

Ein reduziertes Projekt für die Nord- und Westumfahrung Zürichs: geänderte Linienführung - vereinfachte Anschlussbauwerke - weniger Eingriffe in die Landschaft - mehr Schutz vor Lärm

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: Article

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung

Band (Jahr): 92 (1974)

Heft 23

PDF erstellt am: 27.04.2024

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-72390>

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.

Ein reduziertes Projekt für die Nord- und Westumfahrung Zürichs

Geänderte Linienführung – vereinfachte Anschlussbauwerke – weniger Eingriffe in die Landschaft – mehr Schutz vor Lärm

Der Regierungsrat hat das neu bereinigte Projekt für die Nord- und Westumfahrung Zürichs (Autobahnhalbring) verabschiedet. Da diese Autobahn als N20 ein Bestandteil des Nationalstrassennetzes ist und gegenüber dem ersten generellen Projekt wichtige Änderungen vorgesehen sind, muss auch das neue Projekt noch vom Bundesrat genehmigt werden.

Die N20 ist 22 Kilometer lang. Sie beginnt im Gebiet von Opfikon-Wallisellen, wo sie an das Verkehrsdreieck Aubrug und die Flughafenautobahn N1b anschliesst, führt am Katensee vorbei, unterfährt den Gubrist in einem knapp drei Kilometer langen Tunnel, wird beim sogenannten Weininger Kreuz mit der Autobahn im Limmattal (N1) verbunden und endet im Knonauer Amt bei Wettswil, wo sie an die N4 Richtung Cham-Brunnen angeschlossen werden soll.

Der Autobahnhalbring war bereits im kantonalen Programm der Hochleistungsstrassen aus dem Jahr 1964 enthalten. Er wurde am 23. Juni 1971 von der Bundesversammlung ins schweizerische Nationalstrassennetz aufgenommen. Am 20. Dezember 1972 genehmigte der Regierungsrat das gene-

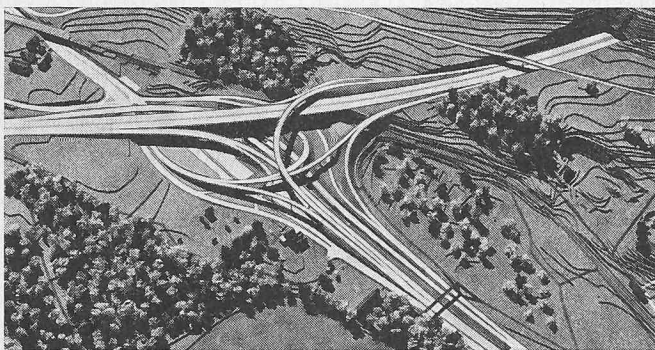
relle Projekt, das nun in entscheidenden Teilen überarbeitet und reduziert worden ist. Diese Verbesserungen sehen, bei leicht geänderter Linienführung, wesentlich vereinfachte Anschlussbauwerke vor. Die Eingriffe in das Landschaftsbild werden vermindert, der Schutz der Wohngebiete vor Lärm verbessert.

Die gesamte Linienführung der N20 wurde in bezug auf den Lärmschutz überprüft. Die Autobahn wird nach dem bereinigten Projekt überall dort, wo es nötig und sinnvoll ist, entweder tiefer gelegt oder mit künstlichen Lärmschutzdämmen versehen.

Der Kostenvoranschlag rechnet mit Gesamtaufwendungen von 923 Millionen Franken, also acht Millionen mehr als beim alten Projekt. Davon entfallen 179 Millionen auf den Land-erwerb. Durch die vereinfachten Anschlussbauwerke liessen sich beträchtliche Summen einsparen; sie wurden aber zum kleineren Teil durch die Teuerung, zum überwiegenden Teil durch die Aufwendungen für den Umweltschutz im weitesten Sinn aufgebracht.

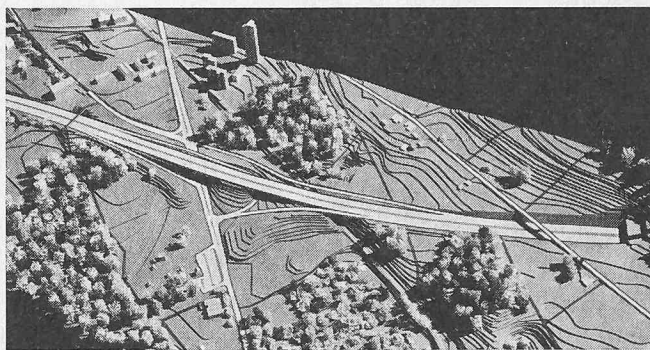
Altes und neues (bereinigtes) Projekt Anschlussbauwerk Katensee bei Zürich

(Photodienst des Tiefbauamtes Kanton Zürich)



Altes Projekt:

In der Nähe des Katensees war ein kompliziertes Anschlussbauwerk der Nord- und Westumfahrung Zürichs (N20) mit der Furttauto-bahn geplant. Aus finanziellen Gründen wird diese Autobahn bis auf weiteres nicht gebaut, so dass auch der Anschluss mit dem übrigen Strassennetz reduziert werden kann



Neues Projekt:

Nach den neuen Plänen ist ein einfacher Anschluss der Wehntalerstrasse (Stadtgebiet) an die N20 vorgesehen. Das neue Bauwerk ist erheblich billiger als das früher geplante; zudem wird das Naturschutzgebiet am Katensee geschont. Auch andere Anschlüsse wurden zugunsten eines aufwendigeren Landschafts- und Umweltschutzes reduziert

Aus Technik und Wirtschaft

Eishallen

Den Beschlüssen des Schweizerischen Eishockey-Verbandes zufolge, können ab Saison 1975/76 in der Nationalliga A ausschliesslich jene Klubs mitwirken, welche über eine gedeckte Kunsteisbahn verfügen. Diese Forderung gilt ab Spielzeit 1980/81 auch für die Vereine der Nationalliga B.

Aus diesen Erwägungen heraus ergibt sich die Notwendigkeit, bestehende, offene Eisbahnen zu überdachen oder sogar Eishallen zu erstellen. Für diesen Zweck bieten sich wirtschaftliche und auch konstruktiv beeindruckende Lösungen in Holzbauweise an. Dank des günstigen Verhältnisses von Festigkeit

Die Eissporthalle in Porrentruy: Tragwerk aus 12 brett-schichtverleimten Dreigelenkbogen (Spannweite 44 m, Binderabstand 6,80 m). Die stützenfreie Überdachung gewährt ein unbehindertes Blickfeld (überdeckte Fläche 3375 m²). Fassungsvermögen 3300 Zuschauer. Baujahr 1972

