

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 92 (1974)
Heft: 23

Sonstiges

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: 06.02.2025

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

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 Katzensee 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-

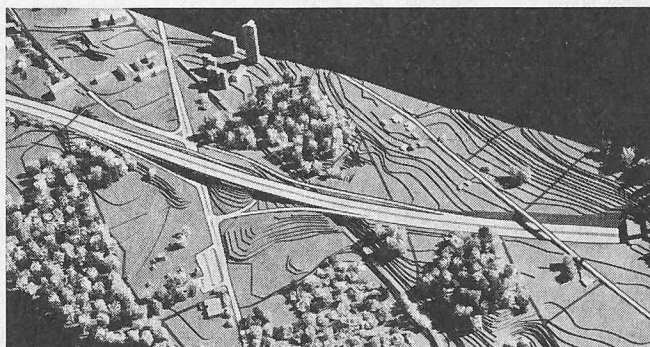
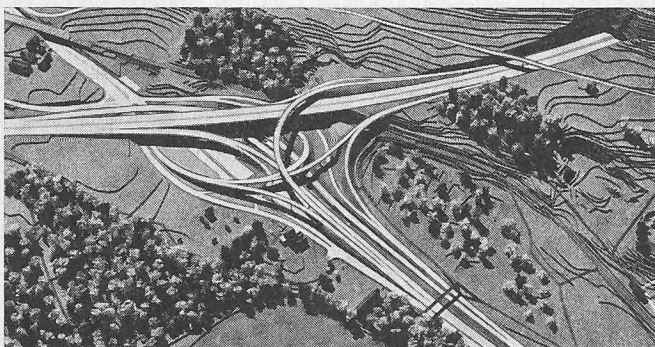
relle Projekt, das nun in entscheidenden Teilen überarbeitet und reduziert worden ist. Diese Verbesserungen sehen, bei leicht geänderter Linienführung, wesentlich vereinfachte Anschlussbauwerke vor. Die Eingriffe in das Landschaftsbild werden vermindert, der Schutz der Wohngebiete vor Lärm verbessert.

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 Landerwerb. 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 Katzensee bei Zürich

(Photodienst des Tiefbauamtes Kanton Zürich)



Altes Projekt:

In der Nähe des Katzensees war ein kompliziertes Anschlussbauwerk der Nord- und Westumfahrung Zürichs (N20) mit der Furttalautobahn 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 Wehntalstrasse (Stadtgebiet) an die N20 vorgesehen. Das neue Bauwerk ist erheblich billiger als das früher geplante; zudem wird das Naturschutzgebiet am Katzensee geschont. Auch andere Anschlüsse wurden zugunsten eines aufwendigeren Landschafts- und Umweltschutzes reduziert

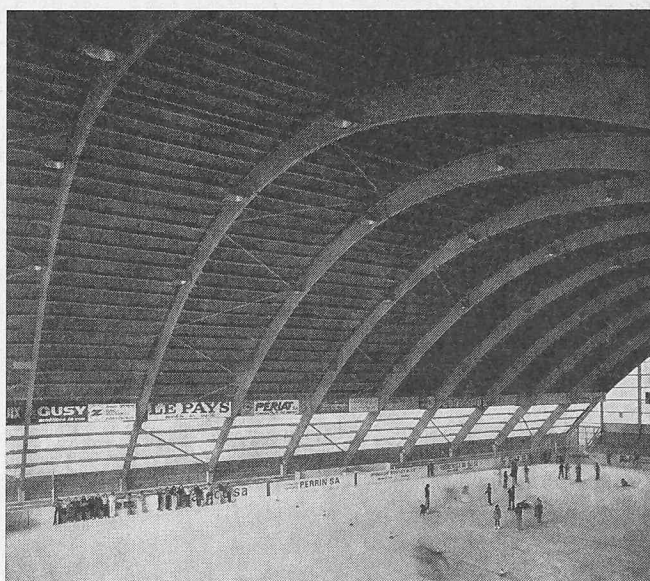
Aus Technik und Wirtschaft

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 brettschichtverleimten Dreigelenkbogen (Spannweite 44 m, Binderabstand 6,80 m). Die stützenfreie Überdachung gewährt ein unbehindertes Blickfeld (überdeckte Fläche 3375 m²). Fassungsvermögen 3300 Zuschauer. Baujahr 1972



und Gewicht, können mit dem Baustoff Holz in Form von Lamellenbindern oder Fachwerkträgern grosse Spannweiten stützenfrei überbrückt werden.

Die LIGNUM zeigt in einem neuen Farb-Prospekt als Anwendungsbeispiele die Eissporthallen in Bern und Porrentruy sowie die gedeckte Kunsteisbahn in Wetzikon mit technischen Angaben und Erläuterungen. Dieser Farb-Prospekt ist bei der LIGNUM, Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für das Holz, Falkenstrasse 26, 8008 Zürich, Tel. 01 / 47 50 57, kostenlos zu beziehen.

Kompaktlüftungsgerät

Eine Neuheit auf dem kontinentalen Klimamarkt ist die Kompaktlüftungsanlage Typ *Trident*. Sie ist auf die heutige Zeit zugeschnitten. Es handelt sich dabei um ein industrielles Umluft-System, bei dem alle wesentlichen Bestandteile im Dachgehäuse untergebracht sind. Durch seine verhältnismässig hohe Luftkapazität kann Trident sowohl als Einzelgerät als auch als dezentralisierte Lüftungsanlage betrachtet werden.

Die Verwendung von Standardkanalteilen gewährleistet eine Auslegung als Kompaktgerät oder als Kanalsystem. Dadurch ist es möglich, die Lüftungsanlage ohne Schwierigkeiten den örtlichen Gegebenheiten anzupassen.

Der Dachaufbau enthält Umwälzkammer, Ansaughaube, Filter und Motor. Unter dem auf das Dach montierte Gehäuse befindet sich ein besonders entwickelter Ausblasstutzen, der in das Gehäuse hineinragt und für eine gleichmässige Luftverteilung in der anschliessenden Kanalführung sorgt.

Die Vorteile dieser Lüftungsanlage sind unter anderem die leichte, weitgehendst korrosionsbeständige Aluminiumkonstruktion, hohe Luftkapazität, einfache Wartung, Gehäuse ist schall- und temperaturisoliert, kurze Montagezeiten, einfache Konstruktion, vielseitige Anwendungsmöglichkeiten, montierbar auf alle Flachdachkonstruktionen.

Colt International GmbH, D-4190 Kleve, Postfach 328

Unterführung Hauptstrasse Biel-Ins bei der Station Lattrigen

In Sutz-Lattrigen führen nebeneinander die Hauptstrasse und die Bahn Biel-Täuffelen-Ins mitten durch die Gemeinde. Durch den zunehmend stärker werdenden Verkehr und aus Gründen der Sicherheit hat die Gemeinde beschlossen, eine Unterführung beim Bahnhof unter Bahn und Hauptstrasse zu erstellen. Der Bahnverkehr durfte dabei nicht unterbrochen und die Hauptstrasse auch nur während einer minimalen Zeit gesperrt werden. Der Verkehr wurde



über zwei kleine Umleitungen aufrecht erhalten und die Züge rollten über eine Hilfsbrücke der BLS.

Mitte Mai wurde nun das 36 m lange Armc-Stahl-Wellrohr, Typ WU 19 (Spannweite 6,72 m, Höhe 6,02 m), eingebaut. Dieses Rohr war von der Dr. Ing. Koenig AG in Dietikon in Einzelteilen angeliefert und in Lattrigen innert 10 Arbeitstagen montiert worden. Die Vorteile dieser Lösung liegen gegenüber der konventionellen Baumethode vor allem in finanziellen Einsparungen der Bauherrschaft, in der kurzen Bauzeit (rund 4 Wochen) sowie in der kurzen Beanspruchungszeit von Umleitungen und der Notbrücke.

Die Bauleitung dieses nicht alltäglichen Bauobjektes wurde dem Ingenieurbüro Mülchi & Frei, Büren a. Aare, übertragen, und das Bauwerk wurde von der Bauunternehmung R. Moser & Cie. AG, Biel, erstellt.

Dr. Ing. Koenig AG, 8953 Dietikon

Kurse und Tagungen

○ **Nassrutsch- und verschleissfester Bodenbelag.** Tarkett-Verynyl ist ein neuartiger Spezial-PVC-Bodenbelag mit Quarzit (feine Füllstoffe aus härtestem Sand). Trotzdem kann er normal gereinigt werden. Tarkett-Verynyl-Beläge in Bahnen oder Platten sind verrottungs-, wetter- und wasserfest. Schichtstärke 2 mm. Als Einsatzgebiete kommen in Frage: Eingangshallen von Schulen, Spitälern, Verwaltungsbauten, Grossküchen, Nassbetriebe, Fabrikationshallen, Hobbyräume, Kabinen von Seilbahnen, Busse, Container, Lkw-Brücken, Treppen, Schiffe, Unter- und Überführungen, WC-Anlagen, Lagerhallen, Bassinumrandungen in Hallenbädern. Die gleiche Firma liefert auch unter dem Namen Tarkett Verynyl selbstklebende spikesfeste Dauermarkierungen für Parkplätze, Parkhäuser, selbst für schweren Strassenverkehr. Stärke 2,5 mm.

Markag Aktiengesellschaft, 6048 Horw

○ **Kamera für Isolationsfehler.** Zum Aufspüren von Isolationsfehlern in Bauten, Schaltanlagen und Freileitungen, zur Ausmauerungskontrolle in der Stahl- und Zementindustrie, Fehlerfrüherkennung in Ö Raffinerien usw. eignet sich die tragbare 1,5 kg schwere Sofortbild-Infrarotkamera, die sowohl mit Batterie als auch am Stromnetz arbeitet. Es lassen sich z.B. Übertemperaturen an der elektrischen Stromversorgung und somit Fehlerquellen feststellen und zwar nicht nur quantitativ, sondern auch qualitativ, d.h. in °C. Für die Entdeckung schlechter Gebäude-Isolation ist die Kamera ebenso gut geeignet.

AGA Optronik GmbH, D-6231 Schwalbach, Steinweg 26

○ **Transportable Tankmulde.** Die neue transportable Gilbarco-Tankmulde nach System Syste eignet sich für den Einsatz auf allen Baustellen und zwar sowohl als Brenn- oder Treibstofflager für provisorische Heizungen oder als Tankstelle für Dieselöl. Ebenfalls geeignet als Ausweichtank bei der Reparatur von undichten Ölbehältern oder als Deponie für Altöl z.B. in Garagen und Gemeinden. Geliefert in den Grössen: 500, 1500, 2000, 3000, 6000, 9000 und 12000 l. Alle notwendigen Installationen sind eingebaut. Zugelassen für Gewässerschutzzonen A, B und C. Fahrbare Tanks als Anhänger sind lieferbar in den Grössen 1500, 2000 und 3000 l.

Gilbarco AG, Töpferstrasse 26, 8045 Zürich

○ **Klebstoffe für den Bausektor.** Neu ist das ausgewogene Programm von Kunstgummiklebern für die Bedürfnisse des Baugewerbes. Für das Aufkleben von Glasfaser-, Steinwolle- und Polystyrolschaumplatten auf Beton, Zementabrieb und dergleichen eignen sich Balco 60-V bzw. Balco ST/Balco ST-Spray. Holz- und Mineralfaserplatten, Foamglas werden mit einem Chloropren-Klebekitt (Balco-Kitt 333) aufgezogen. Für Sandwichkonstruktionen bei Fassadenelementen eignen sich die spritz- oder giessbaren Kontaktkleber wie Balco 67-Spray, wogegen in der Heizungs- und Lüftungsbranche des Aufkleben von Mineralfaserisolationen auf Blech mit Balco IK (neu), Balco ST-Spray oder Balco 60-V erfolgt.

Bally CTU, Dep. Klebstoffe, 5012 Schönenwerd