustimmung erfolgte im Kanton mit 9`999 Ja zu 3`576 Nein und in der Stadt mit 4`698 Ja zu 1`778 Nein. In der Stadt beinhaltete die Zustimmung auch eine Ermächtigung an den Stadtrat, städtischen Grundbesitz innerhalb des Perimeters in eigener Kompetenz zu veräussern.

II. Der industriellen Nutzung des früheren Landwirtschaftsgebietes hatte selbstverständlich eine Baulandumlegung voranzugehen. Hiezu, wie auch zur planerischen Vorbereitung, haben der Kanton und die Stadt Schaffhausen, die Gemeinde Herblingen sowie die Grundeigentümer im Januar 1962 eine öffentlich-rechtliche Korporation gegründet, die «Genossenschaft Industriequartier Herblingertal“ genannt wurde. Ihre Organe waren ein Vorstand, eine Planungs- und eine Bonitierungskommission. Von den 27 Grundeigentümern im Perimetergebiet, welches eine Fläche von 1`055`117 m^2 umfasst, stimmten deren 20 mit 897`945 m^2 der Landumlegung zu, womit die erforderliche Zweidrittelsmehrheit erreicht war. Im Gegensatz zur Zusammenlegung von landwirtschaftlichem Boden war eine Bonitierung des bisherigen Grundbesitzes nicht notwendig, und es konnte die Neuzuteilung nach dem reinen Flächenprinzip erfolgen. Dafür sind im Kostenverteiler für die Grundeigentümerbeiträge die verschiedenen Nutzungsmöglichkeiten der neuen Grundstücke nach besonderen Kriterien, wie Lage und Form, oder ohne direkten Gleisanschluss, Anstosslänge an Strassen usw., berücksichtigt worden. Dies ergab Beiträge zwischen Fr. 17.60 und Fr. 24.60 pro Quadratmeter. Jeder Grundeigentümer erhielt wieder soviel Land wie er eingeworfen hatte, abzüglich seines Anteils an die öffentlichen Anlagen (Strassen, Industrie-Stammgleise, Grünflächen) in der Höhe von 8,35 %. Die Neuvermessung ergab eine nutzbare Fläche von 927`925 $m^2$. Nach Abzug der Flächen für Strassen, Gleisanlagen und Grünflächen verblieben für die Neuzuteilung an effektivem Bauland noch 773`451 m^2.

III. Massgebend für die Bauausführung war der Baulinienplan, der am 31. Januar 1963 vom Regierungsrat genehmigt und später zum Quartierplan mit besonderen Bauvorschriften ergänzt worden ist. Mit der am 23. September 1963 erfolgten Eingemeindung von Herblingen wurde die Stadt Schaffhausen alleinige Bauherrin. Im Hinblick auf das vom Kanton mit der Kreditbewilligung ausbedungene Mitspracherecht wurde die Bauausführung einer Baukommission übertragen, welcher je drei Vertreter von Kanton, Stadt und privaten Grundeigentümern angehörten. Die Oberbauleitung besorgte ein Technischer



Baustelle Herblingertal Spet. 1969 (Foto Swissair)



Ausschuss, der sich aus Kantons- und Stadtingenieur und einem Vertreter der Industrie zusammensetzte. Diese Art der Organisation hat sich bestens bewährt. Hauptaufgabe der Baukommission war die Vergebung der Projektierungs- und Bauarbeiten. Rund 30 grössere Aufträge umfassten eine Bausumme von etwa 35 Mio. Franken. Das Interesse für diese Arbeiten war recht gross und die Konkurrenz entsprechend scharf. Die Bauarbeiten waren soweit vorbereitet, dass unmittelbar nach der Volksabstimmung vom 22. November 1964 begonnen werden konnte. Zeitlicher Druck entstand vor allem durch den geplanten Neubau einer Giesserei der Georg Fischer AG, weil die Verlegung der Deutschen Bundesbahn und der Fulach, sowie die nachfolgende Auffüllung des Terrains, Voraussetzungen für dieses Bauvorhaben waren. Im Frühjahr 1968 konnte das Baugelände rechtzeitig zur Verfügung gestellt werden, und bereits am

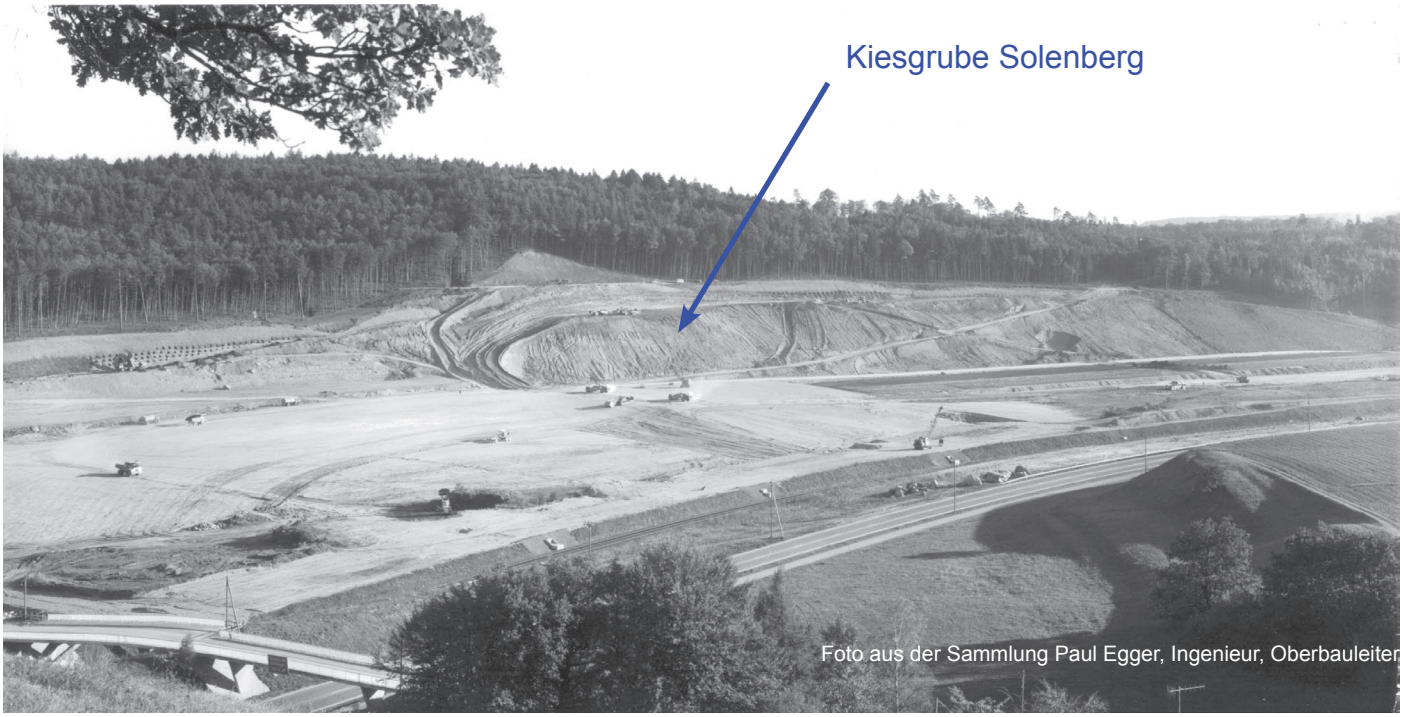
27. Juni 1969 wurde in der neuen Giesserei der Betrieb aufgenommen. Der Genossenschaftsverband Schaffhausen (GVS) und die Firma Deggeller + Peter AG waren schon vor Baubeginn am Platze. Die Linie Schaffhausen- Singen der Deutschen Bundesbahn musste auf einer Länge von 2`000 m auf ein neues Trassee verlegt werden, davon 530 m im Tunnel und der Rest im offenen Einschnitt. Der Tunnel wurde im Tagbau erstellt, wobei nach dem Einbau des Sohlengewölbes alle 14 Tage im Taktsystem ein Element von 25 m Länge betoniert wurde. In den Nächten vom 10./11. und 13./14. Februar 1968 ist je eines der beiden neuen Streckengleise in Betrieb genommen worden. Auf diesen Zeitpunkt wurde auch die bisherige Haltestelle Herblingen aufgehoben beziehungsweise ins Zentrum des neuen Industriegebietes beim Tunnelausgang Ost (Gennersbrunnerstrasse) verlegt. Um für ein zusammenhängendes, horizontales Industriegebiet Massenausgleich zu erhalten, waren Erdbewegungen im Ausmass von etwa 3`200`000 m^3 erforderlich. Vorgängig mussten aber total 201`000 $m^2$ Wald gerodet werden. Davon konnten an den neuen, bis zu 30 m hohen Böschungen 93`500 m^2 wieder aufgeforstet werden, so dass ein effektiver Waldverlust von 107`500 m^2 entstand, der an anderen Standorten wieder ersetzt werden muss. Das Interesse für die umfangreichen Erdarbeiten war ausserordentlich gross und führte zu günstigen Offerten. Das Abtragsmaterial wurde mit Grossraumfahrzeugen in die Auffüllgebiete transportiert und dort sorgfältig verdichtet. Die zahlreichen Findlinge, die zum Vorschein kamen, sind alle vom Naturschutzamt registriert und zum Teil für einen Geologie-Lehrpfad im Wegenbachwald verwendet worden. Besondere Beachtung wurde der Gestaltung und Wiederaufforstung der neuen, hohen Böschungen am Rheinhard und Solenberg geschenkt. Alle zwei bis drei Meter wurden grosse Baumlöcher ausgehoben, mit Humus gefüllt und darin total etwa 100`000 Waldpflanzen versetzt. Heute darf mit Befriedigung festgestellt werden, dass die gewählte Lösung alle Erwartungen erfüllt hat. Für die Schrebergärten beim Forsthaus Neutal konnte in unmittelbarer Nähe in der «Spitzwiese» (zwischen Forsthaus und Gwölb) auf das Frühjahr 1971 geeigneter Ersatz bereitgestellt werden. Die Entwässerung des Industriegebietes erfolgt im Trennsystem, das heisst das Regenwasser wird in die Fulach abgeleitet und das Schmutzwasser durch die Kanalisation der Kläranlage Röti zugeführt. Die offene Fulach musste verlegt und eingedolt werden. Sie fliesst nun in einem geschlossenen Kanal (Breite 2,50 m, Höhe 2,10 m), der parallel zur neuen DB-Linie erstellt wurde. Damit verbunden ist ein Steinzeugrohr 60 cm als Sammelkanal für das Schmutzwasser. Am Ende des neuen Industriegebietes ist der ehemalige Mogeren-Weiher neu ausgehoben und mit geeigneter Bepflanzung umgeben worden. Er umfasst ein Wasservolumen von etwa 15`000 m^3. Zwischen Weiher und Waldrand wurde ein Waldlehrpfad angelegt. Dieser Weiher ist in erster Linie ein Beitrag des Unternehmens ‚Industrieland-Erschliessung Herblingertal' an den Naturschutz. Gleichzeitig bedeutet er aber auch eine willkommene Wasserreserve für den Zivilschutz, wozu im neuen Fulachkanal alle 200 m Stauvorrichtungen eingebaut wurden. Die Versorgung mit elektrischer Energie erfolgt nordwestlich der Bahnlinie durch das EKS und südöstlich davon durch das EWSch. Für das Wasser ist das ganze Industriegebiet an die Wasserversorgung der Stadt Schaffhausen angeschlossen. Auch der Bezug von Erdgas ist möglich, nachdem speziell die neue +GF+ - Giesserei ein Anschluss an die Erdgasleitung von Pfullendorf nach Zürich erstellt wurde. Die Erschliessungsstrassen sind wohl gemäss Quartierplan flächenmässig ausgeschieden, aber meistens noch nicht voll ausgebaut worden. Eine Ausnahme bildet die Ebnatstrasse, welche im Hinblick auf die grosse Konzentration des Verkehrs beim Eingang zu den Georg Fischer-Werken und bei der Ein- und Ausfahrt zum grossen Parkplatz bereits mit den geplanten vier Fahrspuren erstellt wurde. Die übrigen Strassen weisen eine Fahrbahn von 6,00 bis 7,00 m auf. Über die Gennersbrunnerstrasse ist das ganze Industriegebiet Herblingertal an die Talstrasse

15 und an das übergeordnete Strassennetz und an das Stadtzentrum angeschlossen. Der Ausscheidung von Grünflächen und der Bepflanzung wurde grosse Beachtung geschenkt. Als Grundlage diente ein entsprechender Richtplan. Allein längs dem Trassee der DB sind gegen 100 neue Bäume gepflanzt worden und längs der Gennersbrunnerstrasse unterteilt ein 10 bis 15 m breiter Grünstreifen das Industriegebiet. An den Bau der Industriegleis - Anlagen leisteten die SBB einen Beitrag von Fr. 500`000.–. Dieser entsprach etwa den Kosten für das Zufahrtsgleis vom Rangierbahnhof auf die Höhe des neuen Industriegebietes. Es weist eine Steigung von 18,6 % auf und ist elektrifiziert. Die Übergabe-Gleisgruppe und die Industrie-Stammgleise liegen im öffentlichen Grund. Die Anschlussgleise auf Privatboden mussten einschliesslich der Anschlussweichen von den Grundeigentümern in eigenen Kosten erstellt werden. Mit Ausnahme einiger kleinerer Parzellen besitzen alle Industrieflächen einen direkten Normalspur-Anschluss. Nachdem die übrigen Industriebetriebe auf dem Ebnat auf ihren Schmalspur-Anschluss via Rollschemel verzichteten, erstellte die Georg Fischer AG einen eigenen Normalspur-Anschluss an das Herblingertal. Ende Februar 1970 wurde der Schmalspur-Betrieb nach dem Ebnat, der im Jahre 1911 eingeführt worden war, vollständig eingestellt. Die Überfahrten des SBB-Zufahrtsgleises und des Verbindungsgleises zum Ebnat über die Ebnatstrasse sind mit Blinklicht und Halbbarrieren gesichert. Alle übrigen Gleisüberfahrten sind mit dem Andreaskreuz bezeichnet, und die Sicherung erfolgt durch das begleitende Bahnpersonal mittels roter Fahnen, was nach Ansicht der SBB durchaus genügt. Eigentümerin der Industriegleis-Anlagen ist die Stadt Schaffhausen. Dagegen wird der Betrieb der Industriebahn im Auftrag aller Anschliesser durch die Georg Fischer AG geführt, wobei die Zustellgebühren kostentragend sein müssen.

IV. Der Kostenvoranschlag mit Preisbasis August 1964 im Gesamtbetrag von Fr. 36`000`000.– erhöhte sich zufolge Teuerung gemäss Zürcher Baukostenindex bis Fr. 43`200`000.–.

Davon entfallen

a. auf Kanton Schaffhausen	(30%)	Fr. 12`960`000.–
b. Stadt Schaffhausen	(30%)	Fr. 12`960`000.–
Grundeigentümer	(40 %)	Fr. 17`280`000.–
Total		Fr. 43`200`000.–



Industrielandgewinnung auf ehemaligem landwirtschaftlich genutztem Land - Blick Richtung Süden (Solenbergwald)

Auf Ende 1976 sind die Bauarbeiten abgeschlossen worden. Die Schlussabrechnung per 31. Mai 1977 lautet wie folgt:

1. Planung, Projektierung, Bauleitung, Administration	Fr.	3’376’592.–
2. Verlegen der Deutschen Bundesbahn	Fr.	7’882’852.–
2a. Industriegleis-Anlage	Fr.	1’976’600.–
3. Strassenbau	Fr.	5’100’051.–
4. Verlegen der Fulach	Fr.	3’706’582.–
5. Kanalisationen	Fr.	3’212’238.–
6. Erdarbeiten	Fr.	16’904’956.–
7. Verschiedenes	Fr.	689’028.–
Totale Baukosten bis 31. Mai 1977	Fr.	42’848’899.–
Gesamtkredit	Fr.	43’200’000.–
Vorhandener Restbetrag am 31. Mai 1977	Fr.	351’101.–

Das Unternehmen Industrieland-Erschliessung Herblingertal konnte also im Rahmen des bewilligten Kredites durchgeführt werden. Mit dem noch vorhandenen Restbetrag werden vorerst die Kosten für die administrativen Abschlussarbeiten, inkl. Vermessung und Grundbuchgebühren, beglichen. Der dann noch verbleibende Betrag wird für spätere Strassenbauten, Abschlüsse und Deckbeläge verwendet. Die Erschliessungskosten sind zweifellos recht hoch. Es muss aber berücksichtigt werden, dass das neue Industriegebiet bezüglich Strassen- und Bahnverkehr eine vorzügliche Lage aufweist. Und schliesslich war es nur mit dieser Erschliessung im Herblingertal möglich, mehreren Schaffhauser Industrie- und Gewerbebetrieben das Verbleiben im Gebiet der Stadt Schaffhausen zu ermöglichen.

V. Der Erschliessung von Industrieland im Herblingertal ist seinerzeit von den Stimmberechtigten in Kanton und Stadt Schaffhausen mit etwa dreifacher Ja-Mehrheit zugestimmt worden. Es wurde damals erkannt, dass die Bereitstellung von Industriegebiet für Schaffhausen eine unbedingte Notwendigkeit darstellt. Dass die Überbauung der neu erschlossenen Industrieflächen dann weniger rasch voranschritt als angenommen, konnte niemand voraussehen. Es darf aber auch nicht ausser acht gelassen werden, dass ein neues Industriegebiet - analog demjenigen auf dem Ebnat seit dem Jahre 1910 - für eine Entwicklung über Jahrzehnte hinaus ausreichen soll. Die seinerzeitigen Gegner argumentierten vor allem mit dem Eingriff in die Landschaft, speziell bezüglich der Beanspruchung von Waldgebiet. Diese Argumente wurden ernst genommen, und es darf heute festgestellt werden, dass dank der intensiven Bepflanzung der neuen Böschungen der Eingriff in den Rheinhard- und Solenbergwald verantwortet werden kann. Zudem konnte durch die Anlage des Mogeren-Weihers und des Waldspielplatzes ”Heuweg” oberhalb der Ebnatstrasse auch ein Beitrag an die Funktion dieses Waldes als Erholungsgebiet geleistet werden. Das Industriegebiet Herblingertal ist nun soweit erschlossen, dass überall und jederzeit gebaut werden kann. Damit konnte ein ausgesprochenes Gemeinschaftswerk von Kanton, Stadt und Privatwirtschaft, das immer getragen war vom gegenseitigen Vertrauen aller Beteiligten, zu einem guten Abschluss gebracht werden.

Schaffhausen, 1.9.77 A. Jost, Stadtingenieur

Verlegung der Deutschen Bahn in einen gut 500 m langen Tunnel

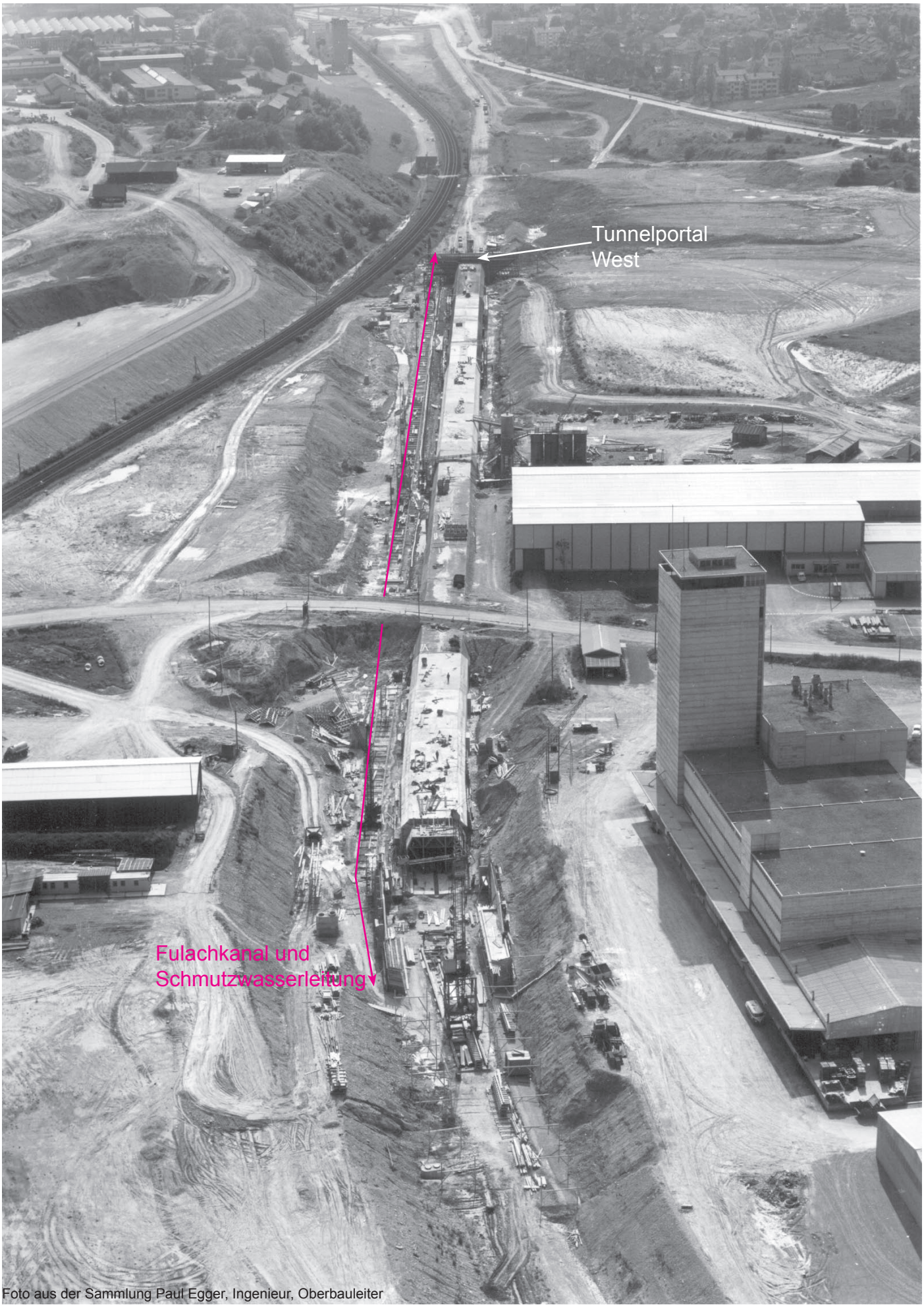


Foto aus der Sammlung Paul Egger, Ingenieur, Oberbauleiter

© PHBern © Schweizer Luftwaffe

Neuer DB-Bahntunnel

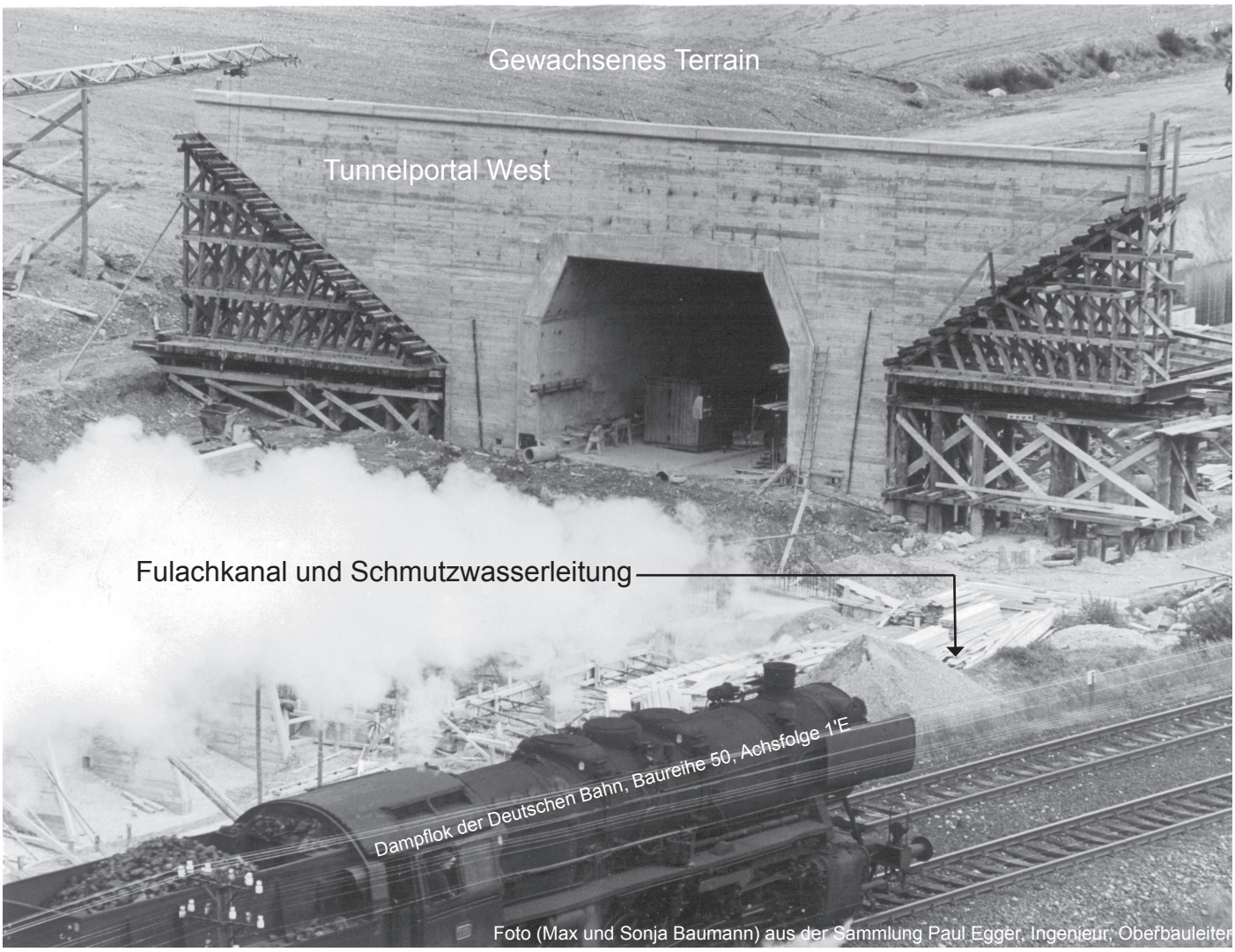
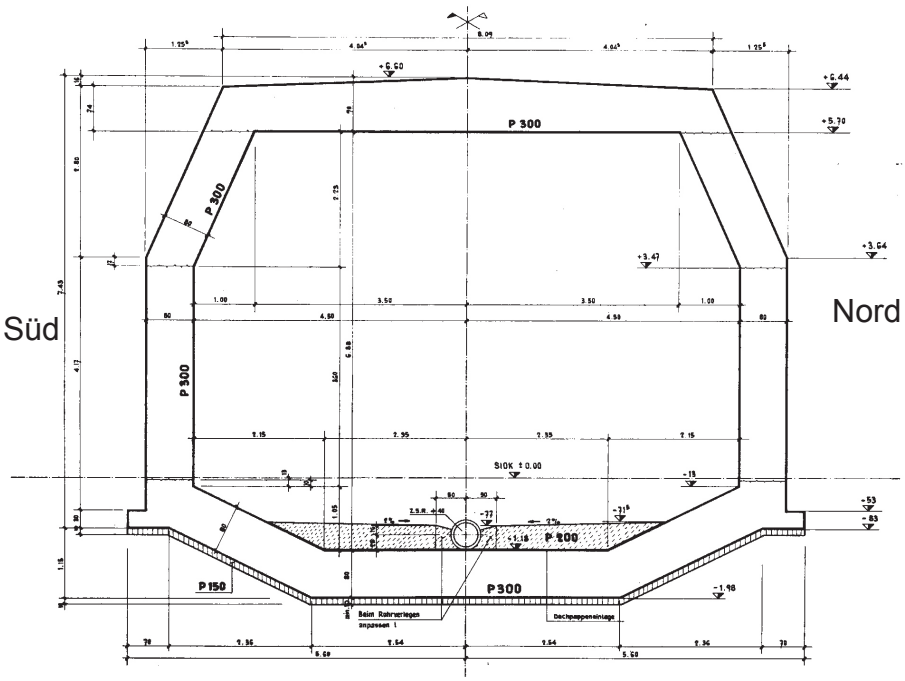


Foto (Max und Sonja Baumann) aus der Sammlung Paul Egger, Ingenieur, Oberbauleiter

Tunnelprofil

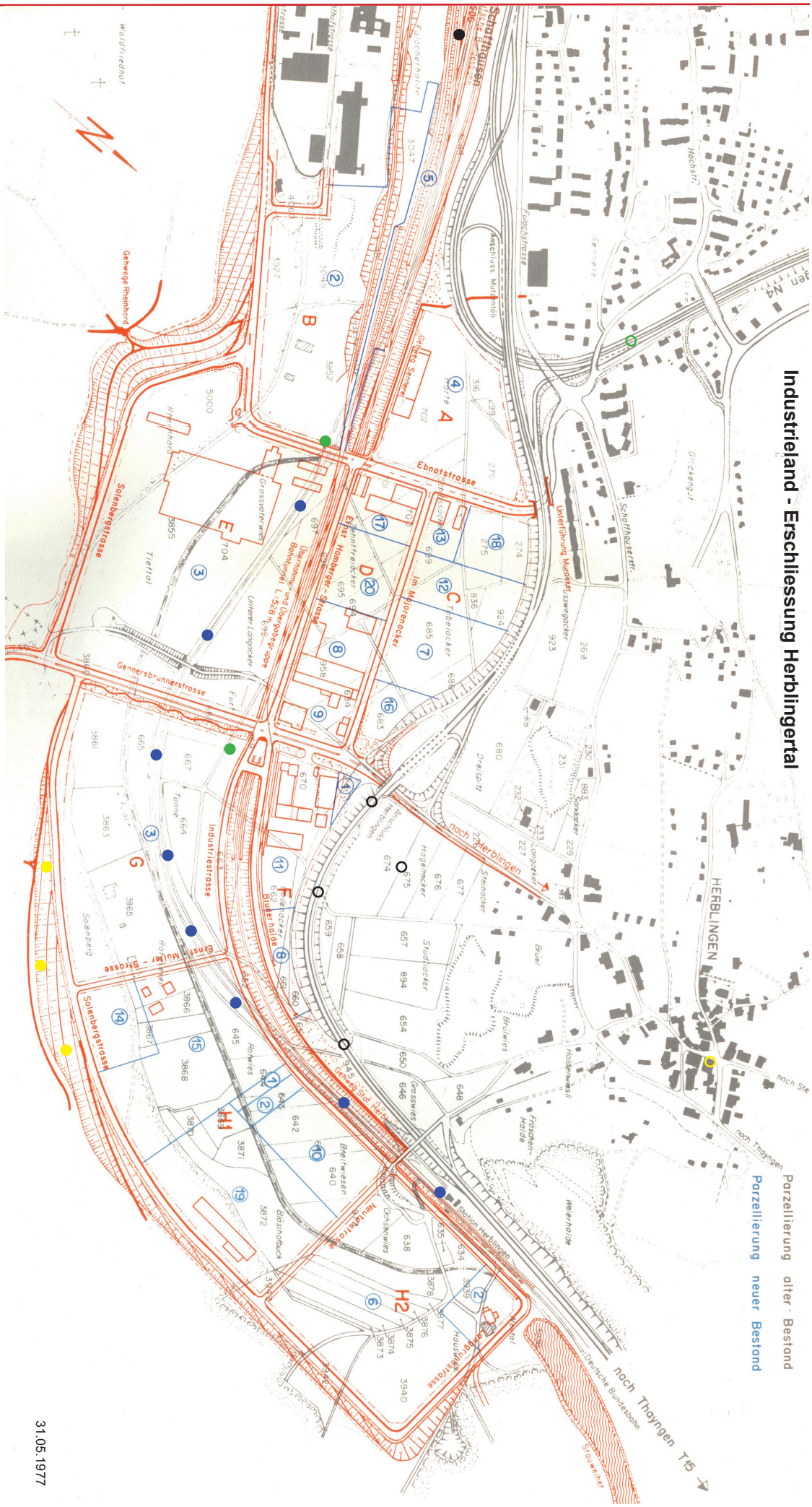


Dem Tunnelbau voran gingen die Erstellung des neuen Fulachkanals und des Schmutzwasser-Sammelkanals mit Zugang vom Tunnel her. Ab Mitte 1966 wurde im Taktsystem alle 14 Tage ein Tunnelelement von 25 m Länge betoniert. Am 7. Dezember 1967 ist das fertige Tunnelbauwerk von den technischen Organen der Deutschen Bundesbahn abgenommen worden.

Auf Februar 1968 wurde die alte Station Herblingen zu Gunsten einer neuen aufgehoben. Das alte und das neue Streckengleis fallen hier wieder zusammen. Die Verlegung der Gleise und der Tunnelbau kosteten knappe 8 Millionen Franken. Dazu kamen noch für rund 2 Millionen Franken neue Industriegeleise.

Der Plan zeigt in roter Farbe die neu angelegten Bau-Elemente der Industrieland - Erschliessung. Die Neuparzellierung schuf Industrie-landflächen, welche in dieser Darstellung von Mitte 1977 bereits mit einigen Industrieanlagen überbaut sind. Um flaches Land zu erhalten, waren Erdbewegungen von über 3 Millionen m³ notwendig, verteilt auf einer Fläche von rund 1000 ha.

- Bahntunnel Eingang und Ausgang (528 m lang)
- altes Bahntrasse der DB, verlegt auf rund 2 Km
- Flächen gerodeten Waldes (Solenberg)
- Strasse nach Thayngen, heute Teil der A4
- ehemalige N4, heute deklassiert
- Güterbahnhof
- Dorfkern Herblingen
- Lage des heutigen Einkaufszentrums


Industrieland - Erschliessung Herblingertal
Parzellierung alter Bestand
Parzellierung neuer Bestand
Schaffhausen
Herblingen
Ebnatstrasse
Ernst Homberger - Strasse
Industriestrasse
Solenbergstrasse
Gennersbrunnerstrasse
Unterführung Munotstiegwegacker
Anschluss Munotgüll
Fulachstrasse
Schaffhauserstr.
Hochstr.
Glickengut
Wolfriedhof
Getwege Rheinhard
Rheinhard
Tiefloh
Grosswiesen
Grosswiesen
Bruderhalde
Bleiwiesen
Neustrasse
Bösshofluck
Station Herblingen
Hausgrundstrasse
Weierhalde
Froschen-Halde
Deutsche Bundesbahn
Stauwehr
noch Herblingen
noch Thayngen
noch Thayngen T15
noch Ste
Bahnhofstrasse
Bahnhofplatz
Unterführung
Bahnhofplatz
Bahnhofplatz
Bahnhofplatz