



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Strassen ASTRA

**Vereinigung Stammgäste Lenk**

# **I) Geschichtliches: Projekt Autobahn A6 Simmental – Rawil.. & mehr..**

**Lenk, 15. Oktober 2021**

Jürg Röthlisberger, Direktor  
Bundesamt für Strassen ASTRA  
[www.astra.admin.ch](http://www.astra.admin.ch)



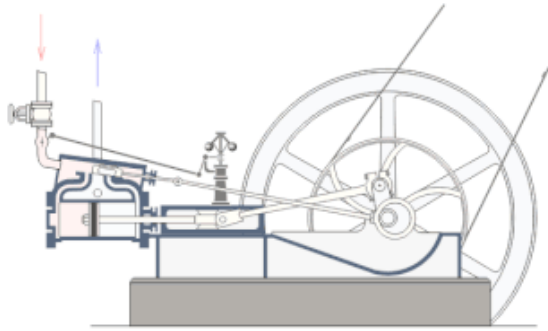
**Schweiz 2019:  
130 Mrd. Personen-  
kilometer auf Rädern!**

**= ca. 16`000 km / Jahr,  
bei 8,5 Mio.  
EinwohnerInnen**

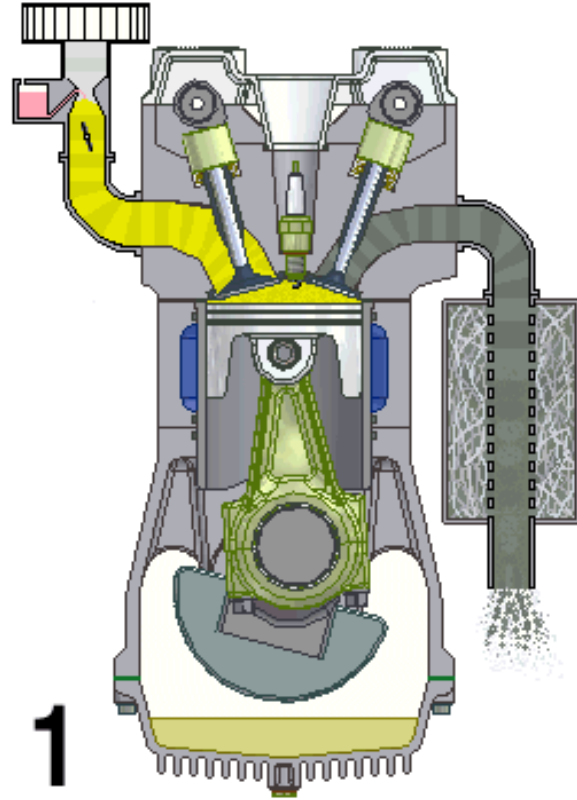




## Erdöl (1859)



**Dampfmaschine  
(1769)**



**Otto- und Dieselmotor  
(1864 & 1893)**



**Elektromotor  
(1866)**



**«Der Motor hat gezündet»,  
die Mobilität nimmt Fahrt auf  
(1908)**



1.3 Das Dorf vor dem Dorfbrand 1878



4 Blick auf das Dorf von der Halte aus, ca. 1870.



Hauptstrasse kurz vor dem Dorfeingang, rechts steht heute die *Mallorca Brücke* zum Simmegüetli, Bild ca. 1895. <sup>a</sup>



<sup>a</sup> Hauptstrasse Zwetsimmen-Lenk im Mägliweidli.



2022.10.15 Lenk Rued  
Bundesamt für Strassen ASTRA



4 Die Raschstrasse versinkt im Schnee, ca. 1950.





# Geschichte der Autobahn Schweiz

12.09.1848: Eidgenossenschaft darf öffentl. Werke errichten oder deren Errichtung unterstützen

1920: Erfassung einer Karte mit schweiz. Hauptverkehrsstrassen, i. A. VSS

22.05.1921: Recht des Bundes für Festlegung eines Durchgangsverkehr-Netzes

14.02.1927: Gründung Vereinigung zwecks Förderung Bau Autostrasse Basel – Italienische Grenze

04.09.1929: neu Schweiz. Autostrassenverein (**SAV**, Verein zum Studium des Ausbaues der schweiz. Hauptstrassennetze)

1934: Projektierungsprogramm SAV Basel–Olten–Bern / Basel–Brugg– Zürich



# Geschichte der Autobahn Schweiz

1949: Europ. Transportkomitee: Genf - St. Margrethen, Basel - Chiasso, Schaffhausen - Zürich - Gotthard und Vallorbe - Lausanne - Simplon

10.07.1953: Beschluss Bundesrat: Ausbau des Schweizerischen Hauptstrassennetzes

23.11.1954: Gründung Eidg. Planungskommission für den Hauptstrassenausbau

11.06.1955: Eröffnung der ersten kreuzungsfreien Nur-Autostrasse der Schweiz: städtische Ausfallstrasse Luzern-Süd

1960: Baubeginn Grauholzstrasse, erstes Teilstück der N1

08.03.1960: Verabschiedung Bundesgesetz über Nationalstrassen



# Facts and figures

27.07.1967:  
Erste Autobahn-  
Tankstelle in  
Kölliken

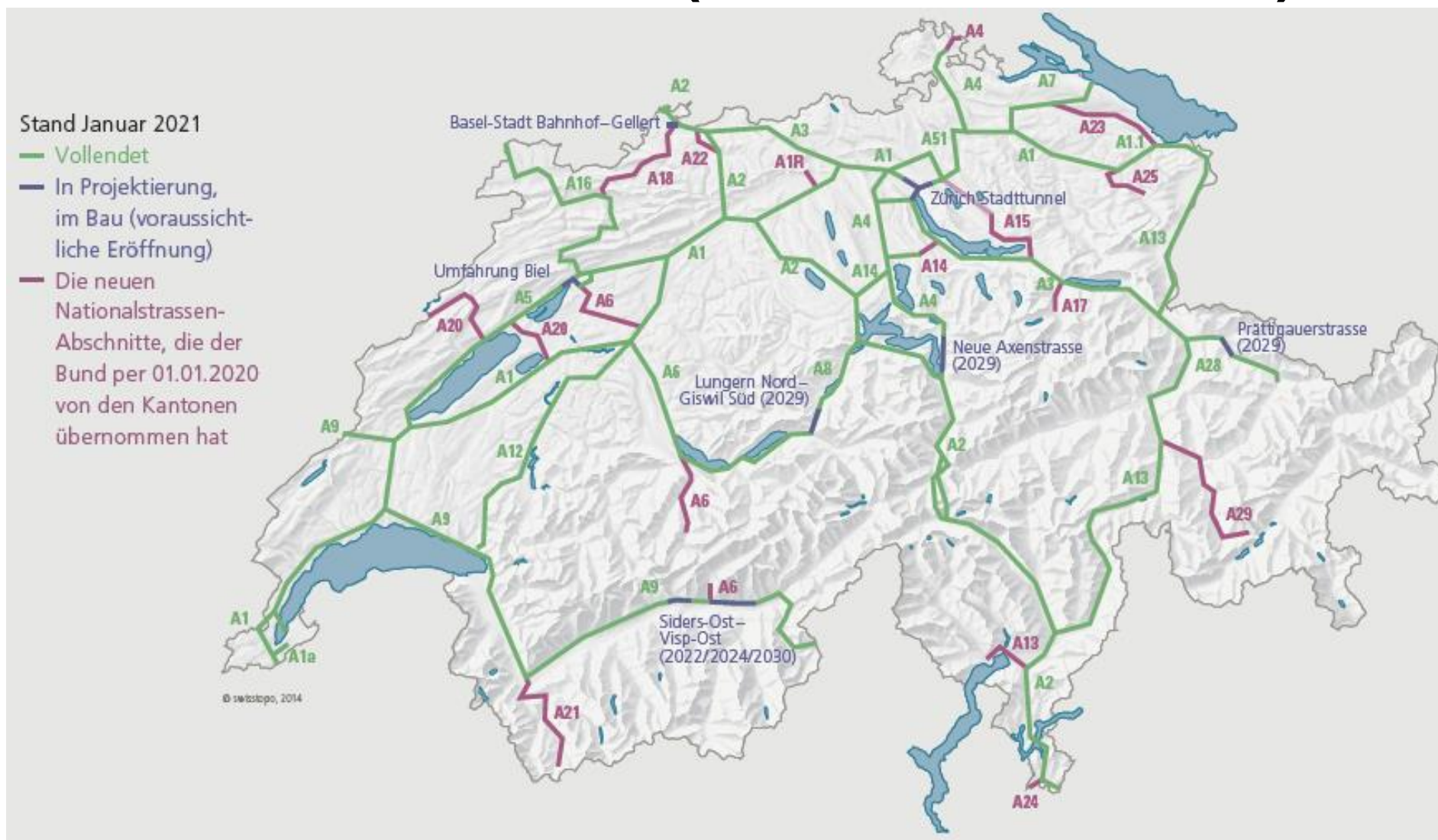
16.08.1967:  
Erstes Autobahn-  
Restaurant in  
Kölliken

25.03.1971:  
Wechsel von blauen  
Wegweisern auf  
grüne Wegweiser

1972: Erste  
Shopping-Brücke  
über N1 bei  
Würenlos im Aargau



# Nationalstrassennetz (Stand Januar 2021)





# Simmental

- Name kommt von septem valles («Sieben Täler»), 1175 urkundlich belegt
- Bezeichnung Siebnethal ist bis 1694 noch Amtssprache und Siebent(h)al findet sich bis in frühes 19. Jh.
- Simmental wurde bereits in prähistorischer Zeit begangen als Durchgangsgebiet vom Aaretal über den Kaltwasserpas, den Rawilpass oder das Schnidejoch ins Wallis, was durch bronzezeitliche und römische Funde belegt ist.





# Gründe für Projekt durchs Simmental

- **Rawil-Verbindung** schon in 30er-Jahren ein Thema  
**Vision:** bestehenden Forstweg in steiler Linienführung auf die Iffigenalp verlängern und dort durch Tunnel eine Verbindung mit Wallis herstellen
- **Automobil-Boom in 50er-Jahre:**
  - man sah keine Grenzen
  - grosszügiger Ausbau des Nationalstrassennetzes
- **Umfahrung der Dörfer** im Simmental
- in 50er-Jahren erneut Rede von Tunnelverbindung durch den Rawil  
Varianten:
  - durchs Simmental
  - vom Gasterntal ins Lötschental





# Autobahn Simmental-Rawil

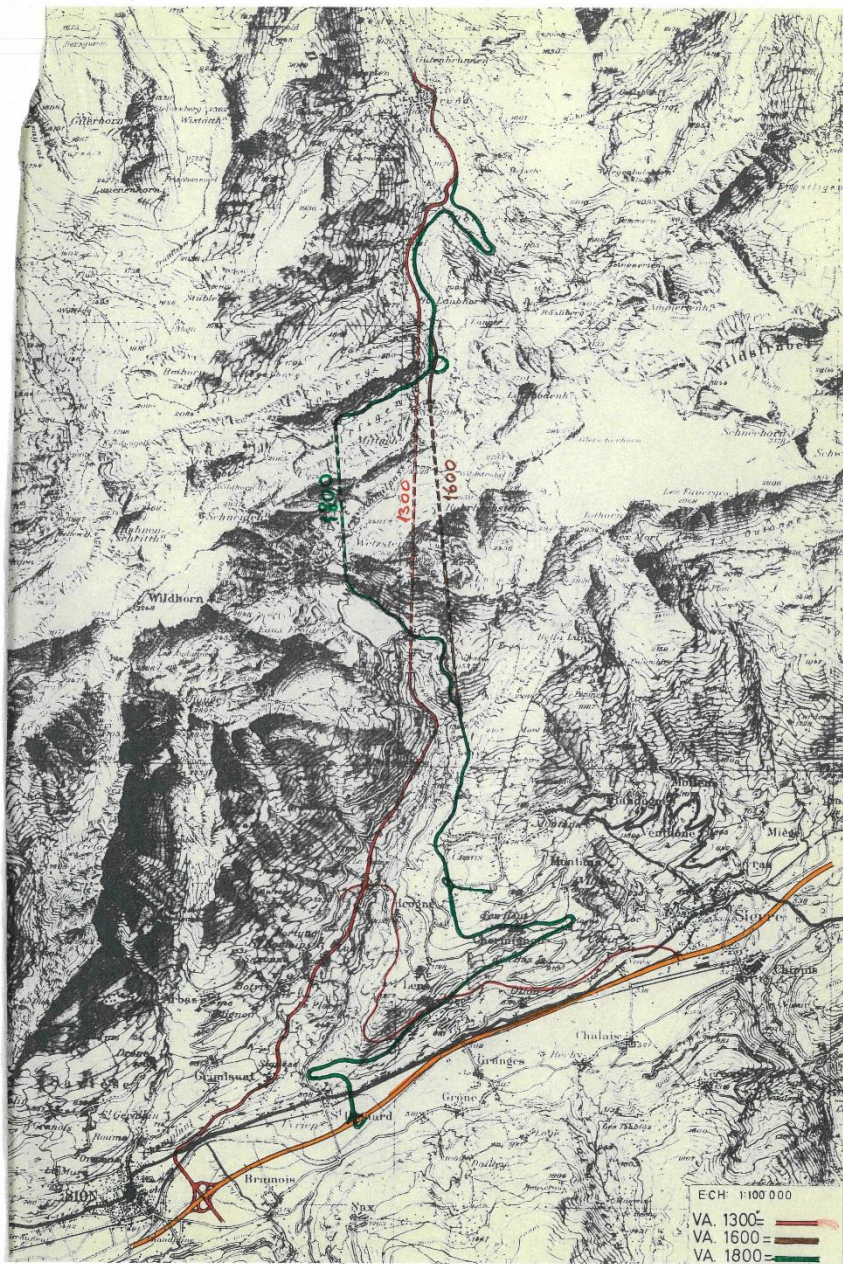


- erste Idee für Autobahn im Simmental in 50er-Jahre aufgekommen
- mehrere Tunnelvarianten, z. B. von Gasterntal ins Lötschental
- BR genehmigte Autobahnprojekt durchs Simmental in 1966: N6 Wimmis–Zweisimmen–Lenk–Rawiltunnel–Uvrier / Sitten vierspurige Autobahn mit Tunnelverbindung von der Lenk durch den Rawil ins Wallis



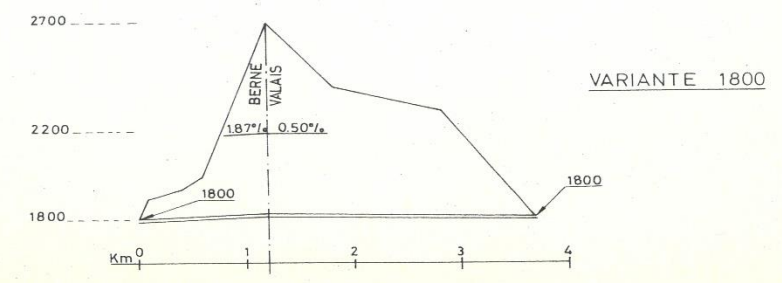
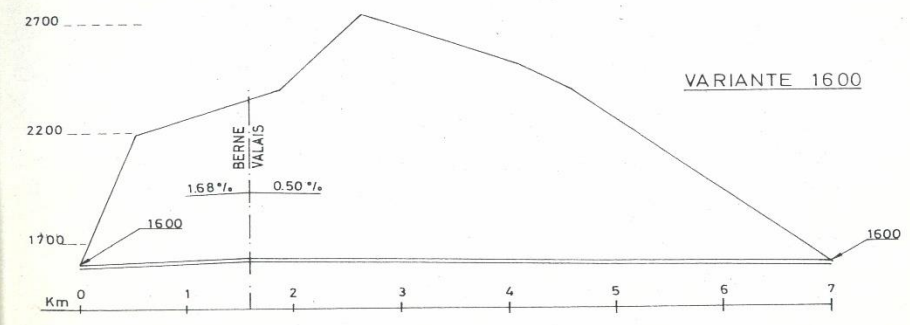
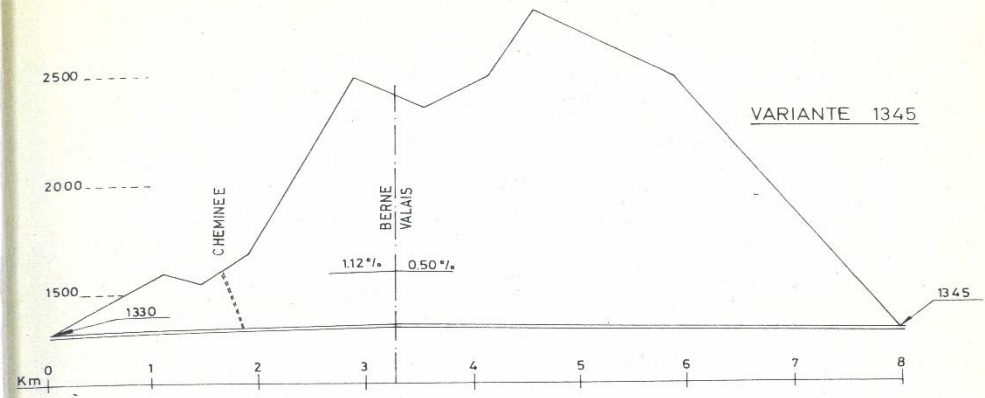
# Vom BR genehmigtes, Generelles Projekt 1966

- Vierspurautobahn von Wimmis bis Zweisimmen
- Zweispurautostrasse von Zweisimmen bis Sion, teilweise mit Kriechspuren (im Iffigtal)
- Rawilübergang in 3 Höhenvarianten geplant, mit unterschiedlichen Tunnellagen und als nicht wintersichere Alpendurchquerung
- Infolge Projektierungsschwierigkeiten im Iffigental (Lawinenschutzgalereien, Naturschutzgebiet usw.) Vorschlag der Ingenieurgemeinschaft für Tieflösung des Tunnels (zusätzliche Studie)
- Auftrag an Geologen und Ingenieure mit separater Studie, um Gefahr von Wassereinbrüchen und deren Auswirkungen auf Kraftwerkenanlagen Tseuzier - La Lienne abzuschätzen

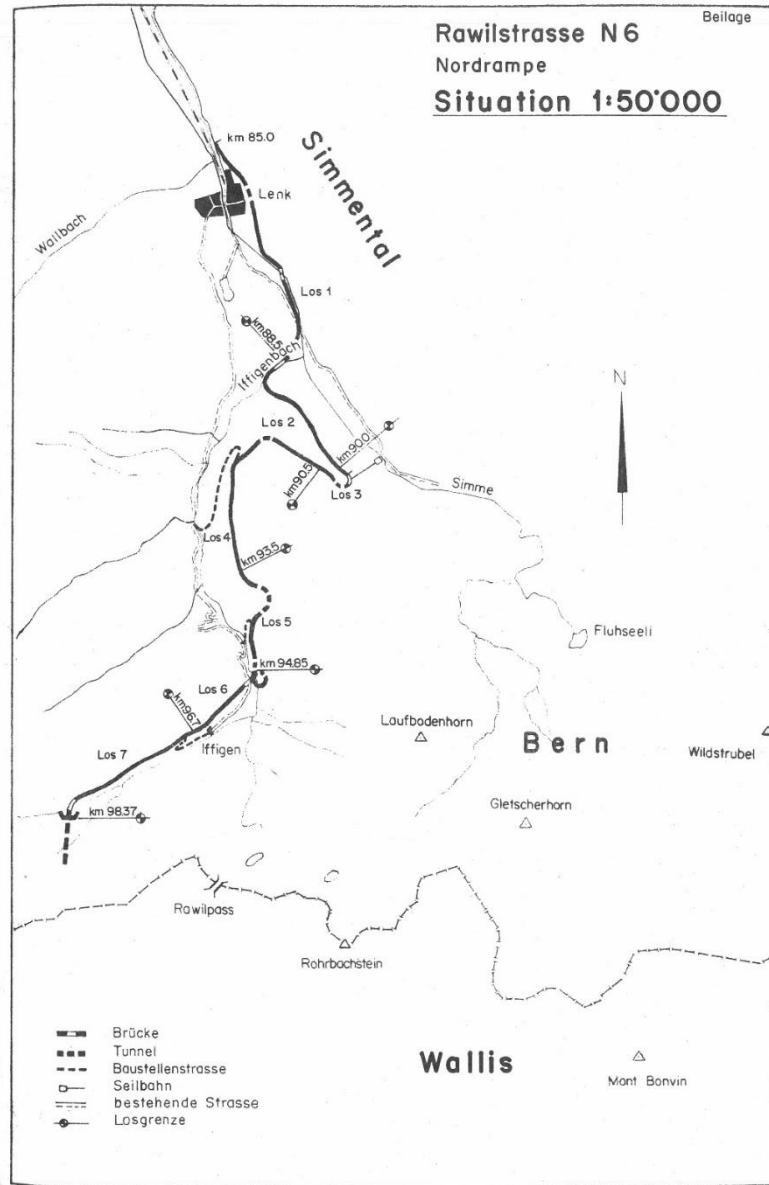


### PROFILS EN LONG DES TUNNELS

ANNEXE 3



1:500 000 / 200 000



### Generelles Bauprogramm der Nordrampe

Baujahr:	-	1	2	3	4	5
km 85.0 Lenk	L a n d e r w e r d			█	█	█
Los 1 l=3500m				█	█	█
km 88.5					█	█
Los 2 l=1500m					█	█
km 90.0					█	█
Los 3 l= 500m					█	█
km 90.5					█	█
Los 4 l=3000m				█	█	
km 93.5				█	█	
Los 5 l=1350m				█	█	
km 94.85				█	█	
Los 6 l=1850m				█	█	
km 96.7		█	█	█	█	█
Los 7 l=1670m		█	█	█	█	█
km 98.37 Nordportal Scheiteltunnel		█	█	█	█	█

Legend:

- Installationen, Zufahrtstrassen
- Aushub im Freien
- Aushub im Tunnel
- Maurerarbeiten im Freien
- Maurerarbeiten im Tunnel
- Fertigstellungsarbeiten (Oberbau usw.)

Elektro-Watt Zürich, den 29. Januar 1965

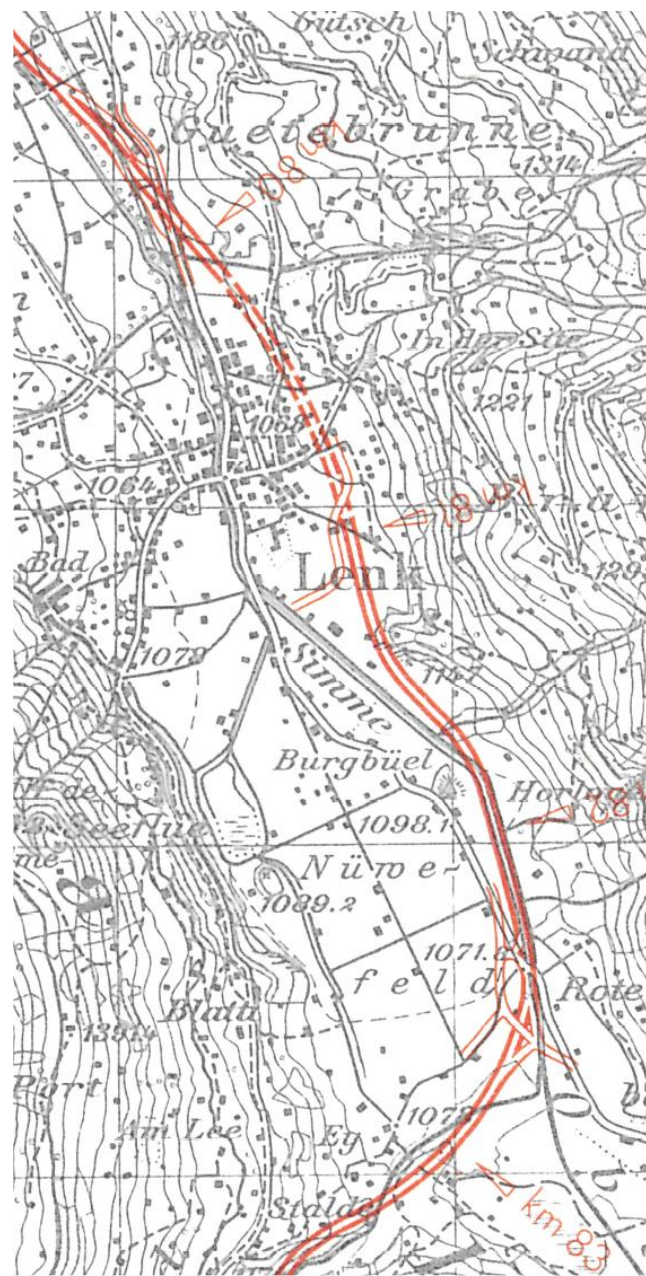
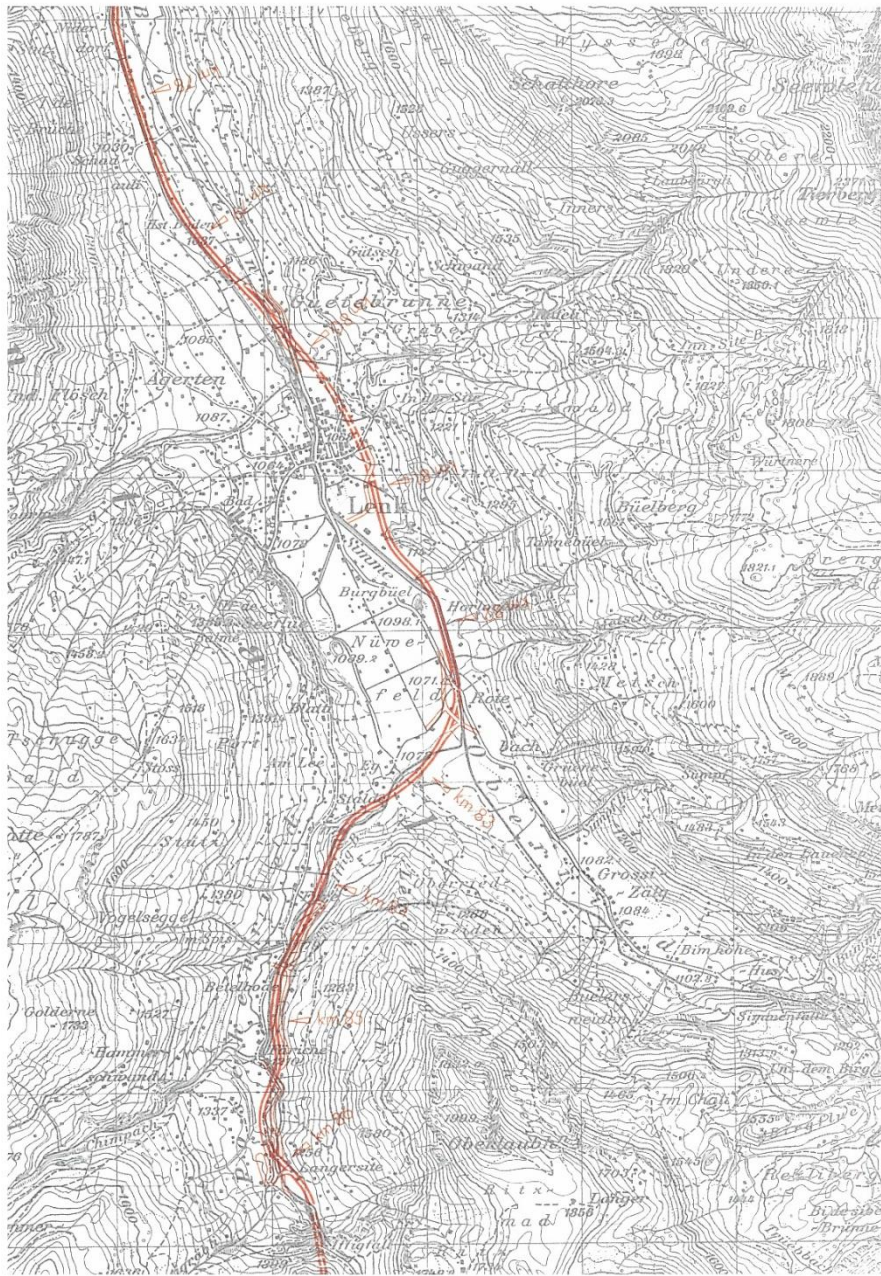
Pl.No. 58'122

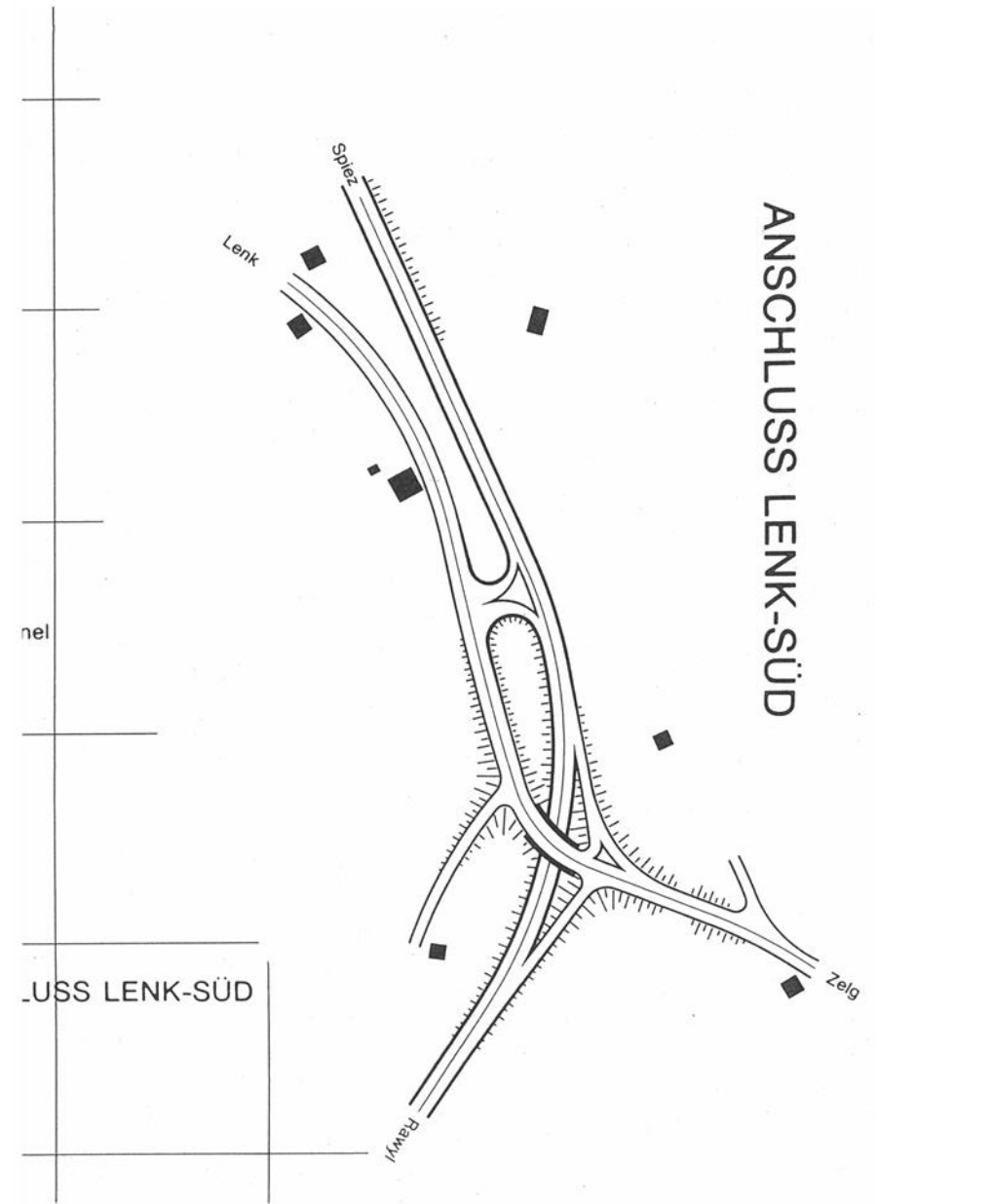


2022.10.15 Lenk Roe d  
Bundesamt für Strassen ASTRA



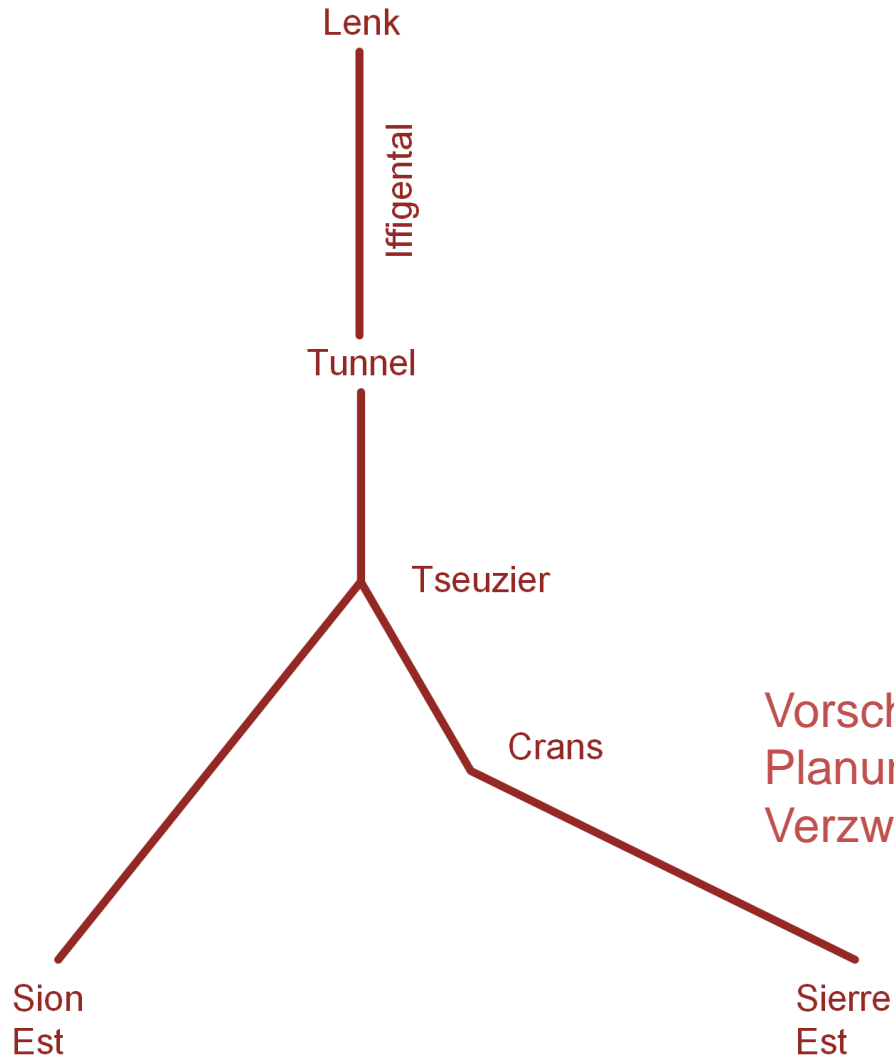
2022.10.15 Lenk Roe d  
Bundesamt für Strassen ASTRA







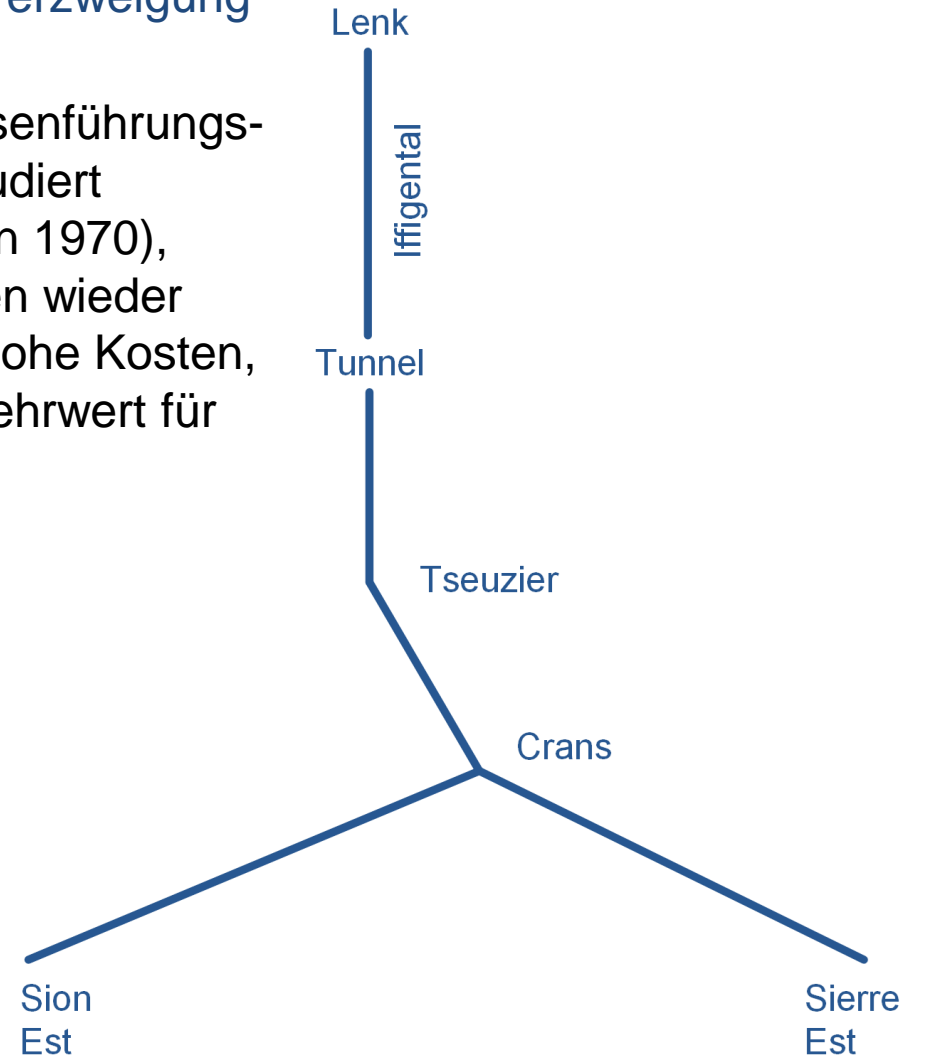
# Projektierung Rawil



Vorschlag Eidgenössische  
Planungskommission:  
Verzweigung ab Tseuzier

Vorschlag Konsortium  
Rawil Sud: Verzweigung  
ab Crans

sechs Strassenführungs-  
varianten studiert  
(vorgestellt in 1970),  
fünf Varianten wieder  
verworfen (hohe Kosten,  
fehlender Mehrwert für  
Region)



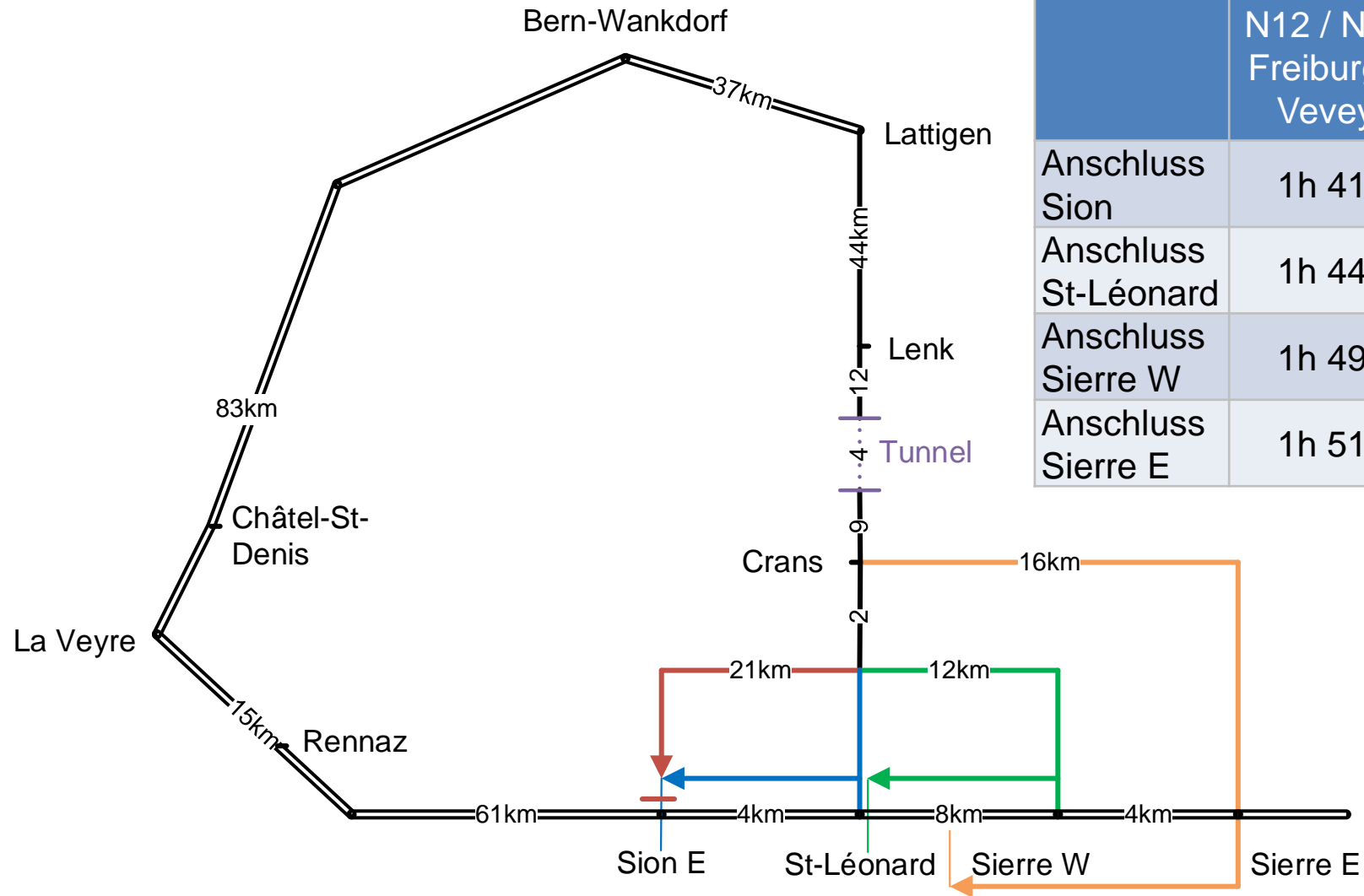


# Projektierung Rawil

- ab 1971: N6 nicht mehr NS 3. Klasse (wie z. Z. des Netzbeschlusses), neu Strassenneuanlage
- ab 1971: N12 Bern–Freiburg–Vevey vierspurige Vollautobahn (nicht mehr zweispurige NS 2. Kl.) → Fahrzeitberechnungen (Bern–Wallis) ergaben praktisch keinen Zeitgewinn mehr mit Passstrasse über Rawil
- Antrag Kt. VS Variante 1 Verbindung des Rawil ab Crans in Rhoneebene:
  - Abschnitt A: in Richtung Sitten, 21 km lang, 90 Mio. Franken
  - Abschnitt D: in Richtung Siders, 14 km lang, 77 Mio. Franken
- Entscheid Eidg. Amt für Strassen- und Flussbau: Verzicht auf Variante 1, aber Einmündung in N9 östlich von Siders weiterhin prüfenswert



# Fahrzeiten Bern-Wankdorf – Wallis



	N12 / N09 Freiburg - Vevey	Variante Sion E	Variante St- Léonard	Variante Sierre W	Variante Sierre E
Anschluss Sion	1h 41'	<b>1h 48'</b>	1h 42'	1h 47'	1h 51'
Anschluss St-Léonard	1h 44'	1h 51'	<b>1h 39'</b>	1h 44'	1h 48'
Anschluss Sierre W	1h 49'	1h 56'	1h 44'	<b>1h 39'</b>	1h 43'
Anschluss Sierre E	1h 51'	1h 58'	1h 46'	1h 41'	<b>1h 41'</b>

Autobahn	100 km/h
N12	90 km/h
Simmental	70 km/h
Rampen	60 km/h



# Videos



SRF 17.04.1974 Antenne -  
N6 im Simmental



SRF 24.10.1975 CH-Magazin -  
Rawilstrasse oder Lötschberg



©Tony Hegewald / Pixelio

> *Doppelklick auf Bild Präsentationsmodus*



# Bau von Sondierstollen (Los Süd)



- Rawil-Region = Karstgebiet
  - labyrinthartiges Netz des Wasserabflusses
  - schwer einzuschätzende Gefahr bei Bohrungen
  
- **Projekt 1972:** Sondierstollen, der auch für zukünftige Ventilation des Haupttunnels verwendet werden soll, mit allenfalls angepasster Achse
  - Länge des Sondierstollens (Los Süd): 5'550 m
  - Ausbruchsquerschnitt: 15,83–17,10 m<sup>2</sup>
  - abzuführende Wassermenge 3 m<sup>3</sup>/Sek. (vorfabrizierte Rigole)
  - Kosten: 29,596 Mio. Franken



# Bau von Sondierstollen (Los Süd)



## ▪ Projekt 1975:

- Sondierstollen mit reduziertem Ausbruchsquerschnitt (neu: 11.52–15,77 m<sup>2</sup>)
- nur für Sondierung der geologischen Verhältnisse
- minimale Betonverkleidung, da provisorischer Stollen
- vereinfachte Konstruktion der Sohle
- Nageln und Spritzbeton statt Einbau von Stahlbögen → weniger Stahlverbrauch
- abzuführende Wassermenge 1,5 m<sup>3</sup>/Sek. → seitliches offenes Rigole statt vorgefertigte Rigole
- Kosten: 16,66 Mio. Franken



# Bau von Sondierstollen (Los Süd)

- **1976:** Start Aushubarbeiten / Bohrungen für Sondierstollen auf Walliser Seite
- Geplante Realisierungszeit: 52,5 Mt. (Vortrieb, Sohlenbeton, 4 Mt. Winterpause)
- keine Bohrungen auf Berner Seite → zu grosser Widerstand im Simmental
- Bauunternehmung: Konsortium bestehend aus:
  - Losinger SA Sion (FF) / Dubuis A. & Dussex H. SA Sion / Locher & Cie AG Zürich / Frutiger Söhne AG Thun
- Ingenieurgemeinschaft bestehend aus:
  - Ingenieur-Unternehmung AG Bern / G. De Kalbermatten & F. Burri Ingénieurs Sion / Motor Columbus Ingénieurs Conseils SA Baden
- Kosten: 16,66 Mio. Franken
- Länge des Sondierstollens: 5'550 m



# Bau von Sondierstollen (Los Süd)

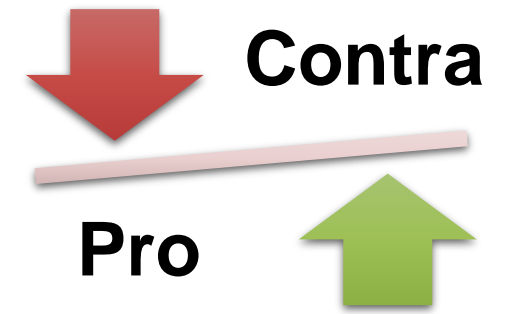
- **1979:** Wassereinbruch im Sondierstollen → Risse in Mauer des Tseuzier-Staudamms





# Bewegung Pro Rawil–Bern–Wallis

- Präsident: Hans Weber, Thun
- Sekretär: Emil Buchs, Lenk
- Slogan:  
Wäre es nicht eine  
Unterlassungssünde, auf einen  
Strassenausbau zu verzichten?



**Rawil, du coeur du Valais  
jusqu'au coeur de la Suisse**

> Bild anklicken für SRF-Film





# Videos



©Tony Hegewald / Pixelio



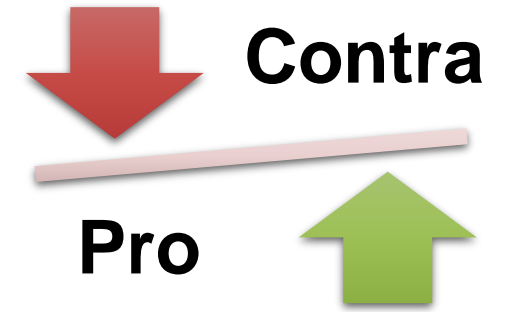
SRF 18.12.1984 DRS Aktuell -  
Umstrittenes Autobahnteilstück Rawil  
(*Video aus PPT*)

> *Doppelklick auf Bild Präsentationsmodus*



# Verein Pro Simmental

- Pro Simmental
- Gründer: Ernst Zbären
- unterstützt durch:
  - Roland Wiederkehr, Leiter des WWF, späterer Nationalrat des Landesrings der Unabhängigen
  - Schweizerische Depeschagentur
  - Winterthurer Landbote
  - BLS (Autoverlad)
- Mitgliederzahl:
  - 70er-Jahre: 5000
  - 2016: 600

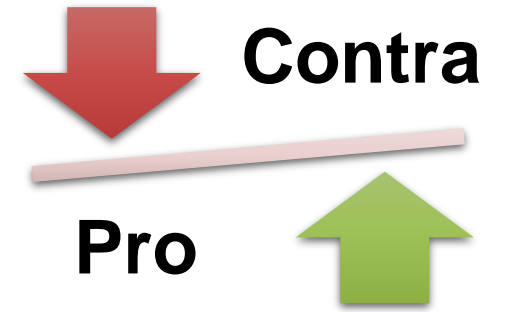




# Contra



1976: Klares Zeichen gesetzt mit über 100'000 Unterschriften gegen Rawiltunnel





# Projekt Autobahn Simmental-Rawil



So hätte die Autobahn durchs Simmental (nicht) ausgesehen, hier bei Grubenwald



# Persönliche Folgen.....





# Letzte Stationen des Projektes bis zu seinem Tod...

08.11.  
1978

- Überprüfung von NS-Teilstücken durch NUP (Kommission zur Überprüfung NS-Teilstücke)
- erstmals mit N6 Wimmis–Zweisimmen–Lenk–Rawiltunnel–Uvrier / Sitten

Dez.  
1981

- Entscheid NUP: Teilstück Wimmis–Rawil–Sitten bleibt im NS-Netz

17.12.  
1984

- Empfehlung BR: NS-Teilstück Wimmis–Rawil–Sitten zu streichen

20.03.  
1986

- Entscheid NR: NS-Teilstück Wimmis–Rawil–Sitten wird gestrichen

25.09.  
1986

- Beschluss Parlament: Empfehlung zur Ablehnung der Volksinitiative «für die Rettung des Simmentals vor Nationalstrassen», indirekter Gegenentwurf

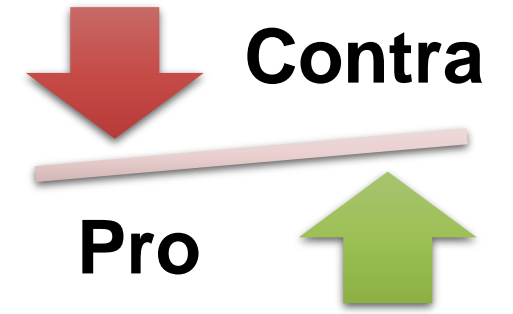
15.12.  
1986

- **Volksinitiative «für die Rettung des Simmentals vor Nationalstrassen» wird zurückgezogen zugunsten des indirekten Gegenentwurfs**



# Gründe, die zum Scheitern des Projekts führten

- zu hohe Kosten
- geologische Schwierigkeiten
- zu wenig bedeutungsvoll
- breiter Widerstand aus der Bevölkerung
- platzraubendes Verzweigungssystem bei Zweisimmen und der Raststätte beim Iffigenfall an der Lenk
- Kultur- und Weidelandverlust
- Bedrohung der Idylle beim Talabschluss an der Lenk
- Gefährdung Autoverlad am Lötschberg





# Wandertipp: Iffigenalp – Rawilpass – Lac de Tseuzier



siehe auch: [wegwandern.ch](http://wegwandern.ch)



# Fazit

