



GOTTHARD RASTSTÄTTE

Das Urner Modell als schweizerische Erfolgsgeschichte
Die Pionierjahre von 1960 bis 1980



Impressum

Herausgeberin: Gotthard Raststätte A2 Uri AG, Erstfeld

Recherche und Text: Erich Herger, Bürglen

Gestaltung, Lektorat und Korrektorat: tinto AG, Altdorf

Druck: Gisler 1843 AG, Altdorf

Bilder: Archiv Gotthard Raststätte (Titelbild, Seite 3, 5, 9, 11, 12, 15), Archiv Urner Zeitung, früher Gotthard-Post (Seite 10),

© Data: swisstopo (Seite 6)

Quellen

Archiv Urner Wochenblatt (UW), Jahressbände 1965 bis 1980, Altdorf

Archiv Gotthard Raststätte, Raststätte-Gesellschaft Uri AG (RGUAG), Erstfeld

Archiv Urner Autogewerbe-Tankstellen AG (UATAG), Peter Ziegler, Flüelen

Fimaplan, Architekt, Bauökonom und Fachexperte, Markus Fink, Altdorf

Informationen Max Arnold, ehemaliger Verwaltungsrat der RGUAG, Altdorf

Informationen Markus Gisler, ehemaliger Leiter Tankstelle/Technik und Betrieb der Gotthard Raststätte, Attinghausen

Strube Zeiten, Uri 1900–2000, Stefan Fryberg und Heinz Baumann, Verlag Baumann & Fryberg AG, 2003, Altdorf

Abkürzungen

ACS Automobil-Club der Schweiz

AGVS Auto Gewerbe Verband Schweiz

AGVS Uri Auto Gewerbe Verband Schweiz, Sektion Uri

EWA Elektrizitätswerk Altdorf

IGUA Urner Architekten

RGUAG Raststätte-Gesellschaft N2 Uri AG

SBV Schweizerischer Baumeisterverband

TCS Touring-Club der Schweiz

UATAG Urner Autogewerbe-Tankstellen AG

UKB Urner Kantonalbank

EIN GLÜCKSFALL FÜR DIE URNER WIRTSCHAFT

Man suchte die Sonne und fuhr in den Süden. Am Gotthard oder am Simplon rollte der Strassenverkehr durch die Schweiz, möglichst schnell, und dann wieder zurück. Wer die Karte Europas betrachtete, wusste genau, dass die kürzeste Strecke zwischen den Ballungszentren Mailand und Basel über den Gotthard führt. Aber mühsam und kurvenreich war die Anfahrt durch die Dörfer sowohl im Norden als auch im Süden. Die Verbindungsstrecke führte im Sommer über den Pass oder seit 1924 auch per Autoverlad am Gotthard durch die Alpen. Zwischen 1950 und 1979 transportierten die Züge zwischen 7 und 9 Millionen Fahrzeuge, mit einer Spitze von knapp 600'000 im Jahr 1967 (vor der Eröffnung des San Bernardino) und 447'995 im Jahr 1979 (dem letzten vollen Betriebsjahr vor der Eröffnung des Gotthard-Strassentunnels). Im Schritttempo fuhr man im Sommer durch die Schöllenen und weiter über den Gotthardpass.

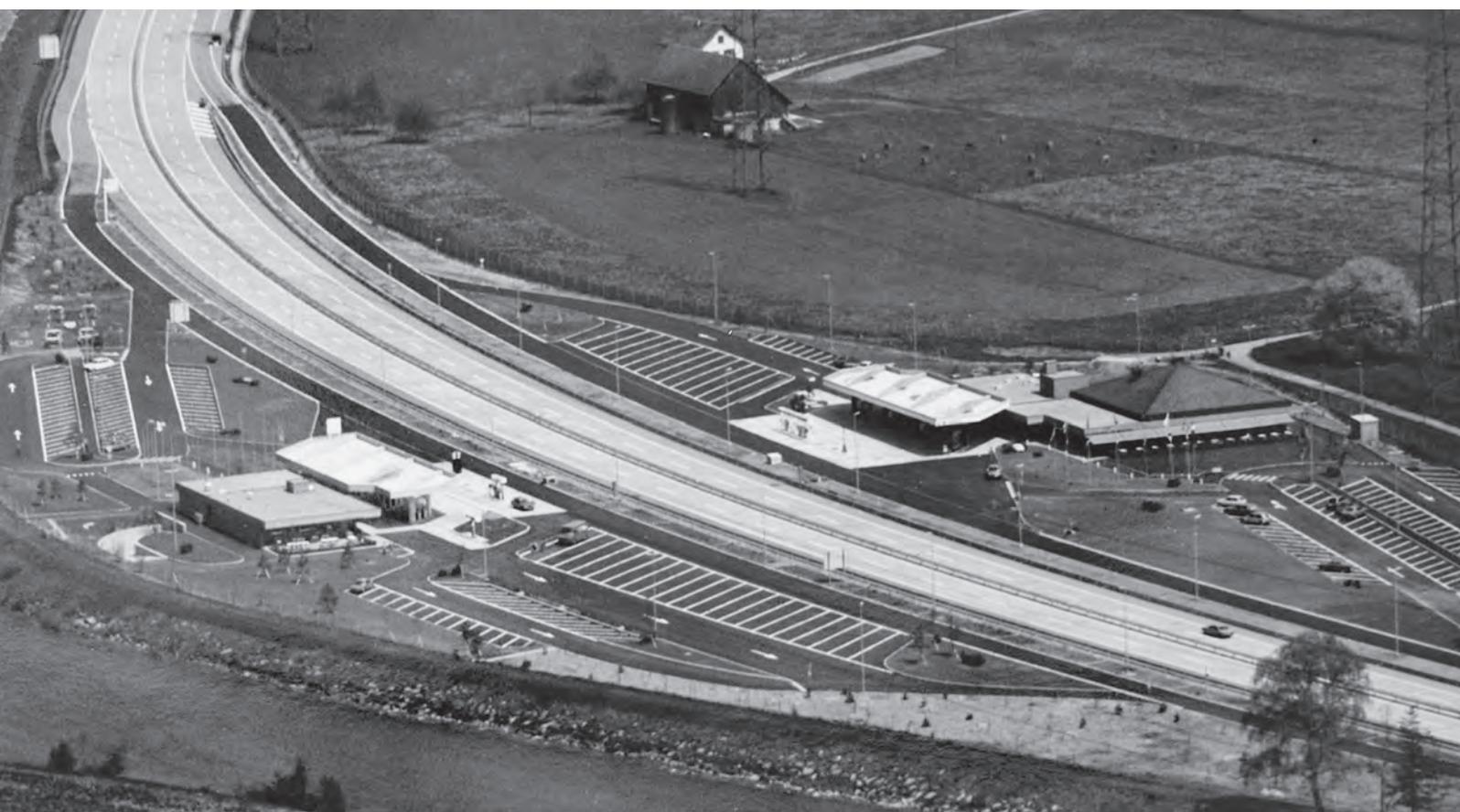
Der Autobahnbau der Schweiz begann mit dem steigenden Wohlstand nach dem Zweiten Weltkrieg verhältnismässig spät. Am 11. Juni 1955 wurde im Süden der Stadt Luzern die erste Autobahn der Schweiz eröffnet. Diese noch nicht kreuzungs-

frei ausgeführte vierspurige Strasse diente der Umfahrung von Horw und sollte die Stadt Luzern schneller mit den Inner-schweizer sowie den Berner Touristenorten verbinden. Damals hatte der Bund noch keine Kompetenzen im Strassenbau, aber unterstützte die Kosten für das Bauwerk von 7 Millionen Franken zu 60 Prozent. Das war das erste Puzzleteil eines gesamtschweizerischen Nationalstrassennetzes. Mit der Verabschiedung des Nationalstrassengesetzes 1960 erhielt der Bund die Verantwortung für den Bau der Autobahnen.

VERPFLEGUNGSBETRIEBE UND TANKSTELLEN AN DER AUTOBAHN

Im Bundesgesetz über die Nationalstrassen vom 8. März 1960 hiess es zu den Verpflegungsbetrieben und Tankstellen: «Wo der seitliche Zugang zu den Nationalstrassen verboten ist, können nach Massgabe der Bedürfnisse des Verkehrs Anlagen für die Abgabe von Treib- und Schmierstoffen sowie mit solchen Anlagen verbundene Erfrischungsräume und Kioske auf Strassengebiet errichtet werden.» In der Vollziehungs-

Die Gotthard Raststätte in Fahrtrichtung Süd und Nord an der neuen Autobahn 1980. Auffallend ist die grosszügige Parkplatzsituation, die damals bereits schon gebaut wurde.



verordnung zum Bundesgesetz über die Nationalstrassen vom 24. März 1964 stand: «Entsprechend den Bedürfnissen des Verkehrs können den Tankstellen einfach gestaltete, alkoholfreie Erfrischungsräume und Kioske angegliedert werden.» Die damalige Meinung, dass an der Autobahn höchstens bescheidene Verpflegungsstätten angegliedert werden sollten, musste bald geändert werden. In hohem Tempo wurde am Ausbau der Nationalstrasse gearbeitet. Während der 1950er- und 1960er-Jahre herrschte eine regelrechte Autobahneuphorie. 1965 beschlossen die eidgenössischen Räte, die Planung des Nationalstrassennetzes durch den Gotthard-Strassentunnel zu ergänzen. Fest standen die beiden Tunnelportale in Göschenen und Airolo.

DAS POTENZIAL EINER URNER RASTSTÄTTE

1968 beauftragte der Automobil-Club der Schweiz (ACS) Paul Risch, Professor am Institut für Fremdenverkehr der Universität Bern, abzuklären, ob die 90 geplanten «einfach gestalteten, alkoholfreien Erfrischungsräume» entlang des Autobahnnetzes genügen würden, um die Bedürfnisse der potenziellen Fahrgäste abzudecken. Er kam zur Überzeugung, dass zusätzlich noch zirka zehn grössere Raststätten eingeflochten werden müssten, drei beispielsweise auf der Strecke zwischen Basel und Chiasso. Eine davon siedelte er zwischen dem Südende des Vierwaldstättersees und dem Nordportal des Gotthard-Strassentunnels an.

Dem Kanton Uri drohte, von dem auf der Autobahn brausenden Verkehr überrollt zu werden. Per Zufall bekamen die Urner Kenntnis von dieser Studie. Wenn der Verkehr von der alten Landstrasse auf die Autobahn wechseln sollte, wollten sich die Gewerbetreibenden daraus einen Vorteil verschaffen. Dem Gewerbe und den Wirtschaftsverbänden im Urnerland stand die grosse Aufgabe bevor, ihrerseits die Initiative zu ergreifen und zu prüfen, mittels Dienstleistungen am Verkehr teilzuhaben. Abgesehen von wenigen Ausnahmen, befanden sich die Schweizer Raststätten in der Hand von nationalen oder internationalen Grossfirmen.

HITZIGE DEBATTEN IN GEWERBEKREISEN

Anfang 1968 erfolgte im Amtsblatt des Kantons Uri die Ausschreibung des Gotthard-Strassentunnels. Die Verwirklichung einer wintersicheren Verbindung durch den Gotthard, der

kürzesten Strecke zwischen Basel und Chiasso, war für die unmittelbar interessierten Kantone angesichts der wirtschaftlichen Entwicklung, die auf dem Spiel stand, von grosser Bedeutung. Die Diskussion über die Nationalstrasse sowie über eine Verpflegungsstätte samt Tankstelle im Kanton Uri war voll entbrannt. Die Übernahme einer Urner Raststätte durch eine nationale oder internationale Firma war in ernerischen Gewerbekreisen nicht erwünscht.

Damit begann das Seilziehen in der Öffentlichkeit. Mit einer Eingabe vom 27. Juni 1968 an den Regierungsrat meldeten der Wirteverein Uri, der Hotelierverein Uri, der Urner Konditoren- und Bäckermeisterverband, die Vereinigung des ernerischen Getränkehandels, der Urner Rabattverein, die Sektion Uri des Schweizerischen Baumeisterverbands, der Verkehrsverein Uri, der Urner Metzgermeisterverband, der Urner Milchverkäuferverband, der Hotelierverein Andermatt, die Urner Kantonalbank und das Elektrizitätswerk Altdorf ihre berechtigten Interessen mit Bezug auf das geplante Autobahnrestaurant an und bekundeten ihre Entschlossenheit, bei der Planung, beim Bau sowie beim Betrieb aktiv mitzuwirken.

URNER GARAGISTEN ÜBERNEHMEN DIE INITIATIVE

Alle 15 Mitglieder der Sektion Uri des Auto Gewerbe Verbands Schweiz (AGVS) gründeten am 29. Juni 1968 die Urner Autogewerbe-Tankstellen AG (UATAG) mit dem Zweck, den Bau und den Betrieb von Tankstellen entlang der geplanten N2 im Kanton Uri zu realisieren. Federführend waren Peter Ziegler, Noldi Felber, Ady Brand, Jules Mattli, Hans Sigrist und Bruno Musch, Altdorf. Der Anfang war gemacht.

Im «Urner Wochenblatt» vom 8. Juli 1968 nahmen der Wirteverein Uri und der Hotelierverein Uri erstmals öffentlich Stellung zu einem Gutachten von Professor Paul Risch, der eine voll ausgebaute Raststätte entlang der Nationalstrasse im Raum Altdorf vorsah, und auf einen diesbezüglichen Artikel von Othmar Kempf aus Bern. «Wenn sich gegen Ende des letzten Jahrhunderts nur die Betriebe halten konnten, die sich den neuen Anforderungen anzupassen vermochten, so wird man nicht fehlgehen mit der Behauptung, dass dies auch nach der Eröffnung der Nationalstrasse der Fall sein wird. Und damit ist ganz bestimmt ein wenig Angst bei verschiedenen Betriebsinhabern verbunden; wird es die Lage des Betriebs erlauben, weiterhin «mitzumachen», genügen die heutigen Installationen und Einrichtungen, um erfolgreich den

INITIANTEN UND GRÜNDER DER GOTTHARD RASTSTÄTTE

RASTSTÄTTE-GESELLSCHAFT URI AG (RGUAG)



PETER ANDREAS TRESCH

Amsteg
Verwaltungsratspräsident



CARL GISLER

Altdorf
Vizepräsident



AUGUST PÜNTENER

Altdorf
Kassier



RETO FRYBERG

Andermatt
Sekretär



EDUARD MEIER

Flüelen
Mitglied

URNER AUTOGEWERBE-TANKSTELLEN AG (UATAG)



PETER ZIEGLER

Flüelen
Präsident



ARNOLD (NOLDI) FELBER

Bürglen
Vizepräsident



ADELRICH (ADY) BRAND

Schattdorf
Sekretär



HANS DANIOTH

Altdorf
Mitglied



JULIUS (JULES) MATTLI

Wassen
Mitglied



Vor dem Bau der Gotthard Raststätte: Die Umgebung Dimmerschachen mit Wald.

Wettbewerb mit einer vollausgebauten «Raststätte» aufnehmen zu können.» Aber die Frage lautete: «Wird der Betrieb nicht von einer auswärtigen Grossfirma, die sich mitten im Kanton Uri im modernsten und bestgelegenen Restaurant installiert, an die Wand gedrückt?»

Der Wirtverein Uri und der Hotelierverein Uri hatten zur Kapitalintensität gewisse Bedenken und ergänzten halbherzig: «Wenn also vom ernerischen Gastgewerbe ein fortschrittlicher und zukunftsgläubiger Entscheid gefordert wird, so geschieht dies der «Not gehorchend und nicht dem eigenen Trieb». Dass ein solcher Entscheid zögernd und mit etwas Besorgnis gefasst wird, dürfte verständlich sein.» Aber trotzdem war das Gastgewerbe bereit, denn: Das Nichtmitmachen wurde als grösserer Verlust bezeichnet. Es war die Demonstration, die Aufgaben mit eigener Kraft zu meistern.

DIE IDEE DES URNER MODELLS

Der Wirtverein Uri und der Hotelierverein Uri riefen dazu auf, dass das auch eine Angelegenheit sowohl des gesamten Urner Gewerbes als auch der Behörden sei. «Gelingt es, alle Kräfte im Kanton Uri zu sammeln und zu vereinen, so darf mit Gewissheit angenommen werden, dass die Raststätte Altdorf über den rein gastgewerblichen Rahmen hinaus dem gesamten Kanton neue Impulse zu verleihen vermag.» Diese neue Türe zum Kanton Uri müsse demzufolge vom ansässigen Gewerbe weit offengehalten werden. Der Wirtverein und der Hotelierverein des Kantons Uri schrieben das auch dem Regierungsrat und der schweizerischen Dachorganisation des Gastgewerbes.

Am 9. Juli 1968 meldete sich die UATAG beim Regierungsrat in Sachen Baurechtsvertrag und war bestrebt, baldmöglichst mit den Planungs- und Projektierungsarbeiten beginnen zu können. Am 13. Juli 1968 schrieb das «Urner Wochenblatt»: «Die höchst erfreuliche Geschlossenheit einer ganzen, wichtigen Erwerbsgruppe verdient die Solidarität des gesamten Gewerbes sowie die Unterstützung unserer Behörden.» Alle anderen Raststätten wurden damals von nationalen und internationalen Restaurationsketten oder Benzingesellschaften geführt. Italien und Deutschland boten in dieser Beziehung besten Anschauungsunterricht.

Es war den Urner Garagisten und Gewerbetreibenden klar, dass der Bau der Nationalstrasse das wirtschaftliche Gesicht des Kantons Uri stark verändern würde. Damit das einheimische Gewerbe, das auf den Tourismus ausgerichtet war, auch unter den neuen Verhältnissen bestehen konnte, war es unumgänglich, sich rechtzeitig der neuen Lage anzupassen. Und auch die Tankstellenbetreiber hatten sich nach den neuen Gegebenheiten an den Strassenverbindungen auszurichten. Das sogenannte Urner Modell, wie es genannt wurde, galt als ausserordentlich und einzigartig in der Schweiz. Das Gespräch um ein Autobahnrestaurant war somit in Uri in vollem Gang.

HERAUSFORDERNDE AUTOBAHN-BAUSTELLE

1968 wurden einige neue Strecken in Angriff genommen mit dem Ziel, weitere Lücken im sich allmählich zusammenfügenden Nationalstrassenwerk zu schliessen, so auch an

MEILENSTEINE

der N2 im Urnerland. Am 5. Dezember 1968 gab der Regierungsrat im Amtsblatt des Kantons Uri bekannt, dass das Ausführungsprojekt der N2 im Bereich Seedorf und Erstfeld aufлаг. Die Begeisterung im Gotthardkanton war riesig. Jede kleine Ortschaft wünschte einen Autobahnanschluss. Bis nach Amsteg verlief die Autobahn, so war der Plan, mehr oder weniger dem Reussufer entlang. Dann begann die eigentliche Rampe, die nach Göschenen zum künftigen Strassentunnel und ins Urserental führte. Das Los Amsteg-Ried war in technischer Hinsicht eines der schwierigsten und bestand fast ausschliesslich aus Kunstbauten. Die Nationalstrasse zwischen Amsteg und Göschenen hatte 1963 allerdings für viel Diskussionsstoff gesorgt. Uri forderte eine Kriechspur entlang der Bergstrecke. Aber der Bundesrat lehnte das Begehren ab.

Zum damaligen Zeitpunkt waren 469 Kilometer der Nationalstrasse fertig gebaut, 26 Prozent der Gesamtlänge des Netzes. Die erste Autobahn-Raststätte der Schweiz, die Raststätte Gunzgen-Süd, wurde im September 1968 eröffnet. Die «Linksufrige» warf ihre Schatten voraus: Im Gebiet zwischen Bauen und Seedorf wurden an verschiedenen Orten erste Untersuchungsbohrungen über die Beschaffenheit des Untergrunds vorgenommen. Schwierige Probleme hatten die Strassenbauer zwischen Seelisberg und Seedorf zu lösen. Auch die viermalige Überquerung der Reuss bis nach Amsteg brachte für die Brückenbauer Grossarbeit.

PRIORITÄTSANSPRUCH

Am 11. Dezember 1968 wählte eine Konsultativversammlung aus dem Gewerbekreis einen Ausschuss, der mit den ersten Vorarbeiten betraut wurde. Es musste eine Gesamtkonzeption erarbeitet und die Gesellschaftsform festgelegt werden. Vor allem galt es, den Gedanken einer ernerischen Raststätte zu propagieren. Am 23. Dezember 1968 kam es zur ersten Sitzung mit dem Urner Gewerbe und der UATAG. Das war der Start einer erfolgreichen Zusammenarbeit.

Anfang 1969 berichtete das «Urner Wochenblatt», dass Carl Gisler und 37 mitunterzeichnende Mitglieder des Landrats eine Interpellation im Zusammenhang mit einer Autobahntankstelle und einem Autobahnrestaurant im Kanton Uri eingereicht hatten. In der Folge sicherte der Regierungsrat am 26. Februar 1969 dem einheimischen Gewerbe bestimmte Prioritäten zu, allerdings unter der Auflage, dass diese Trägerschaft zu Konkurrenzbedingungen offerieren müsse, denn es gehe nicht an,



diese Raststätte einem Gremium zu Sonderbedingungen zuzuschlagen, nur weil es sich dabei um Landsleute handle. In Deitingen-Nord planten die Verantwortlichen den Bau eines Erfrischungsraums mit der italienischen Firma Pavesi, und in Würenlos im Kanton Aargau war man mit der Wienerwald Betriebs AG einig. Im «Touring», dem offiziellen Organ des Touring-Clubs der Schweiz (TCS), schrieb damals Jean-Pierre Marquart: «Im Kanton Uri dagegen entschied man sich für eine mustergültige Lösung, denn an dieser Verpflegungsstätte wird dereinst das regionale Gastgewerbe beteiligt sein.»

DIE EINFACHE GESELLSCHAFT N2 URI

Am 24. September 1969 kam es zur Gründung einer einfachen Gesellschaft N2 Uri. Das war das Gründerkonsortium für eine Gesellschaft zum Bau und Betrieb der Raststätte durch das einheimische Gewerbe. Namentlich vertreten waren: Der Wirtverein Uri, der Hotelierverein Uri, der Hotelierverein Andermatt, der Urner Konditoren- und Bäckermeisterverband, der Urner Metzgermeisterverband, die Vereinigung des ernerischen Getränkehandels, der Urner Milchverkäuferverband, der Urner Rabattverein, die Sektion Uri des Schweizerischen Baumeisterverbands und der Verkehrsverein Uri. Später kam auch der Auto Gewerbe Verband Schweiz, Sektion Uri (AGVS Uri), dazu. Präsiert wurde die Gesellschaft N2 Uri von Peter Andreas Tresch, Hotelier aus Amsteg. Die Gesellschaft trat in den folgenden Jahren als Trägerin des Gedankens einer ernerischen Raststätte auf. Der Ausschuss befasste sich mit den Vorbereitungsarbeiten und Studien für die spätere Gründung einer Aktiengesellschaft. Er wurde auch beauftragt, mit Behörden, Amtsstellen und interessierten Berufskreisen Verhandlungen aufzunehmen. Insbesondere ging es um folgende Punkte: Standort, Raumprogramm, Gestaltung der Anlage, Zusammenarbeit mit der UATAG, Bewilligungen, den Kostenaufwand und die Finanzierung.

UMSTRITTENE STANDORTFRAGE

Die Standortfrage einer Raststätte wurde heftig diskutiert und erhöhte die Gemüter nicht wenig. Ein Leser schrieb im «Urner Wochenblatt» vom 17. Juli 1968: «Sie (Anmerkung: die Meinung der Wirtschafts- und Gewerbekreise von Uri) ruff aber unüberhörbar nach einem anderen Standort als Altdorf, einer Agglomeration, die mit Industrie- und Gewerbebetrieben aller Art reich gesegnet wie bereits ganzjährig

engagiert ist.» Professor Paul Risch und seine Sachbearbeiter befürworteten ein Autobahnrestaurant in der Nähe südlich von Altdorf. Am 18. Januar 1971 fasste der Regierungsrat den Beschluss, die Raststätte im Dimmerschachen zu erstellen.

«Ich stand für den Standort im Dimmerschachen in Erstfeld ein, weil uns in Seedorf der Verkehr aus dem Raum Zürich fehlte. Aber wir spürten den Widerstand, und es hiess: Aus dem Dimmerschachen gibt es einen Kummerschachen.»

Max Arnold, Altdorf, Altlandrat und Kaufmann

Der Ort war bewaldet und musste auf der Höhe der Autobahn gerodet werden. Das löste nicht überall eitel Freude aus. «Ein Kesseltreiben und eine Oppositionswelle sondergleichen wurden ausgelöst», heisst es in einer Unterlage der UATAG. Eigentlich wollte man am See das «Tor von Uri» bauen, das heisst beim heutigen Seerestaurant Seedorf. Verschiedene Interessengruppen hatten die vom Regierungsrat Uri und vom Eidgenössischen Amt für Strassen- und Flussbau sanktionierte Wahl des Standorts im Dimmerschachen in Erstfeld in Zweifel gezogen. Die Baudirektion Uri teilte in den Lokalmedien abschliessend mit: «Es steht jedoch bereits fest, dass der Bau einer Nebenanlage im Raume Seedorf (Schloss A Pro) aus bau-, verkehrs- und signalisationstechnischen Gründen nicht in Frage kommt.» Das war nach langem Hin und Her für einige nur die «zweitbeste» Lösung. Der Regierungsrat bestätigte am 27. März 1972 den Entscheid, den Dimmerschachen als Standort zur Verfügung zu stellen. In der Zwischenzeit musste man sich schliesslich in der Standortfrage dem obrigkeitlichen Beschluss fügen. Und es kehrte Ruhe ein.

Am 7. Oktober 1969 begannen am Hauptstollen des Gotthard-Strassentunnels die Bauarbeiten. Der Spatenstich zum Sondierstollen des Seelisbergtunnels erfolgte im Oktober 1971. Am 1. Juli 1971 konnten die ersten 3,8 Kilometer Autobahn in Uri zwischen Amsteg und Meitschligen eröffnet werden.

KEINE CHANCE FÜR MÖVENPICK, WINDROSE ODER PAVESI

Auf Einladung des Regierungsrats des Kantons Uri nahmen am 27. Februar 1973 anlässlich einer ersten Begehung im Raum Dimmerschachen in Erstfeld zahlreiche Firmen mit Rang und Namen, darunter Mövenpick, Windrose, Wienerwald, Pavesi sowie die Speisewagengesellschaft teil, und meldeten ihr

EIN GRÖSSENWAHNSINNIGES BAUPROJEKT?

Architekt Angelo Bianchetti baute 1959 für die Raststättenkette Pavese das erste Brückenrestaurant Europas in Fiorenzuola d'Arda. War das eine Idee? Ende der 1960er-Jahre war tatsächlich ein Brückenbauprojekt einer Raststätte im Urnerland ein Thema. Schalendächer wie heute bei der Raststätte Deitingen-Süd und eine Brückenkonstruktion über die Autobahn wären vorgesehen gewesen, wie Pläne darstellen, die man im Keller des verstorbenen Präsidenten der UATAG, Peter Ziegler, lagerte. Zu sehen ist vor allem die optimistische Sicht auf eine Schweiz in Zeiten grossen Wirtschaftswachstums. Die Euphorie war gross. Doch Anfang der 1970er-Jahre hatte die Ölkrise für die Schweizer Wirtschaft besonders schwere

Folgen. Das Brückenbauvorhaben einer Raststätte im Urnerland versank wieder im tiefen Keller. In der Schweiz sind aber in der Folge drei Brückenrestaurants an Autobahnen eröffnet worden: 1972 in Würenlos (Kanton Aargau), 1978 in Pratteln und 2009 in Affoltern am Albis. Der «Fressbalken» von Mövenpick in Würenlos war bei der Eröffnung die grösste über eine Autobahn gespannte Raststätte Europas.



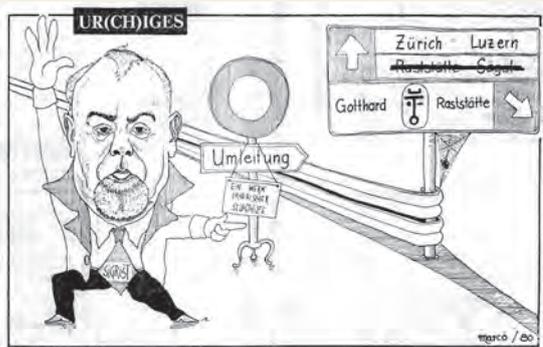
So markant wie die Berge: Das Urner Brückenbauprojekt.



Ein zweites Brückenbauprojekt in Uri in der Form von Schalendächern.

SCHERZHAF

Während der Entstehungszeit der Gotthard Raststätte publizierte die «Gotthard-Post», die liberale Wochenzeitung im Kanton Uri, zwei Karikaturen. Der damalige Regierungsrat Hermann Sigrist aus Flüelen, der von 1968 bis 1976 der Justiz- und Polizeidirektion vorstand und den Polizeidienst auf der Gotthardautobahn organisierte, war für seine humorvollen Sprüche bekannt. Und zu den teuren Brückenbauprojekten war der Châletbau eine launige Alternative.



Interesse an. Sie hatten sich in der Schweiz und teilweise auch im Ausland auf den Bau und den Betrieb von Raststätten spezialisiert. Sie machten Druck. Ihre Aufmerksamkeit war gross und gab die Gewissheit, dass eine Raststätte im Urnerland attraktiv sei. Auf Anregung des Konsortiums beauftragte der Urner Regierungsrat die Interessengemeinschaft der Urner Architekten (IGUA), Projektvorschläge auszuarbeiten. 1975 legte der Regierungsrat zwei von der IGUA ausgearbeitete Richtprojekte zur Offerteingabe auf.

Diese Projektierungsphase fiel noch in die Hochkonjunktur. Grosszügigkeit und ein ungetrübter Zukunftsglaube waren die Kennzeichen dieses Zeitabschnitts. Die daraus resultierenden beiden Varianten der Urner Architekten waren entsprechend grosszügig konzipiert. Es war auch ein Brückenprojekt einer Autobahn-Raststätte geplant. Entsprechend euphorisch war der Gedanke an die Raststätte im Urnerland. Man stellte aber fest, dass die Investitionen unter den inzwischen wirtschaftlich geänderten Umständen nicht mehr zu verantworten gewesen wären. Beide Projekte waren unter dem Eindruck der durch die Erdölkrise verursachten schlechten Wirtschaftslage viel zu gross und zu risikoreich.

Den Urner Garagisten und Gewerbetreibenden war von Anfang an klar, dass der Bau der Nationalstrasse N2 das wirtschaftliche Gesicht des Kantons Uri stark verändern würde. Das erklärte auch die Hektik, die damals entstand. Im September 1975 erteilte das Konsortium der Betriebsberatung der Treuhandgesellschaft des Schweizerischen Wirtverbandes den Auftrag, die Grundlagen zur Übernahme des Restaurationsbetriebs an der Autobahn-Raststätte N2 für das Bauamt Uri zu erarbeiten. Peter Rigoni war für den Schweizerischen Wirtverband tätig und ein Architekt mit Erfahrung in Nationalstrassenanlagen.

DIE GRÜNDUNG DER RASTSTÄTTE-GESELLSCHAFT N2 URI AG (RGUAG)

Am 23. Dezember 1975 wurde im Hotel Bahnhof in Altdorf die einfache Gesellschaft des Gründerkonsortiums aufgelöst und die Raststätte-Gesellschaft N2 Uri AG (RGUAG) gegründet. Am Aktienkapital von 200'000 Franken beteiligten sich folgende Verbände, Vereine und Institutionen: der Wirtverein Uri, der Hotelierverein Uri, der Urner Konditoren- und Bäckermeisterverband, die Vereinigung des ernerischen Getränkehandels, der Urner Rabattverein, die Sektion Uri des Schweizerischen



Baustelle 1979: Gotthard Raststätte in Fahrtrichtung Nord mit Restaurant, Shop, Lager, Produktion und Tankstelle.

Baumeisterverbands, der Verkehrsverein Uri, der Urner Metzgermeisterverband, der Urner Milchverkäuferverband, der Hotelierverein Andermatt, die Urner Kantonalbank und das Elektrizitätswerk Altdorf, dann der AGVS Uri, der Gewerbeverband Uri, der Gewerbeverein Altdorf, der Schreinermeisterverband Uri, der Spengler- und Installateurenverband Uri, der Wirteverein Altdorf, der Gewerbeverein Erstfeld, der Gewerbeverein Schattdorf und die Vereinigung Urner Plattenleger.

«Die ganze Finanzierung! Was ich da auf der Piste war, vom Pontius zum Pilatus pilgerte, das glich einer Betteltour. Das war wirklich mühsam. Vor allem private Investoren waren zurückhaltend und skeptisch.»

Max Arnold, Altdorf, Altlandrat und Kaufmann

Der erste Verwaltungsrat setzte sich wie folgt zusammen: Peter Andreas Tresch, Hotel Stern und Post, Amsteg, Carl Gisler, Bankratspräsident, Altdorf, August Püntener, Direktor der Urner Kantonalbank, Altdorf, lic. oec. Reto Fryberg, Hotel Bergidyll, Andermatt, Landrat Alfred Poletti, Baumeister, Flüelen, Karl Marty, eidg. dipl. Installateur, Altdorf, und Eduard Meier, Metzgermeister, Flüelen.

AUSWÄRTIGER ARCHITEKT PLANT RASTSTÄTTE

In enger Zusammenarbeit mit der UATAG konnte man am 31. Dezember 1975, dem letzten Tag der Eingabefrist, ein eigenes Projekt von Architekt Peter Rigoni vorlegen. Diese bescheidenere Version wurde seitens des Kantons einer

neutralen Beratungsfirma zur Begutachtung übergeben. Da dieses Projekt von auswärtigen Fachleuten erarbeitet worden war, setzt man sich der Kritik der Urner Architekten aus. Aufgrund der Glaubwürdigkeit wurde aber alles darangesetzt, mit den Urner Architekten ins Reine zu kommen. Peter Andreas Tresch hatte später gesagt: «Heute können wir glücklich sein, dass dann das definitive Projekt in der sich bereits abzeichnenden Rezessionsphase ausgearbeitet wurde, waren wir doch dadurch gezwungen, jede nur mögliche Einsparung im Projekt zu integrieren und auszunützen» (aus dem Bericht zur ausserordentlichen GV der RGUAG am 16. Dezember 1978).

KONZESSION TROTZ GROSSER SKEPSIS

Nach Vornahme von einigen wenigen Änderungen am Bauprojekt von Architekt Peter Rigoni erteilte der Regierungsrat am 28. Januar 1977 trotz starkem Widerstand und grosser Skepsis dem Konsortium, bestehend aus der RGUAG und der UATAG, die Konzession zur Errichtung und Führung einer Raststätte sowie einer Tankstelle im Dimmerschachen in Erstfeld. Gemäss Konzessionsbedingungen mussten auf jeder Seite der Autobahn eine Tankstelle mit Shop und ein Restaurationsbetrieb mit Nebenräumen erstellt werden. Der Regierungsrat verpflichtete bei der Konzessionserteilung das Konsortium, die notwendigen Räumlichkeiten für eine Informationsstelle, betrieben vom Verkehrsverein Uri, zur Verfügung zu stellen. Uri sollte eine Visitenkarte erhalten. Auf der Fahrspur Richtung Luzern musste der Hauptbetrieb und auf der Fahrspur Richtung Gotthard der Satellitenbetrieb errichtet



Baukommissionspräsident Noldi Felber, Vizepräsident der UATAG, auf der Baustelle im Dimmerschachen und dann zusammen mit Peter Andreas Tresch, dem Präsidenten der RGUAG, bei der Eröffnung der Gotthard Raststätte.

werden. Auf beiden Seiten waren Parkplätze und der allgemeine Rastplatz zu ergänzen. Das Gelände auf 50'000 Quadratmetern blieb im Besitz des Kantons und wurde dem Konsortium für 40 Jahre zur Verfügung gestellt. Die Verhandlungen verliefen zäh. Es wehte ein rauer Wind durch Uri.

Im Bericht zur 2. GV der RGUAG im Hotel Frohsinn in Erstfeld schrieb Peter Andreas Tresch am 27. Mai 1977 zur Schicksalsgemeinschaft: «Es ist nicht sehr originell, das Beispiel der Ehe hier heranzuziehen, aber immerhin: Es geht uns hie und da halt doch ähnlich – im Prinzip ist man der gleichen Meinung und im Detail nicht.» Es gab rund 30 Sitzungen. Es ging primär darum, die Urner Bevölkerung zu überzeugen, dass die Raststätte im Dimmerschachen wirklich eine ernerische Raststätte ist und bleiben sollte. Der Urner Regierungsrat hatte in diesem Fall bewiesen, dass er trotz allem zu einem echten politischen Balanceakt fähig war. Der Zuschlag der Konzession war das Resultat einer neunjährigen intensiven Tätigkeit in kleineren und grösseren Gremien.

WICHTIGE AKTIENKAPITALERHÖHUNG

An der GV vom 27. Mai 1977 wurde beschlossen, das Aktienkapital auf 3,2 Millionen Franken zu erhöhen. Um zu garantieren, dass die Urner Raststätte in den Händen von Uri bleibt, beschloss der Verwaltungsrat, dass 3000 Namensaktien zu 500 Franken nur an natürliche und juristische Personen sowie

Institutionen mit Domizil im Kanton Uri ausgegeben werden. Zudem wurden weitere 3000 Inhaberaktien zu 500 Franken zur Zeichnung aufgelegt.

1977 war der Gewässerschutz ein brisantes Thema. Gegen das veröffentlichte Projekt erhoben die Wasserversorgungen von Schattdorf, Seedorf und Altdorf Einsprache und eine Beschwerde beim Regierungsrat. Die Verantwortlichen liessen sich durch dieses Sperrfeuer nicht entmutigen und arbeiteten unentwegt weiter an der Realisierung der Raststätte. Am 24. August 1977 wurde die Rodungsbewilligung von rund 9000 Quadratmetern Wald im Dimmerschachen erteilt. Am 3. Mai 1978 bewilligte die Gemeinde Erstfeld den Bau. Die Beschwerde von Seiten des Gewässerschutzes wurde schliesslich am 6. Juli 1978 abgewiesen, da die Gotthard Raststätte eine Angelegenheit «hochrangigen öffentlichen Interesses» war, wie es hiess.

An der 3. GV vom 18. Mai 1978 im Restaurant Brückli in Schattdorf entschied die RGUAG, die Zeichnungsfrist auf den 23. Juni 1978 zu verlängern. Viele potenzielle Anleger waren der Meinung, bei der Raststätte handle es sich nur um eine Sympathiezeichnung. Der dringende Appell des Verwaltungsratspräsidenten: «Wir müssen nun zu unserem Projekt stehen, sonst geht es in andere Hände über, und damit ist es dann ein für alle Mal zu spät. Noch zu jammern, nützt nichts. Letztlich sind wir überzeugt, dass es sich um eine gute Anlagemöglichkeit handelt, deren es im Moment nicht viele

gibt.» Doch der «goldene Brocken» kam nie recht ins Rollen. Schliesslich wurde die Aktienkapitalerhöhung von 3,2 Millionen Franken an der ausserordentlichen Generalversammlung vom 16. Dezember 1978 im kleinen Saal des Tellspielhauses in Altdorf festgestellt. Es waren 19 bisherige und 117 neue Aktionäre und Aktionärinnen anwesend.

«Es gab Zeiten, während welcher wir uns vorkamen wie der Schmalzpater aus dem Kapuzinerkloster.»

Peter Andreas Tresch, Amsteg, VR-Präsident RGUAG

REIBUNGSLOSE BAUPHASE

Im Verlauf des Jahres 1978 waren die Vorbereitungen für den Baubeginn der Gotthard Raststätte in vollem Gang. Man rechnete mit einer Bauzeit von eineinhalb Jahren. Als Baukommissionspräsident wirkte Noldi Felber von der Nord-Süd-Garage Bürglen. Peter Rigoni, Unterentfelden, war Architekt der Anlage. Die Bauleitung übernahm die Architekten-gemeinschaft Josef Utiger und Toni Zraggen zusammen mit Architekt Markus Fink aus Altdorf. Der paritätischen Bau-kommission gehörten Carl Gisler, Alfred Poletti und Karl Marty an. Im Verlauf des Winters 1978/79 wurden die Bauarbeiten so vorangetrieben, dass im Sommer 1979 alles unter Dach und Fach war.

An der 4. GV 1979 sagte Peter Andreas Tresch: «Wir konnten mit grosser Befriedigung feststellen, dass in gewissen Kreisen des Kantons Uri der Gedanke der Raststätte gezündet hatte. Allerdings war es nicht der Funkensprung, den wir uns erhofft hatten.» An dieser GV wurde neu Max Arnold, Landrat und Kaufmann, Altdorf, Otto Jauch, Hotelier, Altdorf, und Georg Marugg, Restaurant Schützenhaus, Basel, in den Verwaltungsrat gewählt. Max Arnold (Chäs Arnold in Altdorf, heute: Arnold Zentrum-Markt GmbH) gehörte 20 Jahre lang dem Verwaltungsrat an.

ERFOLGREICHE INBETRIEBNAHME

Am 10. Mai 1980 wurde die Gotthard Raststätte in Betrieb genommen. Die Arbeiten waren zu 83 Prozent an 18 Urner Firmen und Handwerker sowie zu 17 Prozent an auswärtige Spezialfirmen vergeben worden. Angegliedert war eine Informationsstelle Uri (Info Uri) mit einer Wechselstube und

ZAHLEN UND FAKTEN

GOTTHARD-STRASSENTUNNEL



**1981 (1. VOLLBETRIEBSJAHR)
TOTAL: 2'894'546 FAHRZEUGE**

AKTIENKAPITALERHÖHUNG RGUAG



**VON 1975: CHF 200'000
ZU 1977: CHF 3'200'000**

STANDORT DIMMERSCHACHEN



**1977
RODUNG WALD: 9000 M²**

TRANSPORT AUTOVERLAD GOTTHARD



**1950–1979
TOTAL: 9'000'000 FAHRZEUGE**

SEELISBERGTUNNEL



**1981 (1. VOLLBETRIEBSJAHR)
TOTAL: 3'350'000 FAHRZEUGE**

einer Postannahmestelle, getragen vom Verkehrsverein Uri. Die Hauptaufgabe dieser Stelle war, die Besucherinnen und Besucher über Land und Leute, über Geschichte, Kultur, Landschaft und Wirtschaft von Uri zu informieren. Sie befasste sich auch mit Hotelreservierungen. Die Gotthard Raststätte hatte demnach auch höhere Ziele: Sie sollte animieren, die Autobahn zu verlassen und unser Land kennenzulernen. Für die Einrichtung und die Gestaltung der Informationsstelle hatte der Kanton Uri einen einmaligen Beitrag von 280'000 Franken gesprochen.

Der Bau kostete rund 10 Millionen Franken. Das Hauptgebäude hatte 75 Plätze in der Cafeteria, 90 Plätze im Selbstbedienungsrestaurant und 60 Plätze auf der Terrasse, das Satellitengebäude 75 Plätze in der Cafeteria und 40 Plätze auf der Terrasse. Beim Hauptgebäude war die Info Uri angesiedelt. Die Anlage war mit einer Unterführung verbunden. Die Aussenanlage umfasste 200 Parkplätze für Personewagen, 46 Parkplätze für Lastwagen und 18 Parkplätze für das Personal. Benzingesellschaften waren Agip auf der Satellitenseite (Nord-Süd) und BP auf der Hauptgebäudeseite (Süd-Nord). Die UATAG wollte Benzingesellschaften, die eine starke Position in Europa aufwiesen, in der Schweiz gut eingeführt waren und zudem die Gewähr boten, auch in Krisenzeiten die Versorgung sicherzustellen. Sie betreute auch die Kioske und die Shops.

EIN WERK URNERISCHER SELBSTHILFE

Am 22. Mai 1980 fand die feierliche Einweihung statt, «der schönsten Raststätte Europas», wie Baukommissionspräsident Noldi Felber meinte. Es spielte die Jugendmusik Altdorf unter der Leitung von Werner Aschwanden auf. Die ökumenische Weihe der Anlage gestalteten Hans Loretz, katholischer Pfarrer von Schattdorf, und Pierre Müller, evangelischer Pfarrer von Erstfeld. Josef Brücker, Landammann des Standes Uri, sprach zum Auftrag der Raststätte am neuen Weg zum Gotthard.

1982 beschloss die GV der RGUAG, den Um- und Ausbau des Satelliten von 90 auf 250 Sitzplätze zu erweitern. Der Gast sollte sich an der Gotthard Raststätte ein Bild darüber machen können, was der Kanton Uri zu bieten hat. Sie war mehr als eine Raststätte. 12 Jahre vergingen, bis die UATAG und später die RGUAG die Urner Gewerbetreibenden davon einigermaßen überzeugen konnten, dass es sich bei diesem Unterfangen nicht um ein Abenteuer handelte. Die Zeit war «lang, umfangreich,

interessant und hie und da auch recht schwierig», wie es in der Baureportage vom 17. Mai 1980 im «Urner Wochenblatt» hiess. «Unzählige Fragen mussten beantwortet sowie unzählige Probleme gelöst werden. Als Beispiel sei hier nur angeführt, dass allein die Baukommission bis zur Fertigstellung und Abrechnung der Anlage rund 100 Sitzungen abgehalten haben wird.»

EIN SOLIDES UNTERNEHMERISCHES FUNDAMENT

Michael Arndt schrieb am 28. August 1980 in seiner Diplomarbeit der Hochschule St. Gallen zur Bedeutung der Gotthard Raststätte für die touristische Entwicklung des Kantons Uri abschliessend: «Der Kanton Uri hat diese Herausforderung angenommen, indem er sich in das Abenteuer einer grosszügig angelegten Anlage stürzte. Hier versucht eine ganze Region nicht nur das zurückzuholen, was verloren zu gehen scheint, sondern darüber hinaus noch zu gewinnen.» Das Urner Modell war aus verkehrspolitischer, volkswirtschaftlicher und touristischer Hinsicht mit der Informationsstelle wichtig und bedeutsam. Es wurde ein ausserordentlich gutes und solides unternehmerisches Fundament gelegt. Ideen und Gedanken, Unternehmergeist und eine kalkulierte Risikofreudigkeit der Urner kamen zum Tragen.

Die UATAG war eine Vereinigung der Garagisten und Tankstellenhalter an der alten Landstrasse, eine kleine Gruppe von rund 25 Personen respektive Firmen. Die RGUAG war eine Gruppierung, die sich ursprünglich auf die Untersektion des kantonalen Gewerbeverbands beschränkte und sich später dem Publikum öffnete. Diese vielleicht eigenartig anmutende Konstellation von zwei Partnern hatte auch dazu geführt, dass sie sich immer wieder zusammenraufen mussten. Sie hatten die Gelegenheit beim Schopf gepackt. Es war die einzige Anlage dieser Art in der Schweiz, die vom Hotel- und Tankstellengewerbe aus der engeren Region und nicht von einer auswärtigen Grossgesellschaft getragen wurde.

Am 5. September 1980 wurde der älteste Strassentunnel der Welt, der 16,3 Kilometer lange Gotthard-Strassentunnel, dem Verkehr übergeben. Nur gut drei Monate später, am 12. Dezember 1980, war auch der 9,25 Kilometer lange Seelisbergtunnel in Betrieb. Damit war der Kanton Uri für den Nord-Süd-Verkehr voll erschlossen. 1981, im ersten Volljahresbetrieb, fuhren 2'894'546 Fahrzeuge durch den Gotthard-Strassentunnel und 3'350'000 durch den Seelisbergtunnel.



①



②

ERÖFFNUNG IM MAI 1980

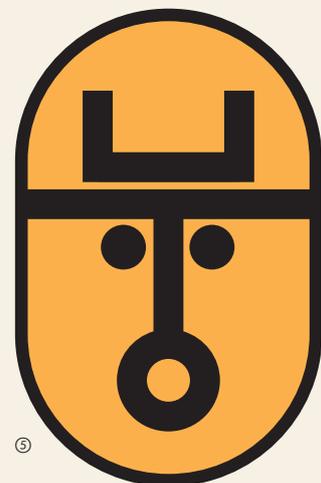
- ① Peter Andreas Tresch bei seiner Eröffnungsansprache als Präsident der RGUAG.
- ② Die Gaststätte Richtung Nord mit Innen- und Aussensitzplätzen.
- ③ Eine Grussbotschaft aus Uri: Die Postkarte mit den vielen Länderfahnen.
- ④ Die Telefonkabinen mit Münzautomat und den analogen Telefonbüchern wurden rege genutzt.
- ⑤ Karl Iten erstellte mit dem abstrakten Uristier das erste Logo der Gotthard Raststätte.
- ⑥ Ein 24-Stunden-Betrieb mit Selbstbedienung war damals eine Besonderheit bei den Raststätten.



③



④



⑤



⑥

