

Zeitschrift: Schweizer Ingenieur und Architekt
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 103 (1985)
Heft: 27/28

Artikel: Die Nationalstrassentrassierung im oberen Tessin
Autor: Steiner, Robert
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-75842>

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: 20.01.2026

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

Technische Daten alte und neue Brücke	
<i>Alte Brücke</i>	
- Eigengewicht/Verschubgewicht	ca. 1920 KN
- Zugvorrichtung:	
2 Pressen für je 500 KN	ca. 1000 KN
Zulässige max. Reibung	ca. 52%
Effektive Reibung: beim Anfahren	ca. 23%
beim Schieben	ca. 12%
<i>Neue Brücke</i>	
- Hauptmasse	
Pfähle: Pfahlängen	5 bis 19 m
Beton	ca. 125 m ³
Brücke inkl. Widerlager und Verschubbahnen:	
Beton	ca. 1200 m ³
Schalung	ca. 2500 m ²
Armierung	ca. 1550 KN
Vorspannung	ca. 600 m
- Gewichte beim Querverschub	
Total Vertikallast	ca. 14000 KN
Total Horizontalschub	ca. 10000 KN
Total Vertikallast und Horizontalschub	ca. 24000 KN
- Zugvorrichtung	
2 Pressen à 2000 KN	
Zulässige Presskraft	ca. 3200 KN
Zulässige max. Reibung	ca. 13%
Effektive Reibung beim Anfahren	ca. 10%
beim Schieben	ca. 7%
<i>Kosten</i>	
Die Kosten für sämtliche Arbeiten (inkl. Gleis-, Fahrleitungs- und Kabelarbeiten) belaufen sich unter Berücksichtigung der Teuerung auf rund 2,5 Mio. Fr.	

Die Beteiligten	
<i>Bauherr</i>	
SBB Kreis II, Luzern	
<i>Projektierung:</i>	
Oberbauleitung, Örtliche Bauleitung: SBB Sektion Brückenbau, Kreis II, Luzern	
<i>Prüfingenieur:</i>	
Georg Desserich, Dr. sc. techn., dipl. Ing. ETH/SIA, c/o Desserich + Funk, Ingenieurbüro für Brücken-, Hoch-, Tief- und Wasserbau und Rechenzentrum RZD + F	
<i>Örtliche Bauleitung:</i>	
P. Guanziroli, Lugano, c/o C. Zschokke AG	
<i>Geotechnische Beratung:</i>	
P. Friedli, Geotechnik, Zürich	
Dr. A. Baumer, Studio di Geologia, Ascona	
<i>Bauausführung:</i>	
Consorzio Losinger Ticino SA, Bellinzona	
Flavio Riva SA, Montagnola	
<i>Verschiebearbeiten:</i>	
SBB Brückenrotte Kreis II, Goldau	
<i>Vorspanntechnik:</i>	
Beton Precompresso SA, VSL, Bellinzona	
<i>Erdarbeiten:</i>	
Flavio Riva SA, Montagnola	
<i>Pfahlfundation:</i>	
Eggstein AG, Spezialgrundbau, Luzern	

Literatur	
[1] Roos, P.: Ersatz der Tassino-Brücke in Lugano. Schweizer Ing. und Arch. 101 (1983), H. 20, S. 564	

Adresse der Verfasser: Peter Roos (Projektverfasser), dipl. Ing. ETH/SIA, Adjunkt, SBB Kreis II, Bauabt. Sekt. Brückenbau, und Georg Desserich (Prüfingenieur), Dr. sc. techn., dipl. Ing. ETH/SIA, c/o Desserich + Funk, Ingenieurbüro und Rechenzentrum RZ D + F Luzern/Zürich/Kilchberg/Dübendorf ZH, Stans NW, Engelberg OW, Erstfeld UR, Langensandstrasse 74, 6005 Luzern.

Die Nationalstrassentrassierung im oberen Tessin

Von Robert Steiner, Winterthur

Die Eröffnung der N2 ist im oberen Tessin weitgehend vollzogen. Neben der Frage der damit verbundenen Chancen für die Zukunft sei an die Meinungsbildung im Rahmen der Plan genehmigungen erinnert.

Die von Prof. Hans Grob anfänglich empfohlene Alternative – SBB Basistunnel mit rollendem Band für die Autos – scheiterte am Widerstand der Autoverbände. Die engen Bergtäler im Tessin und in Uri wären so für die dort beheimatete Bevölkerung am besten erhalten geblieben. Der ohnehin nötige Basistunnel hätte keine zusätzliche volkswirtschaftliche Belastung zur baulich und betrieblich enorm aufwendigen N2-Bergstrecke mit ihren Tunnels gebracht.

Die von Hans Marti [2] in dieser Zeitung geführte Auseinandersetzung um menschliche Prioritäten bei der Nationalstrassentrassierung endete leider mit dem Diktat des eidg. Amtes für Strassen und Flussbau, wonach der Strassenbau eine Aufgabe übergeordneter Bedeutung sei, dem sich die Raumplanung unterzuordnen hätte. Die Folgen dieser Haltung für die Orts- und Landschaftsbilder und die Umwelt der betroffenen Bevölkerung sind bekannt. Die Strassenbaueuphorie hat einer nüchterneren Beurteilung Platz gemacht. Die Behörden wissen, dass sie an den Anliegen der Bevölkerung vorbereiten, wenn sie dem Strassenbau weiterhin Priorität über andere Anliegen einräumen.

Zu diesem Gesinnungswandel hat die Bevölkerung der Leventina entscheidend beigetragen. Beim «Fall Faido» nahmen erstmals neue Prioritäten Oberhand. Hier wurde die Idee der Panoramastrasse begraben, die offen durch lieblichste Landschaften und Siedlungsräume geführt werden sollte, um diese den Fremden zu zeigen, ohne daran zu denken, welche verheerenden Auswirkungen das lärmige Band auf seine Umgebung hat. Aber auch das Symbol der Beherrschung der Natur durch den Menschen durch gewaltige Brückenbauwerke erfuhr in der mittleren Leventina im Gegensatz zu Giornico eine Abfuhr, indem die Piottinaschlucht vor einem lindwurmähnlichen, sich in luftiger Höhe längs durchschlängelnden Verkehrsband bewahrt werden konnte.

«Die Einwohner Faidos verlangen nichts Unmögliches... Sie bitten einfach die eidg. Behörden, den Anliegen

des Umweltschutzes Beachtung zu schenken...», schrieb Prof. Dr. R. Jagmetti 1973 im Weissbuch [1] und verwies dabei auf die Botschaft über die Ergänzung der Bundesverfassung durch den Umweltschutzartikel: «Der Schutz gegen Einwirkungen ist heute ein verfassungswürdiges Anliegen. Es geht um höchste Güter: um den Schutz gegen die Bedrohung unseres Lebensraumes, also um den Schutz der Heimat, und damit vorab um den Schutz des Menschen. Der Bund soll sich in seinem Grundgesetz, der Verfassung, zu diesem Schutz bekennen.»

Der Präsident des Verkehrsverbandes, Ente Turistico di Leventina, Bruno Legobbe, schrieb im besagten Weissbuch, dass der Rückgang des Transstourismus nur durch die Förderung des Residentourismus wettgemacht werden könne, weshalb nur eine Autobahntrassierung akzeptabel sei, welche sich auf den Siedlungsraum positiv auswirke.

Wer heute das Tessintal besichtigt, sieht vor sich das «Schlachtfeld» des Meinungskampfes um Prioritäten im Nationalstrassenbau ausgebreitet. Gewisse Talschaften sind als Lebensräume abgewertet, während die mittlere Leventina mit dem Bezirkshauptort Faido ihre Lebensqualitäten steigern konnte.

Die Würfel sind gefallen. Die Konsequenzen für die Täler folgen.

Adresse des Verfassers: Robert Steiner, dipl. Arch. ETH/SIA, Arch.-Berater des Schweiz. Heimat schutzes, Technikumstr. 38, 8400 Winterthur.

Literatur

- [1] Weissbuch. Hsg. Gemeinde Faido, Schweiz. Heimatschutz und Soc. Ticinese per la Conservazione delle Belleze Naturale ed Artistiche, 1973
- [2] Bernath, J., Marti, H.: Planung des schweizerischen Hauptstrassennetzes. Schweiz. Bauzeitung 72 (1954) H. 39, S. 575
- [3] Marti, H.: Zur Planung des schweizerischen Hauptstrassennetzes. Schweiz. Bauzeitung 72 (1954) H. 51, S. 745 und 77 (1959) H. 4, S. 46