

**Zeitschrift:** Tec21  
**Herausgeber:** Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein  
**Band:** 127 (2001)  
**Heft:** 31/32: Instandsetzung A2

**Artikel:** Auf der Nord-Süd-Achse im Kanton Uri  
**Autor:** Püntener, Peter  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-80181>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 15.01.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**



Peter Püntener

## Auf der Nord-Süd-Achse im Kanton Uri

**Der Weg über den Gotthard ist die kürzeste Verbindung im zentralen Alpenraum. Hier gelingt es, den steinernen Querriegel, der sich von Frankreich bis nach Slowenien erstreckt, in einem Schritt und ohne Umwege zu überwinden. Trotz dieser Umstände blieb die Route während Jahrtausenden für den Austausch von Personen und Gütern verschlossen. Die Schöllenschlucht galt als unüberwindbar. Erst mit dem Einsatz der Technik und der Magie des Teufels gelang es unseren Vorfahren etwa um 1200, diese Schlüsselstelle in den Griff zu bekommen.**

Die Teufelsbrücke, der Stiebende Steg und später das Urnerloch öffneten dem Saumverkehr das Tor zum Gotthardpass. Der Zugang im Norden erfolgte mit Lastkähnen über den Vierwaldstättersee. Einerseits war das Schloss A Pro in Seedorf, das heute noch wie eine Perle in der Landschaft erscheint, obwohl es mittlerweile durch die Autobahn vom See abgetrennt wird, Ausgangspunkt für den beschwerlichen Weg in Richtung Süden. Der Saumweg führte am Frauenkloster St. Lazarus und an der trutzigen Burg von Attinghausen vorbei nach Erstfeld. Zum anderen war Flüelen Umschlagort für den Passverkehr. Dieser Zustand dauerte während Hunderten von Jahren an. Er bot vielen ein bescheidenes Auskommen als Pferdehalter, Säumer, Wirt, Wegknecht und «Tankwart». Letztere füllten zwar kein Benzin ab, sondern beschafften und verkauften Futter für die vereinigen Pferdestärken. Erst der Druck und die finanzielle Unterstützung der Nachbarn im Norden und Süden veranlassten Uri zum Bau einer Fahrstrasse über den Gotthardpass. Das geschah zwischen 1820 und 1836. Erstmals kamen fremde Unternehmer und Arbeiter in grosser Zahl nach Uri. Die Fahrstrasse beschleunigte die Fahrt über den Gotthard und erhöhte die Kapazität, brachte aber keinen grossen Umbruch im wirtschaftlichen Gefüge des Kantons. Die Gotthard-

strasse erhielt mit der Eröffnung der Axenstrasse 1865 eine willkommene Fortsetzung nach Norden. Somit entfiel der aufwändige Umlad auf Schiff.

Der Bau der Gotthardbahn erfolgte in nur 12 Jahren zwischen 1870 und 1882. Tausende von Arbeitskräften – zum grössten Teil Italiener – wurden benötigt. Für die Aufnahme so vieler Menschen fehlte die Infrastruktur; auch die Unternehmer schufen sie nur mangelhaft. Die hygienischen und sozialen Verhältnisse spotteten jeder Beschreibung. Am stärksten betroffen war Göschenen. Hier regierte das Faustrecht, und die staatliche Macht war praktisch nicht in der Lage, für Ruhe und Ordnung zu sorgen. Der Regierungsrat sah sich sogar gezwungen, Militär aufzubieten, um mit brachialer Gewalt einzugreifen. Die Gotthardbahn brachte einen eigentlichen wirtschaftlichen Umbruch. Die Pferdehalter und Kutscher und auch viele Wirte verloren ihre Existenz. Nicht wenige versuchten ihr Glück in Übersee. Es brauchte nun Lokführer, Heizer, Kondukteure, Mechaniker usw. Die Gotthardbahn verursachte auch die ersten grossen Umweltprobleme. Bei Inversionslagen erstickte das Urner Oberland fast im Rauch der bergauf kreichenden Dampflokomotiven. Erst die Elektrifizierung in den Zwanzigerjahren des zwanzigsten Jahrhunderts brachte Erlösung.

Das Automobil benützte jahrzehntelang die vorwiegend im neunzehnten Jahrhundert erbauten Strassen. Die Blechkolonnen, die sich durch alle Dörfer wälzten, wurden zur Plage. Die heute oft verwünschte Nationalstrasse wurde richtiggehend herbeigesehnt. Uri war bei den ersten Kantonen, die Nationalstrassen bauten. Man begann gleich mit dem schwierigsten Abschnitt zwischen Amsteg und Gurntellen. Dem Bau voraus gingen heftige Diskussionen auf kantonaler und gesamtschweizerischer Ebene, was der richtige Standard für die Gotthardnordrampe sei. Eine zweispurige Autostrasse à la San Bernardino sei genügend, sagte das damalige Bundesamt für Strassen- und Flussbau. Eine vierspurige Autobahn mit Kriechspur verlangten der Kanton Uri und die Automobilverbände. Schliesslich einigte man sich auf einen vierspurigen Ausbau ohne



Kriechspur. 1963 wurde mit dem Bau begonnen. Es kamen wiederum Arbeiter in grosser Zahl. Glücklicherweise gehörten die Wildwest-Methoden des Bahnbaus der Vergangenheit an.

Die Nationalstrasse ist bis heute das grösste Kulturobjekt im Kanton Uri. Es beansprucht 2,4 Mio. m<sup>2</sup> Land und kostete nominal bisher 2,31 Mia. Fr. Die Aufwendungen für den Unterhalt betrugen bis zum 31. Dezember 2000 zusätzliche 593 Mio. Fr. Zusammengezählt und auf die heutige Kostenbasis aufindexiert summieren sich die Investitionen für Bau und Unterhalt der Nationalstrassen im Kanton Uri auf die stolze Summe von 5,1 Mia. Fr. Die Bewältigung eines solch grossen und komplexen Bauwerkes ist für den 35 000 Einwohner zählenden Kanton eine erhebliche Herausforderung. Früher war es der Bau mit der maximalen Jahrestanche von 211 Mio. Fr. im Jahr 1977 (nach heutigen Preisen rund 350 Mio. Fr.); heute sind es Betrieb und Unterhalt, die hohe fachliche und organisatorische Ansprüche stellen. Das Tiefbauamt – oder Amt für Tiefbau, wie es offiziell heisst – ist denn auch, bezogen auf die Einwohnerzahl, das grösste der Schweiz. Und damit wären wir wieder bei den Wegknechten, die es bereits zu Zeiten des Saumverkehrs gab. Auch die Nationalstrasse veränderte die Wirtschaftsstruktur des Kantons. Viele, die vom Transitverkehr auf der alten Gotthardstrasse lebten, wie Wirte und Tankstellenhalter, mussten schliessen. Dafür floriert die Gotthardraststätte bei Schattdorf.

Seit der Eröffnung des Seelisbergtunnels am 12. Dezember 1980 rollt der Verkehr auf der Gotthardautobahn durch den Kanton Uri. Er brachte die gewünschte Entlastung der Dörfer, aber auch zusätzliche Probleme. Bundesrat Hürlimanns pathetische Worte anlässlich der Einweihung des Gotthardstrassentunnels am 5. September 1980, wonach die A2 nicht zu einem Korridor für den Schwerverkehr werden dürfe, tönen angesichts der nicht enden wollenden Lastwagenkarawane wie ein Hohn. Die Ritter der Landstrasse haben werktags den Gotthard fest im Griff. Heute sind es pro Werktag rund 4500 LKW. Per 1. Januar 2001 wurde die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) eingeführt und gleichzeitig das Maximalgewicht pro LKW auf 34 Tonnen erhöht. Trotz höheren Abgaben nimmt der Schwerverkehr weiterhin zu und zeigt immer offensichtlichere Auswirkungen in Form von kilometerlangen Staus.

Gegen den Schwerverkehr scheint, wie das Beispiel der LSVA zeigt, vorläufig kein Kraut gewachsen zu sein. Wir als für den Betrieb und den Unterhalt Verantwortliche fragen uns manchmal, wie das weitergehen soll. Wie lange steht das Glück in Sachen Bränden im Gotthardstrassentunnel auf unserer Seite? Bis heute bekamen unsere Feuerwehrmänner alle Ereignisse in den Griff. Aber irgendwann geht das nicht mehr. Der Ruf nach einer zweiten Röhre wird immer lauter; aber auch sie wird das Lastwagenproblem nicht lösen können. Wohl sinkt bei richtungsgetrennten Fahrbahnen das Risiko von Grosseignissen im Tunnel, aber es verschwindet nicht. Sobald eine Röhre aus Unterhaltsgründen gesperrt werden muss, haben wir wieder die

heutige Situation. Die Gefahr von Frontalkollisionen ist dann sogar grösser. Das beweist der Seelisbergtunnel, bei dem 45 % der Todesfälle bei Sperrung einer Röhre passierten. Alle hoffen auf die Neat. Eine leistungsfähige, kundenorientierte Bahn könnte das Problem lösen. Die grosse Frage bleibt: Werden es die Bahnen auch tatsächlich schaffen?

Wie bereits gesagt, begannen die Bauarbeiten an der Gotthardnordrampe im Herbst 1963 in Amsteg. Die Inbetriebnahme der Strecke Amsteg–Göschenen erfolgte gestaffelt zwischen 1971 und 1980. Bereits 1983 entdeckte man bei einer Kontrolle beim Elmenrütviadukt – eher zufällig – gravierende Mängel. Man entschloss sich, die Brücke abzureissen und durch eine neue zu ersetzen (1984–87). Das Echo bei der Politik und in der Fachwelt war gewaltig. Dieses Ereignis veranlasste uns, systematisch den Zustand der Bauwerke zu erfassen und gestützt darauf ein Unterhaltsprogramm aufzustellen. Die Umsetzung begann 1990 auf der Teilstrecke Amsteg–Meitschli (Gruppe 3a). Dann folgte 1993 eine finanziell bedingte Pause. Im Zweijahresrhythmus folgten Meitschli–Gurtellen 1995–96 (Gruppe 3b), Gurtellen–Wassen 1996–98 (Gruppe 3c) und schliesslich Wassen–Göschenen 1999–2001 (Gruppe 4).

Gegenstand der Instandstellung ist einerseits der Ersatz der so genannten Verschleissteile. Die aktuellen Arbeiten gehen 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 Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek) – in Form von Unterhaltsgrossbaustellen, denen eine mindestens zweijährige generalstabsmässige Planung vorausgeht. Ohne Behinderung des Verkehrs geht es auch so nicht, aber sie hält sich in engen Grenzen und während den sommerlichen Hauptverkehrszeiten gilt freie Fahrt.

Mit der Wiedereröffnung der Talspur (Lora) Göschenen–Wassen Ende Juni 2001 ist die Instandstellung der Gotthardnordrampe abgeschlossen. Sie verursachte Kosten von 355 Mio. Fr. (27 Mio. Fr./km). Diese Summe mag sehr hoch erscheinen. Die Gründe dafür liegen unter anderem beim sehr beengten Platz, den schwierigen Arbeitsverhältnissen und der minimal zugelassenen Verkehrsbehinderung. Der Unternehmer hatte die Fahrbahn während der gesamten Bauzeit von 24 Monaten nur 8 Monate zur Verfügung. Wir hoffen, dass in den nächsten 25 Jahren keine grösseren Unterhaltsarbeiten anfallen und die nächste Generalrevision erst in 50 Jahren notwendig wird.