

# Die Nationalstrassentrassierung im oberen Tessin

Autor(en): **Steiner, Robert**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

Band (Jahr): **103 (1985)**

Heft 27/28

PDF erstellt am: **26.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-75842>

## **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.

## Technische Daten alte und neue Brücke

## Alte Brücke

- 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%

## Neue Brücke

- Hauptmasse	
Pfähle: Pfahllängen	5 bis 19 m
Beton	ca. 125 m <sup>3</sup>
Brücke inkl. Widerlager und	
Verschubbahnen:	
Beton	ca. 1200 m <sup>3</sup>
Schalung	ca. 2500 m <sup>2</sup>
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%

## Kosten

Die Kosten für sämtliche Arbeiten (inkl. Gleis-, Fahrleitungs- und Kabelarbeiten) belaufen sich unter Berücksichtigung der Teuerung auf rund 2,5 Mio. Fr.

## Die Beteiligten

## Bauherr

SBB Kreis II, Luzern

## Projektierung:

Oberbauleitung, Örtliche Bauleitung: SBB Sektion Brückenbau, Kreis II, Luzern

## Prüfingenieur:

Georg Desserich, Dr. sc. techn., dipl. Ing. ETH/SIA, c/o Desserich + Funk, Ingenieurbüro für Brücken-, Hoch-, Tief- und Wasserbau und Rechenzentrum RZD + F

## Örtliche Bauleitung:

P. Guanzioli, Lugano, c/o C. Zschokke AG

## Geotechnische Beratung:

P. Friedli, Geotechnik, Zürich  
Dr. A. Baumer, Studio di Geologia, Ascona

## Bauausführung:

Consorzio Losinger Ticino SA, Bellinzona  
Flavio Riva SA, Montagnola

## Verschiebearbeiten:

SBB Brückenrotte Kreis II, Goldau

## Vorspanntechnik:

Beton Precompresso SA, VSL, Bellinzona

## Erdarbeiten:

Flavio Riva SA, Montagnola

## Pfahlfundation:

Eggstein AG, Spezialgrundbau, Luzern

## Literatur

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

# 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 Planegenehmigungen 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 vorbeiregieren, 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 Piottina-schlucht vor einem lindwurmähnlichen, sich in luftiger Höhe längs durchschlingelnden 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 Transittourismus nur durch die Förderung des Residenztourismus 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. Heimatschutzes, Technikumstr. 38, 8400 Winterthur.

## Literatur

- [1] Weissbuch. Hsg. Gemeinde Faido, Schweiz. Heimatschutz und Soc. Ticinese per la Conservazione delle Bellezze Naturali 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

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.