



VERKEHR

Grossbaustelle Schwerverkehrszentrum

Aus Wiesland zwischen Reuss und Berghang wird das einzige Maxi-Schwerverkehrszentrum der Schweiz. Die Urner Baudirektion und diverse involvierte Unternehmen sind sich bewusst, dass von ihnen europaweit ausstrahlender Vorbildcharakter erwartet wird.

Rückblende: Im März 2005 hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK dem Kanton Uri den Zuschlag erteilt, das grösste Schwerverkehrszentrum der Schweiz zu bauen und zu betreiben. Das Gebiet Ripshausen in Erstfeld stellt aus mehreren Gründen einen idealen Standort für das SVZ dar. Ab 2009 werden auf dem Areal täglich von 5 bis 22 Uhr Lastwagen, die dazu von der Gotthard-Autobahn A2 über das SVZ-Gelände geleitet werden, kontrolliert und dosiert. Bis es so weit ist, herrscht intensive Bautätigkeit in Ripshausen. Dies unter der Federführung der Baudirektion des Kantons Uri und mit einer speziellen Projektorganisation.

Jetzt, an einem Sonntag knapp zwei Monate nach dem Spatenstich, zeigt sich das Gebiet in Ripshausen als bizarre Landschaft. Die Neugier ist sofort geweckt. Zahlreiche Schaulustige sind unterwegs. Die riesige Fläche von rund 80 000 m², auf der dereinst die Lastwagen zirkulieren und die Kontrollhallen stehen werden, ist nackt und uneben, Steine glänzen. Mittendrin liegt eine grüne Insel mit zwei knorrigen Apfelbäumen. Die verlegte Ripshausenstrasse ist teilweise noch unbefestigt und dient gerade als Rennstrecke für zwei jauchzende Schulbuben auf ihren Velos. Weiter in Richtung Erstfeld stehen schwere Baugeräte eindrucklich in Reih und Glied. Man sieht ihnen an, dass sie Schwerarbeit verrichtet haben und noch übernehmen werden. Dann die Eingänge zu den Stollen, die vormals der RUAG gehörten, eine schroffe Felswand und schon steht man vor der Reussbrücke.

Züglete der Humusböden

«Einige der baulich wichtigsten Meilensteine haben wir bereits passiert, weitere werden nächstens erreicht», macht Gesamtprojektleiter Hansruedi Berchtold

deutlich. Zum Beispiel die Reussbrücke: Sie wird um 4.2 Meter verbreitert, und der Langsamverkehr erhält eine eigene, geschützte Spur, damit Spaziergänger wie Radfahrer auch künftig neben den Lastwagen sicher Platz finden. Um Raum und Sicherheit zu schaffen, hat man auch das erwähnte Felsband teilweise abgetragen. «Neben der Altlastensanierung, der Räumung der Stollen und der Verlegung der Ripshausenstrasse gehörte dies zu den wichtigen Vorarbeiten», erläutert Hansruedi Berchtold und wird vom Projektleiter Tiefbau, Markus Bissig, ergänzt: «Besonders zu erwähnen ist dabei auch die Wiederverwertung der Humusböden. Diese wurden hier auf dem künftigen SVZ-Gelände fachmännisch abgetragen und ganz in der Nähe, in den Gebieten Herenschachen und Feldmatt, zur Aufwertung von flachgründigem Kulturland wieder eingebaut.» Weiter wurden in den letzten Wochen zwei Hochspannungsleitungen teilweise verschoben und mehrere Masten erhöht, auch dies eine ebenso wichtige wie anspruchsvolle Vorbereitung für die eigentliche Hauptbauphase.

Ehrgeiziges Gemeinschaftswerk

Markus Bissig ist gespannt, wies die Winterwitterung mit dem SVZ meint. Die Arbeiten für die Planie und den Belag sollen ja möglichst nicht durch Frost und Schnee behindert werden. Wegen der späteren intensiven Beanspruchung durch täglich mehrere Hundert Lastwagen erhält die gesamte Verkehrsfläche einen schweren Betonbelag. Sobald diese Phase der Tiefbauarbeiten abgeschlossen ist, verschiebt sich die Perspektive zu den Hochbauten. Da ist Heiri Arnold der entscheidende Mann: «Auch im SVZ-Hochbau haben wir es mit ungewohnten Dimensionen zu tun. Wir bauen hier innert ehrgeizigen 16 Monaten ein Zentrum der kurzen Wege. Es gilt insbesondere, die Betriebsabläufe zwischen den polizeilichen und technischen Kontrollen einerseits und dem Verwaltungstrakt andererseits masszuschneiden. Schliesslich sollen die LKW rasch abgefertigt werden können.»

Die Form folgt also weitgehend der Funktion.

Aber nicht nur: Alle Hochbauten werden sich gut ins natürlich strukturierte und begrünte Gelände eingliedern, sie bilden multifunktionale, flexible «Möbel» auf dem riesigen Platz. Der Verwal-

lungstrakt richtet sich nach dem Minerjé-Standard. Dachbegrünungen setzen – neben Renaturierungsmassnahmen am Bockbach, Ersatzaufforstungen, Aufwertung von Wildäsungsflächen etc. – ein weiteres Zeichen für die Umwelt.

Ein 70-Millionen-Franken-Bau

Die Erstellungskosten für das SVZ Uri belaufen sich auf rund 70 Millionen Franken. 45 Millionen davon entfallen auf den Tiefbau, 15 Millionen auf den Hochbau und 10 Millionen auf Betriebs- und Kontrolleinrichtungen. «Rein in Franken bemessen, gibt es anderswo grössere Bauprojekte», ordnet Hansruedi Berchtold ein. «Aber: Dieses SVZ findet europaweit nichts Vergleichbares, hier entsteht ein Werk mit einer ganz neuen, ausserordentlichen Aufgabe. Wir bauen sozusagen einen Prototyp.» Einen Prototyp, der helfen soll, den alpenquerenden Schwerverkehr zu dosieren und sicherer zu machen. Dass Uri der Welt in diesem Pionierunternehmen sein Know-how in Sachen Verkehrsinfrastrukturen zeigen kann, darf nicht nur die Planer und Baufachleute ein wenig stolz machen, sondern alle, die im Gotthardkanton leben und wirken. Einen ganz besonders aufmerksamen Blick auf die Baustelle wirft übrigens die Sicherheitsdirektion des Kantons Uri. An sie wird das Zepter übergeben, sobald der Bau- die Betriebsphase folgt.



Webtipps

www.ur.ch/svz
www.astra.admin.ch
www.truckinfo.ch
www.erstfeld.ch



Die Projektleitung (v.l.)

Markus Bissig, Dipl. Bau-Ing. FH / MBA & E, Küssnacht. Projektleiter Tiefbau.
Hansruedi Berchtold, Dipl. Bau-Ing. ETH, Steinhausen. Gesamtprojektleiter.
Heiri Arnold, Eidg. dipl. Bauleiter, Bürglen. Projektleiter Hochbau.