

Das Schweizerische Hauptstrassennetz

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Zeitschrift für Vermessung, Kulturtechnik und Photogrammetrie = Revue technique suisse des mensurations, du génie rural et de la photogrammétrie**

Band (Jahr): **55 (1957)**

Heft 4

PDF erstellt am: **27.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-213566>

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.

Zürich und Kieswerke Tiefenbrunnen AG) gebildet, die sich verpflichtete, mit zwei Kieswerken bei Salez und Buchs dem Rhein, vorläufig während 25 Jahren, jährlich mindestens 120 000 m³ Kies und Sand zu entnehmen. Der Rheinkies soll die immer spärlicher werdenden und gutes Kulturland zerstörenden Kiesgruben von Zürich und Umgebung nach und nach ersetzen.

Der Kanton St. Gallen hat den Kiestransport vom Rhein nach Schmerikon am Zürichsee übernommen, von wo der Verlad auf Ledischiffe erfolgt, und eine neuartige Zugskomposition von 30 Spezialkippwagen à 28,5 Tonnen Inhalt angeschafft. Die Bundesbahnen haben ihrerseits und auf eigene Kosten die Anschlußgeleise zu den Rheinwerken erstellt.

Mit viel Wagemut hat sich die Rheinkies AG an die Verwirklichung ihrer großen Pläne herangemacht und in kürzester Frist großzügig disponierte Anlagen im Rheintal und in Schmerikon errichtet. Die Sortier- und Verladeanlage in Schmerikon hat eine Leistung von 250 m³ pro Stunde. In dieser Zeit wird das von den Bahnwagen in einen Betonkanal geworfene Material durch gewaltige Förderbänder, nach Kiesgröße sortiert, in entsprechende Silo geworfen. Ist nun eine besonders zusammengesetzte Kiessorte auf ein Ledischiff zu verfrachten, so wird unter dem entsprechenden Silo ein Schieber geöffnet, worauf das Material auf ein Förderband in einen unterirdischen Kanal fällt und von dort direkt in das Schiff befördert wird, nachdem es vorher noch automatisch gewogen worden ist.

Dank einer geschickten, vom weitblickenden St.-Galler Regierungsrat Dr. Frick gesteuerten Zusammenarbeit zwischen Kanton, Bundesbahnen und den Kieswerken konnte hier ein alle Teile befriedigendes Gemeinschaftswerk geschaffen werden. Die bisherigen Erfahrungen während der noch kurzen Anlaufzeit haben gezeigt, daß nach der Inbetriebnahme des zweiten Kieswerkes am Rhein, das noch im Bau ist, weit mehr als die vereinbarte Minimalkiesmenge gefördert und verkauft werden kann.

Das Schweizerische Hauptstraßennetz

(Pressemitteilung)

Am 4. und 20. Dezember 1956 hielt die Kommission des Eidgenössischen Departements des Innern für die Planung des Hauptstraßennetzes ihre sechste Sitzung ab. Sie befaßte sich mit der Führung der Autobahn von Zürich nach der Innerschweiz, der Festlegung der Autobahnverbindungen im Gebiet der Stadt Zürich und einem Abänderungsantrag des Schweizerischen Bauernverbandes betreffend die Trasseführung der Autobahn im Gebiet Wiedlisbach-Boningen.

Die beiden zur Diskussion stehenden Varianten zur Führung der Autobahn von Zürich nach der Innerschweiz wurden hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf den Durchgangsverkehr sowie ihrer voraussichtlichen Belastung und der sich daraus ergebenden Konsequenzen für die Ein-

führung in den Raum der Großagglomeration Zürich geprüft. Auf Grund betriebswirtschaftlicher und landesplanerischer Untersuchungen gab die Kommission der Variante durch das Knonauer Amt gegenüber der Autobahn über Horgen–Sihlbrugg den Vorzug und legte ihre Linienführung wie folgt fest: Zürich–Ütlibergdurchstich–Bonstetten–Knonauer Amt–Cham–linkes Reußufer–Luzern.

Durch die weitere Planung sind die zusätzlichen Straßenverbindungen festzulegen, die nötig sind, um den Verkehr vom Sihltal nach dem Autobahnanschluß bei Cham und nach dem rechten Zugerseeufer zu führen.

Aufgabe der Arbeitsgruppe Zürich war es, Vorschläge zur Führung der Expreßstraßen im Gebiete der Stadt Zürich auszuarbeiten. Die der Kommission unterbreitete Konzeption trägt den Anforderungen in allen Teilen Rechnung und fand deren Zustimmung. Die Autobahnverbindungen im Gebiete der Stadt Zürich wurden wie folgt festgelegt:

Einfahrt von Westen: Bernerstraße–Escher-Wyß-Platz–Platzspitz.

Einfahrt von Norden: Variante «Wangen» mit Anschluß der Verbindungen nach Kloten, zum Furttal und zum Glattal in der Gegend von Aubrugg–Überlandstraße–Winterthurerstraße–Strickhofwiese–Milchbuckeltunnel–Platzspitz.

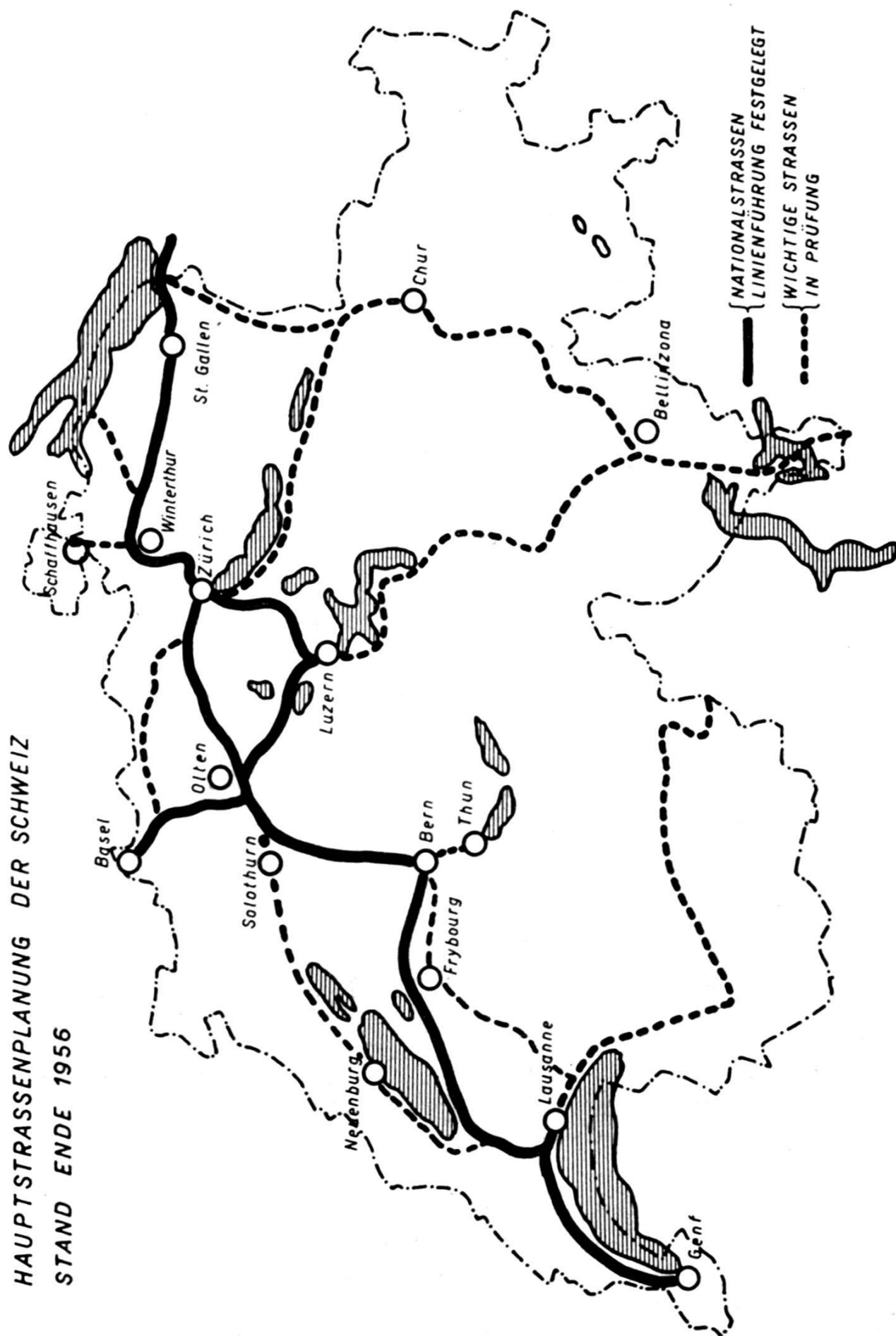
Einfahrt von Süden: Brunau, entlang der Sihl bis Platzspitz.

Durch weitere Studien soll abgeklärt werden, ob eine Verkürzung des Ütlibergtunnels mittels längerer Rampen bei Brunau und die Führung der Expreßstraße entlang der Sihl als Hochstraße möglich wäre.

Die Kommission nahm ferner Stellung zum Abänderungsantrag des Schweizerischen Bauernverbandes betreffend die Trasseführung der Autobahn im Raume Wiedlisbach–Boningen. In diesem Gesuch wurde beantragt, die Autobahn von Wiedlisbach bis Boningen nicht durch die Dünernernebene zu führen, sondern entsprechend einem Vorschlag des Oberaargauischen Bauernvereins und des Landwirtschaftlichen Kantonalvereins Solothurn in südöstlicher Richtung, in das sogenannte «Aaregäu», zu verlegen. Auf Antrag der Ausschüsse und auf Grund ergänzender Untersuchungen wurde beschlossen, an der von der Plenarkommission im Februar 1956 festgelegten Linienführung von Wiedlisbach über Niederbipp–Önsingen–Dünernernebene nach Boningen – vorbehältlich geringfügiger Trasseverschiebungen zwischen Wiedlisbach und Niederbipp – festzuhalten.

Die Kommission nahm Stellung zur Linienführung der Autobahn in der Ostschweiz. Im Raume Winterthur–Bodensee wurden drei Hauptvarianten hinsichtlich ihrer Auswirkung auf den Durchgangsverkehr und die Verkehrsbedürfnisse der durchfahrenen Gegend eingehend geprüft. Auf Grund verkehrspolitischer, landwirtschaftlicher und landesplanerischer Gesichtspunkte, insbesondere aber in Berücksichtigung der hervorragenden Bedeutung der Region St. Gallen wurde das Trasse der Autobahn wie folgt festgelegt: Winterthur–Attikon–Wil–Gossau–St. Gallen–St. Margrethen.

HAUPTSTRASSENPLANUNG DER SCHWEIZ STAND ENDE 1956



Die Kommission wird in einer späteren Sitzung entscheiden, wie der Straßenzug Winterthur–Frauenfeld–Kreuzlingen in einer seiner Bedeutung entsprechenden Form ausgebaut und an die Autobahn Winterthur–St. Margrethen angeschlossen werden soll.

Im Gebiete der Stadt St. Gallen ist die Führung der Autobahn in Form einer vierspurigen kreuzungsfreien Expreßstraße wie folgt festgelegt worden: Nördliche Umfahrung von Bruggen–Fürstenlandstraße–Paradiesstraße–Kreuzung Leonhardstraße–innerstädtischer Tunnel im Südhang des Rosenberges–Sonnenstraße–südlich Bahnhof St. Fiden–Kesselhalde.

Mit der Beschlußfassung über die Linienführung der Autobahn Winterthur–St. Margrethen hat die Planungskommission nunmehr die Hauptverbindungen des schweizerischen Autobahnnetzes, nämlich die Strecken Genf–Lausanne–Bern–Egerkingen–Hunzenschwil–Zürich–Winterthur–Wil–St. Gallen–St. Margrethen und Basel–Eptingen–Belchentunnel–Egerkingen–Zofingen–Sursee–Luzern sowie die Verbindung von Zürich durch das Knonauer Amt in Richtung St. Gotthard und nach Luzern festgelegt. Diese endgültigen Linienführungen der Autobahn sind in der nebenstehenden Planskizze mit kräftigen Strichen markiert.

In den nächsten Monaten soll über weitere Straßenzüge nördlich und südlich der Alpen sowie über eine Verbindung Berner Oberland nach dem Wallis entschieden werden. Der Gesetzesentwurf über die Nationalstraßen wird in einer der nächsten Sitzungen der Plenarkommission zur Behandlung kommen.

† Robert Morf

C'est avec consternation que nous avons appris le décès de notre distingué confrère Monsieur Robert Morf, géomètre officiel à Lausanne, survenu le 20 février 1957 au soir alors que rien, à vues humaines, ne laissait supposer un départ si subit.

Originaire de Zurich et d'Uster, Robert Morf est né à Zurich le 29 mai 1894 où il suivit les écoles primaire et secondaire de cette ville. Il entra ensuite à la section pour géomètres et génie civil du Technicum de Winterthur puis fréquenta les cours de la section des géomètres de l'Ecole d'ingénieurs de l'Université de Lausanne. Il subit les examens théoriques de géomètres en septembre 1916 et fut occupé pendant trois ans environ au Service topographique fédéral à Berne. Le stage pratique réglementaire s'effectua à Zurich et au bureau de M. Jaques Baumgartner, géomètre officiel à Lausanne. Le 3 octobre

