Zeitschrift: Bauen, Wohnen, Leben Herausgeber: Bauen, Wohnen, Leben

Band: - (1954)

Heft: 16

Artikel: Pro Sempione pro Gemmi pro Gottardo

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-651382

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: 25.11.2025

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

PRO SEMPIONE PRO GEMMI PRO GOTTARDO

Neue,

auch international interessante Alpenstraßenprojekte

Die in den ersten Nachkriegsjahren von italienischen und französischen Verkehrs- und Handelskreisen lancierverkenrs- und franceiskreisen fancier-ten Projekte, unter dem Montblanc oder dem Großen St.Bernhard durch inter-nationale Zusammenarbeit unter Mit-wirkung der Schweiz Straßentunnels für ganzjährig befahrbare Verbindungen anzulegen, scheinen den äußeren Anlaß zum Entwurf von Plänen gegeben zu haben, welche einige Alpenüber-gänge zwischen den Kantonen Bern und Wallis dem Motorfahrzeug erschließen

Im Frühjahr 1951 hatte die italie nisch-schweizerische Vereinigung

«Pro Sempione»

die ganzjährige Offenhaltung des Simplons als dem niedrigsten und in bevorzugter klimatischer Lage befindlichen Alpenpaß von der Schweiz nach Süden propagiert und dabei auch die Schafung einer Fortsetzung der Simplostraße nach Norden durch den Ausbau

Gemmiroute

zu einer Autostraße postuliert. Bereits im Herbst des gleichen Jahres bildete sich unter dem Vorsitz von Nationalrat Moritz Kämpfen, Stadtpräsident von Erig, ein Initiativkomitee für die Gemmistraße, die Kandersteg mit Leuker-bad verbinden und parallel zum Lötsch-berg verlaufen soll. Die Aktionsgemeinbad verbinden und pro-berg verlaufen soll. Die Aktionsgemein-schaft pro Gemmi unterbreitete der Oef-fentlichkeit die Idee, für den Bau dieser Paßstraße eine Aktiengesellschaft zu gründen, um das Werk durch private Finanzierung auszuführen.

nanzierung auszuführen.

Die Pläne, den alten, traditionsreichen Saumpfad über den Gemmipaß für das Rad nutzbar-zu machen, reichen ins letzte Jahrhundert zurück. Besonders die Walliser wünschen eine direkte Verbindung mit dem Bernbiet und der Innerschweiz, denn die zwei Zufahrten ins Wallis über Grimsel und Furka durch das Goms, sowie über den Col du Pillon oder en Col du Pillon oder en Col du Pillon der von St. Maurice bedeuten längere Umwege.

Ein von Ingenieur Walter Minder (Interlaken) ausgearbeitetes Projekt sieht vor, die Autostraße vom Talgrund hinter Kandersteg über zwei Wendeplatten

Oeschinental

emporzuführen und sie würde auf 2000 Meter Höhe in einem ersten Scheitel-tunnel von 1 km Länge den Oeschinen-grat durchstechen.

grat durchstechen.

Ueber Schwarenbach und entlang dem rechten Ufer des Daubensees steigt der geplante Straßenzug auf 2240 m unterhalb der Paßhöhe, die jedoch nicht berührt wird. Das

Plattenhorn

Plattenhorn

soll auf einer Länge von 2,4 km untertunnelt werden. Vom Südostportal senkt sich die Autostraße in einigen Kehren nach Leukerbad hinunter.

Die Gemmistraße soll eine Minimalbreite von 6 m in den Geraden und etwa 8 m in den Kurven, eine lichte Tunnelbreite von 10 m und beidseits Fußgänger- und Radfahrertrottoirs erhalten. Die maximale Steigung beträgt acht bis zehn Prozent und die Länge des mit einem haltbaren Betonbelag versehenen Straßenzuges millt zwischen Kandersteg und Leukerbad 23 km.

Beförderungstaxe

Beförderungstaxe

Die Distanz von Bern über den Gemmi- und Simplonpaß nach Mailand ließe sich um 115 km gegenüber der Route über den Col des Mosses und den Großen St. Bernhard verkürzen. Eine Retourfahrt von Bern ins Mittelwallis über die Gemmi würde um 200 km kleiner als die Rundfahrt via Grimsel und Col du Pillon. Die ganze Straße, von der sich die Walliser eine starke Belebung des Touristenverkehrs und einen neuen kurzen

Frachtweg für ihre Bodenerzeugnisse

Frachtweg für ihre Bodenerzeugnisse erhoffen, könnte im Winter durch Schneefräsen freigehalten werden. Die Kosten sind auf 27 bis 30 Millionen Frgeschätzt. Durch Ausgabe von Aktien und Anteilscheinen ist eine Privatfinanzierung in Aussicht genommen. Als Basis für die Verzinsung und Amortisation des investierten Kapitals werden mit etwas mehr als zwei Millionen Frpotentiellen jährlichen Betriebseinnahmen gerechnet. Dem Budget liegt die Annahme einer Frequenz von rund 200 000 Motorfahrzeugen und 80 000 Velos im Jahre zu Grunde. Pro Autound Motorradsitzplatz soll eine Taxe von zwei Franken erhoben werden. Un-

ter diesen Voraussetzungen hat man eine Rendite und Amortisation des Pri-vatkapitals von 7,5 Prozent (3 % Kapi-lazins, 4 % Amortisation und 0,6 % Straßenunterhalt) kalkuliert. Somit wäre die Kapitalanlage nach siebzehn Jahren zurfekbezahlt und verzinst, wor-auf dann der Heimfall der Straße an die Kantone Wallis und Bern bzw. an die Anstößergemeinden Kandersteg und Leukerbad erwogen werden könnte.

Die Aktionsgemeinschaft

Pro Gemmi

hat dem Eidgenössischen Polizei- und Justizdepartement den Antrag unterbreitet, im Zuge der Revision des Bundesgesetzes über den Motorfahzeug- und Fahrradverkehr in das neue Verkehrsgesetz eine Bestimmung autzunehmen, welche unter gewissen Voraussetzungen den Bau gebührenpflichtiger Straßen gestatte. In Beantwortung einer Interpellation Kämpfen hat Bundesrat Feldenann in der Septembersession 1952 des Nationalrates darauf hingewiesen, daß der Umfang des verfassungsmäßigen hat dem Eidgenössischen Polizei- und tionanates darauf mingewiesel, dab r Umfang des verfassungsmäßigen irbotes von Weg- und Brückenzöllen der Rechtslehre umstritten sei. Der undesrat habe bisher immer die An-

zuge unn Nachtele genat gegeneinander abgewogen werden können.

Zwischen dem Berner Oberland und dem Wallis wiederholt sich gegenwärtig die Auseinandersetzung um Konkurenzprojekte, die eine Parallele in den seit Mitte der dreißiger Jahre immer wieder aufflammenden Kontroversen über einen Uebergang aus dem Raume von Elm ins Vorderrheintal haben. Glarner und Bündner vermögen sich nämlich nicht auf eine der drei Varianten, Segnes», Panixer- oder Kistenpaß zu einigen. Im Lande Frielolins versteift man sich auf den Kisten, dem seinerzeit aus strategischen Gründen ein Vorrang eingeräumt wurde. Er kann indessen keine wintersichere Verbindung verbürgen, weil der Lukmanier als Fortsetzung nach Süden sehr stark lawinengefährdet ist.

Unter dem gesamtschweizerischen

Unter dem gesamtschweizerischen Unter dem gesämissenweizerischen Gesichtspunkt muß unbedingt einer zweiten, ganzjährig befahrbaren Nord-Südverbindung das Primat eingeräumt werden. Fast jeden Winter erlebt man es, daß die Gotthardlinie durch Lawinen und Rutschungne für Stunden und an Tarca unterbrochen, und damit die gar Tage unterbrochen und damit die Südschweiz abgeschnitten wird.

Neue Alpenstraßenprojekte

sicht vertreten, daß unter dieses Verbot auch private Straßen fallen. Nur wenn keine Aussicht bestehe, daß in absehbarer Zeit eine unentgeltliche öffentliche Straße erstellt wird, hält der Bundesrat die Erstellung privater Straßen für den öffentlichen Verkehr als im öffentlichen Interesse liegend. Das rechtliche Problem des Baues gebührenpflichtiger Autostraßen, wie sie am Ausland bestehen, bedarf also noch der gründlichen Abklärung. lichen Abklärung.

Das Gemmiprojekt löste sofort Pläne für andere Uebergänge aus. Ein Initia-tivkomitee für den

Wildstrubeltunnel

hebt hervor, daß sein Vorhaben die kürzeste, schnellste und einzige ganzjährige funktionierende Straßenverstüdung der nördlichen Schweiz mit dem Wallis gewährleiste. Ueber die Autostraße Fruitgen-Adelboden gelangt man straße Frungen-Adenoden getange man auf eine Meereshöhe von 1400 Meter, von wo aus ein 9-km-Durchstich durch das Wildstrubelmassiv knapp oberhalb Leukerbad an das Straßennetz des Wallis anschließt.

lis anschließt.
Dieses Projekt sucht den Schwierigkeiten der Entlüftung und des Abzuges
der giftigen Auspuffgase zu entgehen.
Die Autos würden beim Tunneleingang
mit den Vorderrädern auf eine etwa
5 em hohe elektrische Beckschwelle auffahren und auf deren Rollen und den
eigenen Hinterrädern, jedoch mit ausgeschaltetem Motor,

lurchgeschleust.

Ein parallel verlaufender kleinerer Tunnel für Fußgänger und Radfahrer, der mit dem Haupttunnel jeden Klio-meter durch einen Querdurchstich ver-bunden wäre, würde für natürliche und permanente Ventilation sorgen.

permanente Ventilation sorgen.

Bei einer Breite des Haupttunnels von 6 m und des Nebentunnels von 4 m kann die Kapazität pro Stunde für jede Richtung auf 600 Wagen angesetzt werden. Die Baukosten werden auf 30 Millionen Franken beäffert und auch sie sollen durch eine Beförderungstaxe getilgt werden. Da die Zufahrt auf beiden Seiten lawinensicher ist, kann ein ganzjähriger Betrieb garantiert werden.

Anfangs Oktober letzten Jahres kon-stituierte sich ein Komitee für den Bau

Sanetschstraße

Sanetzenstrule

von Gstaad (Berner Oberland) nach Savièse (Wallis). Das Projekt stützt sich auf folgende Argumente: Auf Berner Seite besteht die Absicht, im Gebiet des Sanetsch einen Stausee zu errichten. Zu diesem Zweck muß ohnehin eine Straße bis an die Kantonsgrenze angelegt werden. Deshalb braucht auf Walliser Seite nur noch die Verbindung zwischen der Berner Route und Crans-Montana geplant zu werden, um eine Durchgangsstraße ins Rhonetal zu führen. Der Scheitelpunkt wirde auf Kote 2234 m liegen, von den 35 km entfielen 25 km auf Wallisergebiet. Schließlich ist auch noch der Ausbau des Rawylpasses von 14 km Länge, der ebenfalls in Montana enden soll, zur Diskussion gestellt. Die Verbindung über den Rawyl wirde von Thun bis Siders 92 km messen, und sie wire 20 km kürzer als die Sanetschute, dafür überquert der Rawyl die Alpen auf nur 1800 Meter Höhe. von Gstaad (Berner Oberland) nach S Alpen auf nur 1800 Meter Höhe.

Die Regierungen von Bern und Sit-ten sollen vereinbart haben, generelle Pläne für die vorgeschlagenen Routen ausarbeiten zu lassen, damit ihre Vor-

züge und Nachteile genau gegeneinander abgewogen werden können.

Das von einem kürzlich in Ander-matt gegründeten Komitee

«Pro Gottardo»

erläuterte Projekt, zwischen Hospental und Motto Bartola auf 1500 m einen sich über 9,8 km erstreckenden Straßen-tunnel zu bohren, dürfte erheblichen

Widerständen

begegnen. Einmal sind die Kosten von 45 Millionen Franken reichlich hoch, dazu käme der jährlich wohl kaum ge-ringe Aufwand für die Offenhaltung Schöllenen. Der bisherige Bahntransport Erstfeld/Göschenen - Airolo

könnte sich als billiger erweisen. Als kürzeste und billigste winter-sichere Nord-Südverbindung ist wohl das seit vielen Jahren erörterte Projekt

Rernardin-Tunnels

Bernardin-Tunnels

anzusehen. Eine ganzjährige befahrbare Verbindung der Ostschweiz mit Italien und dem Mittelmeer, die den klimatischen Hindernissen der Alpen zu trotzen vermag, gilt seit Jahren als dringlichste Aufgabe. Die Route Zürich-Bernhardin-Bellinzona weist eine ausgelichene Linienführung auf und die geologischen Verhältnisse für einen 6 km langen Tunnel auf 1600 Meter Höhe sind vorzüglich. Es ist eine 6 m breite Fahrbahn mit beidseits 1,5 m breiten Streifen für den Fulgängerund Veloverkehr vorgesehen. Der Entifftung dient ein senkrechter Schacht in der Tunnelmitte. Die Gesamtgestehungskosten wurden auf Grund detaillierter Berechnungen inklusive Krafterbersten wurden auf Grund detaillierter Berechnungen inklusive Krafterbersten wurden auf Grund detaillierter Berechnungen inklusive Krafterberstener von 600 Automobilen pro Stunde auf 20 Millionen Franken ermittelt. Für eine Kapazität von 1200 Wagen müßten zwei Millionen Franken ermittelt. Für eine Kapazität von 1200 Wagen müßten zwei Millionen Franken ermittelt. Für eine Kapazität von 1200 Wagen müßten zwei Millionen Franken ermittelt. Für eine Kapazität von 1200 wagen müßten zwei Millionen Franken mehr bereitgestellt werden, die Bauzeit soll drei Jahre betragen.

Graubünden kann einen begründeten Anspruch auf einen vollwertigen Ersatz der versprochenen, heute aber nicht mehr aktuellen Ostalpenbahn erheben, der in der Bernhardin-Straße mit Autotunnel erblickt wird. Diese Route ist in werkehrspolitischer Hinsicht, aber auch bezüglich der Kosten, allen andern das ganze Jahr offenen Verbindungen der Nordschweiz mit dem Süden überlegen, zumal sich die Zufahrten ohne besondere Mühe schneefrei halten lassen.

Nachdem durch das Hauptstraßenprogramm endlich mit einer einheitli-

Nachdem durch das Hauptstraßenprogramm endlich mit einer einheitli-chen und systematischen Planung im schweizerischen Straßenwesen begonnen wurde, muß verlangt werden, das zuallererst die ganzjährig benutzbare Nord-Südverbindung über den Bernhardin verwirklicht wird, ehe man Dutzende von Millionen Franken in neuen Alpenübergängen mit vorwiegend regionalem Charakter und nur periodischer Befahrbarkeit in den Sommermonaten versteinert.

Niederländische **Autobahnen**

Holland besitzt gegenwärtig Auto-bahnen von insgesamt 180 km Länge. Die Verbindung Amtersdam—Utrecht wird soeben fertig erstellt. Es ist aber ein weit größeres Streckennetz vor-gesehen. Unter Autobahn versteht man heute in Holland nur noch eine Route mit zwei parallel verlaufenden Straßen zu je zwei Fahrbahnen. So gilt die vier Fahrbahnen aufweisende Straße Haag—Rotterdam im Prinzip als über-holt und wird zu einer Autobahn mit zwei getrennten Straßen, die sogar je drei Fahrbahnen erhalten, umkon-struiert. Nun ist freilich interessant, daß man in Holland die neuen Autodaß man in Holland die neuen Auto-bahnen vorerst als e Halbautobahnen-baut, das heißt man erstellt nur ein Trasse mit zwei Fahrbahnen, trifft aber alle Vorbereitungen, damit das zweite Trassee sofort gebaut werden kann, sobald sich dieses als nötig er-weist. Nach dem endgültigen Ausbau würde das holländische Autobahnnetz eilgende Stracken aufweisen. Hann folgende Strecken aufweisen: Haag Utrecht - Arnhem; Haag -Otrecht — Arnnem; Haag — Amsterdam — Groningen; Amsterdam — Utrecht — Hertogenbosch — Eidhoven; Amsterdam — Zwolle; Zwolle — Apeldoorn — Arnhem — Nijmegen — Venlo — deutsche Grenze; Haag — Rotter-dam — Breda — Eindhoven; Zwolle — Groningen; Utrecht — Apeldoorn — Enschede. Trotz dem großen Fahrradman in Holland Autobahnen mit Fahrradwegen ab.

