

# Die Nationalstrasse N 1 in der Ostschweiz

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **88 (1970)**

Heft 49

PDF erstellt am: **10.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-84701>

## **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.

hohe Salzgehalt schlug sich in einer Vielfalt von Mineralien nieder, welche für ein ozeanisches Milieu eigentlich überraschend sind: kein Lebewesen überlebte in diesem Salzsud, und der chemisch abgesetzte Schlamm ist vollständig fossilisiert. Nur unter gelegentlichem Süßwasserzufluss verbesserten sich die ungünstigen Lebensbedingungen des austrocknenden Meeres, so dass es zu kurzen Massenvorkommen von Kieselalgen und Krebstieren kam. Besonders bemerkenswert ist der schlagartige Wechsel zwischen diesen Evaporiten und wiederum normalen Schlammablagerungen des offenen Meeres. Dieses Ereignis, welches vor fünf Millionen Jahren geschah, kennzeichnet eine schlagartige Sintflut über dem ausgetrockneten Becken durch eine Ver-

bindung mit dem Atlantischen Ozean. Seit jener Zeit blühte das Leben im Mittelmeer.

Wenn auch dieses ozeanographische Unternehmen rein wissenschaftlichen Zwecken diente, so kann doch die Entdeckung von Salz (NaCl) unter dem Mittelmeerboden eine grosse ökonomische Bedeutung haben. Dieses Salz befindet sich unter zahlreichen untermeerischen, hügeligen Strukturen, den sogenannten Salzzapfern. Seitlich dieser Salzzapfer könnten *sehr reiche Ölvorkommen* vorhanden sein, wie man sie unter gleichen Bedingungen andernorts bereits gefunden hat. Den JOIDES-Tiefseebohrungen im Mittelmeer kommt dadurch auch eine politische Bedeutung zu.

Pressedienst ETHZ

## Die Nationalstrasse N1 in der Ostschweiz

DK 625.711.1

Am 11. November 1970 konnte die 15 km lange Teilstrecke der N1 von Oberwinterthur (Bild 1) bis Wängi dem Verkehr übergeben werden, so dass nun östlich von Zürich eine 57 km lange, zusammenhängende Autobahnstrecke besteht, die in Töss bei Winterthur beginnt und im Breitfeld, 6 km westlich von St. Gallen, endet. Das Trasse verläuft bis Hagenbuch auf Zürcher und anschliessend bis Wil auf Thurgauer Boden, nachdem einige kleine Grenzkorrekturen vorgenommen worden sind. Es fällt auf, dass die Kantone Zürich und Thurgau Schwarzbelag, St. Gallen aber Betonbelag gewählt haben. Im übrigen darf die ausgezeichnete Zusammenarbeit zwischen diesen drei Kantonen gelobt werden, die zu wesentlichen Kosteneinsparungen geführt hat und sich insbesondere auf Planung, Bauprogramm, Ausscheidung des erforderlichen Landes, Auflageverfahren, die Wahl einheitlicher Wildzäune und Signaltafeln sowie auf abgeschlossene Verträge über Wasserablenkungs- und Strassenunterhaltsfragen bezieht. Es sei ferner erwähnt, dass der Landerwerb weitgehend durch Güterumlegungen erfolgen konnte, so dass der durchschnittliche Bodenpreis sich um 10 Fr./m<sup>2</sup> bewegt. Als einziges grosses Brückenbauwerk ist der Lützelmurgviadukt zu nennen mit 224 m Länge und 30 m Höhe, zwei Jahren Bauzeit und 2 Mio Fr. Kosten (vgl. Baubericht in SBZ 1967, H. 37, S. 676).

Die Erstellungskosten des neueröffneten Autobahnabschnittes belaufen sich auf 4,5 Mio Fr./km und liegen somit wesentlich unter dem bisherigen schweizerischen

Mittel von etwa 8 Mio Fr./km. Das Teilstück konnte nach einer Hauptbauzeit von 2½ Jahren und einem Jahr Vorarbeit für Nebenstrassenanpassung, Brückenobjekte usw. fast ein Jahr früher in Betrieb genommen werden als ursprünglich geschätzt. Infolge des letztjährigen, langen Winters und zweier mittelmässiger Sommerperioden gerieten die Bauarbeiten in starken Verzug. Durch Konzentration auf die eigentlichen Fahrbahnen, Verzicht auf Perfektionismus und grosse Anstrengungen aller Beteiligten gelang es dennoch, die Strasse vor dem ersten Schneefall dem Betrieb zu übergeben. Noch nicht beendet sind hingegen zwei Rastplätze und die Verzweigung N1/N7 bei Attikon/Bertschikon, doch rechnet man mit der Fertigstellung dieser Bauten auf den Vorsommer 1971. Auf der gesamten Strecke zwischen Töss und Wil dient die Heissmischtragschicht als vorläufige Fahrbahn, da man mit unterschiedlichen Setzungen rechnet. Deshalb musste eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 100 km/h erlassen werden. Der Deckbelag wird in einem Jahr eingebaut.

Von der später durchgehenden N1 fehlen heute noch die Teilstrecken Lausanne—Murten—Bern, Umfahrung Bern, Neuenhof—Zürich (im Bau), Durchfahrung von Zürich, Zürich—Töss (Kemptthal—Töss im Bau), Breitfeld—St. Gallen—Buriel (St. Gallen Ost—Buriel im Bau), bei denen eine grosse Anzahl teurer und komplizierter Kunstbauten (vor allem Flussübergänge und Tunnel) noch zu planen und zu erstellen sein werden.

Bild 1. Autobahn-Anschlussbauwerk in Oberwinterthur, als halbes Kleeblatt ausgebildet. An dieser Stelle beginnt die neueröffnete Teilstrecke

