

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 75 (1957)
Heft: 11

Artikel: Planung des schweiz. Hauptstrassennetzes
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-63323>

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: 16.01.2026

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

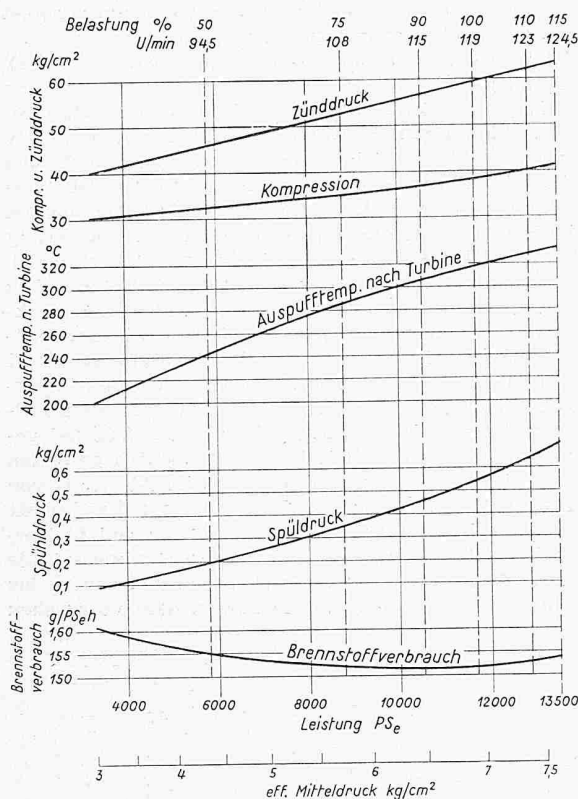


Bild 27. Ergebnisse der Versuche am Motor 9 RSAD 76 mit Abgas-Turboaufladung in Funktion der Belastung (nach Propellergesetz)

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 Zwölfzylinder-motors 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 ab¹⁾.

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. Passstrassen (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 Genferseesgebietes (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.

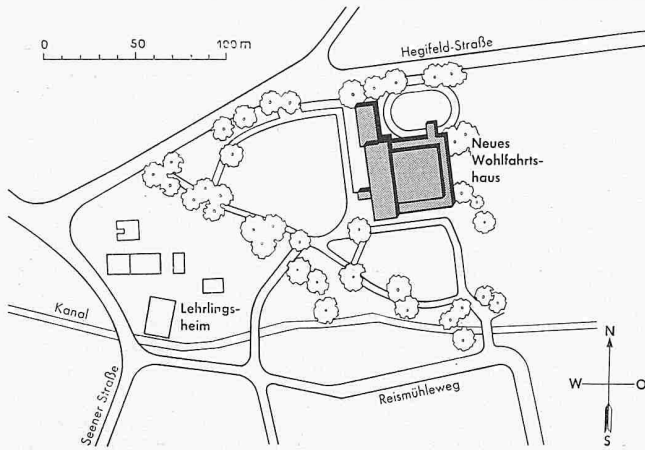
Da die durchgeführten Untersuchungen, insbesondere aber die Verkehrsprognose, ergaben, dass der Binnentourismus für eine solche Verbindung viel stärker ins Gewicht fällt als der Transitverkehr, dass der sich auf drei Monate verteilende eigentliche Winterverkehr nur etwa 8 % des Jahresverkehrs ausmacht 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 vermöchten 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 Öffnen, kleineres touristisches Einzugsgebiet als beim Rawil (vom Genferseesgebiet 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.

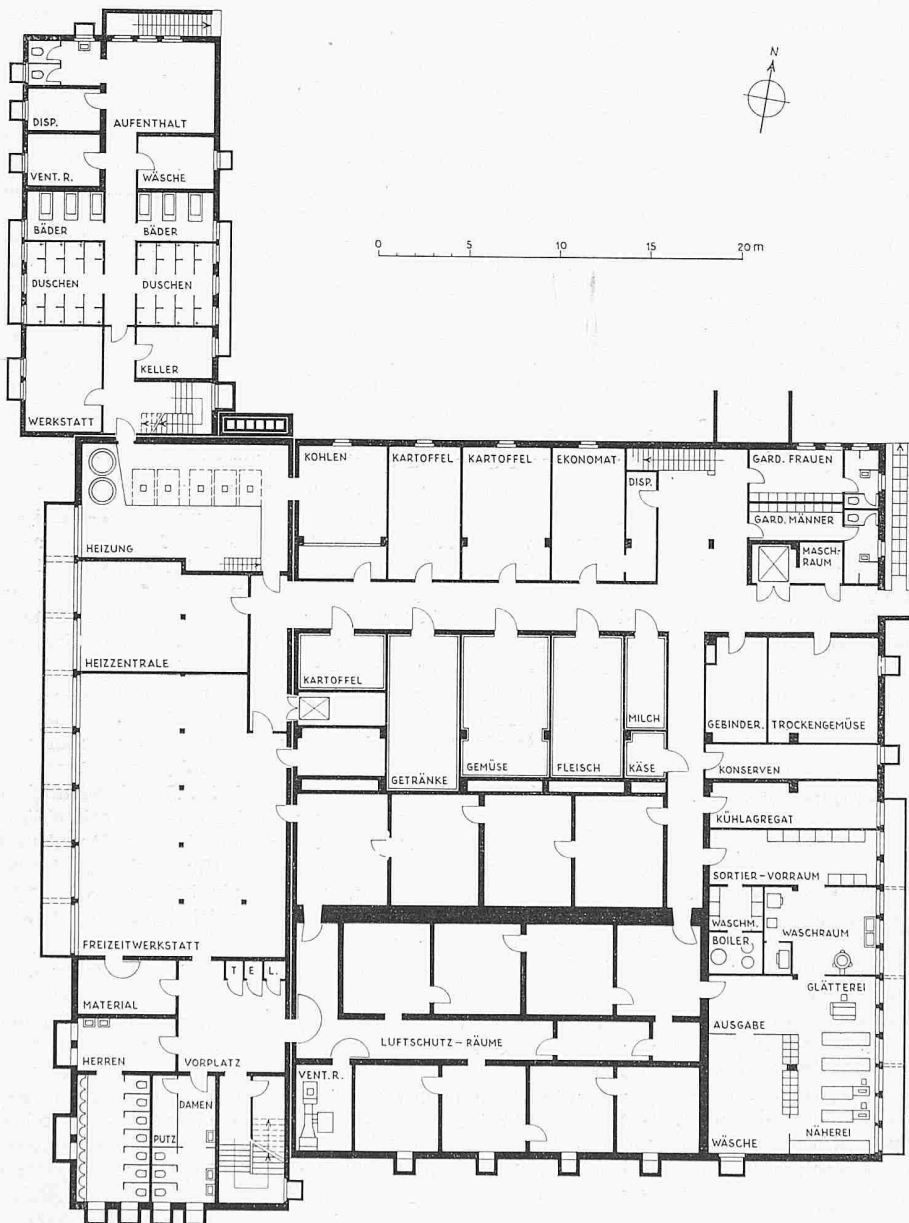


Wohlfahrts- und Lehrlingsheim in Oberwinterthur, Lageplan 1:4000

Bellinzona — Monte Ceneri — Rivera — Taverne — Ostarrietta — 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

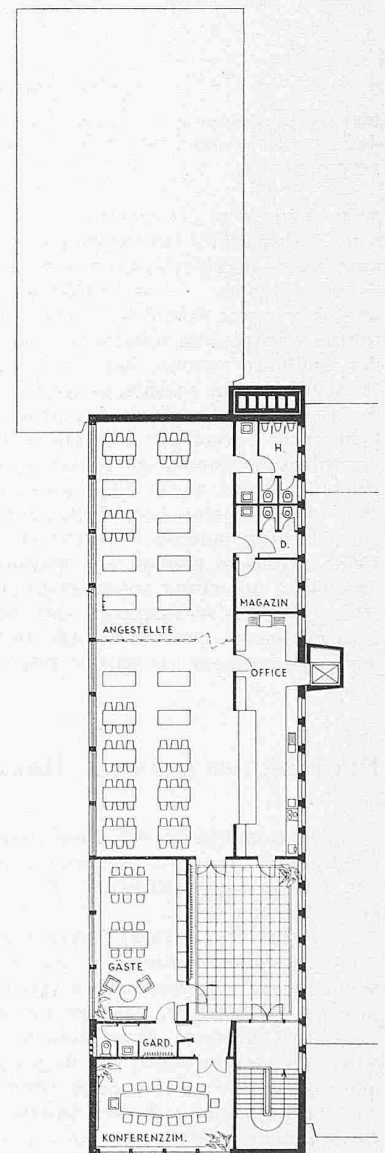
von Melide sowie die nördliche Umfahrung von Chiasso sollen ohne Verzug im Detail ausgearbeitet werden.

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 Rütli 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