

Erschliessungsstrassen aus Beton

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Cementbulletin**

Band (Jahr): **40-41 (1972-1973)**

Heft 2

PDF erstellt am: **11.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-153525>

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.

CEMENTBULLETIN

FEBRUAR 1972

JAHRGANG 40

NUMMER 2

Erschliessungsstrassen aus Beton

Diese Strassen werden vor Beginn der Bauarbeiten in den freien Überbauungszonen verlegt. Vorteile und Nachteile. Beispiele für Erschliessungsstrassen für Landhaus-, Mehrfamilienhaus- und Industriezonen.

Bei der heutigen Expansion der Bevölkerung und der Industrialisierung häufen sich die Fälle, bei denen grössere zusammenhängende Baulandabschnitte durch geeignete Zufahrten erschlossen werden müssen. Diese Aufgabe ergibt sich nicht nur für projektierte Industrieanlagen, sondern auch in zukünftigen Wohngebieten.

Man verlegt also die Versorgungsleitungen, Kanalisationen und Entwässerungsrohre und baut die Foundation der Fahrbahn auf, doch in diesem Stadium werden die Arbeiten leider meistens unterbrochen. Man will die Strasse nicht fertigstellen, denn man möchte den neuen Belag nicht dem schweren Baustellenverkehr aussetzen. Während langen Monaten bleibt damit eine provisorische unbefestigte Fahrbahn bestehen, die sich in kurzer Zeit in einen Morast verwandelt und deren Foundationsschichten man später neu erstellen muss.

Im folgenden werden einige Beispiele aus der Westschweiz gezeigt, bei denen die Zufahrt, dank dem harten Betonbelag, vor der Aufnahme der Bauarbeiten fertiggestellt werden konnten. Die Fahrbahnen waren damit von Anfang an in gutem Zustand und litten nicht unter dem regen Baustellenverkehr. Es entstanden

2 keine Hindernisse, und die Benutzer wurden nicht über Gebühr belästigt. Schliesslich genügten ein Wasserstrahl und einige Besenstriche, um die Strasse in einen neuwertigen Zustand zu versetzen. Die ersten Fussgänger im Quartier mussten so nicht noch monatelang durch Schlamm waten oder Staub schlucken. Ein wirtschaftlicher Vorteil dieser Bauweise besteht darin, dass die Strasse in einem Zuge fertiggestellt wird. Die provisorischen oder nachträglich zu reparierenden Fundationsschichten entfallen. Das Vorgehen bedingt freilich eine Massnahme, die man als Vor- oder Nachteil ansehen kann: Man muss von Anfang an alle Leitungen planen und verlegen. Als Nachteil empfinden dies die einen, welche die Leitungsgräben später beliebig quer hindurchziehen möchten, wie es eben am besten geht, und von einem Vorteil sprechen die anderen, welche die Strasse nicht wieder aufreissen wollen und welche die Anschlusspunkte der Leitungen als gegebenen Bestandteil des Projektes ansehen, ähnlich wie die Grösse, die Form und die Neigung des Grundstückes.

Vz.

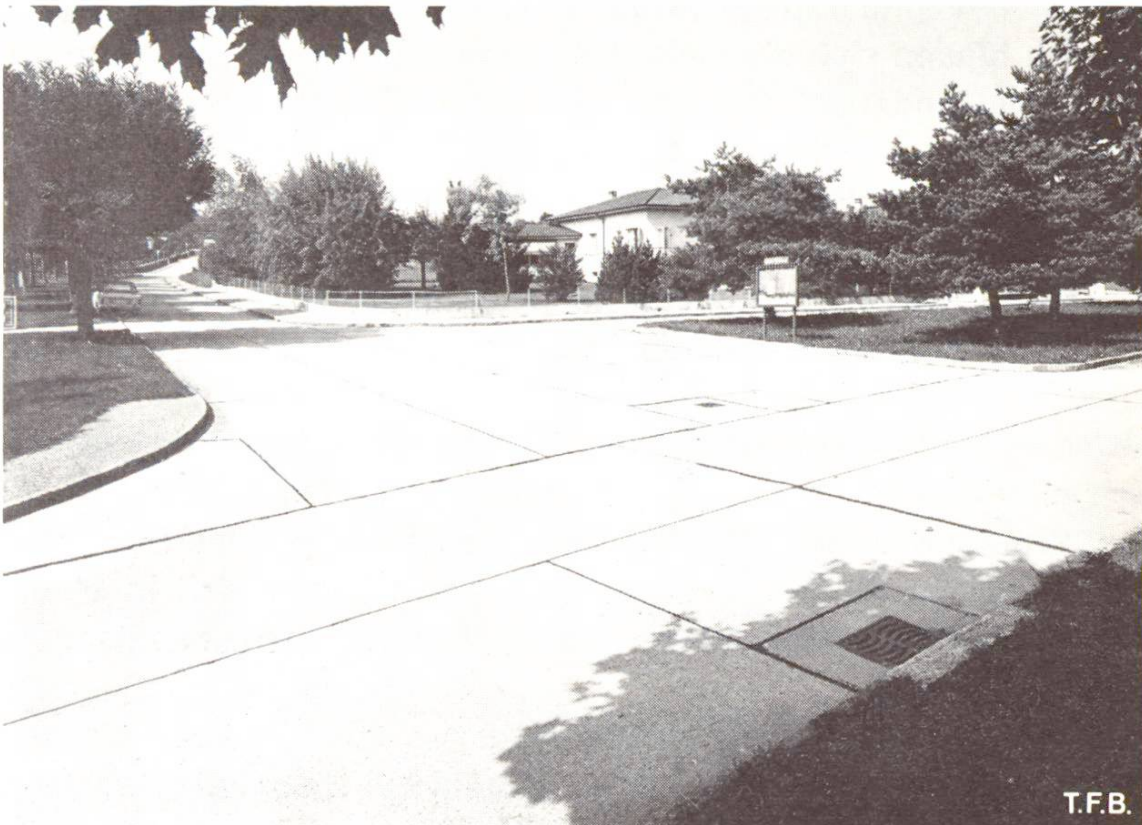


Abb. 1 Diese Strasse wurde 1956 in Bellevue, Genf, über freies Feld gezogen. Es gab damals weder einen Baum noch ein Haus. Während 15 Jahren waren keine Unterhaltsarbeiten notwendig, nicht einmal an den Fugen.

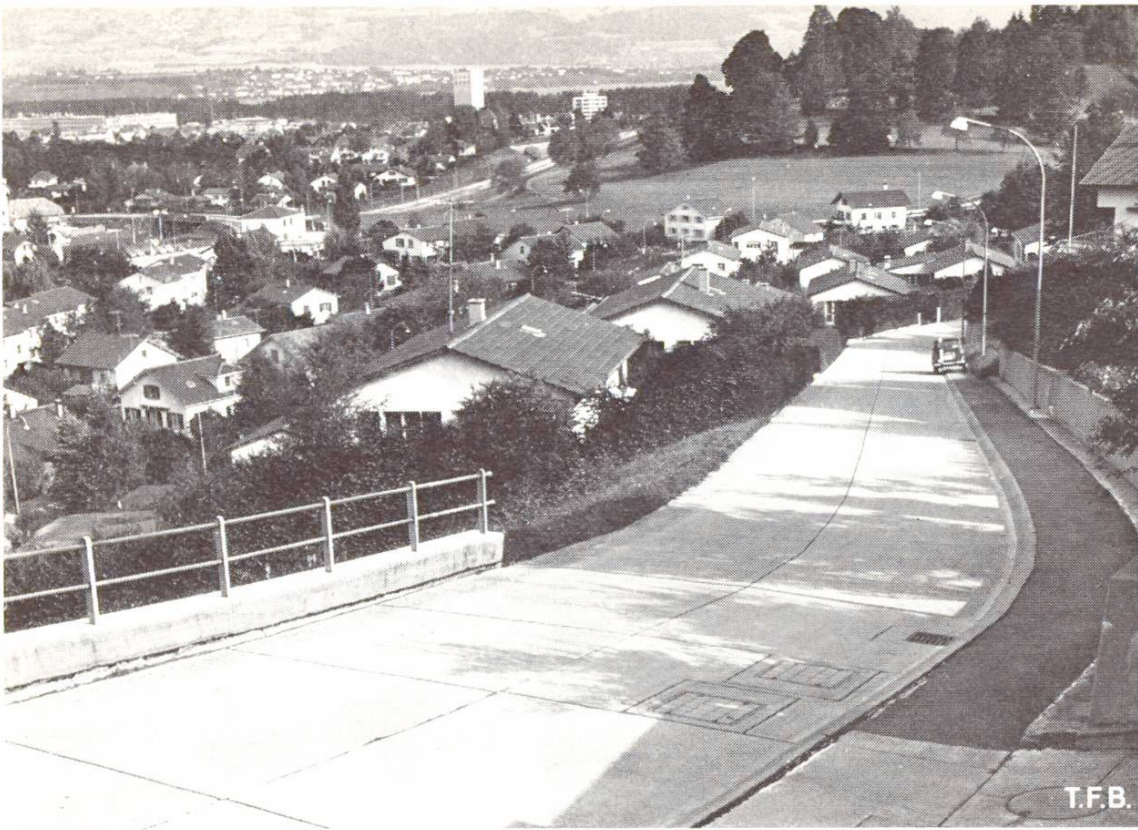


Abb. 2 Eine Hanglage bei Yverdon wurde 1961 durch diese Betonstrasse erschlossen, die sich in weiten Bögen dem Gelände anschmiegt. Erst diese feste Zufahrt ermöglichte den Bau der geplanten Einfamilienhäuser. Man beachte die Schächte zu den Abzweigungen oder Einmündungen von Anschlussleitungen.



Abb. 3 Erschliessungsstrasse für «Coin de terre» in Lignon bei Genf, erstellt 1953. Diese Strasse hat die Erwartungen der Langlebigkeit mehr als erfüllt.

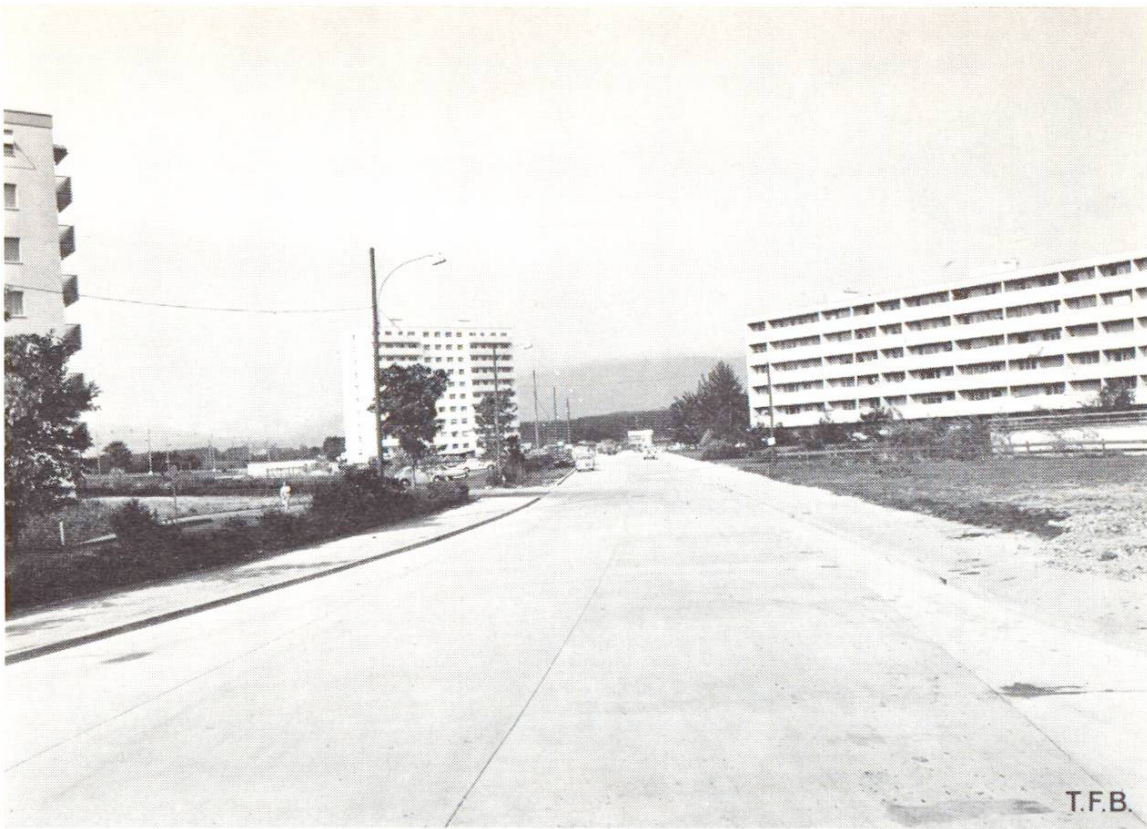


Abb. 4 Die «Avenue Pierre de Savoie» in Yverdon, 1967 erstellt, ermöglicht den Zugang zu grösseren Wohnhäusern, die ausserhalb der Stadt erstellt werden. Der Betonbelag liegt über nachgiebigem Torfboden, der vorgängig künstlich verstärkt werden musste.

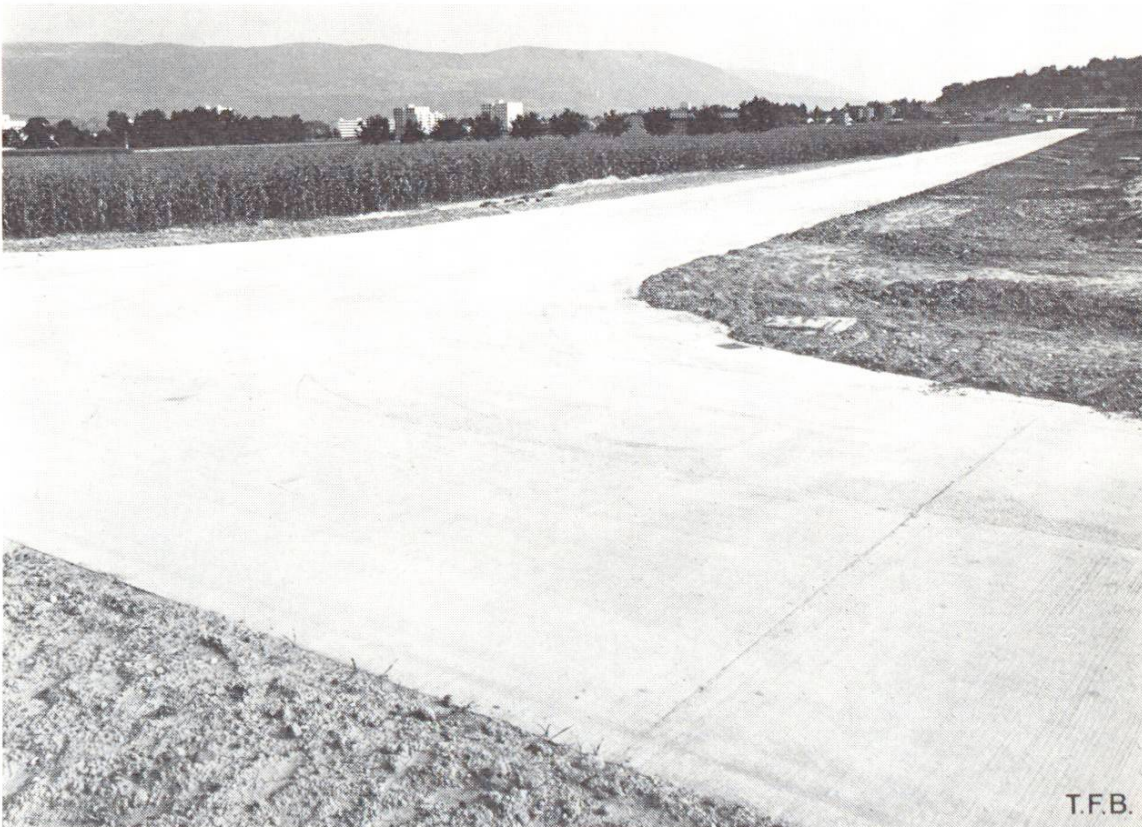


Abb. 5 Eine breite Betonfahrbahn wurde kürzlich südlich von Yverdon über freies Feld verlegt. Sie erschliesst eine nächste industrielle Überbauung.

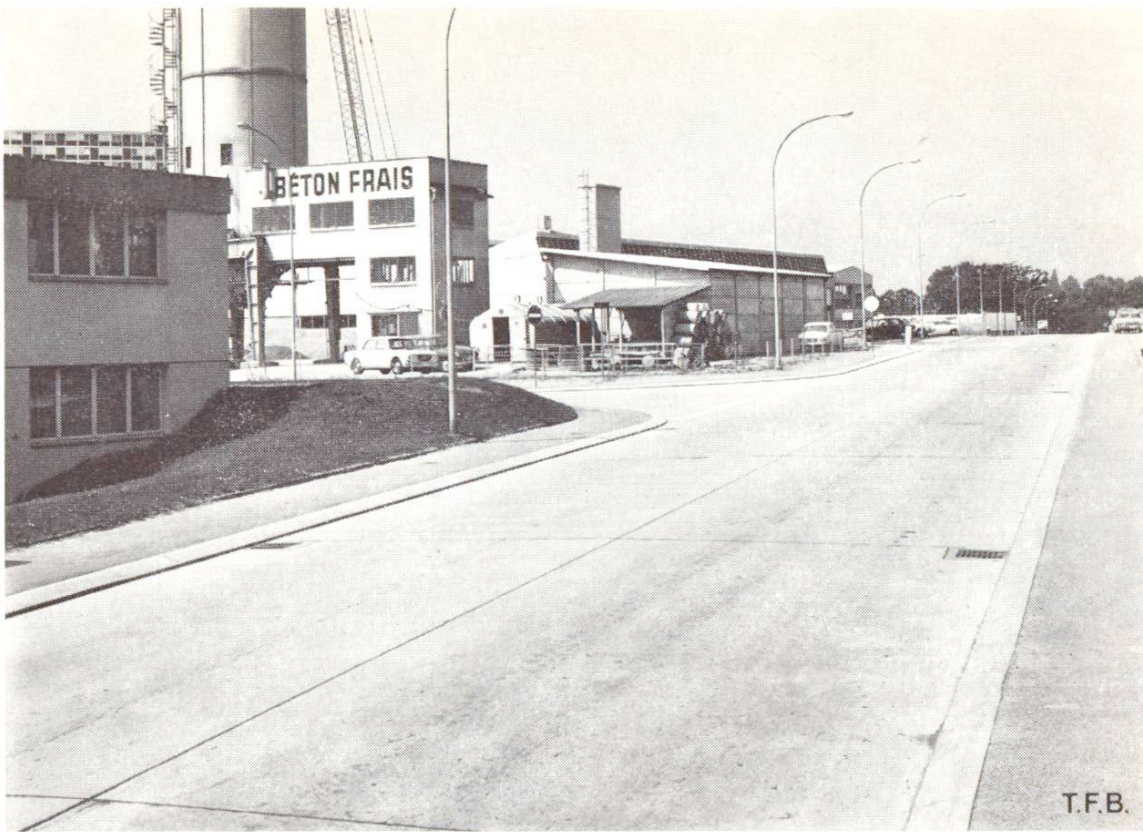
5



Abb. 6 Diese Strasse befindet sich 500 m nördlich derjenigen von Abb.5 und sah 1964 ähnlich aus. Seither hat sie geholfen, ein ansehnliches Industriequartier heranwachsen zu lassen.



Abb. 7 In der Überbauung «La Praille» in Genf wurde zuerst diese Hauptachse mit den zahlreichen Nebenstrassen aus Beton erstellt. Erst nachträglich entstanden die verschiedenartigen Gebäulichkeiten.



T.F.B.

Abb. 8 Das erste, was in diesem ausgedehnten Industriequartier in Vernier-Genf überhaupt bestand, war ein grosszügig angelegtes Netz von Betonstrassen.

TFB

Zu jeder weiteren Auskunft steht zur Verfügung die
TECHNISCHE FORSCHUNGS- UND BERATUNGSSTELLE
DER SCHWEIZERISCHEN ZEMENTINDUSTRIE
5103 Wildegg Postfach Telephon (064) 53 17 71