

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 84 (1966)
Heft: 22: 57. Generalversammlung der GEP: St. Gallen 10. bis 12. Juni 1966

Artikel: Über den Bau der Nationalstrassen im Kanton St. Gallen
Autor: Pfiffner, Werner
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-68922>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 24.04.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Von **Werner Pfiffner**, Kantonsingenieur, St. Gallen

A. Allgemeiner Überblick

Bis heute konnten an unseren Nationalstrassenzügen vier grössere Teilstrecken dem Verkehr übergeben werden, nämlich:

im Rheintal

N 1, 4spurig (I. Kl.), Buriet–St. Margrethen	8 km
N 13, 2spurig (II. Kl.), St. Margrethen–Oberriet	18 km
total	26 km

im Sarganserland

N 3, 2spurig (II. Kl.), Umfahrung Sargans	5 km
N 13, 2spurig (II. Kl.), Sargans–Bad Ragaz	5 km
total	10 km

Ferner wurde im Jahre 1957 eröffnet:

N 3, 2spurig (II. Kl.), Umfahrung Berschis	2 km
--------------------------------------------	------

Total der bis Ende 1966 fertigen Teilstrecken 38 km

Die gesamte Länge der im Kanton St. Gallen vorgesehenen Nationalstrassen, ohne die bestehende Strecke III. Klasse der N 3 zwischen Mühlehorn und Tschlerlach mit einer Länge von 12 km, misst 130 km. Somit beträgt der Anteil der bereits ausgeführten Teilstrecken knapp 30%.

Weitere 40 km oder rd. weitere 30% sind an der N 1 und der N 13 mit vollem Einsatz im Bau. Sie können in den Jahren 1968 und 1969 dem Verkehr übergeben werden. Bis dahin werden auch die letzten Teilstrecken unserer Autobahnen baureif projektiert sein, so dass ein kontinuierlicher Baufortschritt sicher gewährleistet ist.

B. Die Strassenbaupolitik des Kantons St. Gallen seit 1955

Der Regierungsrat hat schon im Jahre 1955 sehr ausführlich darauf hingewiesen, dass für den Durchgangsverkehr «neue bauliche Massnahmen» angewendet werden müssen. Er stellte damals fest: «Allgemein hat sich heute die Erkenntnis durchgesetzt, dass lokale Ausbesserungen und Verbreiterungen einzelner Staatsstrassenstrecken in keiner Weise mehr genügen. Vielmehr hat es sich als unerlässlich erwiesen, dass der Strassenbau heute, wie seinerzeit der Eisenbahnbau, im nationalen und überregionalen Rahmen geplant wird, wobei die Gesichtspunkte der Landes- und Regionalplanung zu berücksichtigen sind. Dabei stehen nicht nur volkswirtschaftliche und verkehrspolitische Werte auf dem Spiel, sondern auch die Sicherheit aller Strassenbenützer. Die Tatsache, dass durch den heutigen Verkehr in den Siedlungen vor allem die Fussgänger und Radfahrer gefährdet sind, führt zwingend zur Forderung, dass auf Strassenzügen mit erheblichem motorisiertem Durchgangsverkehr und grossem Lokalverkehr der Schnellverkehr so weit wie möglich ausgeschaltet werden muss.»

Als effektive Massnahmen wurden in steter Koordination mit den Arbeiten der Kommission des eidgenössischen Departementes des Innern für die Planung des schweizerischen Hauptstrassennetzes folgende generellen Vorschläge dem Grosse Rat unterbreitet:

- Strecke Wil–St. Gallen–St. Margrethen:
Bau einer 2- oder 4spurigen Autostrasse, je nach der zu erwartenden Verkehrsmenge;
- Strecke St. Margrethen–Oberriet:
Bau einer 2spurigen Autostrasse. Über die Fortsetzung dieses Strassenzuges in Richtung Sargans soll später entschieden werden;
- Strecke Murg–Sargans–Bad Ragaz:
Die damals fertig erstellten Umfahrungen von Murg und Walenstadt sollen durch zusätzliche Umfahrungen von Berschis und Sargans ergänzt werden.

Damit hatten wir schon 5 Jahre vor der definitiven Festlegung des schweizerischen Nationalstrassennetzes, welche mit Beschluss der Bundesversammlung vom 21. Juni 1961 erfolgte, die Richtlinien für unsere künftige Politik in bezug auf den Strassenverkehr und den Strassenbau deutlich vorgezeichnet¹⁾. Heute können wir mit grosser Befriedigung zur Kenntnis nehmen, dass der Bund unsere früheren verkehrspolitischen Bestrebungen und Argumente anerkannt und sie sich zu eigen gemacht hat.

Die Linienführung der N 1 über St. Gallen und Wil nach Winterthur schliesst unsere Hauptstadt und die sichtbar aufstrebende Region

¹⁾ Siehe *W. Pfiffner*: Strassenbauprobleme im Kanton St. Gallen, SBZ 1955, Nr. 25, S. 376. Es ist reizvoll, die dort gezeigten Projekte und Erwägungen mit den heute vorliegenden Lösungen zu vergleichen. *Red.*

Gossau–Uzwil–Wil an die Ost-West-Transversale St. Margrethen–Genf an.

Mit dem Bau der N 13, St. Margrethen–Bad Ragaz, wird nicht nur unser Postulat aus dem Jahre 1955 zur Entlastung der langen Innerortsstrecken im Rheintal erreicht, sondern die verkehrspolitisch ausserordentlich wichtige Nord-Süd-Verbindung Süddeutschland–San Bernardino–Italien sichergestellt. Der vorzeitige Baubeginn in den Jahren 1956/60, das heisst vor Inkrafttreten des Nationalstrassengesetzes, hat sich sehr gelohnt. Einerseits ist die Umlagerung des Fernverkehrs aus den zusammengebauten Dörfern zwischen St. Margrethen und Oberriet auf den neuen Strassenzug seit Ende 1964 schon wirksam; andererseits sind die Kantone seit 1960 in der Gestaltung der Bauprogramme für die Nationalstrassen immer mehr vom Bund abhängig. Nach diesem Zeitpunkt wäre die Erteilung der Baubewilligung durch den Bund für die an der Peripherie des Landes gelegene N 13, hätte sie nicht bereits so weit fortgeschrittene Bauarbeiten aufzuweisen gehabt, wahrscheinlich erst viel später erfolgt.

Die N 3 im Seetal konnte, wie schon erwähnt, auf den Umfahrungen von Berschis und Sargans verwirklicht werden. Damit sind die beiden Ortschaften vom Durchgangsverkehr, der über 80% der gesamten Verkehrsmenge ausmacht, entlastet. Dieser Strassenzug, der die wichtigste Zufahrt vom schweizerischen Mittelland zum Kanton Graubünden ist, wurde durch die Eröffnung der Walenseetalstrasse im Jahre 1963 gegenüber der alten Linienführung über den Kerenzberg wesentlich kürzer und leistungsfähiger. Obwohl die neue Strecke im Kanton Glarus liegt, hat sie für die wirtschaftliche Entwicklung des Bezirkes Sargans eine sehr grosse Bedeutung, weshalb wir zu ihrer Realisierung an den Verhandlungen mit dem Bund und der SBB stets tatkräftig mitwirkten. Unser letztes Anliegen in bezug auf die Walenseetalstrasse ist der Bau der noch fehlenden Anschlüsse von Weesen/Amden und der Gasterstrasse westlich Schänis.

Rückblickend auf das vergangene Jahrzehnt 1956–1966 dürfen wir mit Genugtuung feststellen, dass die im Jahre 1955 vorgeschlagenen Massnahmen zur Bewältigung des stets zunehmenden Strassenverkehrs und zur Verminderung der Verkehrsunfälle richtig waren. Wir hatten damals den Bau von «neuen Staatsstrassen» auf den Hauptverkehrslinien vorgeschlagen, welche im Jahre 1960 Bestandteil des schweizerischen Nationalstrassennetzes geworden sind. Damit erhielt der Kanton St. Gallen den Anschluss an die Ost-West-Transversale durch das schweizerische Mittelland und an die Nord-Süd-Verbindungen von Zürich und vom Bodensee nach dem wintersicheren Strassentunnel am San Bernardino. Diese Lösung unserer Strassenbauprobleme entspricht unseren verkehrspolitischen und wirtschaftlichen Interessen in optimaler Art und Weise. Die endgültige Vollendung unserer Autobahnen ist nur noch eine Frage der möglichen Finanzierung und der Gestaltung der weiteren Bauprogramme.

C. Stand der Arbeiten

Gemäss dem eidgenössischen Gesetz über die Nationalstrassen vom 8. März 1960 sind vor Baubeginn an den einzelnen Nationalstrassenstrecken folgende Projektgenehmigungen vorgeschrieben:

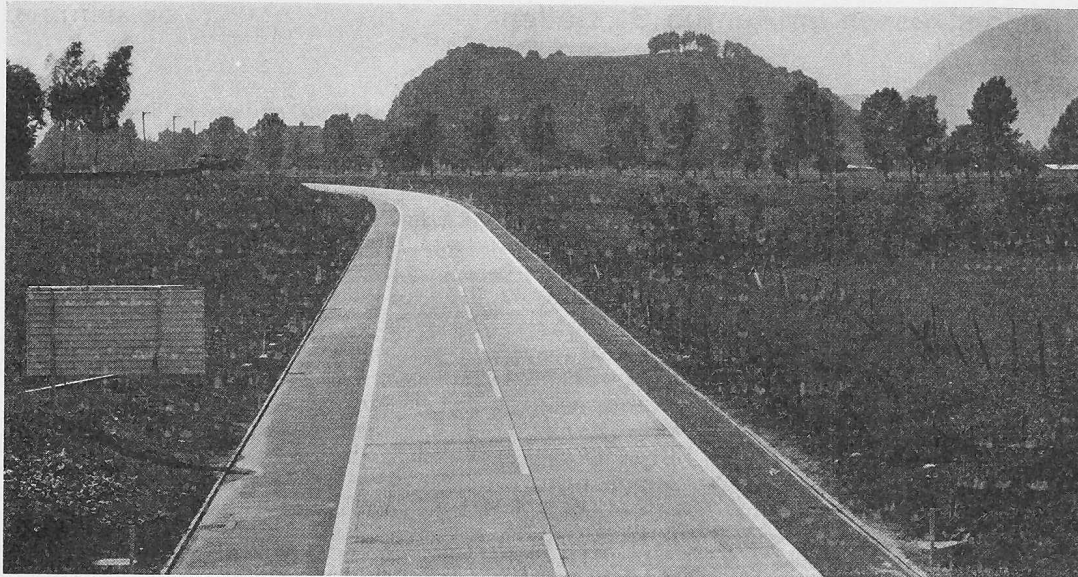
- generelles Projekt 1:5000 durch den Bundesrat,
- Ausführungsprojekt 1:1000 durch das eidg. Departement des Innern.

Das erstgenannte bezieht sich zur Hauptsache auf die generelle Linienführung und die Lage der Anschlussbauwerke sowie der Querverbindungen. Das Ausführungsprojekt stellt sämtliche Details der einzelnen Bauteile wie Einschnitte, Dämme, Beläge, Brücken usw. verbindlich dar.

Da diese beiden Projektierungsstufen in der Regel einen Zeitaufwand von je 1 Jahr benötigen, beziehen wir sie in die Übersicht auf S. 409 über den Stand der Arbeiten ein. Ferner sind die darin enthaltenen Baulermine, soweit es sich nicht um in Ausführung befindliche Teilstrecken handelt, dem Bauprogramm des Bundes entnommen. Letzteres wurde den Kantonen Mitte Mai 1966 zur Vernehmlassung zugestellt.

1. Landerwerb

Für sämtliche Nationalstrassen im Kanton St. Gallen werden nach einer groben Schätzung gegen 600 ha Land benötigt. Da diese Strassenart wegen den hohen Ausbaugeschwindigkeiten und der notwendigen Verkehrssicherheit Radien von mindestens 600 m, lange



Links: Nationalstrasse N 13 zwischen Kriessern und Montlingen im St. Gallischen Rheintal

Unten: Nationalstrasse N 3, Anschlussbauwerk Sargans, Flugbild aus Südosten, Rechts oben das Schloss Sargans

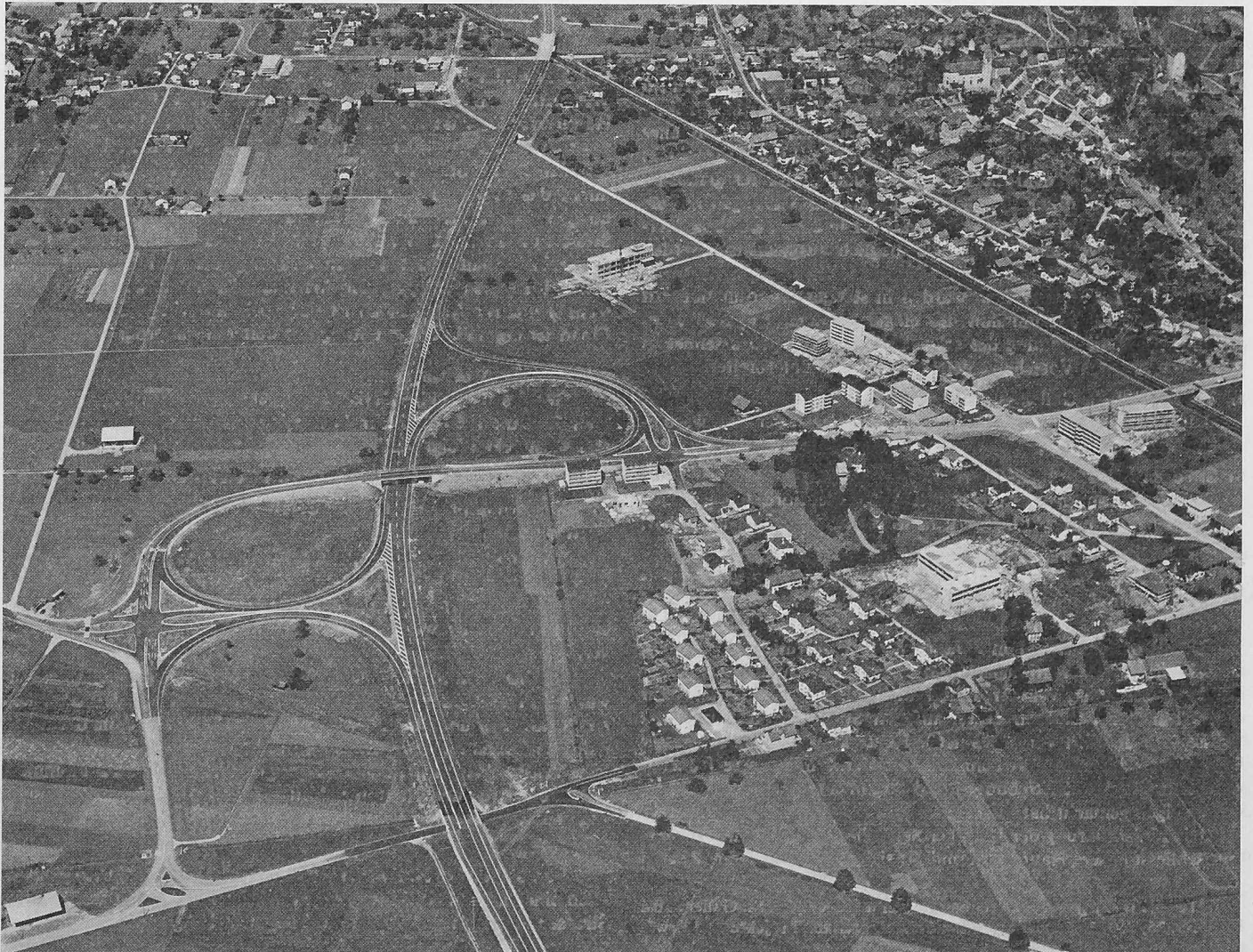
Übergangskurven und kreuzungsfreie Anschlussbauwerke erfordern, war vorauszusehen, dass sie unvermeidbar schwerwiegende Eingriffe in das Grundeigentum von Privaten, Korporationen und Gemeinden zur Folge haben wird. Das Baudepartement hat deshalb schon im Jahre 1955 mit dem vorsorglichen Landerwerb in den von neuen Strassenzügen betroffenen Gebieten begonnen. Dieser wird längs der Baustrecken, welche erst in den nächsten Jahren zur Ausführung gelangen, fortgesetzt. Es hat sich bis heute erwiesen, dass mit dieser Massnahme die angestrebten Ziele erreicht werden können. Es sind dies die Erleichterung des Landerwerbes zu konjunkturfreien Preisen für den Kanton und die Milderung der Eingriffe für die Bodenbesitzer.

Die Massnahme des vorsorglichen Landerwerbes wurde bisher

fast ausnahmslos durch die Beteiligung des Nationalstrassenbaues an einfachen Landumlegungen, teilweisen oder gesamten Güterzusammenlegungen ergänzt.

2. Materialbeschaffung

Da bei den Autobahnen sämtliche Querverbindungen kreuzungsfrei durch Über- oder Unterführungen hergestellt werden müssen, ergibt sich im ebenen Gelände, wie im Rheintal und im Sarganserland, ein grosser Bedarf an Material für die Dämme. Dieser wird im Endausbau längs der N 13 und der N 3 rd. 6 Mio m³ ausmachen. Es ist ein glücklicher Umstand, dass das erforderliche Schüttmaterial für beide Strassenzüge aus dem Rhein gewonnen werden kann. Einerseits ist



Stand der Arbeiten

N 1, Wil–St. Margrethen

Wil–St. Gallen W: im Bau, Fertigstellung 1969
 St. Gallen E–Buriert: Projekt 1:5000 Mitte 1966 fertig, Bau 1970–1976

Buriert–St. Margrethen: Ende 1964 dem Verkehr übergeben

N 13, St. Margrethen–Bad Ragaz

St. Margrethen–Oberriet: Ende 1964 dem Verkehr übergeben
 Oberriet–Haag: im Bau, Fertigstellung Mitte 1968
 Haag–Trübbach: in Projektierung, Bau 1972–1979
 Trübbach–Sargans: Projekt 1:5000 fertig, 1:1000 in Arbeit
 Bauausführung mit Bewilligung des Bundes durch vorsorgliche Materialbeschaffung aus dem Rhein begonnen
 übrige Bauarbeiten 1969–1973

Sargans–Bad Ragaz: Ende August 1962 dem Verkehr übergeben. Es ist noch der endgültige Belag auszuführen.

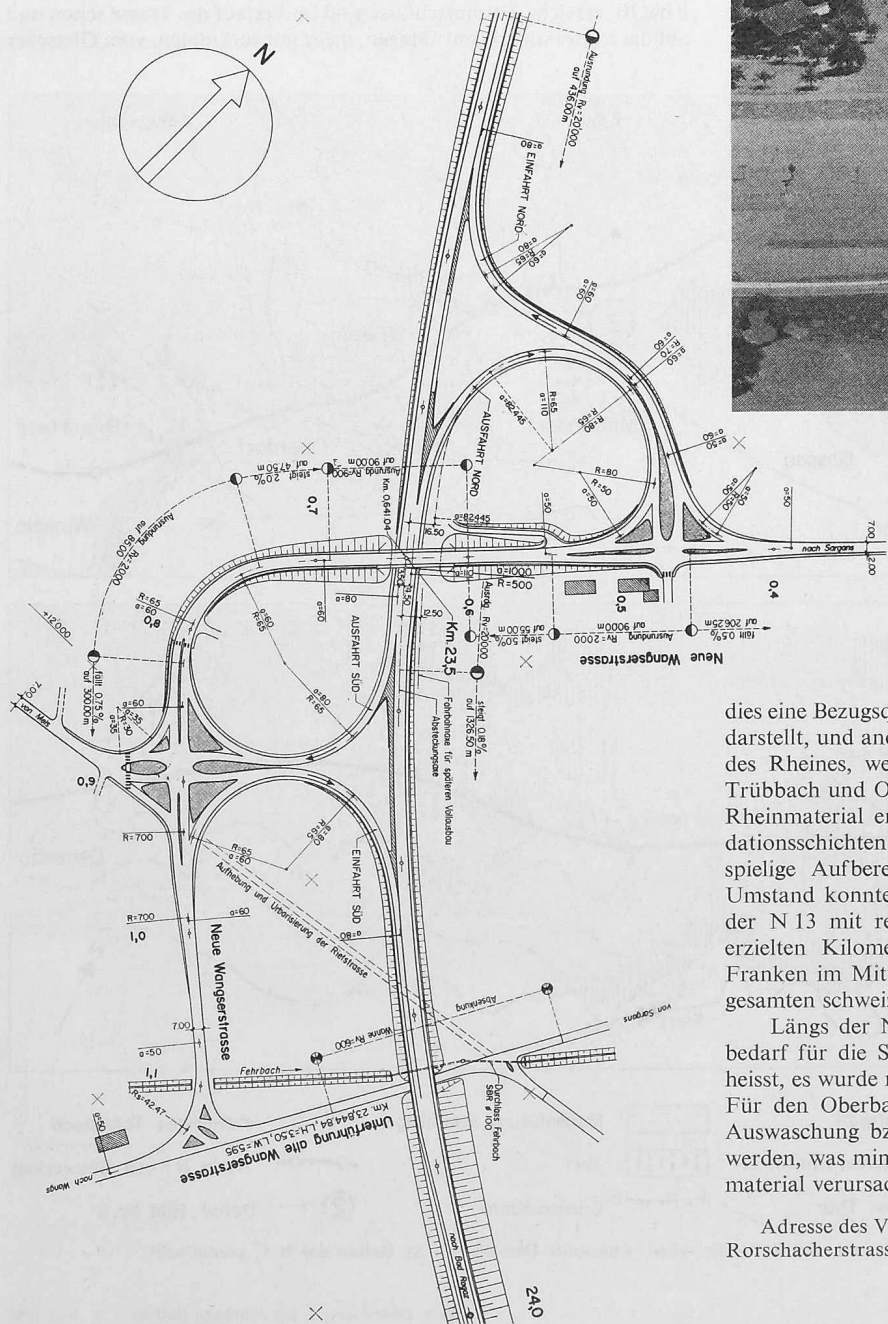
N 3, (Zürich)–Linthebene–Sargans

Kantonsgrenze Schwyz/ Glarus bei Benken: Projekte begonnen, Bau 1969–1974
 Tschlerlach–Heiligkreuz–Mels: Projekte in Arbeit, Bau 1969–1974
 Walenseestrandweg
 Mühlehorn–Walenstadt: Bauausführung 1966–1967



Oben: Nationalstrasse N 3 bei Heiligkreuz, Flugbild aus Nordwesten; links oben das Schloss Sargans. Unten links provisorische Zufahrt zur N 3, unten Mitte Anfang des im Bau befindlichen Abschnittes der N 3 Richtung Walensee

Links: Anschlussbauwerk Sargans der N 3, gleich orientiert wie das Flugbild auf S. 408. Masstab 1:5000



dies eine Bezugsquelle, welche die billigste Lösung für den Strassenbau darstellt, und andererseits kann damit die notwendige Sohlenabsenkung des Rheines, welche zur Bannung der Hochwassergefahr zwischen Trübbach und Oberriet dringend notwendig ist, erreicht werden. Das Rheinmaterial entspricht allen Anforderungen für frostsichere Fundationsschichten und für den Deckenbau und erübrigt deshalb kostspielige Aufbereitungsinstallationen. Dank diesem naturgegebenen Umstand konnten die bisher ausgeführten Teilstrecken der N 3 und der N 13 mit relativ geringen Aufwendungen erstellt werden. Die erzielten Kilometerpreise für eine halbe Autobahn von 2,5 Mio Franken im Mittel gehören zu den billigsten Ausführungskosten des gesamten schweizerischen Nationalstrassennetzes.

Längs der N 1 zwischen Wil und St. Gallen wird der Materialbedarf für die Strassendämme aus den Einschnitten gewonnen, das heisst, es wurde nach dem System des Materialausgleiches projektiert. Für den Oberbau muss das qualitativ hochwertige Material durch Auswaschung bzw. Ausiebung der anstehenden Moräne gewonnen werden, was mindestens die doppelten Kosten gegenüber dem Rheinmaterial verursacht.

Adresse des Verfassers: Kantonsingenieur *W. Pfiffner*, 9000 St. Gallen, Rorschacherstrasse 28.