

# Wintersichere Strassenverbindung durch den Gotthard

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **81 (1963)**

Heft 50

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-66936>

## **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.

Der grösste Tunnel des bisher festgelegten Nationalstrassennetzes ist der Bernhardin-Durchstich<sup>2)</sup>. Er ist rund 6,6 km lang. Die Arbeit wurde im Sommer 1961 vergeben, und mit dem Vortrieb wurde anfangs 1962 begonnen. Der Angriff erfolgt auf beiden Seiten im Vollausschub. Bis heute wurden auf der Nordseite 1,8 km und auf der Südseite 2,1 km ausgebrochen, was zusammen 60 % der Gesamtlänge ergibt. Gegenüber dem Bauprogramm sind die Arbeiten im Rückstand. Es würde hier zu weit führen, auf die Gründe der Verzögerungen einzugehen.

Ein anderer technisch sehr interessanter Tunnel ist der Baregg-Tunnel südlich von Baden, durch den die Autobahn aus dem Limmattal den Übergang ins Reusstal findet. Es werden von Anfang an zwei zweispurige Tunnelröhren gebaut. Der Angriff des Tunnels erfolgt im Schildvortrieb, nach einem den geologischen Verhältnissen besonders angepassten Verfahren, auf das hier nicht eingegangen werden kann. Wir würden es begrüßen, wenn der Nationalstrassenbau dazu Anlass gäbe, dass auch in der Schweiz neue Tunnelbauverfahren eingeführt werden. Die bisherigen Submissionen haben in dieser Hinsicht aber, abgesehen vom Baregg-Tunnel, nichts Neues gebracht.

Am 3,3 km langen doppelröhren Bölchentunnel<sup>3)</sup> der Autobahn Basel—Bern/Luzern ist vor einigen Wochen mit den Installationen begonnen worden.

#### Nebenanlagen

Das ASF hat vor einiger Zeit eine Arbeitsgruppe eingesetzt, die einen Gesamtplan für die Disposition der Werkhöfe im Netz und für ihre bautechnische und organisatorische Gestaltung auszuarbeiten hat. Man rechnet mit einem Werkhof auf eine Streckenlänge von 20 bis 50 km. In ähnlicher Weise ist in Zusammenarbeit mit den Vertretern der Strassenbenützer und des Benzinhandels auch ein Gesamtplan für die Servicestationen aufgestellt worden. Solche sind im Mittel alle 30 bis 40 km vorgesehen.

Für zusätzliche Sicherheitseinrichtungen wie Signale, Telephone, SOS-Stationen, Abschränkungen, Leitplanken, Ausstellplätze usw. muss je Kilometer Autobahn mit 150 000 Franken gerechnet werden.

Auch die Bepflanzung erfordert einen recht hohen Aufwand. Die Vereinigung Schweizerischer Strassenfachmänner

<sup>2)</sup> Siehe SBZ 1963, Hefte 37 bis 39

<sup>3)</sup> Siehe SBZ 1962, H. 24, S. 441.

hat in Zusammenarbeit mit Architekten, Landschaftsgestaltern und Gärtnern Bepflanzungsnormalien herausgegeben, die der Bund als verbindlich erklärt hat. Damit soll Gewähr für eine ästhetisch befriedigende Bepflanzung der Autobahn geboten werden. Der Aufwand für die Bepflanzung erreichte z. B. auf der Autobahn Lausanne—Genf und auf der Grauholzstrasse rund 7000 Fr./km. Ueber den Erfolg dieser Bemühungen wird man erst in einigen Jahren urteilen können, wenn sich die Pflanzen entwickelt haben.

Wir haben uns von jeher dafür eingesetzt, dass unsere Nationalstrassen schöne Bauwerke werden, die sich harmonisch in die Landschaft einfügen und auch ästhetischen Eigenwert besitzen. Das darf aber nicht zu Ueberspitztheiten und Künsteleien führen, denn die Autobahn ist in erster Linie ein Verkehrsträger, auf dem sehr rasch gefahren wird. Es hätte z. B. keinen Sinn, einen Talübergang, der praktisch von keinem der Öffentlichkeit zugänglichen Standpunkt aus eingesehen werden kann, mit grossen Spannweiten zu überbrücken, wenn sich eine engere Felderteilung als wirtschaftlicher erweist. Wir glauben, dass man bei uns das richtige Mass zwischen Nützlichem und Ideellem finden wird.

Mit der Betrachtung einer Luftaufnahme des Autobahndreiecks Ecublens (Bild auf Seite 883) wollen wir schliessen. Die Klarheit der mathematischen Form dieses grossen Bauwerks fügt sich wie ein Zierstück in die milde Genferseelandschaft; in diesem Raume haben sich auch die Eisenbahn und die Autobahn zusammengefunden, sie haben miteinander die Schwierigkeiten gemeistert, die der geologisch so tückische Untergrund dem Werk entgegengestellt hat; streckenweise sind sie fast eins geworden, und doch erfüllt jedes auf seine Weise und ungestört vom andern die ihm zufallenden Aufgaben. Weiter zieht sich das Band der Autobahn in die Gemarkung der Gemeinde Morges, wo die Planung die Gemüter einst so sehr erregt hatte, wo aber die anfänglichen Misstöne dem Geiste einer guten, ja vorbildlichen Zusammenarbeit gewichen sind und wo der Bau der Autobahn auch gehalten hat, manch örtliches Problem zu lösen. Und weiter schwingt sich das Trasse in weichen Bögen, entlang dem Fusse der sonnigen Rebhänge der Côte, um sich im Westen in blauer Ferne zu verlieren. Das Band, das vor uns liegt, ist Glied des werdenden Strassennetzes der hohen Ordnung, das unsere traditionsreichen, selbstbewussten Städte und die verschiedenen Landesteile verbinden und das sich darüber hinaus in das europäische Autobahnnetz einfügen wird.

Adresse des Verfassers: Direktor Dr. Robert Ruckli, Eidg. Amt für Strassen- und Flussbau, Monbijoustrasse 40, Bern.

## Wintersichere Strassenverbindung durch den Gotthard

DK 625.712.35

Pünktlich wie angekündigt ist der Schlussbericht der Studiengruppe Gotthardtunnel Ende November erschienen<sup>1)</sup>. Bundesrat Dr. H. P. Tschudi sagt in seinem Vorwort: «Die durch die Motion der eidgenössischen Räte veranlassten Studien über eine wintersichere Strassenverbindung am Gotthard haben nicht nur bei den Behörden, sondern auch in der breiten Öffentlichkeit grosses Interesse gefunden. Das Departement des Innern hat sich deshalb entschlossen, den nun vorliegenden Bericht der von ihm beauftragten Studiengruppe Gotthardtunnel zu publizieren. Da die Planung der Nationalstrasse über den Gotthard in enger Wechselbeziehung mit der Weiterentwicklung der Bahn steht, musste auch diese in die Untersuchungen einbezogen werden. Es freut das Departement des Innern, feststellen zu können, dass sich im Schosse der Studiengruppe die beiden nationalen Verkehrsträger, die Schweizerischen Bundesbahnen und die Strasse, zu einer ausgezeichneten Zusammenarbeit gefunden haben. Gestützt auf die eingehend begründeten Ergebnisse wird nun der Bundesrat in der Lage sein, den eidgenössischen Räten über die am Gotthard zu treffende Lösung zu berichten. Die vorliegende Publikation wird es auch dem Parlament

ermöglichen, den ihm zustehenden Entscheid über die allfällige Erweiterung des Nationalstrassennetzes am Gotthard auf Grund einer soliden Kenntnis des ganzen Fragenkomplexes zu treffen. Das Eidg. Departement des Innern dankt der Studiengruppe sowie den beigezogenen Experten und Studienbüros für die geleistete Arbeit.»

Wir freuen uns darauf, diesen äusserst gründlichen und tadellos illustrierten Bericht der Studienkommission, die unter dem Präsidium von Dir. Dr. R. Ruckli gearbeitet hat, nächstes Jahr hier eingehend zu besprechen. Vorerst sei nur die Schlussfolgerung wiedergegeben: Die Kommission empfiehlt den baldigen Bau eines 16,36 km langen, belüfteten, zweispurigen Strassentunnels zwischen Göschenen und Airolo, der eine 7,50 m breite Fahrbahn mit beidseitig 1,00 m breiten Gehwegen bietet; Anlagekosten auf 387 Mio Fr., jährliche Betriebskosten auf 2 Mio Fr. geschätzt; Bauzeit einschliesslich der Lüftungsschächte 6 Jahre. Für die Zufahrtstrecken Erstfeld—Göschenen und Biasca—Airolo wird ein vierspuriger Ausbau empfohlen; Kostenschätzung 530 Mio Fr. Wenn es die Kommission für nötig hält, ein Eisenbahn-Basistunnel Amsteg—Giornico in Aussicht genommen werden sollte, könnte nach dessen Betriebsaufnahme der heutige Bahntunnel Göschenen—Airolo an verkehrsreichen Tagen als «rollende Strasse» den Strassentunnel entlasten, so dass ein zweiter Strassentunnel auf absehbare Zeit hinaus nicht in Erwägung zu ziehen wäre.

<sup>1)</sup> Wintersichere Strassenverbindung durch den Gotthard. Schlussbericht der Studiengruppe Gotthardtunnel. Format A4, 342 S., 115 Abbildungen (davon viele mehrfarbige Karten und Faltafeln), 118 Tabellen, 2 Beilagen. Bern 1963, Eidg. Drucksachen- und Materialzentrale. Preis geb. 54 Fr.