Zeitschrift: Gallus-Stadt : Jahrbuch der Stadt St. Gallen
Band: - (1982)

Artikel: Halbzeit im Nationalstrassenbau
Autor: Schaufelberger, Peter E.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-948505

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 17.07.2025

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

Halbzeit im Nationalstrassenbau

Ein Stück Vorgeschichte

Halbzeit im Nationalstrassenbau auf Stadtgebiet: Das gilt selbstverständlich nur, wenn man die effektive Bauzeit betrachtet. Begonnen aber hatte die lange Geschichte vor bald einem halben Menschenalter. 1956 wurde die Linie Winterthur–St.Gallen–St.Margrethen festgelegt, nachdem zuvor verschiedene Varianten studiert worden waren; 1960 bestimmte die Bundesversammlung das Nationalstrassennetz. Dieser Entscheid war auch das Signal für den Beginn der Projektierungsarbeiten im Raum St.Gallen. Während acht Jahren wurden verschiedene Linienführungen erarbeitet und miteinander verglichen, bevor mit dem Schlussbericht der Projektierungskommission im Dezember 1968 auch der Entscheid für die «Variante Nord» fiel.

In den folgenden Jahren wurden die Projektierungsarbeiten intensiv vorangetrieben. Das generelle Projekt im Massstab 1:5000 wurde vom Bundesrat im Januar 1971 genehmigt, im Juli 1974 hiess der Regierungsrat das Auflageprojekt für die Teilstrecke Rosenbergtunnel–St.Gallen Ost und im September des gleichen Jahres jenes für den Abschnitt Breitfeld–Ostportal Rosenbergtunnel gut, und im April 1975 schliesslich folgte die Genehmigung des Auflageprojektes für den Anschluss Reitbahn und den Stichtunnel durch den Rosenberg. Ein entscheidendes Jahr wurde 1976: Anfang März verabschiedete das Eidgenössische Departement des Innern das Ausführungsprojekt für die Gesamtstrecke vom Breitfeld bis zum Anschluss Neudorf; ausgenommen blieb vorderhand der Anschluss Reitbahn mit dem Stichtunnel. Und im gleichen Monat wurde auch mit dem eigentlichen Bau begonnen, vorerst ganz im Westen, wo zusammen mit dem neuen Anschluss auch Zürcher Strasse,

Hafnersbergstrasse, Geissbergstrasse und weitere Strassenzüge in die Anschlussbauten einbezogen wurden.

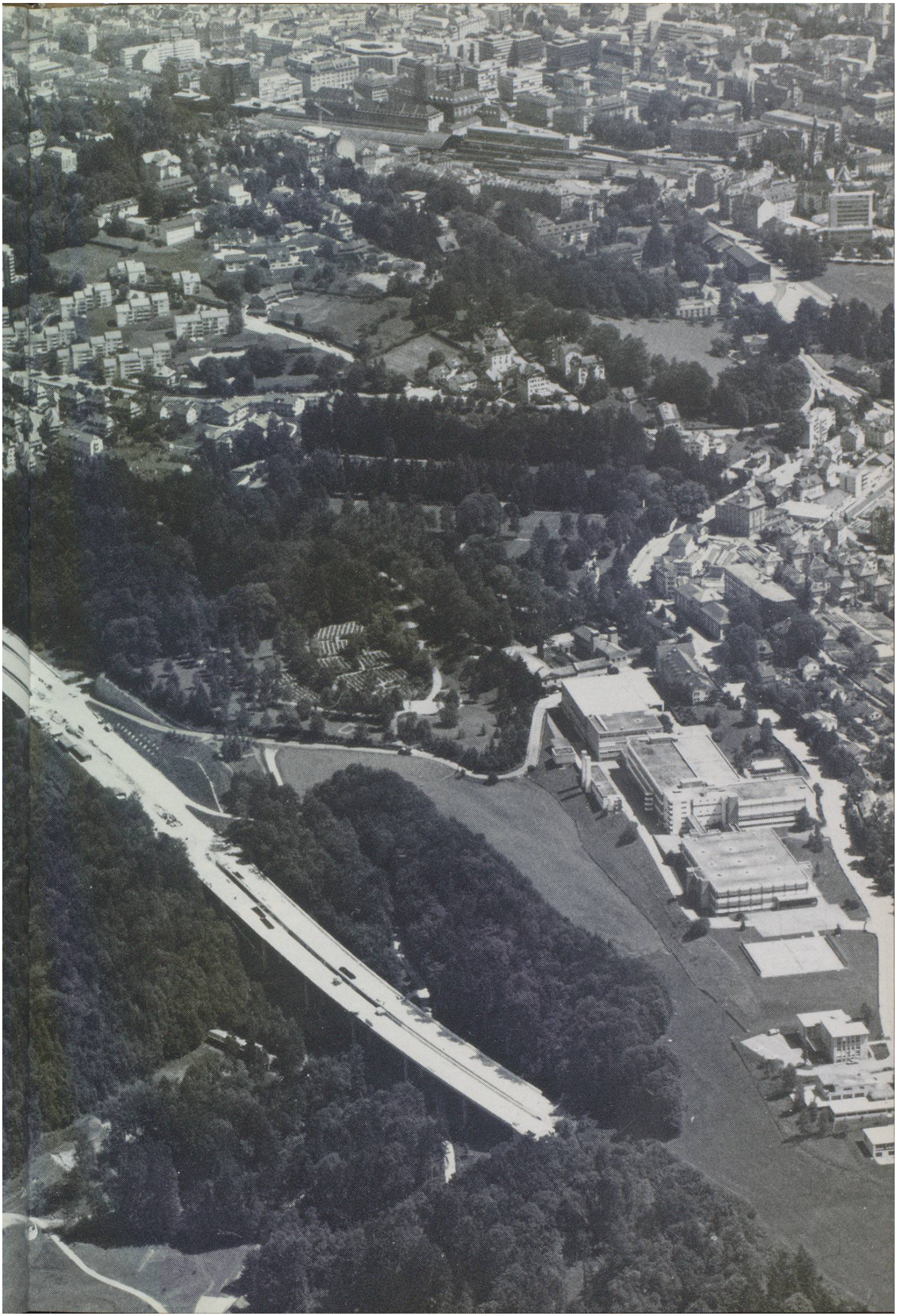
Langer Kampf um Detailverbesserungen

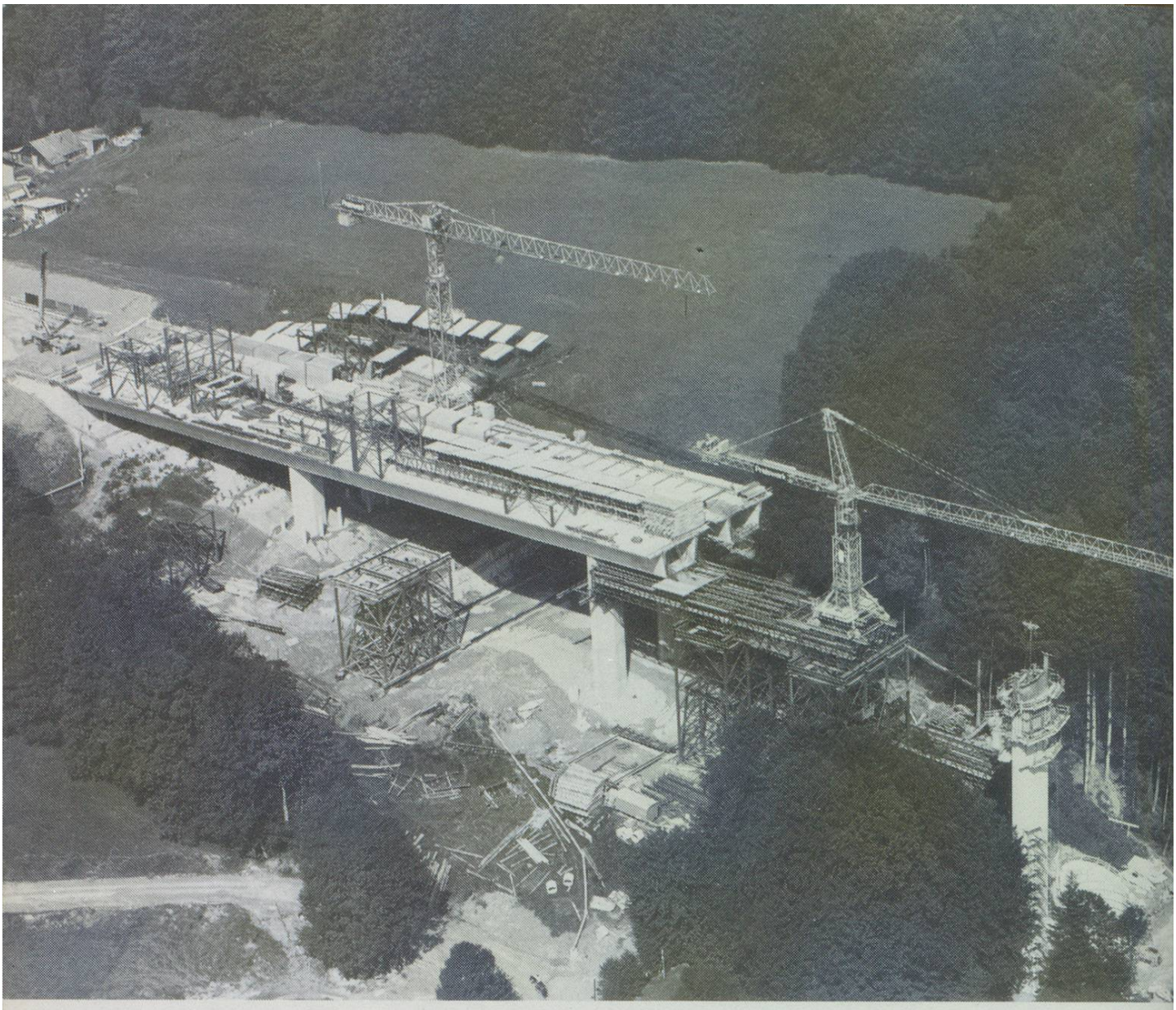
Hinter dieser runden Folge von Daten aber stecken nicht nur umfangreiche, über Jahre sich hinziehende Projektierungen, Abklärungen, Modifikationen, sondern auch mannigfaltige Auseinandersetzungen. Man erinnert sich an die Aktionen von Robert Wulpillier, der jahrelang mit grösstem persönlichem Einsatz gegen die Führung der Autobahn kämpfte; an die Aktion Tunnelierung für die Teilstrecke Ostportal Rosenbergtunnel–Westportal Stephanshorntunnel; an die Petition gegen den Splügen-Anschluss, die von rund 15 000 St.Gallerinnen und St.Gallern unterzeichnet worden war, in der Bundesversammlung jedoch kein Gehör fand. All diese Aktionen und Auseinandersetzungen waren keineswegs erfolglos. Sie waren, neben andern Gründen, Anlass zu immer neuen Überprüfungen und Verbesserungen; sie hatten zur Folge, dass Schallschutzmassnahmen in grösserem Umfang vorgesehen wurden als ursprünglich geplant. Auch das vereinfachte Ausführungsprojekt für den Splügenanschluss, das im August 1978 vom Regierungsrat, im Herbst des folgenden Jahres von den zuständigen Bundesstellen genehmigt wurde, ist letztlich auf diese Oppositionsbewegungen zurückzuführen.

Die Zeitspanne zwischen den ersten Vorstudien und den baureifen Projekten umfasst denn auch nicht nur die Geschichte einer langen, vielfach überprüften und überarbeiteten Planung. Sie spiegelt zugleich das Ringen darum, das breite Stras-

Flugaufnahme rechts: Blick auf die Autobahn vom Bild Richtung Osten. Im Vordergrund die bestehende Autobahn mit der provisorischen Ausfahrt zur Zürcher Strasse, in der Bildmitte die neue Autobahn mit den Anschlüssen Breitfeld und Zürcher Strasse, ganz im Hintergrund Erdbauten im Vorfeld des neuen Sitterviadukts. (Flugaufnahmen: Walter Baer)

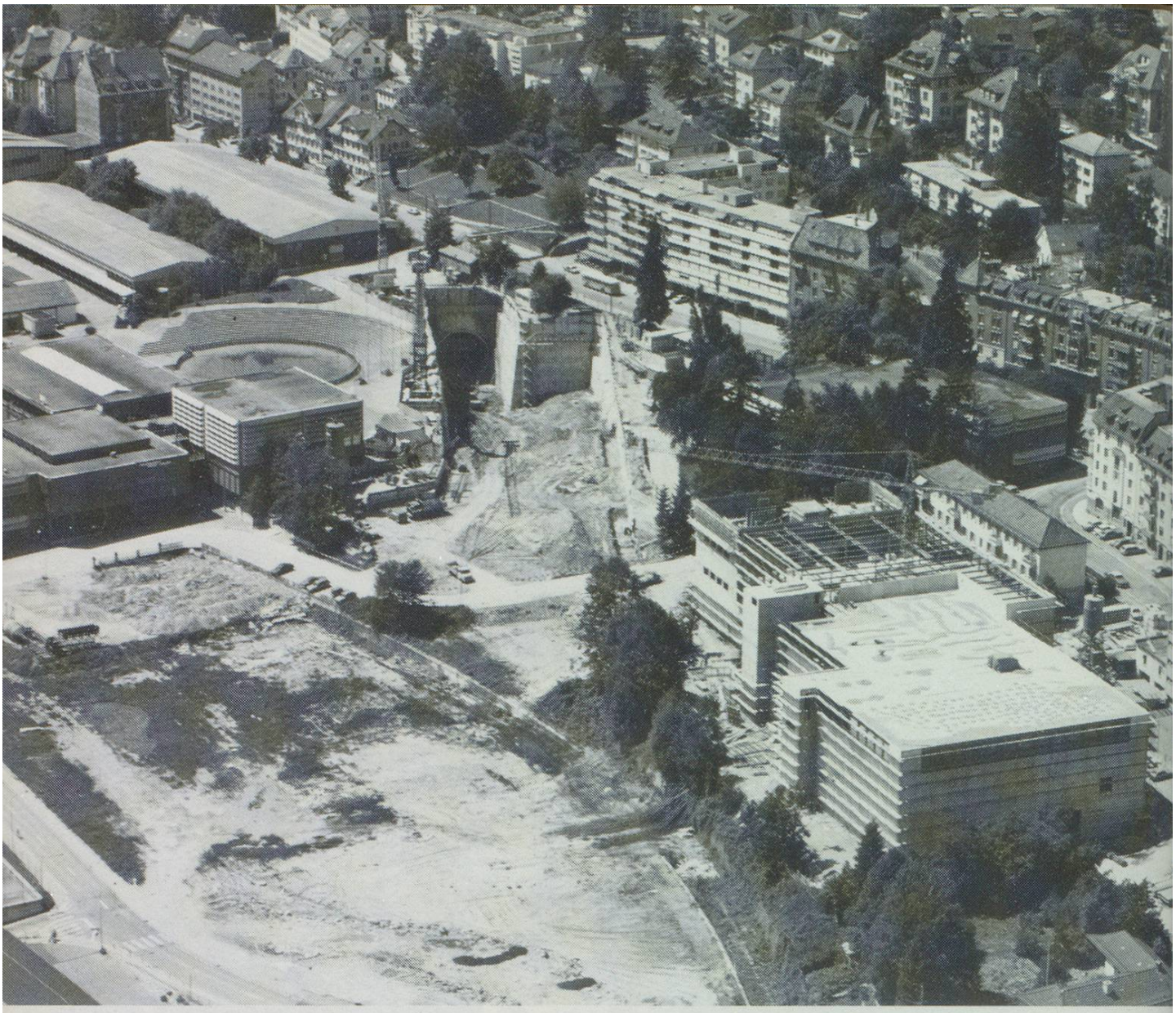
Folgende Doppelseite: Die geschwungenen Hangbrücken im Hätterenwald bestimmen weitgehend die Linienführung. In der Bildmitte oben sind die Eisenbahnersiedlung im Schoren und die Neubauquartiere am Nordwesthang des Rosenbergs zu erkennen.





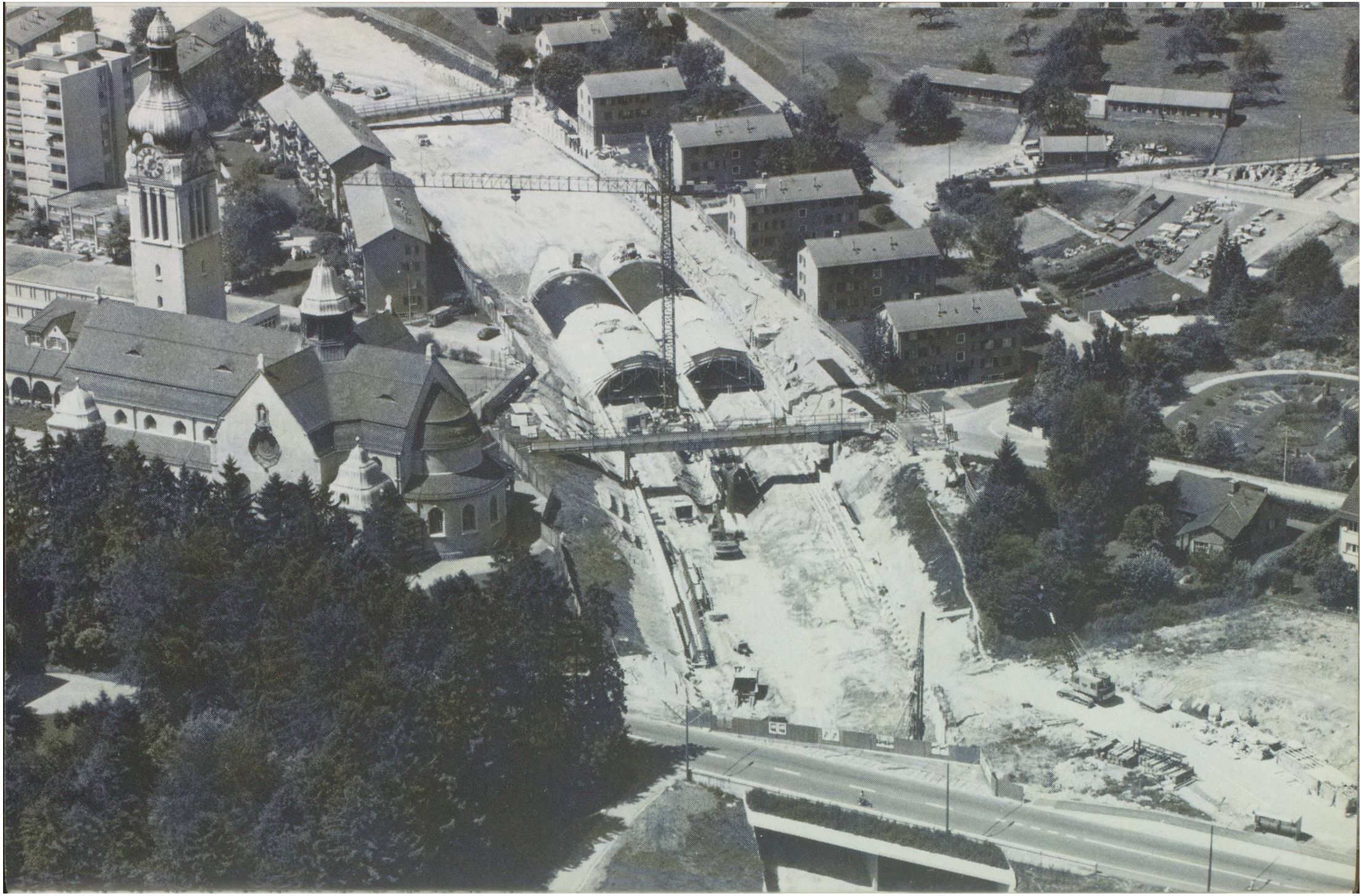
Stand der Bauarbeiten am Sitterviadukt im Sommer 1981. Rechts im Bild: Das dritte Pfeilerpaar wird erstellt. Beim Pfeiler Nord ist deutlich die Schachtfundation zu erkennen, der Pfeiler Süd wird mit Kletterschalung hochgezogen und steht kurz vor der Vollendung. Bildmitte links: Die ersten zwei Brückenfelder sind bereits betoniert, die Gerüst- und Schal-Elemente warten auf den nächsten Einsatz. Gut erkennbar ist auch die interessante Krandisposition, bei der die fahrbaren Krane gestaffelt eingesetzt werden, der eine auf dem Lehrgerüst, der andere auf der bereits betonierten Brücke.

Rechts: Die Grossbaustelle Rosenbergtunnel. Um einen reibungslosen Ablauf der Arbeiten im Berginnern zu gewährleisten, mussten zahlreiche Baracken für Werkstatt, Zimmerei, Magazine sowie Lager- und Vorbereitungsplätze erstellt werden.



Zwischen St.Jakob-Strasse und Olma-Areal entsteht der östliche Teil des Rosenbergtunnels im Tagbau. Deutlich ist in der Bildmitte gleich neben der Arena die eine Röhre erkennbar; unten rechts die neue Olma-Halle auf dem ehemaligen Krämer-Areal.

Rechts: Die Linienführung der SN 1 im Ostabschnitt zwischen Ostportal Rosenbergtunnel und Anschlusswerk Neudorf. Oberhalb des Bahnhofs St.Fiden in der Bildmitte entstehen die Galerien Harzbüchel und Lindental, oben links neben der Kirche St.Maria Neudorf der im Tagbau vorangetriebene Stephanshorntunnel, dessen Baugrube zu drei Vierteln bereits wieder eingedeckt ist.



senband so ins Stadt- und Landschaftsbild einzupassen, dass es möglichst wenig stört. Und das nicht nur gestalterisch, obwohl gerade in diesem Bereich sehr viel getan worden ist, sondern auch auf den Menschen bezogen: Die unvermeidlichen Immissionen sollten so gering wie möglich gehalten werden, der Schutz vor negativen Auswirkungen im Rahmen des technisch und finanziell Vertretbaren optimal sein. Über das Gelingen dieser Bestreben wird freilich erst die Zukunft entscheiden, wenn der Bau der Autobahn abgeschlossen, die Anpassungen des städtischen Strassennetzes ebenfalls vollendet sein werden. Eines aber darf schon heute festgestellt werden: Die Planer haben sich bemüht, während der ganzen Projektierungsphase und noch im Verlauf der Bauzeit nicht nur Techniker, nicht nur Erbauer von Verkehrswegen zu sein. Sie verstanden sich zugleich als Gesprächspartner der Bevölkerung, deren Einwände, Bedenken und Befürchtungen ernstgenommen wurden und werden.

Eine Zwischenbilanz

Wie präsentiert sich der Stand der Bauarbeiten heute? Mit Ausnahme der Umfahrungsstrasse Winkeln (Talstrasse T8) haben die Arbeiten für alle grösseren Bauwerke eingesetzt, und verschiedene Einzelobjekte werden noch diesen Herbst oder im Frühjahr 1982 zumindest im Rohbau vollendet sein. Dies gilt insbesondere für den neuen Anschluss West, der als erstes Objekt im März 1976 in Angriff genommen wurde, dann auch für die 1978 begonnenen Hangbrücken Schiessplatz und Feldli und den Einschnitt Schoren. Bis Ende 1982 sollen die Galerien Harzbüchel und Lindentalstrasse (Baubeginn 1978) und der

Links: Detailaufnahme des Stephanshorntunnels, der in offener Baugrube im Taktverfahren von West nach Ost gebaut wird. Von vorn nach hinten sind deutlich die verschiedenen Bauphasen erkennbar. Ganz vorn der Flachdeckenbereich Rorschacher Strasse, anschliessend die offene, bereits mit verankerten Rühlwänden gesicherte Baugrube, dann eine kurze Strecke mit den Mittelfundamenten und der Mittelwand. Drei Phasen sind auch im Gewölbebereich sichtbar: von vorn nach hinten erst das 30 cm starke Doppelgewölbe, dahinter, dunkler, die Isolation mit Schutzmörtel, dann die bereits wieder aufgefüllte Strecke, die später auch noch bepflanzt wird.

Tunnel Stephanshorn (Baubeginn 1980) im Rohbau abgeschlossen werden. Für das Frühjahr 1983 sind die Rohbauvollendung des im April 1980 in Angriff genommenen Sitterviadukts und des Kreuzbleichetunnels vorgesehen, auf Sommer 1983 wird mit dem Abschluss des bergmännischen Teils des Rosenbergtunnels gerechnet. Ungefähr um diese Zeit, im Mai 1983, wird dann auch mit dem Bau der Umfahrungsstrasse Winkeln begonnen werden, für die eine Bauzeit von zwei Jahren veranschlagt wird.

Bis zur Eröffnung des Nationalstrassenabschnitts auf Stadtgebiet aber werden noch einige Jahre vergehen. Mit dem Rohbau der wichtigsten Bauwerke sind erst die grossen, auch nach aussen spektakulären Bauphasen abgeschlossen. Noch aber fehlen die elektrischen Installationen, die Ventilation in den Tunnels, Beleuchtungsanlagen, Signalisationen, Wildschutzzäune und Leitplanken; auch die Schallschutzvorkehren müssen noch realisiert und die Deckbeläge eingebaut werden. Dazu kommen die finanziellen Voraussetzungen: Die vom Bund bewilligten Mittel sind nach heutigem Stand der Dinge so bemessen, dass eine Eröffnung der Stadtautobahn nicht vor 1986 möglich sein dürfte – genau zehn Jahre nach Baubeginn.

Peter E. Schaufelberger