

1.5 Ansichten: Die Passstrassen in der Landschaft

Gotthardpass



Urtümlich wirkender Strassenabschnitt mit Felsböschungen und Brüstungsmauern oberhalb der Plattibrücke. Störend sind die kurzen Geländerschnitte, die hier offensichtlich bei Reparaturen anstelle der Brüstungen eingebaut worden sind. Amsteg-Göschenen (AG42)



Vor Intschi steht talseitig eine verputzte Quadersteinmauer und moderne Blocksteinmauer. Der Abschluss der historischen Mauer erfolgt mit Kolonnensteinen, die untereinander mit einer Eisenstange verbunden sind. Bergseitig wird der Hang durch eine moderne Blocksatzmauer gesichert. Die unterschiedlich ausgeführten Stützbauwerke führen zu einer inhomogenen Ansicht, obwohl die Blocksätze sorgfältig ausgeführt wurden. Amsteg-Göschenen (AG9)



Ab Intschi hält sich die Gotthardstrasse auf den Terrassen der linken Tal-seite. Stützmauern mit lebendiger Oberflächentextur akzentuieren das Trasse in diesem kurvenreichen Streckenabschnitt. Die kurze Begradigung mit Betonkordon und Stahlrohrgeländer ist in diesem Fall als kleiner Eingriff akzeptabel. Es hätte die Situation verfälscht, die Kolonnensteine auf den Kordon zu versetzen.
Amsteg-Göschenen (AG13)



Die Gotthardstrasse im Steilhang kurz vor dem Schwandental-Durchlass. Talseitig die Bruchstein-Stützmauer aus der Bauzeit, bergseitig die Quaderstein-Stützmauer der Strassenverbreiterung aus der Zwischenkriegszeit. Störend wirkt hier der mehrfache Wechsel der Strassenbegrenzung: Kolonnensteine mit Stahlrohrgeländer, Geländer auf Betonbordüre und Leitplanke. Das Geländer erscheint unmotiviert.
Amsteg-Göschenen (AG15-2)



In der Schöllenen stehen auf kleinem Raum unzählige Kunstbauten für die Strasse und Bahnlinie. Die Kunstbauten entlang der Strasse sind mehrheitlich gleich gestaltet, was zu einem homogenen Erscheinungsbild führt. Durch die wiederholte Erneuerung dieses Abschnitts und den Einbau von grossen Schutzbauwerken ist eine spezifische alpine Verkehrslandschaft entstanden, in der neben älteren Wegrelikten am Wanderweg nur die Trassierung noch an die ursprüngliche Passstrasse erinnert. Gotthardpass (G3)



Blick auf die elegant modernisierten Serpentinaen im Anstieg zur Teufelsbrücke. Gotthardpass (G12)



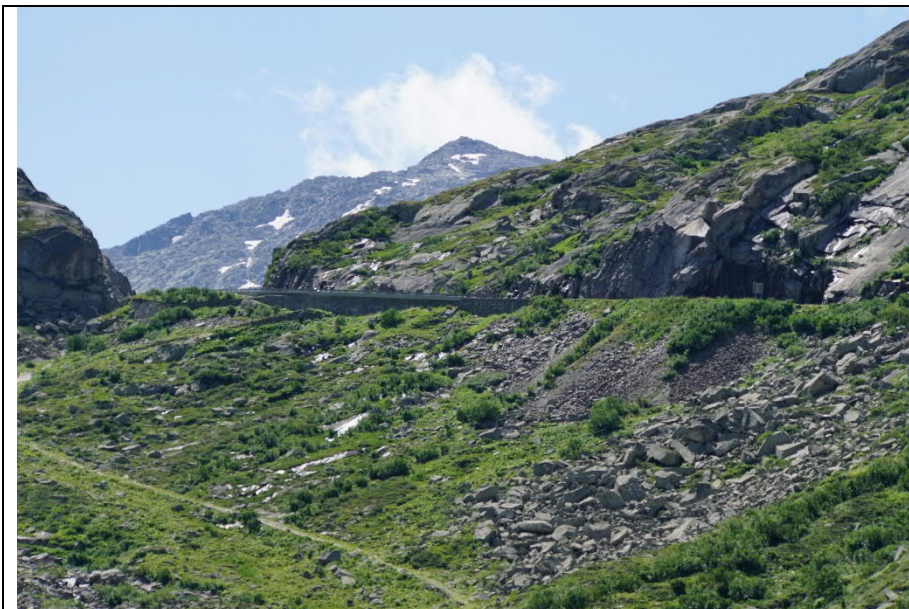
Bei der Einfahrt nach Hospental sind die Begrenzungen der nach dem 2. Weltkrieg verlegten Passstrasse noch zeittypisch mit dreiläufigen Geländern an der Aussenseite und Kolonnensteinen mit Geländerstange an der Innenseite ausgeführt. Die Kurve erhält dadurch ein homogenes Bild.
Gotthardpass (G27)



Ansicht auf die Passstrasse gegen das Mätteli. Die Strasse hebt sich durch ihre regelmässig abfallende Verlaufslinie von den Landschaftsformen ab, zeigt aber im Überblick kaum auffällige seitliche Begrenzungen, obwohl hier noch zahlreiche Kunstbauten, meist aus der Entstehungszeit, bestehen.
Gotthardpass (G14)



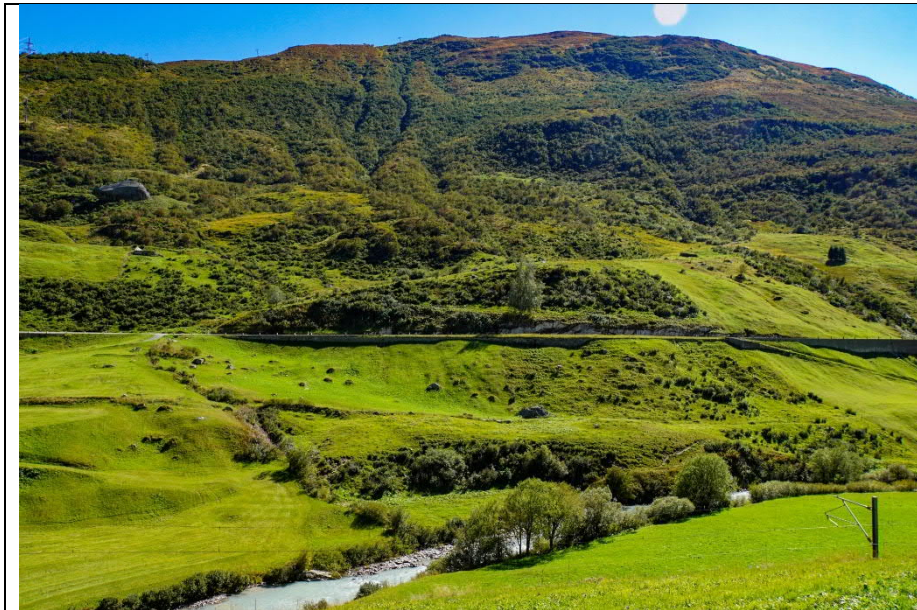
Ansicht auf die Passtrasse vom Mätteli.
Die Strasse fällt aus dieser Perspektive durch zahlreiche Hanganschnitte auf, deren Stützbauwerke aber wegen der Verwendung von Natursteinmauerwerk keine starke Fernwirkung entfalten.
Gotthardpass (G15)



Talseitige Stützmauer mit einem auskragenden Betonkordon und aufgesetzter Leitplanke unterhalb vom Brüggloch.
Der Kordon und die Leitplanke bilden parallel, durchlaufende Bänder mit grosser Fernwirkung, die Pfosten treten wenig in Erscheinung
Gotthardpass (G18)

Furkapass

Am Furkapass wurden in besonders auffälliger Weise im laufenden baulichen Unterhalt und beim Ersatz einzelner Kunstbauten ohne Rücksicht auf das Bestehende zahlreiche unterschiedliche Mauertypen, Mauerabschlüsse und Strassenbegrenzungen verbaut, oft im raschen Wechsel innerhalb von zusammenhängenden Strassenabschnitten. Es ergibt sich im Einzelnen ein ganz inhomogener Anblick, obwohl es sich um eine exponierte, vielbefahrene Touristenstrasse in einer eindrucksvollen Landschaft handelt. Es wird empfohlen, Gestaltungsrichtlinien für zukünftige Reparaturen und Instandsetzungen zu erarbeiten, die sich am historischen Baubestand orientieren und für Modernisierungen möglichst schlichte, unaufdringliche Lösungen privilegieren.



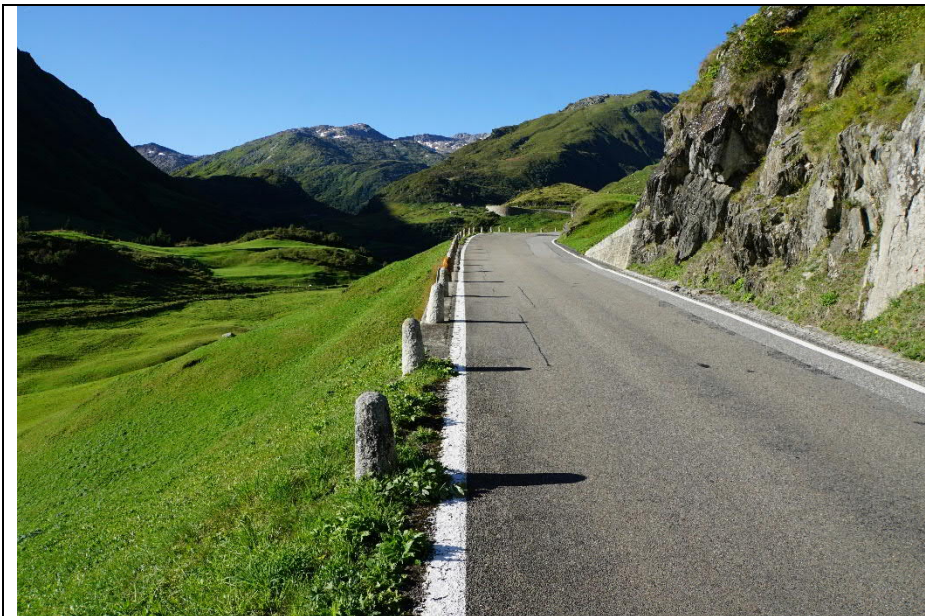
Ältere Teile des Strassenabschnitts zwischen Hospental und Zumdorf mit einem hangseitigen Felsausbruch und Natursteinverblendeten Stützmauern. Helle Felspartien und dunkle Mauerwerksflächen betonen das Relief, das hier fast horizontal durchschnitten wurde, während die geschlossene Reihe der Kolonnensteine den Verlauf der Fahrbahn anzeigen.
Urseren (U12–U15)



Der Strassenabschnitt zwischen Hospental und Zumdorf wurde vor Zumdorf bei einem Lawenniedergang weitgehend zerstört. Der Einsatz von historischen Gestaltungselementen z.B. Kolonnensteine, Blendmauern etc. bei der Instandstellung führt dazu, dass sich der Abschnitt nur unmerklich von den historischen Strassenabschnitten unterscheidet. Der Strassenabschnitt stellt ein gelungenes Beispiel für die Instandstellung eines historischen Verkehrsweges dar.
Urseren (U27d)



Anstieg zum Furkapass in der Hanglehne, bis auf die Asphaltdecke im Originalzustand. Geradeaus zeigt sich die unterste Wendepalte ob Realp, links ein geräumiger Blick über das Witewasseretal. Über der steilen Böschung ein einfaches Stahlrohrgeländer
...
Furkapass (F1)



... an das über flacherer Böschung eine Kolonnensteinreihe mit den typischen kegelförmigen Kolonnensteinen anschliesst. Rechts der erste Betonflick.
Furkapass (F1)



Rückblick über Realp und das Urserental gegen den Oberalppass, links ein kunstvoll eingefügter Bachdurchlass. Furkapass (F2)



Die bastionsartigen Wendplatten bilden mit ihrer starken Massenwirkung die eindrucklichsten Kunstbauten der alten Passstrassen, hier die intakte unterste Wendplatte ob Realp. Leider nimmt die Ausführung der anschließenden Strassenbegrenzungen (Beton-Konsolband, gegossene Kolonnensteine, weiss leuchtende Leitpfosten) in keiner Weise Bezug auf das historische Vorbild, wie die Nahansicht zeigt. Furkapass (F7-4)



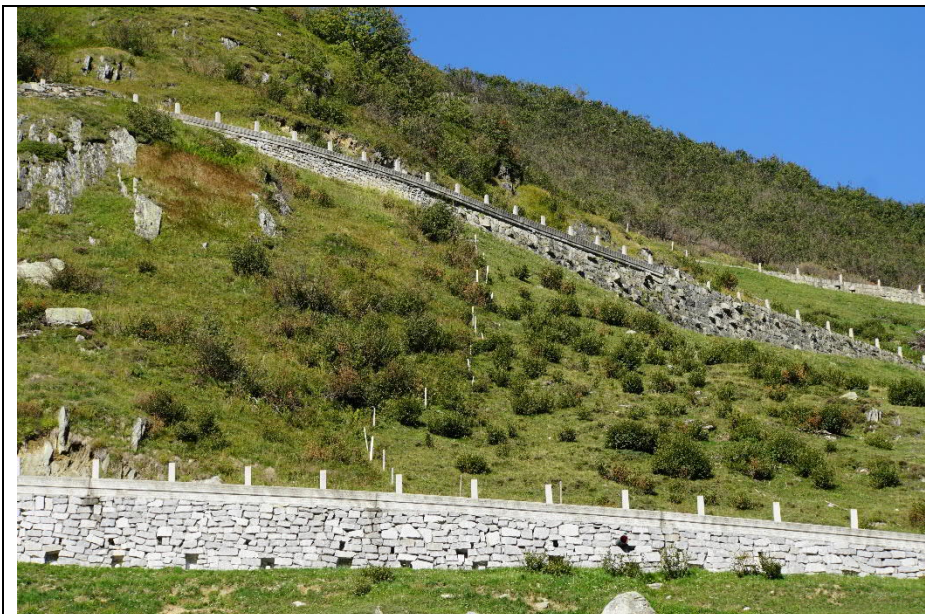
Nahansicht der untersten Wendeplatte. Die beiden unterschiedlichen Kolonnensteintypen werden hart nebeneinander platziert, bei unterschiedlichen Mauerkrönenniveaux.
Furkapass (F7)



Ein Beispiel für die wahllos wirkende Verwendung von technischen Gestaltungselementen an der historischen Furkapassstrasse. Die Strassenbegrenzung bilden abwechselnd Kolonnensteine, Leitpfosten und Geländer unterschiedlicher Machart. Auch die Betonkorondons und Sichtbetonflächen sind nicht einheitlich ausgeführt. Es ergibt sich ein ganz inhomogener Anblick, obwohl es sich um eine exponierte, vielbefahrene Touristenstrasse in einer eindrucksvollen Landschaft handelt.
Furkapass (unterhalb F10)



Mehrere talseitige Stützmauern oberhalb von Re-alp.
 Die unterschiedliche Realisierungszeit der Mauern zeigt sich in Ausführung und Gestaltung der Strassenabschluss-elemente. Die durch die historische Trasseewahl gegebene Höhenstaffelung ist eindrücklich. Leider zeigen sich in der Nahansicht gestalterische Unterschiede und Ausführungsmängel. Furkapass bei Hostetten, Blickrichtung West (F10)



Nahansicht der übereinander gestaffelten Hangtraversen. Unten eine sehr unsorgfältig ausgeführte Blendmauer, über-gossen mit einem bündigen Betonkordon, darauf neue Kolonnensteine. Mittlere Ebene historische Naturstein-Stützmauer mit neuem, vorkragendem Betonkordon. Mitte rechts und oben intakte historische Stützmauer mit alten Kolonnensteinen. Furkapass (F10)



Die zweitoberste Wendepunkte, ein Aussichtspunkt vor dem Panorama der Bergkette, die das Urserental gegen Norden abschliesst. Deutlich sichtbar die kantige helle Betonstützmauer, die sich von der durchwegs ausge rundeten Strassenführung und den sanften Formen der Hänge abhebt. Hier wäre unbedingt eine Naturstein-Futtermauer erforderlich, die sich mit dem Fels verbindet.
Furkapass (F29b)



Die neue Stützmauer unterhalb vom Hotel Tiefenbach hat aufgrund ihrer Dimension eine starke Fernwirkung. Die Gliederung (Stützmauer mit Betonrippen und Blocksteinen) verringert die Flächenwirkung auf Distanz deutlich, stellt aber ein Element dar, das sonst hier nicht vorkommt und zur Inhomogenität des Strassenbilds beiträgt. Die niedrige talseitige Betonmauer mit Geländer oder Leitpfosten fällt dagegen kaum auf.
Furkapass (F33a)



Oberhalb vom Hotel Tiefenbach verläuft die Strasse durchgehend entlang dem nördlichen Talhang. Ein landschaftlich eindrucksvoller und für Eingriffe empfindlicher Blick über das Tal der Furkareuss gegen die Einsattelung des Passes. Die teilweise modernisierten Kunstbauten fallen wegen ihrer geringen Grösse auf Distanz nicht stark ins Gewicht gegenüber den grosszügigen Landschaftsformen.
Furkapass (F32b)

Klausenpass



Moderner Strassenabschnitt zwischen Spiringen und Unterschächen, Blick talauswärts. Der Strassenabschnitt wurde komplett modernisiert, aber homogen und sorgfältig durchgestaltet. Hangseitig hohe, sorgfältig ausgeführte Blocksteinmauer mit integriertem Schlitzförmigem Wassereinlauf. Durch den Fahrbahnabschluss mit neu gestalteten Kolonnensteinen und einem Eisenröhrengeländer schliesst er an das historische Strassenbild an. Klausenpass (K26-2)



Moderner Strassenabschnitt zwischen Spiringen und Unterschächen, Blick talauswärts. Rechts eine übernommene historische Stützmauer, links neue Kolonnensteine mit Geländerrohr. Klausenpass (K27)



Moderner Strassenabschnitt zwischen Spiringen und Unterschächen, Blick talauswärts. Der Strassenabschnitt wurde komplett modernisiert, aber homogen und sorgfältig durchgestaltet (talseitige Betonstützmauer mit strukturierter Oberfläche, bergseitige Blocksatzmauer). Durch den Fahrbahnabschluss mit Kolonnensteinen und einem Eisenröhrengeländer schliesst er an das historische Strassenbild an.
Klausenpass (K86)



Die eindrückliche, exponierte Felspassage der «Lini» unter dem Geissberg befindet sich abgesehen von lokalen Reparaturen im Originalzustand. Hier ein neues Geländer auf Betonkordon.
Klausenpass (K61-K62)



Blick von der Lini ins obere Schächental. Neuere Betonstützmauer mit zweiholmigem Geländer, das ähnlich konstruiert ist wie das ursprüngliche, einholmige. Klausenpass (K61-K62)



Die eindruckliche, exponierte Felspassage der «Lini» unter dem Geissberg befindet sich abgesehen von einzelnen Reparaturen im Originalzustand. Hinweistafel an der Aussichtsplattform bei Unter Balm. Klausenpass (K61-K62)



Unterhalb der Passhöhe in Fahrtrichtung Altdorf säumen mehrere Stützbauwerke die Passtrasse. Aus der Distanz ist die unterschiedliche Ausführung nicht erkennbar. Dennoch sollte auf eine homogene Gestaltung des Strassenraum geachtet werden.
Klausenpass (K26)



Ansicht auf die Passtrasse oberhalb von Vorfrutt. Die Strasse verschmilzt mit der Landschaft und ist, abgesehen von den Randpfosten, kaum zu erkennen.
Klausenpass (K1)



Ansicht auf die Passtrasse oberhalb von Wild Bode. Die Mauersteine sind Vorort abgebaut worden und unterscheiden sich nicht von den umgebenden Felsen.
Klausenpass (K11)



Ansicht auf die Serpentina oberhalb von der Jägerbalm. Aufgrund der wechselnden Geologie, ändert auch die Gesteinsart mit der die Stützbauwerke ausgeführt sind.
Klausenpass (K14)



Talseitige Ansicht auf die
Serpentinen oberhalb von
der Jägerbalm.
Klausenpass (K14)

Sustenpass

Die Sustenpassstrasse wurde in Anlehnung an die in den 1920er-Jahren in Amerika entwickelten «Parkways» als Touristenstrasse in der alpinen Landschaft des Gadmer- und Meientals als ein Gesamtkunstwerk konzipiert und folgt einem klaren ästhetischen Konzept.

Mit zahlreichen Tunnels und Brücken setzt sich die Strasse über die Strukturierung des Geländes hinweg. Die besondere Qualität des Baus ist aber auch in der Detailgestaltung von Stützbauwerken, Absturzsicherungen und Ausstattungselementen begründet: So wurde beispielsweise nicht mit amorphen sondern mit klaren Mauerformen gearbeitet. Alle Betonmauern und -brücken sind sorgfältig mit gemörteltem Mauerwerk aus lokalen Hausteinen verkleidet. Viele Tunnelportale wiederum sind direkt aus dem Fels gesprengt und weisen so individuelle Formen auf. Die gleiche Sorgfalt ist auch in die Entwässerungsanlagen und in die Ausgestaltung von zahlreichen (auch kleinsten) Wegbegleitern wie Brunnen, Sitzbänken und Kilometersteinen gelegt worden.

Der kürzere ernerische Abschnitt der Strasse enthält geländebedingt weniger Aussichtspunkte als das lange Gadmental und wird deshalb gerne unterschätzt. Die Strassenabwicklung durch die alpine Kulturlandschaft des Meientals zwischen der Reusschlucht bei Wassen und dem Scheiteltunnel besitzt aber ihrerseits eine eindrucksvolle alpine Umrahmung, die mit bemerkenswerten gut durchgestalteten Kunstbauten erschlossen wurde.

Unqualifizierte Eingriffe in diesen einzigartigen Baubestand sind seit der Eröffnung 1946 auf beiden Seiten der Kantonsgrenze erfolgt und in den meisten Fällen auf Reparaturen im Zuge des laufenden baulichen Unterhalts und auf die Erneuerung einzelner Kunstbauten zurückzuführen. Auf bernischer Seite wurde am 10. März 2010 der behördenverbindliche Richtplan Sustenpassstrasse (RPS) als rechtlich abgesichertes Gestaltungskonzept in Kraft gesetzt, mit dem Ziel, diese Eingriffe zu korrigieren, den historischen Baubestand zu erhalten und einheitliche Gestaltungsvorgaben für unumgängliche Erneuerungen durchzusetzen. Dieses Konzept gilt für den gesamten laufenden baulichen Unterhalt sowie für Um- und Ausbaumassnahmen.

Es wird empfohlen, diese interdisziplinär erarbeitete Grundlage auch bei zukünftigen Arbeiten auf ernerischer Seite zu berücksichtigen.



Rückblick über die Kulturlandschaft von Furlai und Meien auf den tief eingeschnittenen Talausgang des Meientals, gegenüber die Diederberge – eine der charakteristischen Perspektiven auf der Urner Seite.
Sustenpass (S9-S13)



Ansteigende Rampe über der Schlucht bei Gorezmattlen, im Hintergrund die Fünffingerstöcke, die den Talabschluss nördlich der Passhöhe bilden. Sustenpass (S13)



Die Sustenstrasse trennt Schutzwald und Weideland bei Gorezmattlen. Wegen ihres regelmässigen Gefälles liegt sie hier bereits höher als der unten erkennbare alte Sustenweg mit der älteren Gorezmattlenbrücke von 1811. Sustenpass (S13, S15)



Typisch für die Sustenstrasse ist die automobilgerechte durchgehende Ausrundung aller Kurven und Einlenker, in die auch die Grundrissradien der Brücken einbezogen wurden, hier die Gorezmettlenbrücke.
Sustenpass (S14)



Unterhalb vom Sustenbrüggli verläuft die Strasse durchgehend entlang dem nördlichen Talhang. Aufgrund der weniger felsigen Umgebung haben die Kunstbauten eine stärkere Fernwirkung.
Sustenpass (S16a, S32, S33)



Die lange Rampe über dem Hinterfeldboden verbindet Gorezmettlenbrücke und Sustenbrüggli.
Sustenpass (S16a, S16b)



Ein paar identisch gestalteter Bachdurchlässe ist in die Stützmauern über dem Hinterfeldboden integriert.
Sustenpass (S17)



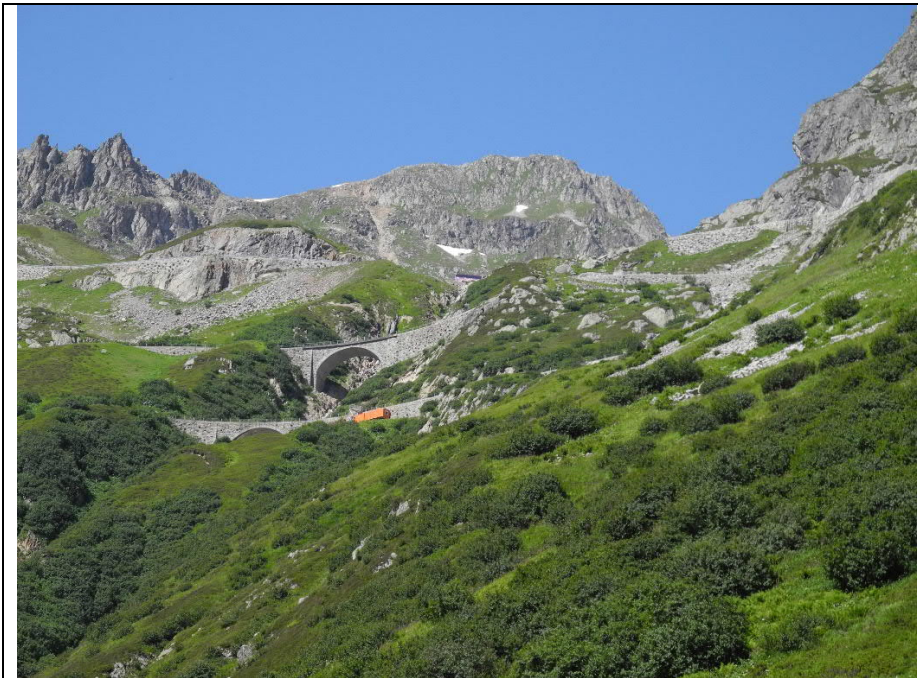
Nahansicht der Durchlässe. Die Rundbogengewölbe sind in die rahmenartig ausgestellten Widerlager eingefügt. Intakte Ausführung mit durchlaufender Rollschicht und aufgesetztem Stahlrohrgeländer.
Sustenpass (S17)



Hinter dem Sustenbrüggli setzt die Strassenabwicklung im steilen Felshang der Meienwang ein. im Hintergrund der Sattel östlich der Passhöhe, durch den die älteren Wege führten, darüber gestaffelt links Sustenspitz und Vorder Sustenhorn.
Sustenpass (S18, S19, S30)



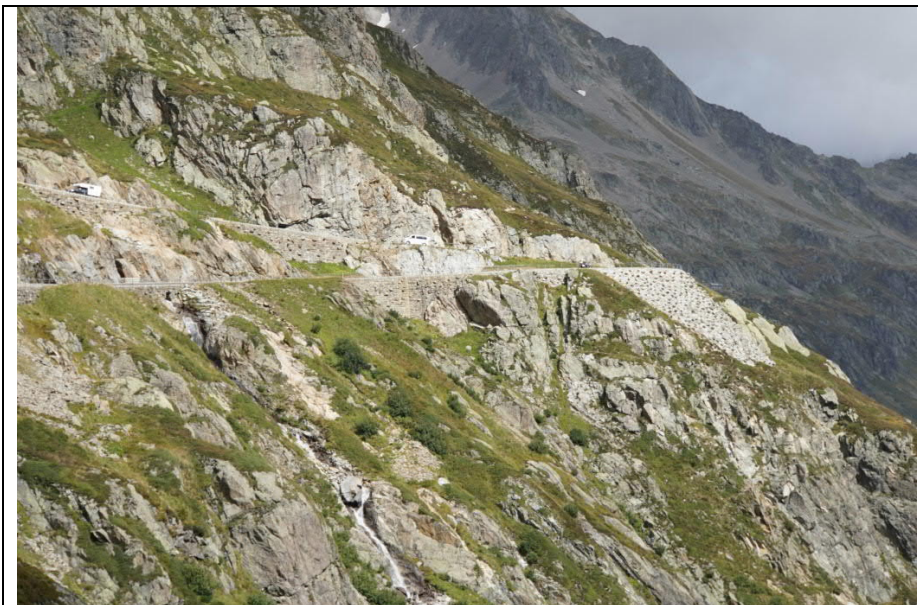
Blick auf die übereinander gestaffelten Räseggbrücken unterhalb des Silberbergs.
 Aufgrund der Natursteinverblendeten Betonflächen verschmelzen die Kunstbauten mit der Umgebung und fügen sich gut in das felsige Terrain ein.
 Sustenpass (S20, S24-S31, S32)



Untere und mittlere Räseggbrücke in der Untersicht. Die Stützmauern der Rampen verbinden sich perfekt mit Felschutthalden und Felswänden, die geometrischen Brückenbogen treten deutlich hervor.
 Sustenpass (S20, S27, S28, S32)



Die Abwicklung in der Meienwang, von der obersten Haarnadelkurve her gesehen.
Sustenpass (S18, S19)



Ansicht auf die oberste Haarnadelkurve unterhalb des Silberbergs.
Sustenpass (S22)