

Instandsetzung der Nationalstrasse A2 im Kanton Uri

Autor(en): **Püntener, Peter**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

Band (Jahr): **116 (1998)**

Heft 16/17

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-79481>

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.

Peter Püntener, Altdorf

Instandsetzung der Nationalstrasse A2 im Kanton Uri

Neben einer kurzen geschichtlichen Erläuterung der Begleitumstände, die ab 1963 zum Bau der A2 im Kanton Uri führten, werden auch die Gründe für die laufende, umfangreiche Instandsetzung dargelegt.

Die Eidgenössische Kommission für die Planung des Schweizerischen Nationalstrassennetzes ging ursprünglich von der Annahme aus, die Gotthardroute sei zwischen Altdorf und Castione als Nationalstrasse 3. Klasse nur zweispurig zu erstellen. Der Kanton Uri gab sich damit nicht zufrieden und wünschte einen vierspurigen Ausbau. Man einigte sich darauf, die Rampe Amsteg-Göschenen vierspurig zu projektieren, aber vorerst nur zweispurig zu bauen. Erst als nachgewiesen war, dass auf diese Weise von Anfang an etwa 70% der Kosten der vierspurigen Anlage zu investieren gewesen wären, gab es grünes Licht für die heutige Konzeption.

Viel zu diskutieren gab damals die Frage, ob auf der Rampenstrecke eine Kriechspur vorzusehen sei. Der Kanton Uri verlangte dies und wurde dabei von den Automobilverbänden und sogar vom Grossen Rat des Kantons Luzern unterstützt. Nationalrat Alfred Weber (UR) reichte am 18. Dezember 1963 ein gleichlautendes Postulat ein. Das damalige Amt für Strassen und Flussbau argumentierte, dass aus Gründen der Kapazität eine Kriechspur nicht nötig sei und «nur den Fahrkomfort einer an und für sich schon einen sehr hohen Ausbaustandard aufweisenden Autobahn heben» würde. Und weiter fuhr das Amt fort: «Beim Entscheid

über die Frage der Kriechspur stehen sich damit einerseits der Hang zu einem gewissen Perfektionismus, der Wunsch nach immer noch Besserem, und andererseits der nüchterne Sinn für das Angemessene und Zumutbare gegenüber.» An den Unterhalt der Strassen dachte damals niemand, und somit war die Wichtigkeit von Kriech- und Standspuren für den Baustellenbetrieb kein Thema, ein Umstand, der sich später stark erschwerend auswirken wird.

Diese aus heutiger Sicht wenig verständliche Begründung muss im Lichte der damaligen schwierigen Finanzierung des Nationalstrassenbaus gesehen werden. Unsere Nachbarn bauten damals in grossem Stil und in kürzester Zeit ihre Autobahnnetze. Die Schweiz lag arg im Rückstand. Somit galt die Devise: «rasch und billig!»

Das Schweizerische Nationalstrassennetz wurde am 21. Juni 1960 vom Parlament festgelegt. Noch im gleichen Jahr begannen die Vorbereitungsarbeiten für die als erste Priorität bezeichnete Strecke Amsteg-Wassen. Im engen Tal machen sich die Reuss und drei Verkehrsverbindungen den Platz streitig. Unsere Vorfahren konnten sich die Rosinen aussuchen. Die Nationalstrasse kam als letzte und musste sich mit dem begnügen, was noch übrig blieb; und das war fürwahr kein verlockender Baugrund: Schwierige topografische Verhältnisse, zum Teil geologisch ungünstige Formationen und Naturgefahren aller Art wie Steinschlag, Felssturz, Wildbäche und Lawinen.

Die Bauarbeiten für die Strecke Amsteg-Wassen wurden im Herbst 1963 begonnen. Die Inbetriebnahme erfolgte ab-

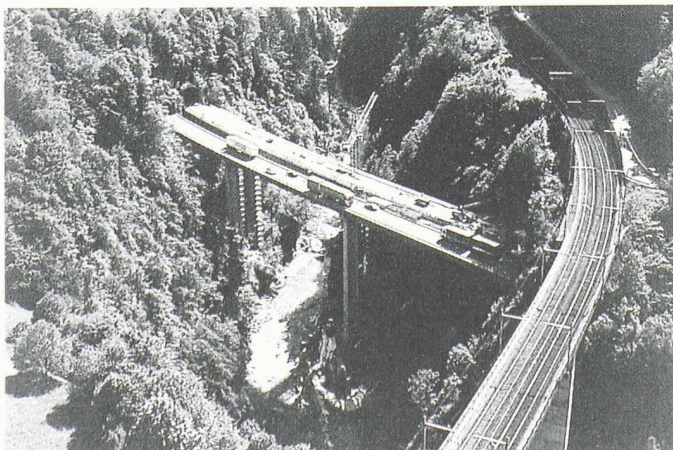
schnittsweise zwischen 1971 und 1975. Nach rund 25 Jahren sind die sogenannten «Verschleissteile» soweit, dass sie ersetzt werden müssen; ein ganz normaler Vorgang. Die aktuelle Instandsetzung geht aber weit darüber hinaus. Wir kamen gemeinsam mit unseren Ingenieuren und Experten zum Schluss, dass ein grosser Teil der Substanz ohne Intervention nicht die geforderte Nutzungsdauer von etwa 75 Jahren erreichen dürfte. Deshalb entschlossen wir uns zusammen mit dem Bundesamt für Strassen, die Gelegenheit des Ersatzes der Verschleissteile zu nutzen und die Autobahn einer Generalrevision zu unterziehen. Wir tun dies nicht mit einer Vielzahl von Einzelbaustellen, sondern - im Einklang mit den Weisungen des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) - in Form von Unterhalts-Grossbaustellen, denen eine zweijährige generalstabsmässige Planung vorausgeht. Ohne Behinderung des Verkehrs geht es auch so nicht, aber sie hält sich in engen Grenzen, und während der sommerlichen Hauptverkehrszeit gilt freie Fahrt.

Die Gründe für den grossen Instandstellungsaufwand sind mannigfach. Stichworte müssen genügen: Neue Erkenntnisse, geänderte Normen, zum Teil ungenügende Konstruktionen und Materialien und ab und zu auch mangelnde Sorgfalt bei der Ausführung. Der wichtigste Faktor aber ist das Salz. Ohne Schwarzräumung und somit ohne massiven Salzeinsatz kann eine Gebirgsautobahn nicht sicher betrieben werden. Sowenig wie eine Ritterrüstung gegen Maschinengewehrfeuer schützt, so wenig halten die Bauwerke den Einwirkungen des Salzes auf die Dauer stand.

Die Instandsetzungsarbeiten begannen 1990 auf der Teilstrecke Amsteg-Meitschligen (Gruppe 3a). Dann folgte 1993 eine finanziell bedingte Pause. Ab 1995 wird an der Teilstrecke Meitschligen-Gurtellen (3b) und Gurtellen-Wassen (3c) gebaut. Rechtzeitig auf die Sommersaison 1998 werden die Arbeiten beendet sein.

Mit den in den nachfolgenden Artikeln beschriebenen Methoden hoffen wir in den nächsten 25 Jahren keine grösseren Unterhaltsarbeiten mehr durchführen zu müssen; die nächste Generalrevision soll sogar erst in 50 Jahren notwendig werden. Ob unsere Rechnung aufgehen wird, mögen unsere Nachfolger im Amte beurteilen.

Adresse des Verfassers:
Peter Püntener, dipl. Bauing, ETH SIA, Kantonsingenieur Uri, Klausenstrasse 2, 6460 Altdorf



1
Das Urner Reusstal.
Die Autobahn musste
neben Kantonsstrasse
und Bahn auch noch
Platz finden