# Planung des schweiz. Hauptstrassennetzes

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

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **75 (1957)**

Heft 11

PDF erstellt am: **26.04.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-63323

**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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

**http://www.e-periodica.ch**

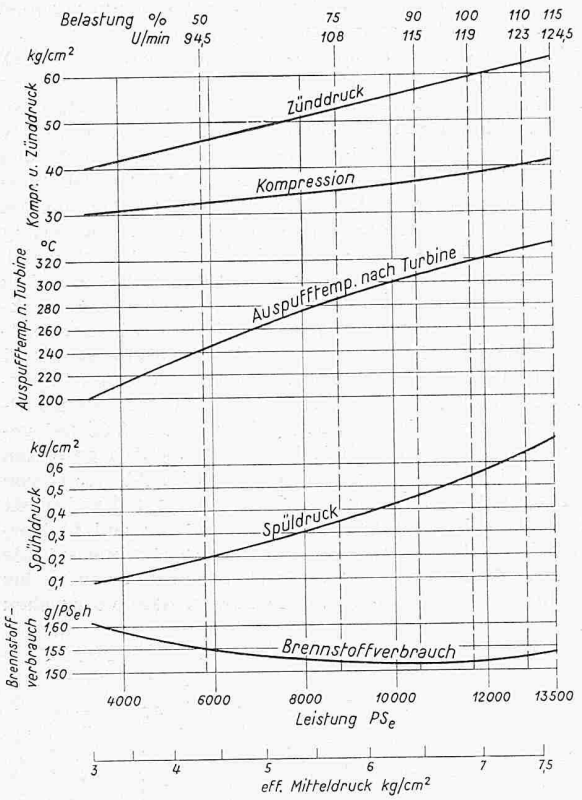



Bild 27. Ergebnisse der Versuche am Motor 9 RSAD 76 mit Abgas-Turboaufladung in Funktion der Belastung (nach Propellergesetz)

noch keineswegs erreicht ist. Zum Vergleich wurde der Motor ohne die Spülhilfe der Kolbenunterseite betrieben. Er konnte auch unter diesen Umständen rauchfrei angefahren und ohne Schwierigkeiten — bei praktisch gleichem Brennstoffverbrauch wie mit Spülhilfe — über den ganzen Lastbereich gefahren werden. Für Schiffsmotoren ist jedoch die Ausnützung der Spülhilfe ratsam, denn nur damit wird beim Anfahren, Manövrieren und raschen Belasten die selbe Zuverlässigkeit erreicht wie bei einem unaufgeladenen Motor. Bei Ausfall sämtlicher drei Turbolader ermöglicht die Pumpwirkung der Kolbenunterseite zudem ein Belasten des Motors bei rauchfreiem Auspuff bis zu 45 % der Nennleistung, was immerhin noch 76 % der normalen Schiffsgeschwindigkeit entspricht.

Die aufgeladenen RSAD 76-Motoren werden mit fünf bis zwölf Zylindern gebaut. Die Maximalleistung des Zwölfzylindermotors übersteigt somit 18 000 PSe. Ende November 1956 waren in den Werkstätten von Gebrüder Sulzer und deren Lizenznehmern über 85 RSAD 76-Motoren mit einer Totalleistung von mehr als 900 000 PSe im Bau oder abgeliefert.

## Planung des schweiz. Hauptstrassennetzes

DK 625.711.1.001.1

Die Kommission des Eidg. Departements des Innern für die Planung des Hauptstrassennetzes hielt unter dem Vorsitz von Nationalrat S. Brawand, Bern, am 14. Februar 1957 ihre achte Sitzung ab [1]).

Als erstes Geschäft behandelte sie die Frage einer direkten *Strassenverbindung vom Berner Oberland nach dem Wallis*. Ihre Untersuchungen erstreckten sich auf zwei Gruppen von Vorschlägen, nämlich auf die Gruppe der Basistunnelprojekte (Sanetsch-, Mont Bonvin-, Wildstrubel- und Grimsel-Nufenen-Tunnel) sowie auf diejenige der hochliegenden Tunnelprojekte bzw. Passtrassen (Sanetsch, Rawil und Gemmi). An die Verbindung Berner Oberland-Wallis müssen folgende *Bedingungen* gestellt werden: 1. direkter Anschluss an die wichtigen Walliser Zielgebiete von Montana/Crans, Sitten und Siders. 2: Touristische Bereicherung des Berner Oberlandes und des Genferseegebietes (Pillon, Col des Mosses, Jaun). 3: Nicht zu ungünstige Lage der Gabelung nach dem Simplon und nach dem Grossen St. Bernhard. 4: Strassentunnel von höchstens mittlerer Länge und Scheitellage. 5: Technische Möglichkeit der ganzjährigen Offenhaltung. 6: Vorteile für die Landesverteidigung.

Das Projekt *Grimsel-Nufenen* wurde seinerzeit als Transitverbindung ausgeschieden, da es gegenüber den heute schon bestehenden Nachbarrouten europäisch gesehen ein zu geringes Einzugsgebiet erschliesst. Als Uebergang vom Berner Oberland nach dem Wallis kommt nur ein Projekt in Betracht, das das Berner Oberland mit dem mittleren Wallis direkt verbindet; allzu westlich liegende Lösungen vermöchten gegenüber der Talstrasse von St-Maurice keine Vorteile zu bieten und ein östlich des Lötschenpasses liegender Uebergang würde zu weit abseits des Hauptgebietes des Kantons Wallis vorbei führen. Das Projekt Grimsel-Nufenen kann deshalb auch die Forderung nach einer direkten Verbindung des Berner Oberlandes mit dem Wallis nicht erfüllen.

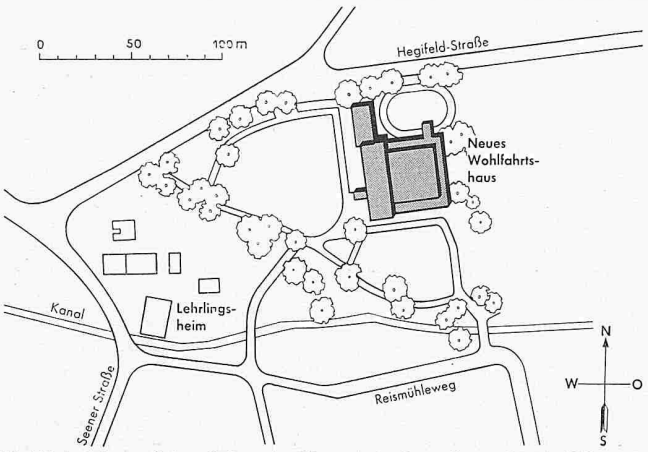
Da die durchgeführten Untersuchungen, insbesondere aber die Verkehrsprognose, ergaben, dass der Binnentourismus für eine solche Verbindung viel stärker ins Gewicht fällt als der Transitverkehr, dass der sich auf drei Monate verteilende eigentliche Winterverkehr nur etwa 8 % des Jahresverkehrs ausmacht und der Güterverkehr für eine Verbindung Berner Oberland-Wallis ohne grosse Bedeutung ist, wurden die Basistunnelprojekte Sanetsch, Mont Bonvin und Wildstrubel ausgeschieden. Die verbleibenden Projekte, *Sanetsch* als Passübergang, *Rawil* mit hochliegendem Tunnel und *Gemmi* mit hochliegendem Tunnel oder als Passübergang, wurden hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf das vorwiegend im Frühjahr und Sommer vorhandene grosse touristische Interesse sowie auf die Erschliessung der Einzugsgebiete eingehend geprüft. Wenn die durchgehende Offenhaltung im Winter aus touristischen Gründen auch nicht vorgesehen ist, so wurde ihr beim Vergleich der Projekte aus militärischen Erwägungen doch wesentliche Bedeutung zuerkannt. Da der Sanetsch gegenüber der bestehenden Pillonroute eine zu geringe Verbesserung der heutigen Verbindungen brächte, wurde er ebenfalls fallen gelassen, so dass sich in den Enduntersuchungen nur noch die Vorschläge Rawil mit hochliegendem Tunnel und Gemmi mit hochliegendem Tunnel oder als Passübergang gegenüber standen. Die Eigenwirtschaftlichkeit der Tunnel wäre mit der Erhebung bescheidener Durchfahrtsgebühren gewährleistet.

Die Bedingungen 1 bis 6 erfüllt der *Rawil* am besten, weshalb die Kommission beschloss, die Route von der Lenk über den Rawil, mit Gabelung nach Sitten und Siders, mit einem 4,4 km langen Tunnel zwischen dem Iffigental und dem Stausee Zeuzier und Anlage der Südrampen über Montana/Crans und Ayent vorzuschlagen. Der Nachteil dieses Ueberganges liegt im Umweg, der dem Transitverkehr nach dem Simplon durch das Simmental zugemutet wird.

Die Vorteile der *Gemmi*, insbesondere ihre günstigere Transitlage für die Verkehrsbeziehung Bern-Simplon und die gute Kombinationsmöglichkeit mit der Lötschbergbahn für den Bahnverlad vermochten vor allem die folgenden Nachteile nicht aufzuheben: längerer Tunnel als beim Rawil, nördliches Tunnelportal rund 200 m höher als beim Rawil, Verlauf längerer Strecken auf grösserer Meereshöhe als beim Rawil und dadurch bedingter grösserer Aufwand für frühes Oeffnen, kleineres touristisches Einzugsgebiet als beim Rawil (vom Genferseegebiet aus weniger gut zugänglich), militärisch weniger wertvoller Uebergang als der Rawil.

Als zweites Traktandum stand die Linienführung der *Nationalstrasse von Castione nach Chiasso* zur Diskussion. Die von der Regionalgruppe Tessin durchgeführten Studien für eine Autostrasse von Castione nach Chiasso wurden hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf den internationalen Durchgangsverkehr sowie den Touristen- und Ausflugsverkehr geprüft. In Würdigung der starken Entwicklung des Verkehrs im südlichen Tessin sowie im Hinblick auf die grosse schweizerische und gesamteuropäische Bedeutung der südlichen Zufahrt zum Gotthard und Bernhardin beschloss die Kommission, die Strecke von Castione nach Chiasso grundsätzlich als Autobahn zu planen. Ihre Linienführung wurde wie folgt festgelegt: Castione — Arbedo — nördliche Umfahrung von

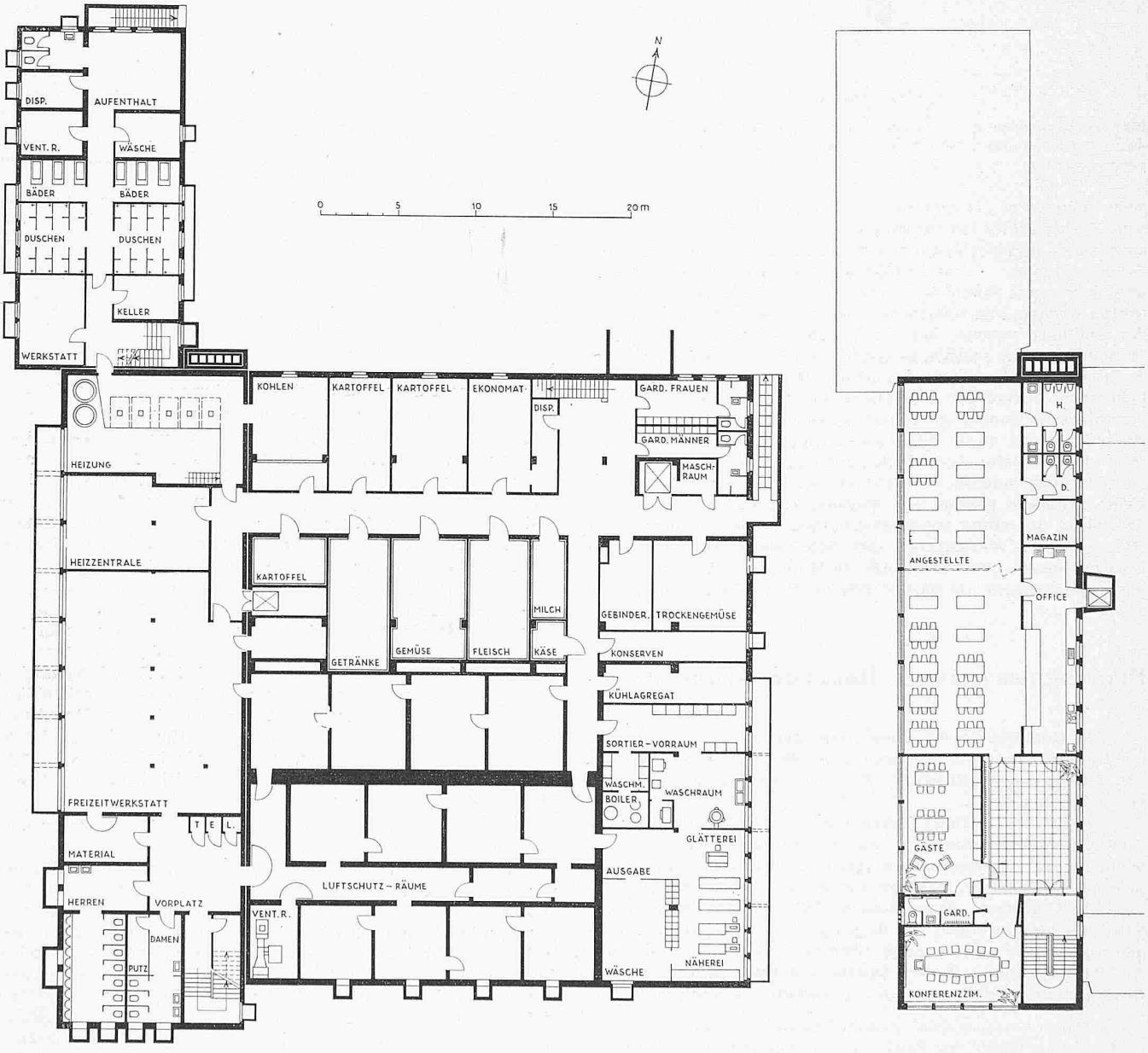
[1]) Früher veröffentlichte Berichte: Lausanne — Bern SBZ 1956, S. 482; Bern — Zürich und Basel — Luzern SBZ 1956, S. 147; Zürich — Innerschweiz SBZ 1957, S. 42; Winterthur — Bodensee SBZ 1957, S. 42; Alpenübergänge SBZ 1956, S. 482.




Wohlfahrtshaus Gebr. Sulzer in Oberwinterthur, Lageplan 1:4000

Bellinzona — Monte Ceneri — Rivera — Taverne — Ostarietta — östlich Cadempino — Vezia — Cinque Vie — westliche Umfahrung von Lugano mit Tunnel unter dem Hügel von Sorengo — Paradiso — Seedamm Melide — Capolago — westliche Umfahrung von Mendrisio — Chiasso (Grenzposten Brogeda). Die Projekte für die Neuanlage des Seedammes von Melide sowie die nördliche Umfahrung von Chiasso sollen ohne Verzug im Detail ausgearbeitet werden.

Als letztes Geschäft behandelte die Kommission die Frage der *linksufrigen Vierwaldstätterseestrasse*. Verschiedene von der Regionalgruppe Innerschweiz und dem Ausschuss IV (Technische Planung der Talstrassen) generell studierte Trassen wurden hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf den ganzjährigen internationalen Durchgangs- und Touristenverkehr sowie auf das Landschaftsbild geprüft. Die Kommission bejahte im Hinblick auf die Notwendigkeit der Verbesserung der nördlichen Zufahrt zum Gotthard für den internationalen Transitverkehr aus Nordwest-Europa und den schweizerischen Fernverkehr nach dem Tessin und Italien sowie in Berücksichtigung der beschränkten Möglichkeiten der Strassenplanung im Raume von Luzern und im Vierwaldstätterseegebiet das Bedürfnis nach einer linksufrigen Vierwaldstätterseestrasse. Der Entscheid über die endgültige Linienführung zwischen Beckenried und Seedorf soll jedoch erst auf Grund genauer Abklärung der bautechnischen Möglichkeiten getroffen werden. Das Trasse ist so zu führen, dass im Abschnitt von Treib bis südlich des Rütlis der Charakter der Landschaft ungeschmälert erhalten bleibt. Als Ausbauform soll in Verlängerung der Autobahn Luzern—Stansstaad eine vierspurige Autobahn bis Stans, eventuell bis Beckenried, und von da bis Seedorf eine mindestens 9 m breite Autostrasse vorgesehen werden.




Kellergeschoss Masstab 1:400 Obergeschoss