

Rekonstruktion der Reussbrücke Wassen: das Ereignis aus der Sicht des Bundesamtes für Strassenbau

Autor(en): **Suter, Kurt**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

Band (Jahr): **107 (1989)**

Heft 25

PDF erstellt am: **21.07.2018**

Persistenter Link: <http://doi.org/10.5169/seals-77123>

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.

Rekonstruktion der Reussbrücke Wassen

Das Ereignis aus der Sicht des Bundesamtes für Strassenbau

Im Reusstal nehmen – insbesondere natürlich in seinen Engnissen – die Verkehrswege seit jeher einen wesentlichen Teil des zur Verfügung stehenden Raumes in Anspruch. Beim Bau der Nationalstrasse N2 im Kanton Uri mussten deshalb zahlreiche Brücken, Lehnviadukte und hohe Stützmauern gebaut werden. Die Reuss musste mehrere Male gequert und dabei Pfeiler, Fundamente und Mauern in das Flussbett gestellt werden.

Das gewaltige Hochwasserereignis vom August 1987 wurde damit zur rücksichtslosen Bewährungsprobe für das Einfühlungsvermögen und das Geschick der Strassenbauingenieure und Unternehmer sowie für die Qualität der von ihnen geleisteten Arbeit. Ich nehme das Urteil vorweg und unterstreiche es: Sowohl die Nationalstrasse selbst als auch ihre Bauwerke haben diese Probe mit Auszeichnung bestanden. Lediglich eine hohe Schüttböschung und ein einziger Brückenpfeiler wurden ernsthaft in Mitleidenschaft gezogen. Alle anderen Teile dieses Bauwerkes sind unbeschädigt geblieben. Daneben wurden jedoch weit über hundert Jahre alte Bauwerke und Geländedeformationen, die während über tausend Jahren Bestand hatten, kurzerhand weggespült.

Aus dieser positiven Optik heraus konnte man denn auch im August 1987 trotz der vielen überwältigenden Eindrücke den Schaden der Reussbrücke in Wassen kühl und sachlich einschätzen. Vom aussenstehenden Betrachter in Bern, der nicht mit den Sorgen und Mühen der direkt Betroffenen konfrontiert war, liess sich die ganze Angelegenheit wohl auch etwas ruhiger und umsichtiger beurteilen. An einem guten, technisch durchdachten und fachkundig erstellten modernen Bauwerk war ein Schaden entstanden; an einem Bauwerk, dessen Pläne vorhanden sind und dessen Schöpfer, Professor Dr. Christian Menn, als hervorragender

Brückenbauer bekannt ist und der auch heute noch für alle Problemlösungen zur Verfügung steht.

Die Nationalstrasse N2, die Gotthardautobahn, bildet die Haupt-Nord-Südachse unseres Verkehrsnetzes, ist stark belastet und unentbehrlich. Neben der Nationalstrasse war nach dem Hochwasser keine andere durchgehende Verkehrsverbindung mehr vorhanden. Der Kampf mit der Zeit war daher ausserordentlich wichtig. Immer wenn ein Bauwerk einen grösseren Schaden erleidet, gibt es zwei Möglichkeiten: abbrechen und neu bauen oder reparieren. Nach zwei Telefongesprächen mit Professor Menn und einem Augenschein an Ort und Stelle war – nach eingehender, ingenieurmässiger Abwägung der Möglichkeiten und Risiken – klar, dass eine Reparatur wohl schwierig und anspruchsvoll, aber möglich und vorteilhaft ist. Der Schaden an diesem Bauwerk hatte eine offensichtliche Ursache, war lokalisierbar und es blieb derart viel gute Bausubstanz, dass es direkt unverantwortbar gewesen wäre, hier der «Wegwerfmode» zu frönen.

Wichtige Voraussetzung war jedoch vorerst eine gründliche und zuverlässige Ermittlung des Zustandes und der Einsatz bestqualifizierter Fachleute mit grosser Erfahrung und Kapazität. Der Bundesrat hatte beschlossen, die Behebung der Unwetterschäden zu hundert Prozent zu übernehmen; die Oberleitung lag damit beim Bund. Als Experten haben wir Professor Menn verpflichtet können, und wir entschlossen uns, die Firma Zschokke als hochqualifizierte Unternehmung direkt, ohne Submissionsverfahren, mit der Durchführung und Koordination der Arbeiten zu beauftragen. Herr M. Donzel, Chef der Sektion Brücken, vertrat unser Amt. Herr H. Huber, Brückeningenieur, leitete als Vertreter des Bauamtes Uri die Arbeiten an Ort und Stelle. Als Berater standen ihm zur Seite: Herr Dr.

Schneider für die geologischen Abklärungen sowie das Ingenieurbüro Winkler+Partner AG für die Detailprojektierung und die örtliche Bauleitung.

Die Zusammenarbeit dieser Fachleute und Experten, Unternehmer und Handwerker war dabei getragen von einer ganz speziellen Motivation. Jeder der Beteiligten hatte extrem viel von seinem Wissen einzubringen. Die unternehmerische Qualität wurde durch den Einsatz sehr guter Mitarbeiter sowie von bewährtem Material unter Beweis gestellt; sie hat damit wesentlich den effizienten Ablauf der komplizierten Vorgänge geprägt. Ingenieure, Geologen, Messspezialisten, Aufsichtspersonen und Experten mussten in zahlreichen harten Auseinandersetzungen um die Lösung der vielen Einzelfragen ringen. Die zu lösende Aufgabe war nicht nur erstmalig, sondern auch vielseitig. Das Werk ist gelungen und im In- wie im Ausland stark beachtet worden.

Der mit der Rekonstruktion des Bauwerkes erzielte Zeitgewinn von wahrscheinlich mehr als einem Jahr hat sich für alle Verkehrsteilnehmer und Anwohner der Gotthard-Autobahn gelohnt. Es liegt mir deshalb sehr daran, dass die spezielle Leistung aller Beteiligten bekanntgemacht wird und die Erfahrungen ausgewertet werden können. Allen Beteiligten spreche ich daher auch an dieser Stelle mein Kompliment und meinen besten Dank aus. Ich bin überzeugt, dass die Reussbrücke Wassen ihren ursprünglichen, hervorragenden Zustand wieder vollumfänglich erreicht hat. Aus der Sicht des Bundes bin ich stolz darauf, dass eine solch schwierige Aufgabe in dem sonst so komplexen Ablaufmuster unserer heutigen Arbeitsweise derart erfolgreich gelöst werden konnte.

Kurt Suter
Direktor ASB, Bern