Die Urner Lösung zur Schächenquerung

Autor(en): **Regli, Alex**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Der Gotthard-Basistunnel. Uri**

Band (Jahr): **- (2005)**

Heft 1

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-419243

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Die Urner Lösung zur Schächenquerung

Die offenen Fragen zum NEAT-Abschnitt Gotthard Nord im Urner Reusstal nördlich des Knickpunkts, insbesondere die Querung des Schächenbaches, führten im Jahre 2004 zu einer Sistierung des Plangenehmigungsverfahrens zum Auflageprojekt (AP) Uri 2003. Der Kanton Uri, das Bundesamt für Verkehr (BAV) und die AlpTransit Gotthard AG haben nun nach intensiven Verhandlungen eine mögliche Lösung gefunden.

Alex Regli, wer ist der «Vater» der neuen Lösung?

Die Idee stammt vom Amt für Tiefbau (AfT) des Kantons Uri. Aufgrund von bereits realisierten Projekten mit ähnlicher Problemstellung hat das AfT den Flussbauspezialisten Martin Jäggi beauftragt, eine Tieferlegung der Schächenbachbrücken zu prüfen.

Wie sieht jetzt das neue Projekt des Kantons Uri aus?

Mit der neuen Lösung kann der Schächenbach rund einen Meter tiefer überquert werden als im AP Uri 2003 vorgesehen war. Auf engem Raum überqueren heute acht Brücken den Schächenbach. In Fliessrichtung gesehen sind dies:

- Die Strassenbrücke im eingezäunten Areal der RUAG
- Die Fussgängerbrücke mit dem Trottoir der Umfahrungsstrasse
- Die Brücke der Umfahrungsstrasse
- Ein Stahlträger für die Hauptwasserleitung von Schattdorf nach Altdorf
- Die drei Fachwerkbrücken der Eisenbahn
- Die Brücke für die Erschliessung der Stillen Reuss

Diese acht Brücken sollen durch ein 50 m langes Bauwerk ersetzt werden. Konkret ist es eine Betonplatte, welche den Abfluss des Schächens Richtung Reuss unter Druck ermöglicht. Die glatte Unterseite dieser Betonplatte verhindert das Anhängen von Schwemmholz an den Brückenkonstruktionen.

Gleichzeitig soll durch bauliche Vorkehrungen das Risiko eines Rückstaus bei Hochwasser vermindert werden. Was muss man sich darunter vorstellen?

Bei einem extremen Hochwasser kann sich der Brückendurchlass vollständig füllen. Deshalb wird der obere Brückenrand um rund drei Meter erhöht. Das Wasser staut sich auf und der Druck wird erhöht. Dadurch entstehen höhere Fliessgeschwindigkeiten, grössere Schleppkräfte und es fliessen grössere Wassermengen durch das Bauwerk. Im Weitern wird im bereits bestehenden Geschiebesammler Stiglisbrücke in Bürglen ein Holzrechen eingebaut. Damit kann das Schwemmholz wirksam zurückgehalten werden.

Wirkt sich diese neue Variante auch auf den Bahndamm aus? Was passiert mit der Unterführung Walter Fürst?

Durch die tiefere Linienführung können die Bahndämme weiter abgesenkt werden. Die bestehende Unterführung Walter Fürst wird wie bereits im AP Uri 2003 vorgesehen am neuen Standort «Wysshus» ersetzt.

Abschnittsleiter Alex Regli.

Einen Meter tiefer über den Schächen.

Nadelöhr Unterführung Walter Fürst wird ersetzt.

Acht Brücken überqueren heute den Schächenbach.

Weniger hoch über den Schächen, tiefere Dämme, neue Unterführung nach Attinghausen – positive Aspekte, die bei der betroffenen Bevölkerung sicherlich auf Akzeptanz stossen werden.

Ich denke schon. Ich hoffe, dass der Vorschlag des Kantons zu einer raschen Genehmigung des neuen Projektes führt. Dies ist auch notwendig. Ab dem Jahre 2007 bis 2008 fallen im Tunnel Erstfeld riesige Mengen Ausbruchmaterial an. Wir sind darauf angewiesen, dieses Material für die Dammschüttungen im Rynächt, aber auch im nördlichen Abschnitt der Schächenbachüberquerung zu verwenden. Nicht auszudenken, was kostenmässig passieren würde, wäre eine Genehmigung bis zu diesem Zeitpunkt nicht vorhanden.

Mit anderen Worten – die Variante Schächenunterquerung ist somit definitiv vom Tisch!

Bis zum endgültigen Entscheid zugunsten des Projektes «Berg lang geschlossen» bleibt die Schächenunterquerung für den Kanton Uri eine Option. Allerdings wäre deren Realisierung erst nach Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels möglich. Sonst würde sich die Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels allzu sehr hinauszögern.

Wie geht es jetzt konkret weiter?

Vorerst werden wir nun das neue Auflageprojekt für die noch nicht genehmigten Elemente nördlich des so genannten Knickpunktes bei Kilometer 98.2 ausarbeiten. Die öffentliche Auflage ist auf Frühling 2006 geplant. Rund ein Jahr später erwarten wir die Baubewilligung des Bundes. Baubeginn wäre Mitte 2007.

11 Millionen für «Berg lang geschlossen»

Der Bundesrat beantragt beim Parlament zwei Kredite für Bahnprojekte. Mit 24 Millionen Franken sollen die Kapazitäten auf der Nord-Süd-Achse (KANSAS) der Bahn analysiert und Engpässe eruiert werden. Für knapp die Hälfte dieses Kredits, 11 Millionen Franken, soll zudem ein Vorprojekt für die Linienführung «Berg lang geschlossen» im Kanton Uri erstellt werden. 15 Millionen Franken dienen der Trasseesicherung für die zurückgestellten NEAT-Strecken. Dieser Betrag dient grösstenteils dem vorsorglichen Landerwerb. Er soll verhindern, dass die Realisierung des Projekts dereinst durch neue Bauten erschwert wird.

Der Nationalrat hat die beiden Kredite bereits bewilligt. Im Ständerat wird das Geschäft in der Sommersession 2005 behandelt.