

Randbedingungen vom Nationstrassenbau her

Autor(en): **Stüssi, Hermann**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

Band (Jahr): **97 (1979)**

Heft 25

PDF erstellt am: **04.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-85488>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Rahmen der mehr technischen Autobahn-Randbedingungen ein Bauwerk zu erstellen, das den Strassen genügend – aber nicht zu grosses – «Gegengewicht» gegenüberstellte. Dem Architekten ist es gelungen, dieses Ziel zu erreichen, so dass nicht mehr von zwei Bauwerken, sondern vom *Bauwerk Aubrugg* gesprochen werden kann. Insbesondere wird dies der Fall sein, nachdem die nötigen Terrainanpassungen

und Begrünungen erfolgt sein werden. Hervorheben möchte ich die Zusammenarbeit mit dem Architekten, der es vorzüglich verstanden hat, die inneren Funktionen in der formalen Durchbildung sichtbar werden zu lassen. Zweifellos sieht selbst der Laie, dass es sich um vier Kamine und um fünf Kessel handelt. So ist aus einem plumpen Kamin, der in seiner Höhe aus Flugsicherheitsgründen beschränkt ist, ein elegant

und gut proportionierter Baukörper geworden; aus einem unförmigen Kesselhaus ist ein statisch richtig gegliedertes Gebäude entstanden (Bild 5).

Adresse des Verfassers: P. Schatt, Kantonsbaumeister, 8090 Zürich.

Randbedingungen vom Nationalstrassenbau her

Von Hermann Stüssi, Zürich

Im Raume Aubrugg erfolgt die Verbindung der Nationalstrassen von Winterthur (N 1), vom Milchbuck (SN 1) und vom Flughafen (N 1b) bzw. der Nordwestumfahrung (N 1c) in Form eines *Autobahndreiecks*. Die Strassenanlage ist ergänzt durch zusätzliche *Verbindungsrampen*, die der Verkehrsentflechtung an den benachbarten Verzweigungen und Anschlüssen in *Oberhusen* (Gemeinde Opfikon-Glattbrugg) und *Neugut* (Gemeinde Wallisellen und Dübendorf) dienen (Bild 6). Die gesamte Strassenanlage liegt im Erholungsgebiet zwischen Schwamendingen und Wallisellen, weshalb sie besonders gut in die Landschaft eingepasst werden musste. Hohe gestalterische Anforderungen wurden aber nicht nur an die äusseren Abgrenzungen zum Erho-

lungsgebiet gestellt, sondern auch an die Grünflächen zwischen den Fahrbahnen, insbesondere an die grosse, dreieckförmige Freifläche im Zentrum der Anlage.

Die Freifläche war es dann, die unter möglicher Wahrung der ursprünglichen Gestaltungsideen als Standort für das Heizkraftwerk ausersehen wurde. Die Idee konnte auch weiterverfolgt werden, als im Zuge einer Umprojektierung des Strassenvorhabens die ursprünglich grosse Freifläche auf einen Bruchteil zusammenschrumpfte. Immerhin ergaben sich daraus einige zusätzliche Erschwernisse für den Bau des Heizkraftwerkes.

Die Projektierung des Heizkraftwerkes hatte vom vorliegenden Projekt der Nationalstrassen auszugehen, dessen

Fahrbahnen in Situation und Höhenlage unverändert blieben. Insbesondere die über die SBB nach Norden führenden Fahrbahnen mit ihrer möglichst tiefen Höhenlage waren demgemäss bestimmend für die Höhenlage der HKW-Bauten. Im übrigen mussten die Anlagen des Heizkraftwerkes so geplant werden, dass sie keine zusätzlichen Risiken für den Strassenverkehr bedeuten. Unter anderem hatten die geplanten Bauten die notwendigen Sichtweiten für den Strassenverkehr zu gewährleisten. Sodann musste das gesamte Areal gegenüber der Nationalstrasse eingezäunt werden, womit sich gleichzeitig eine klare Grenze für den Unterhalt ergab. Die sichtbaren Gebäude waren so zu gestalten, dass die Fahrzeuglenker nicht abgelenkt werden. Glasfassaden mit direktem Blick von der Strasse ins beleuchtete Kraftwerk waren deshalb zu vermeiden. Die Bauten mussten zudem so ausgebildet werden, dass auch unvorhersehbare Ereignisse und Unfälle im Kraftwerk die Strassenbenutzer

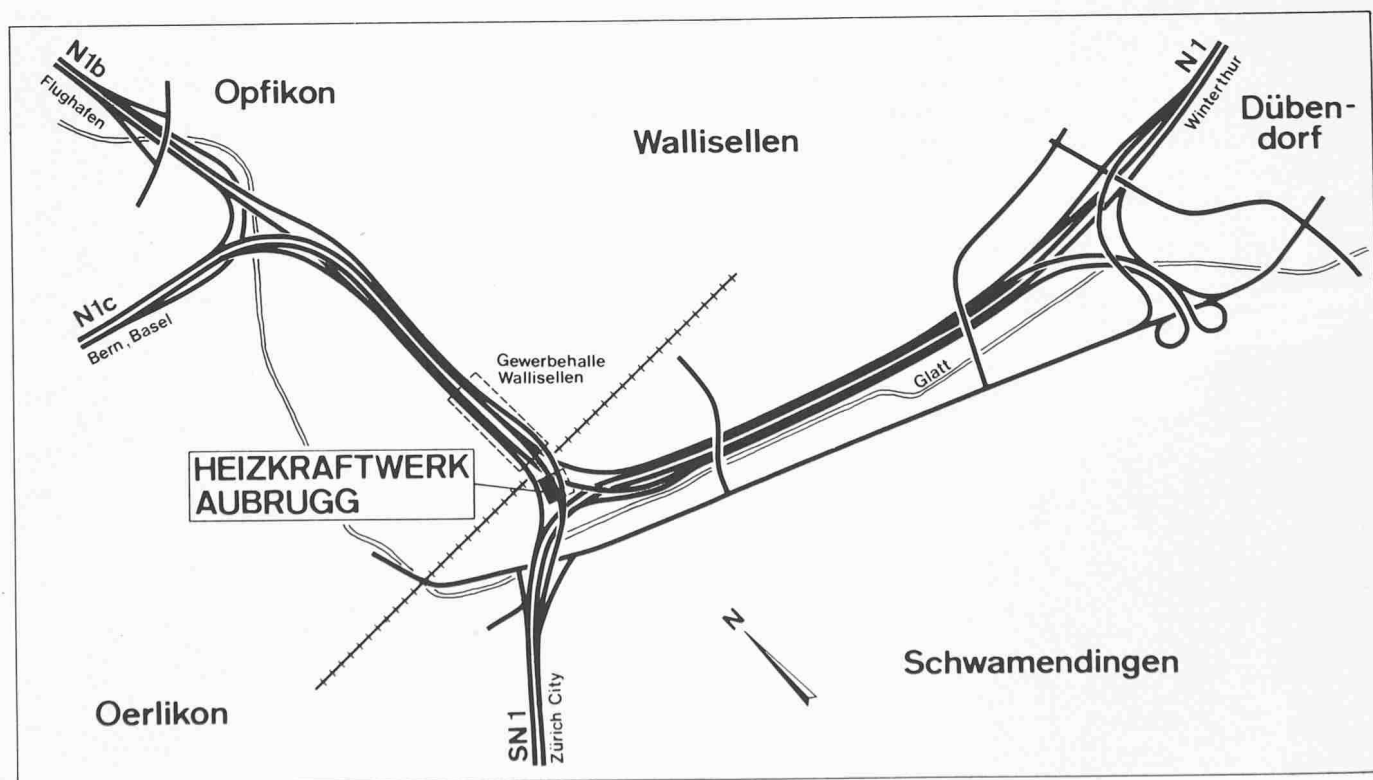


Bild 6. Lage des Heizkraftwerkes im Autobahndreieck

nicht unmittelbar gefährden können. Regelmässige Erscheinungen des Kraftwerkbetriebes, wie etwa der Lärm von Ventilen oder Warnanlagen, dürfen zudem nicht zu Schreckreaktionen der Fahrzeuglenker führen.

Bedürfnisse des Heizkraftwerkes führten auch zu *Anpassungen* des Strassenprojektes:

- Verlängern einer Brücke über die SBB und über den Hof des Kraftwerkes.
- Unterführen der Hauptzufahrt des HKW unter einer Rampe der Nationalstrasse.
- Anpassen der Stützenstellung des Viaduktes über dem Kraftwerk an den Raster der darunterliegenden Bauten;
- Anpassen der Gestaltung der Lärm-

schutzwände, in Form und Farbe, Material, entlang der Nationalstrassen an die Bauten des HKW.

Soweit diese Massnahmen zu Mehrkosten für den Strassenbau führten, wurden diese vom Heizkraftwerk übernommen. Ebenso die Hälfte der Landerwerbskosten für die beanspruchte Fläche.

Die Realisierung der Strassenbauten durfte schliesslich durch den gleichzeitigen Bau des HKW nicht verzögert werden. Bauvorgang und Termine waren entsprechend zu koordinieren. Für beide Bauwerke waren zudem in jeder Phase die notwendigen Installationsplätze samt Zufahrten offenzuhalten.

Durch die gemeinsamen Anstrengungen aller Beteiligten konnte damit eine Doppelnutzung des Strassenraumes

verwirklicht werden. Unmittelbar nördlich deren schliesst ein *weiterer Abschnitt mit Doppelnutzung* an, mit einer 250 m langen zweigeschossigen *Gewerhalle unter der Nationalstrasse*. Sie dient zum Teil recht unterschiedlichen Zwecken, für die in einer Agglomeration sonst schwer Platz zu finden ist, z. B. ein *städtischer Werkhof* und eine *Tanzhalle*. Beide Beispiele der Doppelnutzung zeigen, wie eine häuslicherische Nutzung des Bodens und eine Konzentration immissionsreicher Nutzungen in einer Agglomeration möglich sind.

Adresse des Verfassers: H. Stüssi, Kantonsingenieur, 8090 Zürich.