

Bericht und Antrag des Regierungsrats an den Landrat

24. Januar 2017

Nr. 2017-47 R-720-12 Bericht und Antrag des Regierungsrats an den Landrat zum Kredit für Investitionsbeiträge des Kantons an den Kantonsbahnhof in Altdorf für die strassenseitigen Anpassungen sowie die Bushöfe Ost und West

I. Zusammenfassung

Mit der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels (GBT) beginnt in Uri ein neues Zeitalter im Eisenbahnverkehr. Dem Kanton Uri ist es gelungen, sich attraktive Bahnhalte zu sichern und so direkt vom längsten Eisenbahntunnel der Welt zu profitieren. In den nächsten Jahren wird das Bahnangebot in Uri laufend ausgebaut. Die sogenannten Neat-Züge bringen die Fahrgäste mit Hochgeschwindigkeitszügen durch den neuen GBT von Uri direkt ins Tessin oder Richtung Norden nach Zug, Zürich und Luzern. Ab Ende 2021 - nach der Eröffnung des Ceneri-Basistunnels - werden die SBB das Bahnangebot in Uri weiter ausbauen und gemäss Vereinbarung acht IC-Halte pro Tag und Richtung anbieten.

Im Sachplan Verkehr des Bundes geniesst der Kantonsbahnhof in Altdorf einen hohen Stellenwert. Er ist ab 2021 der einzige Bahnhof im Kanton Uri, an dem sowohl Züge der Gotthard-Basislinie wie auch der Gotthard-Bergstrecke halten werden - dies unter der Voraussetzung, dass das regionale Urner Busnetz auf die hochwertigen Bahnanschlüsse abgestimmt ist. Folgerichtig wird das Bussystem des Kantons verstärkt auf den Kantonsbahnhof ausgerichtet: Er wird zur Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs ausgebaut. Die SBB-Züge, die Buslinien der Auto AG und der Postauto AG wie auch der Tellbus und der Winkelriedbus laufen hier zusammen. So ist sichergestellt, dass Pendler, Reisende und Touristen von einer effizienten Transportkette mit schlanken Anschlüssen profitieren können.

Die heutige Infrastruktur am Bahnhof Altdorf reicht aber bei weitem nicht aus, um diese Angebote sicherzustellen. Es braucht den Ausbau der Gleisanlagen sowie zusätzlichen Platz für die Bushalte. Die Planung des neuen Kantonsbahnhofs gliedert sich in die vier Teilprojekte:

- *Neuer Bahnhofplatz Ost mit Bushof mit Strassenanpassungen*
- *Neuer Bahnhofplatz West mit Bushof und Park+Ride*
- *Neues Gebäude am Bahnhofplatz 1*
- *Anpassung SBB-Publikumsanlagen, insbesondere Verlängerung Bahnperрон und Verlängerung Personenunterführung zur Westseite*

Darüber hinaus haben verschiedene private Akteure im Bereich des Bahnhofs mehr oder weniger fort-

geschrittene Bauprojekte in Planung.

Insgesamt beläuft sich die Summe der notwendigen Investitionen auf 55 bis 60 Mio. Franken. Bei der Finanzierung kann der Kanton Uri auf wichtige Partner zählen. Den Grossteil der Kosten tragen die SBB, die alleine in die Verlängerung der Bahnperrens über 40 Mio. Franken investieren. Auch die Standortgemeinde Altdorf beteiligt sich mit 3,19 Mio. Franken am Projekt. Dritter Partner des Kantons Uri ist die Urner Kantonalbank, die beabsichtigt, als Investorin des neuen Gebäudes am Bahnhofplatz 1 aufzutreten. Der Kanton Uri seinerseits hat für die Finanzierung der beiden neuen Bushöfe auf der Ostseite und Westseite aufzukommen. Die neuen Bushaltekannten, die Umgestaltung der Plätze, die Anpassungen am Strassenkörper sowie die «Park+Ride»-Anlagen kosten insgesamt 10,87 Mio. Franken.

Mit dem Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs vom 22. September 1996 (Verkehrsgesetz; RB 50.5111) besteht für den Kanton die Möglichkeit, den öffentlichen Verkehr umfassend und zielgerichtet zu fördern. Ziele des Gesetzes sind insbesondere die Gestaltung einer zielgerichteten Siedlungspolitik, die volkswirtschaftlich angemessene Entwicklung sowie die Schaffung und Erhaltung einer guten Erschliessung für den ganzen Kanton. Nach Artikel 6 Absatz 1 Verkehrsgesetz können der Kanton und die Gemeinden zugunsten einer Transportunternehmung des öffentlichen Verkehrs Investitionsbeiträge leisten, wenn die Vorhaben für den Kanton oder die Region von erheblicher Bedeutung sind. Kommt das Verkehrsgesetz zur Anwendung, liegt die Ausgabenkompetenz für den Kanton abschliessend beim Urner Landrat (Art. 6 Abs. 4 Verkehrsgesetz).

Künftig bietet der Kantonsbahnhof in Altdorf - dank seiner zentralen Lage in der Mitte des Urner Talbodens und direkt von den Gemeinden des Urner Talbodens erreichbar - den vielen 100 öV-Pendlerinnen und -Pendlern Tag für Tag ein deutlich verbessertes öV-Angebot. Er steigert zweifellos auch die Anziehungskraft des Entwicklungsgebiets Eyschachen (neu Werkmatt) für Investoren und Firmen. Der Kanton Uri hat die Chance, mit einer gezielten Investition in die verkehrliche Anbindung die Attraktivität des Wirtschafts-, Tourismus- und Lebensraums langfristig zu steigern. Die Bauarbeiten an der neuen Urner öV-Drehscheibe starten voraussichtlich Ende 2019, die Bauzeit beträgt rund zwei Jahre. Ende 2021 - termingerecht auf den Fahrplanwechsel - ist der Kantonsbahnhof betriebsbereit.

Inhaltsverzeichnis

I.	<i>Zusammenfassung</i>	1
II.	Ausführlicher Bericht	4
1.	Ausgangslage.....	4
1.1.	Neat als Taktgeberin der Urner Verkehrserschliessung	4
1.2.	Uri steuert die eigene Entwicklung bewusst	4
1.3.	Ziele aus dem Richtplan werden erfüllt	5
1.4.	Stimmiges Gesamtkonzept im Talboden.....	6
2.	Bessere Erschliessung für Uri	7
2.1.	Uri profitiert von der Inbetriebnahme des GBT: IC-Halte im Talboden	7
2.2.	Verkehr: ein Gesamtsystem für den Talboden	7
2.3.	Neue Drehscheibe für den öffentlichen Verkehr, neues Buskonzept Uri	8
2.4.	Bedeutung für die Regionalwirtschaft	10
2.5.	Warum wird Altdorf zum Kantonsbahnhof?	10
3.	Das Vorprojekt strassenseitige Infrastrukturen	11
3.1.	Kooperationen und Partnerschaften	12
3.2.	Teilprojekt 1: Neuer Bahnhofplatz Ost, Strassenerschliessung	12
3.2.1.	Neuer Bushof Ost	13
3.2.2.	Verlegung Rynächtstrasse	14
3.3.	Teilprojekt 2: Bahnhofplatz West.....	14
3.3.1.	Verladerampe Gasperini AG.....	16
3.3.2.	Erweiterung der Personenunterführung.....	16
3.3.3.	Reussacherstrasse	16
3.3.4.	Park+Ride	16
3.4.	Teilprojekt 3: Gebäude Bahnhofplatz 1	17
3.5.	Teilprojekt 4: Anpassung Publikumsanlagen	17
3.6.	Projektorganisation.....	18
4.	Terminplan	18
5.	Gesamtkosten und Beteiligung Kanton.....	19
5.1.	Kostenanteil Kanton.....	20
5.2.	Agglomerationsprogramm als Finanzierungshilfe	20
6.	Finanzierung.....	21
6.1.	Kantonsbeitrag - Anwendbarkeit des Verkehrsgesetzes.....	21
6.2.	Investitionsbeiträge an öV-Infrastrukturvorhaben	21
6.3.	Anteil der Gemeinde Altdorf.....	22
6.4.	Ausgabenkompetenz	22
III.	Antrag	22

II. Ausführlicher Bericht

1. Ausgangslage

1.1. Neat als Taktgeberin der Urner Verkehrserschliessung

Seit mehr als 20 Jahren beeinflusst die Neat den Kanton Uri. Der Bau und die Inbetriebnahme des längsten Eisenbahntunnels der Welt hatte und hat tiefgreifende raumplanerische, wirtschaftliche und auch gesellschaftliche Auswirkungen auf Uri. Der Regierungsrat setzte sich stark dafür ein, dass Uri von der neuen Alpentransversale profitieren kann und die attraktiven Neat-Züge auch in Uri einen Halt einlegen werden. Dieser Ausbau des Bahnangebots bringt dem Kanton Uri mittel- und langfristig weitreichende Entwicklungschancen und Wachstumsimpulse.

Mit der Inbetriebnahme des neuen GBT hat das neue Zeitalter im alpenquerenden Bahnverkehr begonnen. Der GBT verändert das Bahnsystem zwischen der Deutschschweiz und dem Tessin grundlegend. Seit Dezember 2016 verkehren die Züge durch den längsten Bahntunnel der Welt. Der Norden und der Süden der Schweiz rücken so nah zusammen, wie nie zuvor.

Der Bund anerkennt die Leistungen, die der Kanton Uri in den vergangenen Jahren in Zusammenhang mit dem Bau des Gotthard-Basistunnels im Interesse der Schweiz erbracht hat. Er teilt auch die Ansicht des Kantons, dass sich mit der Eröffnung des GBT für Uri neue Entwicklungschancen ergeben und hat Uri bereits ab dem Fahrplanwechsel 2016/2017 verschiedene EC/IC-Halte zugestanden. Ab dem Jahr 2021 wird das Angebot weiter ausgebaut. Taktgeber dieser verbesserten Erschliessung sind der Bau und die Eröffnung des Gotthard- und des Ceneri-Basistunnels.

Der Bahnhof Altdorf wird in den kommenden Jahren für die öV-Erschliessung des Kantons Uri von zentraler Bedeutung sein. Im Sachplan Verkehr sieht der Bund explizit vor, dass der Bahnhof Altdorf als einziger Bahnhof im Kanton Uri ab 2021 sowohl von Zügen, die auf der Gotthard-Basislinie («Tunnel-Züge») verkehren, wie auch von jenen der Gotthard-Bergstrecke bedient wird.

1.2. Uri steuert die eigene Entwicklung bewusst

Der Kanton Uri hat sich frühzeitig mit den räumlichen, verkehrlichen und wirtschaftlichen Aspekten der Neat-Inbetriebnahme auseinandergesetzt. Vor rund zehn Jahren starteten die Arbeiten am Zukunftsbild. Die Grundlage für die künftige Entwicklung legte der Kanton mit dem kantonalen Richtplan. Darin ist festgelegt, dass sich im Talboden der Hauptentwicklungsraum für Industrie-, Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe konzentriert. Die hier angesiedelten Arbeitsplätze wiederum bieten Beschäftigung für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer aus dem ganzen Kanton.

Zentral für die wirtschaftliche Prosperität Uris ist die Anbindung an die Wirtschaftszentren nördlich des Kantons (Luzern, Zug, Zürich). Der Zugang und die verkehrlich hervorragende Anbindung an diese Räume ist für den Lebens- und Arbeitsraum Uri überlebenswichtig. Mit Blick auf die Eröffnung des GBT sind insbesondere für öV-Pendlerinnen und -Pendler künftig verbesserte Anschlüsse entstanden. Der kantonale Richtplan setzt deshalb fest, dass der Kantonsbahnhof in Altdorf ab 2021 die öV-Dreh-scheibe des Kantons wird. Hier entsteht der neue Hauptknotenpunkt, an dem die Bahn- und Busan-

gebote (inklusive Tellbus und Winkelriedbus) zusammenlaufen.

Künftig bietet der Kantonsbahnhof in Altdorf - dank seiner zentralen Lage in der Mitte des Urner Talbodens und direkt aus den Gemeinden des Talbodens erreichbar - den vielen 100 öV-Pendlerinnen und -Pendlern Tag für Tag ein deutlich besseres öV-Angebot. Es liegt auf der Hand, dass damit die Attraktivität Uris als Wohnkanton weiter steigen wird.

1.3. Ziele aus dem Richtplan werden erfüllt

Der kantonale Richtplan Uri wurde am 4. April 2012 vom Urner Landrat und am 20. September 2013 vom Bundesrat genehmigt. Er ist behördenverbindlich und definiert die Ziele für die räumliche Entwicklung des Unteren Reusstals. Im Richtplan sind unter anderem die Siedlungsgrenzen, das Gebiet Eyschachen (neu Werkmatt) als Entwicklungsschwerpunkt, das Arbeitsplatzgebiet Schattdorf (Entwicklungsschwerpunkt Industrie und Gewerbe) und der Bahnhof Altdorf als Kantonsbahnhof festgesetzt. Der Richtplan legt zudem fest, wie die verkehrlichen Herausforderungen angegangen und gelöst werden sollen und wie der Verkehr optimal auf die angestrebte räumliche Entwicklung abzustimmen ist.

Die Lösungsansätze aus dem regionalen Gesamtverkehrskonzept Unteres Reusstal (rGVK UR) sind integraler Bestandteil des kantonalen Richtplans und dort im Kapitel 5 «Mobilität» als Festsetzung verankert. Darin ist festgehalten: «Die Anbindung des Kantons nach aussen sowie die kantonsinternen Erschliessungen werden mit einem sachgerechten, koordinierten Einsatz der verschiedenen Verkehrsträger (motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Verkehr, Langsamverkehr) in genügender Qualität sichergestellt und in einer koordinierten Verkehrspolitik zweckmässig miteinander verknüpft». Konkret hält der Richtplan unter dem Kapitel öffentlicher Verkehr (5.4) fest:

5.4-1 Sicherung der Leistungsangebote nach Norden und Süden

Der Kanton setzt sich für die Verbesserung und den Ausbau der Bahnangebote nach Norden (Luzern, Zug, Zürich) und die Aufrechterhaltung der Leistungsangebote nach Süden (Mailand, Lugano, Locarno) ein. Diese werden zusammen mit den SBB weiterentwickelt. Der Kanton strebt dabei folgende Positionen an: halbstündliche und soweit möglich direkte Verbindungen nach Norden sowie Anschlüsse an die Leistungsangebote via neuem Basistunnel.

5.4-2 Bahnhöfe und Anbindungspunkte

Mit der Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels wird der Kantonsbahnhof Altdorf im Sinne der Konzentration auf einen Hauptknoten zum wichtigsten Bahnhof im Unteren Reusstal ausgebaut. Der Bahnhof Flüelen als Umsteigeknoten Bahn-Bus-Schiff bleibt weiterhin gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Sollte ein Ausbau für den Halt von Neat-Zügen in Altdorf nicht möglich sein, übernimmt der Bahnhof Flüelen diese Funktion. Der Bahnhof Erstfeld nimmt weiterhin eine wichtige Funktion als Bahn-Bus-Übergang zwischen dem Unteren und Oberen Reusstal ein. Sämtliche S-Bahnleistungen starten und enden grundsätzlich in Erstfeld. Sowohl Flüelen wie auch Erstfeld verfügen auch weiterhin über ein gleich gutes Bahnangebot wie heute.

5.4-3 IR- und IC-Halte am Kantonsbahnhof

Neben den bestehenden Zugshalten in Flüelen, Erstfeld und Göschenen werden, mit der Aufnahme der Funktion als Kantonsbahnhof, in Altdorf zusätzliche integrale Halte von InterRegio- und InterCity-Zügen in die Angebotsplanungen aufgenommen und umgesetzt. Dazu werden rechtzeitig die erforderlichen Infrastrukturmassnahmen eingeleitet und die Finanzierungen gesichert.

5.4-4 Reorganisation Busnetz

Busnetz und Busfahrplan müssen auf die Verfeinerung und Konkretisierung der Fahrplankonzepte der Bahn, insbesondere auf die neuen IR-Halte im Kantonsbahnhof Altdorf sowie auf das künftige Strassennetz abgestimmt werden. Im regionalen Gesamtverkehrskonzept Unteres Reusstal wird die Koordination des öffentlichen Verkehrs, des motorisierten Individualverkehrs und des Langsamverkehrs sichergestellt.

1.4. Stimmiges Gesamtkonzept im Talboden

Wie beschrieben, hat sich der Kanton Uri mit der Überarbeitung des Richtplans intensiv mit der räumlichen und wirtschaftlichen Entwicklung des Kantons auseinandergesetzt. Besondere Beachtung wird dabei den Ansprüchen der Siedlungsentwicklung, der Arbeitsgebiete sowie der verkehrlichen Erschliessung nach innen und aussen geschenkt. Auf Grundlage des breit abgestützten Richtplans entstand das rGVK UR, das die verkehrliche Erschliessung mit Bahn, Bus, motorisiertem Individualverkehr und Langsamverkehr auf die künftigen Bedürfnisse ausgerichtet hat. Zentraler Punkt des rGVK ist die Ausrichtung des öV auf die neuen Bahnangebote, die dem Kanton Uri mit der Eröffnung des GBT neu zur Verfügung stehen. Hauptumsteigepunkt wird ab Dezember 2021 der Kantonsbahnhof in Altdorf.

Die Bedeutung des Kantonsbahnhofs für Uri wird auch auf Bundesebene erkannt. Darum haben bereits im Dezember 2012 das Bundesamt für Verkehr (BAV), der Kanton Uri sowie die SBB eine Vereinbarung über die Entwicklung des Bahnhofs Altdorf zum Kantonsbahnhof Uri unterzeichnet. Gegenstand dieser Vereinbarung ist die Projektierung und Umsetzung des Ausbaus des Bahnhofs Altdorf zum Kantonsbahnhof Uri und die Entwicklung des Angebots auf der Gotthardstrecke zwischen Arth-Goldau und Bellinzona mit dem Ziel, Fernverkehrszüge durch den Gotthard-Basistunnel im Kanton Uri (Bahnhof Altdorf) halten zu lassen. Bereits 2012 wurde festgelegt, dass im Einklang mit dem Richtplan Uri der Entwicklungsschwerpunkt «Bahnhof Altdorf» vorangetrieben wird und die Perronlängen auf 420 Meter ausgebaut werden, so dass auch die technischen Voraussetzungen gegeben sind, damit IR- und IC-Züge in Uri halten können. Das BAV hat sich verpflichtet, den Ausbau der bahnseitigen Anlagen zu finanzieren sowie für die Fernverkehrskonzession der SBB für die Aufnahme der Halte von Tunnelzügen in Altdorf zu sorgen.

Das Anliegen der SBB ist es, den Nutzen der Kundinnen und Kunden zu optimieren sowie konkurrenzfähige Reisezeiten und funktionierende Anschlüsse zwischen den grossen Knoten anzubieten. Die SBB haben sich zum Ziel gesetzt, für alle Regionen der Gotthard-Achse ein optimales Angebot im schienengebundenen Personenverkehr bzw. eine optimale Erschliessung sicherzustellen.

2. Bessere Erschliessung für Uri

2.1. Uri profitiert von der Inbetriebnahme des GBT: IC-Halte im Talboden

Mit der im Dezember 2016 erfolgten Eröffnung und Inbetriebnahme der Neat kommen bahnsseitig einschneidende Veränderungen auf den Kanton Uri zu. Wichtig ist, dass Uri von der Neat mitprofitieren kann. In der Planungsvereinbarung vom 20. Dezember 2012 zwischen SBB, BAV und Kanton Uri ist festgehalten, dass der Kantonsbahnhof in Altdorf nach der Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels Ende 2021 in Betrieb geht. Die geplanten Investitionen in den Kantonsbahnhof ermöglichen zum einen die IC-Halte und verändern zum anderen die Voraussetzungen für den öV im Urner Talboden grundlegend. In Altdorf entsteht ein neuer hochwertiger und zentraler Umsteigeknoten.

Entsprechend haben sich das BAV, die SBB und der Kanton Uri bereits im Juli 2014 darauf geeinigt, welche Züge den Kantonsbahnhof in Altdorf nach dessen Fertigstellung (2021) bedienen werden.

- Ab 2021 werden in Altdorf pro Tag 16 InterCity-Züge Halt machen, die durch den Gotthard-Basistunnel fahren.
- In Altdorf halten ab 2021 pro Tag 35 InterRegio-Züge Basel/Zürich-Erstfeld (17 bzw. 18 je Richtung) sowie 38 S-Bahn-Züge (19 je Richtung).
- Auch nach der Inbetriebnahme des GBT werden weiterhin InterRegio-Züge über die Bergstrecke geführt.
- Am Kantonsbahnhof (sowie in Sisikon, Flüelen und Erstfeld) wird dannzumal auch der in der Hauptverkehrszeit geführte «Innerschweizer Sprinter» halten.

In diesem Zusammenhang gilt es festzuhalten, dass trotz dieser Konzentration auf den Kantonsbahnhof die bisherigen, sehr guten Angebote in den Bahnhöfen Flüelen und Erstfeld bestehen bleiben. Sie werden weiterhin durch die InterRegio- und S-Bahn-Züge bedient.

2.2. Verkehr: ein Gesamtsystem für den Talboden

Das rGVK UR zeigt, wie die Verkehrsprobleme im Talboden mittelfristig gelöst werden. Als Schwerpunkte beinhaltet das rGVK das zukünftige Kantonsstrassennetz mit der neuen West-Ost-Verbindungsstrasse (WOV), den Halbanschluss A2 Altdorf Süd sowie die Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs (Bus und Bahn) und des Langsamverkehrs. Die Hauptelemente des rGVK UR sind:

- Die Entlastung der am dichtesten bebauten Siedlungsgebiete des Unteren Reusstals vom Durchgangsverkehr.
- Eine optimale Erschliessung der Entwicklungsschwerpunkte sowie hervorragende Verbindungen von Uri in die Nachbarkantone und in die Wirtschaftsräume Luzern, Zug und Zürich.
- Ein leistungsfähiges Busnetz, das auf das künftige Strassennetz und den Kantonsbahnhof in Altdorf abgestimmt ist.
- Die Aufwertung und den Ausbau des Langsamverkehrsnetzes.

Mit dem Ja des Urner Volks zum Bau der WOV im Oktober 2015 sind die Voraussetzungen erfüllt, damit die Hauptsiedlungsgebiete vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Neu wird der Auto- und LKW-Verkehr um die Siedlungen herumgeführt. Damit können die heutigen Stausituationen in den

Siedlungsgebieten markant entschärft werden. Davon wiederum profitiert der strassengebundene öV direkt - für die Linienbusse wird es einfacher, den Fahrplan minutengenau einzuhalten. Die WOV hat damit eine direkte Wirkung auf das Bus- und öV-Angebot des Kantons. Die öV-Nutzerinnen und -Nutzer können sich künftig noch stärker darauf verlassen, dass es zu weniger Verspätungen kommt und die geplanten Anschlüsse Bus/Bus oder Bahn/Bus mit einer hohen Sicherheit gewährleistet werden können.

2.3. Neue Drehscheibe für den öffentlichen Verkehr, neues Buskonzept Uri

Um von der Neat optimal zu profitieren, braucht es ein abgestimmtes Busangebot, das die Pendler, Gäste und Touristen rasch und zuverlässig befördert. Entsprechend stark gewichtet wurden im rGVK UR der Ausbau des öffentlichen Verkehrs sowie Verbesserungen beim Langsamverkehr. Der Regierungsrat hat das Konzept «öV-Erschliessung und Buskonzept, Unteres Reusstal» im Juli 2013 verabschiedet. Das Bussystem des Unteren Reusstals sowie die Verbindungen in die Seitentäler (Auto AG Uri und Postauto AG) werden in mehreren Schritten auf den Verkehrsknotenpunkt Kantonsbahnhof ausgerichtet.

Der Kantonsbahnhof in Altdorf liegt geografisch in der Mitte des Talbodens und ist von allen Gemeinden im Urner Talboden rasch und direkt zu erreichen. Hier laufen künftig die regionalen- und überregionalen Verkehrsträger zusammen und bieten hervorragende Anschluss- und Umsteigequalitäten (Bahn-Bus/Bus-Bahn/Bus-Bus). Dank der WOV und dem A2-Halbanschluss Altdorf Süd wird die Gotthardstrasse zwischen Flüelen und Schattdorf entlastet. Das bedeutet, dass die Buskurse nicht mehr im Stau stehen, sondern pünktlich und zuverlässig die Anschlüsse am Kantonsbahnhof sicherstellen können.

An der öV-Drehscheibe Kantonsbahnhof in Altdorf laufen damit ab Ende 2021 alle Verbindungsströme zusammen: die Buslinien der Auto AG Uri, IC-, EC- und IR-Züge, die S-Bahn, der Innerschweizer Sprinter, der Tellbus, der Winkelriedbus sowie diverse Postautokurse. Die Erschliessungsqualität im Urner Talboden wird auf diese Weise massiv verbessert und ausgebaut.

Fahrplanjahr	Flüelen	Altdorf	Erstfeld
2016	S2	S2	S2
	IR		IR
	1 IC		
2017 -2020; Ab Inbetriebnahme Gotthard Basistunnel	S2	S2	S2
	IR		IR
	3 IC/EC je Richtung		
Ab Inbetriebnahme Ceneri Basistunnel	S2	S2	S2
	IR		IR
	HVZ-RE		HVZ-RE
	3 IC/EC je Richtung		
Ende 2021; Ab Inbetriebnahme Kantonsbahnhof Altdorf	S2	S2	S2
	IR	IR	IR
	HVZ-RE	HVZ-RE	HVZ-RE
		8 IC/EC je Richtung	

S2: S-Bahn
 IR: Interregio
 IC/EC: Intercity/Eurocity
 RE: Regio-Express Erstfeld - Göschenen - Tessin
 HVZ-RE: Innerschweizer-Sprinter mit Halt in Flüelen, Altdorf und Erstfeld (Hauptverkehrszeit Regionalexpress)

Tabelle 1: Bahnhalte Urner Talboden 2016 bis 2021 sowie ab 2022

Neben den Gemeinden im Urner Talboden stiftet die konzeptionelle Neuausrichtung des Bussystems auch Nutzen für die Seitentäler und das Urner Oberland. Dies, weil sich zusätzliche attraktive Transportketten zwischen den Urner Gemeinden ergeben. Dementsprechend lässt die Simulation mit dem Verkehrsmodell erwarten, dass die Zahl der täglichen Fahrten mit dem öV an Werktagen im Urner Talboden von heute 5'400 bis 2020 um 20 Prozent und bis 2030 um 40 Prozent zunimmt. Aufgrund der erwarteten wirtschaftlichen Entwicklung im Urner Talboden und der stärkeren Anbindung der Kantone Nid- und Obwalden an die regelmässigen IC-Halte ist mit einer zusätzlichen Steigerung der öV-Fahrten zu rechnen.

Die Verbesserung des Busnetzes hat das Ziel, den Umstieg auf den öV attraktiv zu machen und damit beizutragen, den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren bzw. eine Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr hin zum öV zu erreichen. Bereits mit dem Fahrplan 2015 wurden die Angebote von und nach Bürglen, Seedorf und Attinghausen verdichtet und ein neuer 30-Minuten-Takt umgesetzt. Ein Jahr nach dem Ausbau konnte die Auslastung auf der Linie Seedorf-Bürglen um 75 Prozent und auf der Linie Altdorf-Attinghausen in Kombination mit der Linie Seedorf-Schatt Dorf um 20 Prozent gesteigert werden. Die zweite Etappe des Ausbaus des Busangebots erfolgt auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme des neuen Kantonsbahnhofs im Jahr 2021. Vorgesehen sind insbesondere zusätzliche Kurse auf der Linie Seedorf-Bürglen und zusätzliche Kurse zwischen Schatt Dorf und Erstfeld.

Mit dem Ausbau des öV ist es angezeigt, dass auch die Angebote für den Langsamverkehr verbessert werden. Im rGVK UR ist vorgesehen, bestehende Velorouten zwischen den Gemeinden optimaler zu gestalten. Die Sicherheit und Attraktivität der Fusswege und der Velorouten sowie der Strassenquerungen wird dank der Entlastung der Strassen in den Siedlungsgebieten gefördert. Die Erreichbarkeit

des Kantonsbahnhofs wird mit geeigneten Verbindungen für den Veloverkehr schrittweise verbessert. Beim neuen Kantonsbahnhof sind grösstenteils gedeckte Abstellplätze für mehr als 200 Velos eingeplant.

2.4. Bedeutung für die Regionalwirtschaft

Der Ausbau des Bahn- und Busangebots darf nicht als isoliertes Verkehrsprojekt betrachtet werden. Der Kanton Uri will das Gebiet um den Bahnhof Altdorf als Entwicklungsschwerpunkt etablieren, das Gebiet für bestehende Betriebe im Kanton Uri nutzbar machen und Betriebe mit einer hohen Wertschöpfung für den ganzen Kanton ansiedeln. Die neuen öV-Angebote, von denen Uri ab 2021 profitiert, haben in diesem Zusammenhang eine zentrale Funktion. Als Beispiel zu erwähnen sind Arbeitsplätze und Industrieareale im Talboden, die dank des Ausbaus schneller erreichbar und damit für Zupendler attraktiver werden.

Die verbesserte Anbindung von Uri an die Zentren im Norden und im Süden schafft Perspektiven für eine grössere Wertschöpfung der Urner Betriebe, insbesondere den nahe gelegenen Gebieten Entwicklungsschwerpunkt Werkmatt und dem Industriepark im RUAG-Areal. Freie Flächen für Betriebe, optimal erschlossene Areale und hochmotivierte Berufsleute aus dem Kanton Uri sind Erfolgsfaktoren, welche die wirtschaftliche Entwicklung des Urner Talbodens weiter voranbringen werden. Mittelfristig sollen in der Werkmatt mehrere 100 Arbeitsplätze entstehen. Ebenfalls mit dem Entwicklungsschwerpunkt im Talboden Uri verbunden ist der Bau des A2-Halbanschlusses Altdorf Süd. Die geplante Entwicklungszone Urner Talboden rund um den Kantonsbahnhof gehört neben Brunnen-Nord und Viscosistadt Emmenbrücke zu den grössten Entwicklungsarealen der Zentralschweiz.

2.5. Warum wird Altdorf zum Kantonsbahnhof?

Mit dem Ausbau wird aus dem heute kleinen Regionalbahnhof Altdorf der neue Kantonsbahnhof für ganz Uri. Die Investitionen sind langfristig ausgelegt. Im Zuge der Inbetriebnahme des Gotthard- und des Ceneri-Basistunnels ist zu beachten, dass das einzige mögliche Zeitfenster für den Ausbau des Kantonsbahnhofs in den Jahren 2019 bis 2021 besteht. Wird dieser Zeitpunkt verpasst, kann Uri die bahnseitige Erschliessung auf viele Jahre hinaus nicht aus eigener Kraft mitgestalten. Die in den vergangenen rund 20 Jahren von Uri beim Bau des GBT für die Schweiz und Europa erbrachten grossen Leistungen finden heute in der politischen Diskussion breite Wertschätzung. Diese Wertschätzung gilt es jetzt zu nutzen.

Altdorf muss nicht alleine für den Halt der IC/EC-Züge ausgebaut werden, sondern auch für die IR-Züge. Ohne Umbau der Perronanlagen können weiterhin keine Schnellzüge in Altdorf halten. Mit anderen Worten: Bauen die SBB die Geleisanlagen jetzt nicht aus, können am Bahnhof Altdorf weiterhin für sehr lange Zeit lediglich S-Bahn-Züge halten.

Für den Kantonsbahnhof am Standort Altdorf spricht eine Vielzahl von Gründen:

- Der Kantonsbahnhof in Altdorf ist im kantonalen Richtplan behördenverbindlich als zentrale, richtungsgebende Planungsgrundlage festgesetzt.

- Sämtliche Gemeinden im Urner Talboden haben dem Agglomerationsprogramm mit dem neuen Verkehrskonzept, das im Herbst 2016 beim Bund eingereicht wurde, zugestimmt.
- Aus raumplanerischer Sicht liegt der neue Kantonsbahnhof hervorragend. Das neue Buskonzept mit mehr Kursen und zusätzlichen Linien ist sternförmig auf den Kantonsbahnhof in Altdorf ausgerichtet. Dank der zentralen Lage mitten im Talboden sind die Wege für Pendler aus fast allen Gemeinden künftig deutlich kürzer. Der Kanton hat das Ziel, für möglichst viele Pendler möglichst direkte und schnelle Verbindungen zur Verfügung zu stellen. Die Lage des Hauptverkehrsknotens ist dafür entscheidend.
- Aus verkehrlicher Sicht ist der Kantonsbahnhof in Altdorf langfristig der einzige mögliche Haltepunkt für hochwertige Züge im Urner Talboden. Zwar liegt heute auch der Bahnhof Flüelen an der Hauptachse. Der Bund sieht jedoch im genehmigten Sachplan Verkehr, Teil Schiene, vor, dass die Seegemeinde Flüelen mit einer Bahnumfahrung durch den Axen vom Eisenbahnverkehr entlastet wird.
- Der Bund hat Uri täglich 16 IC-Halte für den Kantonsbahnhof in Altdorf und die Finanzierung der bahnseitigen Infrastrukturanpassungen zugesichert. Für diesen Entscheid stark ins Gewicht fielen die Entwicklungspotenziale im unmittelbaren Umfeld und in der weiteren Umgebung des Kantonsbahnhofs. Das Gebiet hat grosses Potenzial und Raum für die Entwicklung des Wirtschaftsstandorts Uri. Alle Zusagen des Bundes und der SBB sind unmissverständlich an diesen Standort gekoppelt. Kommt das Projekt Kantonsbahnhof in Altdorf nicht zustande, fallen die Zusicherungen dahin.

3. Das Vorprojekt strassenseitige Infrastrukturen

Wie vorgängig ausgeführt wird der Kantonsbahnhof in Altdorf gemäss dem «Sachplan Verkehr» des Bundes in Zukunft der einzige Bahnhof im Kanton Uri sein, der sowohl von Zügen der Gotthard-Basislinie als auch von Zügen der Gotthard-Bergstrecke bedient wird. Bezüglich künftiger Verkehrslösung im Bereich des neuen öV-Hauptknotens wurde 2012/2013 eine Testplanung durchgeführt. Deren Ergebnis bildet die Basis für den Quartierrichtplan «Bahnhof», der durch den Gemeinderat Altdorf im Herbst 2013 festgesetzt wurde.

Damit überhaupt InterRegio- und IC-Züge am Kantonsbahnhof in Altdorf halten können, braucht es seitens der SBB grosse Investitionen in die Gleisanlagen. Um zusätzlich Platz für die Bushöfe und die Bushaltekannten zu schaffen, muss auch der heutige Bahnhofplatz umgebaut und erweitert werden. Letzteres hat eine Verschiebung der Rynächtstrasse im Bereich des Bahnhofplatzes zur Folge. Die Gesamtplanung des Vorprojekts Kantonsbahnhof in Altdorf gliedert sich in vier Teilprojekte:

- Neuer Bahnhofplatz Ost mit Bushof und Strassenanpassungen.
- Neugestaltung Bahnhofplatz West mit Bushof und «Park+Ride-Anlage».
- Neues Gebäude am Bahnhofplatz 1 (durch Urner Kantonalbank).
- Anpassung SBB-Publikumsanlagen, insbesondere Verlängerung Bahnperrens sowie Verlängerung der Personenunterführung zur Westseite.

3.1. Kooperationen und Partnerschaften

Die SBB bekennen sich verbindlich zum Kantonsbahnhof in Altdorf. Sie übernehmen die Bauherrschaft für das gesamte Bahnhofprojekt und haben dazu im April 2016 mit dem Kanton Uri und der Gemeinde Altdorf eine Grundsatzvereinbarung unterzeichnet. Diese beinhaltet neben dem Ausbau der Gleisanlagen auch den Umbau des Bahnhofplatzes, die Anpassungen der Zufahrtsstrassen, den Neubau des Busbahnhofs sowie der «Park+Ride»-Anlage auf der Westseite. Damit schaffen die SBB die Voraussetzungen, dass die neue Verkehrsdrehscheibe für den Kanton Uri zustande kommt.

Das Bahnhofprojekt findet auch bei der Urner Wirtschaft wichtige Unterstützung. Die Urner Kantonalbank hat ihre Absicht erklärt, als Investorin aufzutreten. Sie wird voraussichtlich im März 2017 einen Projektwettbewerb für das neue Gebäude am Bahnhofplatz 1 lancieren.

Eine wichtige Partnerin des Kantons ist schliesslich die Standortgemeinde Altdorf. Sie beteiligt sich ebenfalls finanziell am Projekt. Altdorf investiert rund 3,19 Mio. Franken in die Verlängerung der heutigen Personenunterführung, damit die Zugs- und Busreisenden künftig direkt von der Ost-Seite unter den Gleisen hindurch zur West-Seite wechseln können und das neue Arbeitsplatzgebiet im Westen ohne Umweg erreicht werden kann. Die entsprechende Volksabstimmung zur Finanzierung findet in Altdorf im Mai 2017 statt.

3.2. Teilprojekt 1: Neuer Bahnhofplatz Ost, Strassenerschliessung

Heute ist der Bahnhof Altdorf eine vergleichsweise bescheidene Haltestelle auf der Gotthardroute. Dass der Bahnhof vom Zentrum entfernt gebaut wurde, hat historische Gründe. Beim Bau der Gotthard-Bahnlinie 1870 wurde eine möglichst direkte Linienführung von Flüelen nach Erstfeld gesucht. Um den Bahnhof trotzdem mit dem Zentrum zu verbinden, baute man die ebenfalls streng gerade, alleeartige Bahnhofstrasse. Seither hat sich Altdorf längst zum Bahnhof hin entwickelt. Nun soll das Gebiet rund um den Kantonsbahnhof eine neue Zentrumsfunktion erhalten.

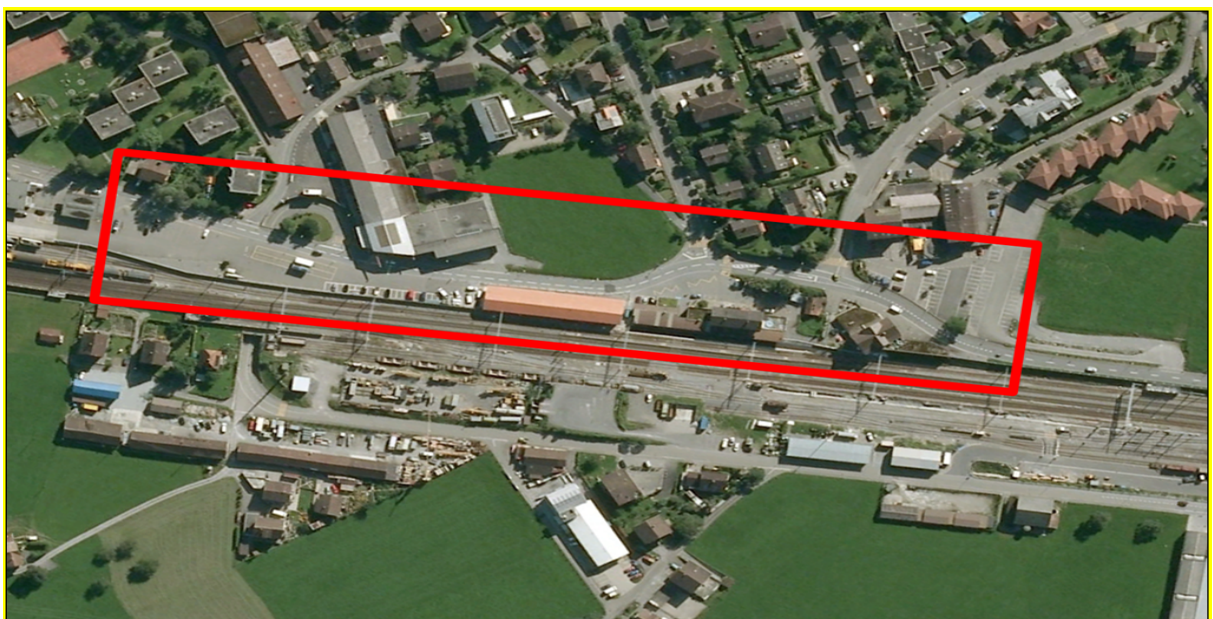


Abbildung 1: Übersicht Projektperimeter Bahnhofplatz Ost

3.2.1. Neuer Bushof Ost

Der neue Kantonsbahnhof in Altdorf erfüllt ab 2021 die Bedürfnisse des modernen Personenverkehrs. Ziel ist es, den neu gestalteten Bahnhofplatz mit einer dichten Nutzung als Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs attraktiver zu machen. Es soll ein gut gestalteter und verkehrssicherer Bahnhofsbereich entstehen, der den unterschiedlichen Verkehrsträgern gleichermassen Rechnung trägt.

Dazu sind bedeutende bauliche Eingriffe notwendig. Der Planungsperimeter für das vorliegende Vorprojekt «Bahnhof Altdorf Ost, Strassenerschliessung» umfasst das heutige Bahnhofareal östlich der Gleise mit der Rynächtstrasse (Kantonsstrasse) sowie die Anschlüsse an die Bahnhofstrasse (Kantonsstrasse) und an die Hagen- Gurtenmundstrasse (Gemeindestrassen).

Auf dem Bahnhofplatz entsteht der neue Bushof. Dafür wird der Vorplatz so umgebaut, dass neu sechs Bushaltekanten (mit Witterungsschutz für Passagiere) Platz finden. Alle wichtigen Linienbusse werden künftig hier halten und ein schnelles Umsteigen ermöglichen. Die Busperrons sind parallel zur Gleisrichtung angeordnet. Zwei der sechs Haltekanten befinden sich unmittelbar vor dem Gebäude Bahnhofplatz 1. Vier weitere Haltekanten sind in der Mitte des Bahnhofplatzes situiert. Vorgesehen sind zudem drei Taxisstände und drei «Kiss+Ride»-Plätze, die ein schnelles Ein- oder Aussteigen ermöglichen. Zudem sind 100 gedeckte Veloabstellplätze, eine Ladestation für E-Bikes und eine Station mit total fünf Plätzen für Bikessharing geplant.

Ebenfalls notwendig ist die Erweiterung des Parkplatzangebots nördlich des Platzes, sowohl für Privatautos wie auch Motorräder oder Motorroller. Die Ausgestaltung des neuen Parking-Angebots obliegt den SBB als Eigentümerin des Areals.

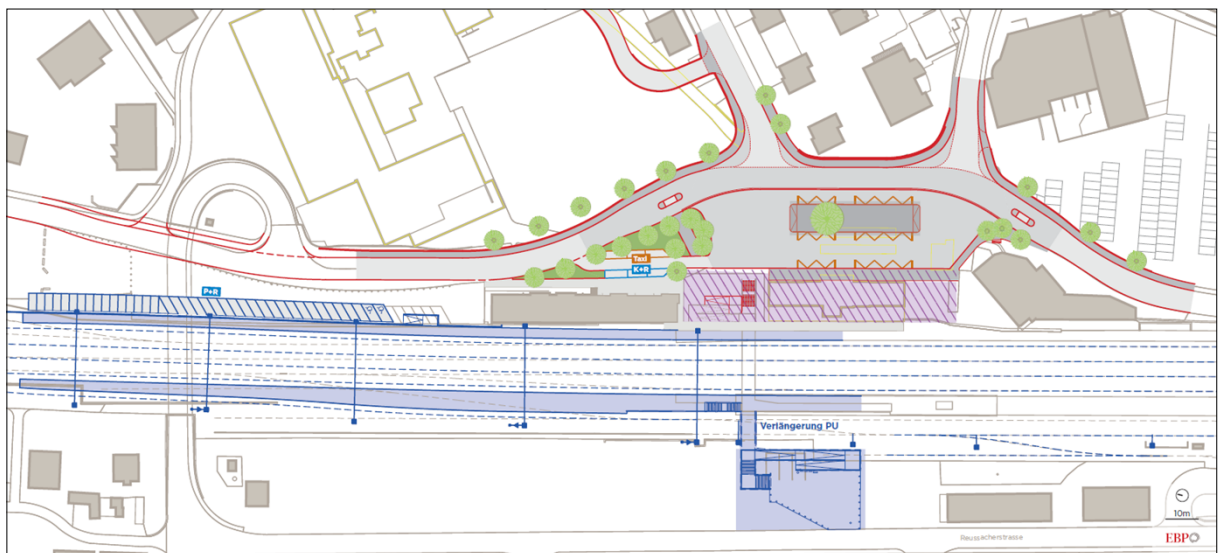


Abbildung 2: Übersichtsplan zum neuen Bushof Ost: Die Rynächtstrasse wird nach Osten verlegt, damit Platz für die neuen Bushaltekanten entsteht. Links im Bild (blau eingezeichnet) die verlängerten Perrons.

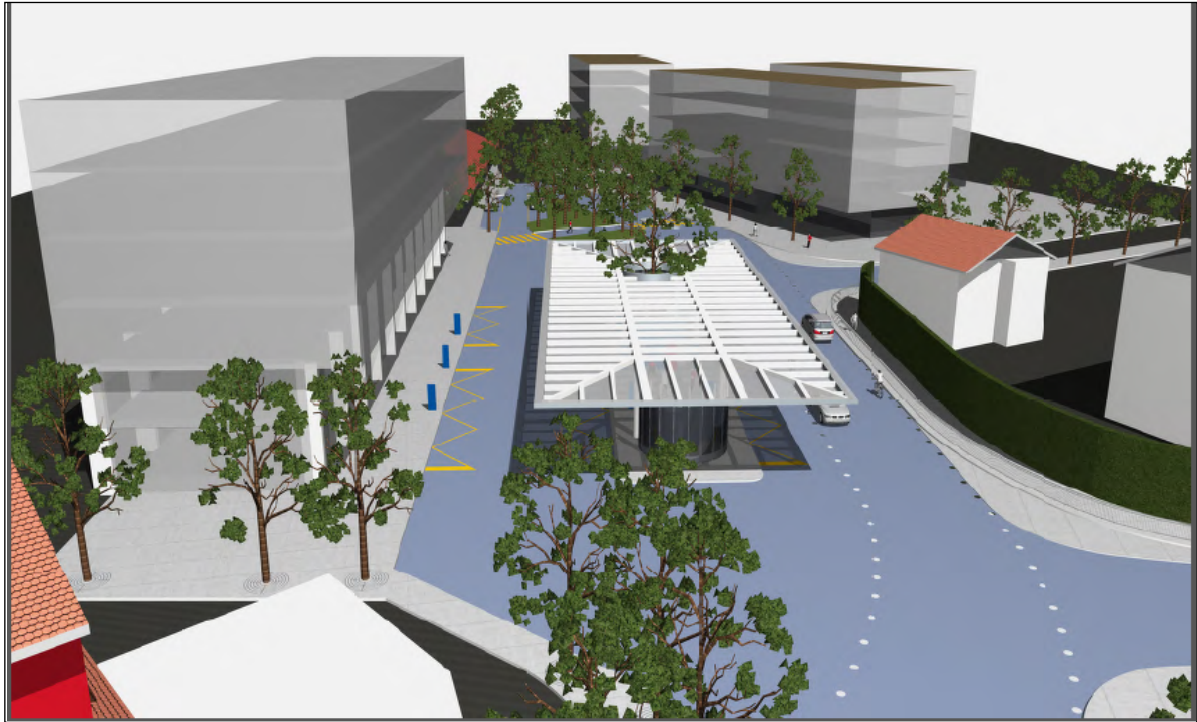


Abbildung 3: Schematische Visualisierung der Bushaltekanten mit überdecktem Mittelperron östlich des Bahnhofs, Blickrichtung Norden.

3.2.2. Verlegung Rynächtstrasse

Für die sechs Bushaltekanten ist der heutige Bahnhofplatz zu klein. Um den notwendigen Raum zu gewinnen, wird die Rynächtstrasse leicht in Richtung Osten verlegt. Die Strasse wird auch im sanierten Zustand weiterhin eine Mindestbreite von 6,80 Meter aufweisen, so dass der Bahnhof auch für den motorisierten Individualverkehr gut erreichbar ist. Neu erstellt werden auch die Einmündungen in die Bahnhof-, Hagen- sowie Gurtenmundstrasse.

Der gesamte Bahnhofplatz wird auf das Niveau des Perron 1 der SBB angehoben. Damit kann auf die heutigen Treppenstufen sowie eine Rampe zwischen Bushof und Hausperron verzichtet werden. Die Sicherheit des Langsamverkehrs auf der Rynächtstrasse wird deutlich erhöht.

Für die Strassenverlegung müssen rund 1'400 Quadratmeter Land von Privaten erworben werden. Die Eigentümer wurden im Herbst 2016 über das Vorprojekt informiert. Die Parteien haben mehrheitlich positive Signale zum Landerwerb abgegeben.

Betreffend Strassenanpassungen ist anzumerken, dass deswegen keine anderen Strassenbauprojekte zurückgestellt werden müssen. Der Kredit für das Unterhaltsprogramm Kantonsstrassen (UHP) wird durch die Strassenanpassungen rund um den Kantonsbahnhof nicht belastet.

3.3. Teilprojekt 2: Bahnhofplatz West

Der Bushof auf der Ostseite wird durch weitere Bushaltekanten sowie eine «Park+Ride»-Anlage auf der Westseite ergänzt. Geplant sind zwei zusätzliche Bushaltekanten für den Tellbus, den Winkelried-

bus sowie die Auto AG Uri. Die Länge der Haltekanten beträgt 18,50 Meter, was künftig den Halt von Gelenkbussen ermöglicht. Für wartende Fahrgäste steht an der Perronkante ein Warteraum zur Verfügung.

Dank des nahe gelegenen neuen A2-Halbanschlusses Altdorf Süd, den das Bundesamt für Strassen (ASTRA) bis 2021 fertigstellt, gelangen der Tellbus und der Winkelriedbus künftig via Reussacherstrasse und Industriestrasse schnell zur Autobahn und schaffen eine noch attraktivere Verbindung nach Luzern und Nidwalden. Zudem dienen die Infrastrukturanlagen Bahnhof Altdorf West zur Erschliessung des Entwicklungsschwerpunkts Eyschachen.

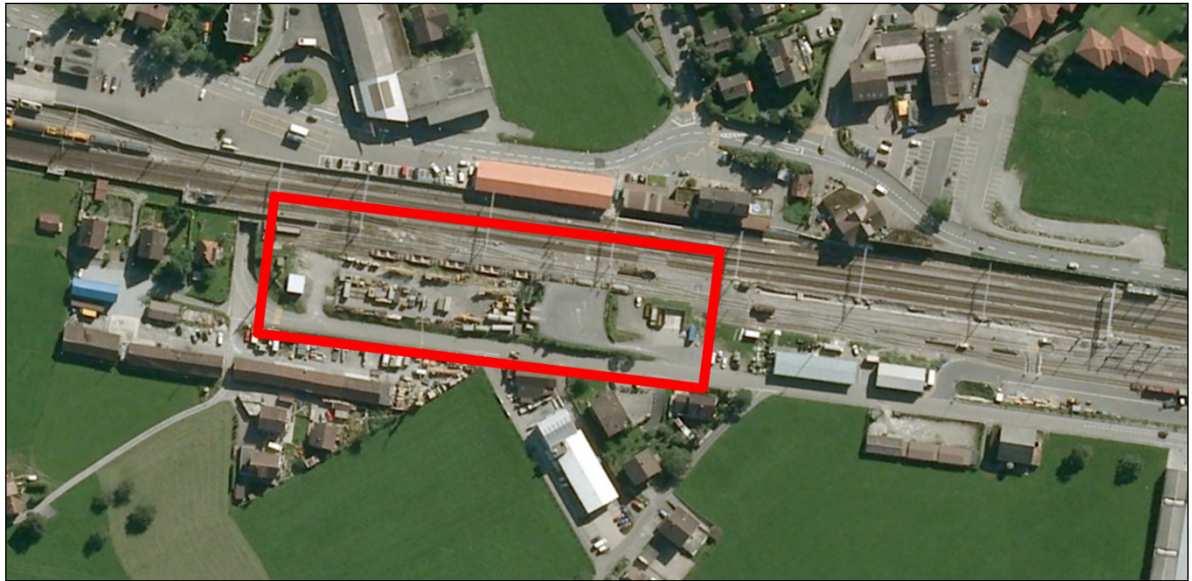


Abbildung 4: Übersicht Projektperimeter Bahnhofplatz West

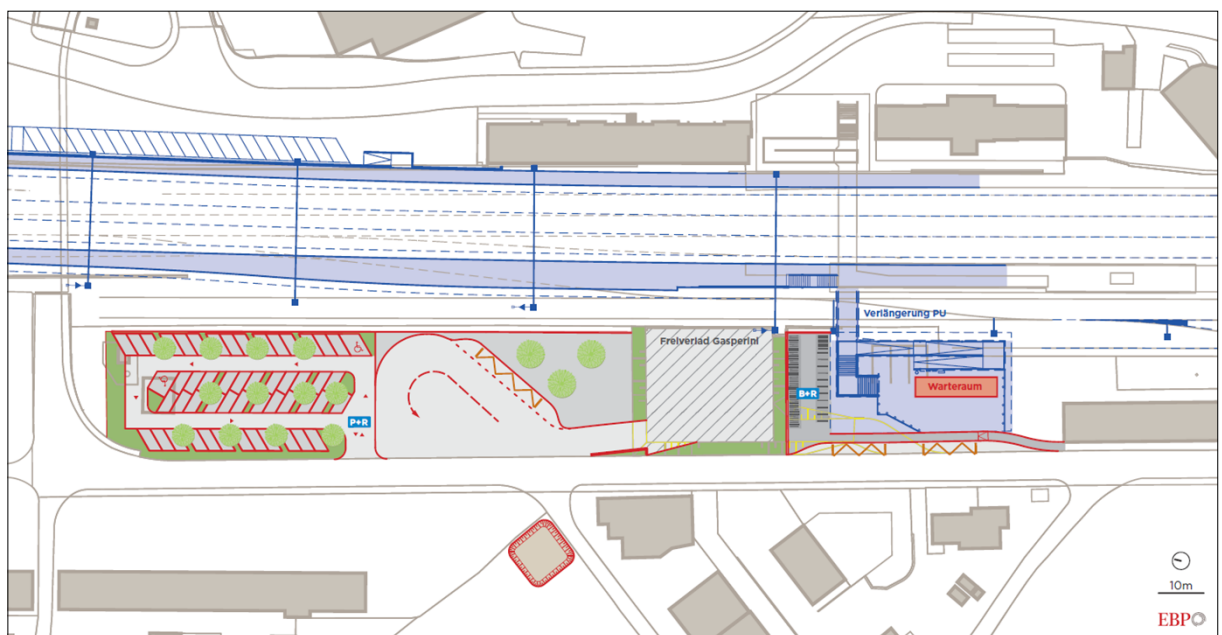


Abbildung 5: Die Hauptelemente des Bushofs West sind die neue Personenunterführung (rechts im Bild), neue Parkplätze (Park+Ride) sowie zwei Bushaltekanten und ein Warteraum.

3.3.1. Verladerampe Gasperini AG

Der Bushof West liegt unmittelbar im Bereich der Verladerampe der Gasperini AG. Die Urner Firma ist für die SBB eine wichtige Zulieferin von qualitativ hochwertigem Bahn-Schotter. Deshalb fordern die SBB, dass die Anlage entweder bestehen bleibt oder an einen Ersatzstandort verschoben wird. Im Rahmen der Projektierung wurden mehrere Varianten intensiv geprüft. In Vordergrund stand dabei die Variante, den Standort der Verladerampe zirka 400 Meter nach Süden in den Bereich des Freiverlads SBB zu verschieben. Dies würde eine optimale Anordnung eines Bushofs unmittelbar nördlich angrenzend an die Personenunterführung mit direktem Zugang zur «Park+Ride»-Anlage ermöglichen. Ein funktionaler Ersatz am neuen Standort hätte jedoch umfangreiche Anpassungen an den Gleisen der SBB, neue Entwässerungsanlagen und Lärmschutzmassnahmen von insgesamt über 5 Mio. Franken zur Folge. Dafür hätte der Kanton rund 4 Mio. Franken beizutragen. Die SBB erarbeitet zurzeit einen «Rahmenplan Verladekonzept Vierwaldstättersee» für Stein, Sand und Schotter. Ergebnisse dazu werden im Jahr 2018 erwartet. Mittelfristig besteht gestützt auf dieses Konzept die Möglichkeit, die Verladeanlage an einen ganz anderen Standort zu verschieben. Die sehr hohen Investitionen für eine sofortige Verschiebung sind deshalb nicht gerechtfertigt. Die heutige Verladeanlage wird solange weiterbetrieben, bis sich ein neuer Standort anhand des Konzepts SBB abzeichnet.

3.3.2. Erweiterung der Personenunterführung

Damit der Bushof West von den öV-Benutzerinnen und -Benutzern von Osten her erreicht werden kann, muss die heute bestehende Personenunterführung verlängert werden. Im Mai 2017 entscheiden die Stimmberechtigten in Altdorf an der Urne über den Baukredit. Der Zugang zur Personenunterführung erfolgt sowohl ost- als auch westseitig über Treppen und Rampen. Der Perron 1 liegt als «Hausperron» unmittelbar am östlichen Ausgang der Personenunterführung. Die taktil-visuelle Markierung für sehbehinderte Personen wird vom Aufgang der Personenunterführung bis zu den Busperons geführt.

3.3.3. Reussacherstrasse

An der - parallel zu den Gleisen auf der Westseite des Bahnhofs verlaufenden - Reussacherstrasse sind keine Massnahmen vorgesehen; die Linienführung bleibt unverändert. Die Fussgängerführung entlang der Reussacherstrasse bleibt unverändert. Auch zukünftig werden die Fussgänger auf der Westseite geführt. Die Veloführung bleibt ebenfalls unverändert. Als Zugang zum öffentlichen Verkehr werden in der Nähe der Bushaltekanten rund 100 Veloabstellplätze angeboten. Bestimmte Bereiche werden nicht mit einem Velohaltesystem ausgerüstet und sind so auch für Roller, Mofas und Motorräder nutzbar.

3.3.4. Park+Ride

Auf dem Areal nördlich des Buswendeplatzes bis zur Unterführung Reussacherstrasse soll eine möglichst grosse Anzahl Parkplätze für die «Park+Ride»-Anlage erstellt werden. Es werden zusätzliche Parkmöglichkeiten für Private bereitgestellt. Die Zu- und Wegfahrt erfolgt via Reussacherstrasse.

3.4. Teilprojekt 3: Gebäude Bahnhofplatz 1

Der neue Kantonsbahnhof in Altdorf ist auch für Investoren attraktiv. Die Urner Kantonalbank (UKB) beabsichtigt, als Investorin für das neue Gebäude am Bahnhofplatz 1 (am Ort des heutigen Bahnhofgebäudes) aufzutreten und lanciert voraussichtlich Ende Februar 2017 einen Projektwettbewerb. Die Präqualifikationsphase konnte bereits abgeschlossen werden. Neun Teams wurden für den Projektwettbewerb ausgewählt. Ziel der UKB ist die Realisierung eines rentablen, prägnanten und wegweisenden Projekts, das eine ortsbaulich und architektonisch überzeugende Lösung für den neuen Kantonsbahnhof gewährleistet.



Abbildung 6: Die Visualisierung aus dem Jahr 2014 zeigt eine erste Projektidee. Im lancierten Wettbewerb der UKB werden im Verlauf der nächsten Monate neue Ideen präsentiert.

Daneben sind im Umfeld des künftigen Kantonsbahnhofs verschiedene Vorhaben privater Akteure und Investoren - mit unterschiedlichem Projekt- und Konkretisierungsstand - in Bearbeitung.

3.5. Teilprojekt 4: Anpassung Publikumsanlagen

Den baulich und finanziell grössten Eingriff am Bahnhof Altdorf leisten die SBB. In einer Vereinbarung zwischen dem BAV, dem Kanton Uri und den SBB vom 20. Dezember 2012 wurde die Projektierung und Umsetzung des Ausbaus festgehalten. Die Entwicklung des Angebots auf der Gotthardstrecke zwischen Arth-Goldau und Bellinzona wird so gestaltet, dass InterCity-Züge durch den GBT im neuen Kantonsbahnhof Uri halten können.

Damit die technischen Voraussetzungen für IC- und InterRegio-Halte sichergestellt sind, investieren die SBB in den Ausbau der Gleisanlagen. Der Ausbau kostet die SBB mehr als 40 Mio. Franken. Mit diesem Betrag werden die heute 220 Meter langen Perrons an den Gleisen 1 und 4 neu auf 420 Meter Nutzlänge ausgebaut. Die Verlängerung erfolgt Richtung Norden. Nötig sind Anpassungen zudem beim nördlichen Weichenkopf. Mit der Erweiterung Richtung Norden erstellen die SBB einen Umbau der Hubrol-Entladeeinrichtung.

3.6. Projektorganisation

Der Ausbau des Bahnhofs schienen- und strassenseitig erfolgt auf sehr engem Raum mit einem straffen Zeitplan. Damit die Arbeiten koordiniert und aus einer Hand ausgeführt werden können, übernehmen die SBB die Bauherrschaft (mit Ausnahme des UKB-Gebäudes) für alle Arbeiten. Der Hauptteil des Projekts bezieht sich auf die Eisenbahnanlage. Im Sinne des Koordinationsgebots der Verfahren wird für alle Elemente (ausser Bahnhofsgebäude UKB) das Eisenbahnrecht angewandt. Der Kanton unterstützt die SBB bei der Planung und der Ausführung der strassenseitigen Anlagen.

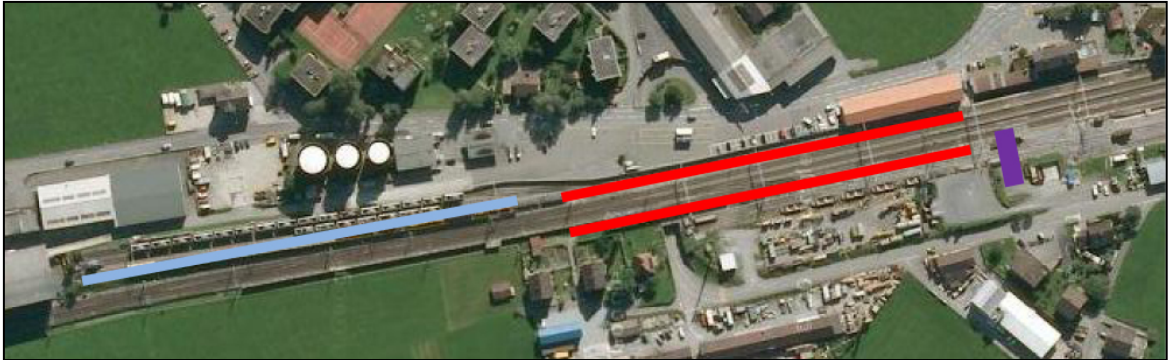


Abbildung 7: Die geplante Verlängerung der Perrons (rot), die Personenunterführung (violett) sowie der Umbau Hubrol (blau).

4. Terminplan

Der Kanton hat den SBB sämtliche Projektunterlagen für die strassenseitigen Arbeiten Anfang 2017 abzugeben. Im Jahr 2017 werden die SBB alle Teilprojekte des Kantons und der SBB zu einem Gesamtprojekt zusammenführen. Ende 2017 wird das Gesamtprojekt dem BAV zur Plangenehmigung eingereicht. Im Anschluss an die Kreditbeschlüsse durch den Landrat für die Kosten der strassenseitigen Infrastrukturanlagen des Kantons und die Volksabstimmung der Gemeinde Altdorf für die Verlängerung der Personenunterführung werden in der zweiten Jahreshälfte 2017 die Landerwerbsverhandlungen geführt. Das Genehmigungsverfahren beim BAV inklusive Bereinigung der Einsprachen ist für die Zeit zwischen Anfang 2018 und Mitte 2019 terminiert.

Der Baubeginn ist auf Herbst 2019 geplant. Die Bauzeit beträgt rund zwei Jahre. Die Hauptarbeiten sind bis im Dezember 2021 abgeschlossen, so dass der Kantonsbahnhof mit den neuen Bushöfen termingerecht auf den Fahrplanwechsel 2021/2022 in Betrieb genommen werden kann. Auch der Neubau des Gebäudes durch die UKB erfolgt in der Zeitspanne zwischen Herbst 2019 bis Ende 2021.

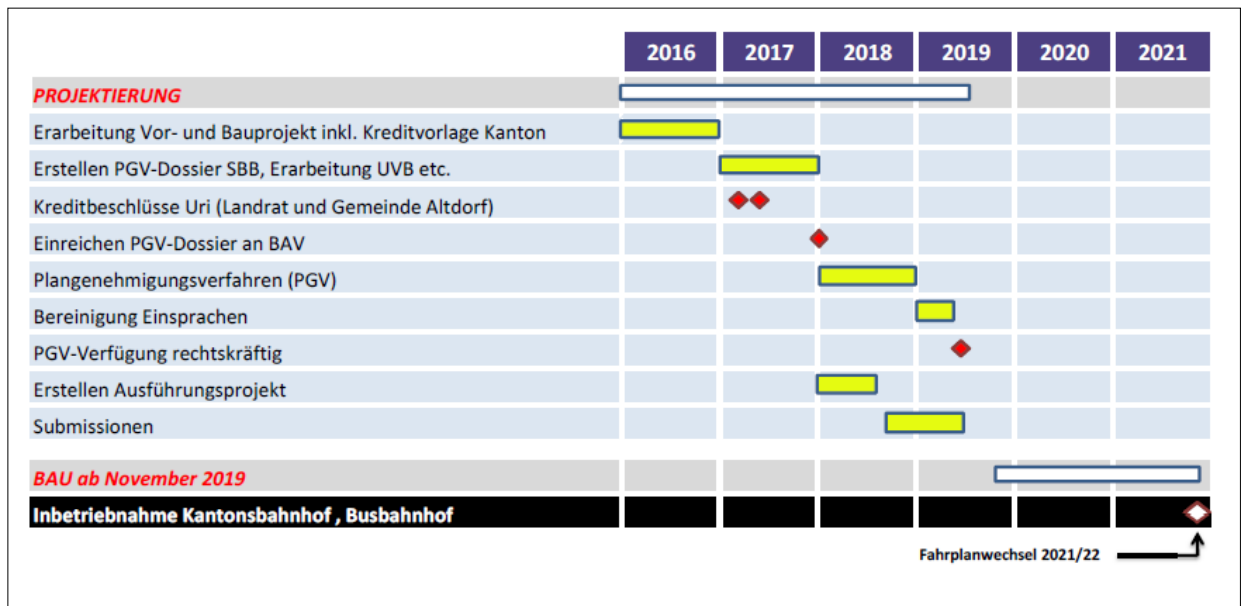


Tabelle 2: Terminübersicht Realisierung Kantonshof

5. Gesamtkosten und Beteiligung Kanton

In den neuen Kantonshof werden 55 bis 60 Mio. Franken in die Verkehrsinfrastruktur investiert. Hauptteil dieser Kosten tragen die SBB für die Perronverlängerungen und Anpassungen an den Gleisen im Umfang von 40 bis 45 Mio. Franken. Die Kosten für die Verkehrsinfrastruktur teilen sich wie folgt auf:

SBB (Perronverlängerung)	40 bis 45 Mio. Franken
Kanton (Busterminals, Strassen usw.)	10,87 Mio. Franken
Gemeinde Altdorf (Personenunterführung, Anteil Strassen usw.)	3,19 Mio. Franken
Dritte (Werkleitungseigentümer usw.)	1,02 Mio. Franken

Das tatsächliche Bau- und Investitionsvolumen am Kantonshof liegt jedoch deutlich höher. Zu den 55 bis 60 Mio. Franken für die Verkehrsinfrastruktur kommen weitere substanzielle Investitionen und Bauvorhaben der Wirtschaft und von privaten Akteuren, welche die durch den Kantonshof ausgelöste Entwicklungsdynamik zu nutzen beabsichtigen. Wichtigstes Element dabei ist der geplante Bau des Gebäudes am Bahnhofplatz 1. Dieser Teil wird nicht von der öffentlichen Hand finanziert. Konkrete Angaben zum Investitionsvolumen und zur geplanten Umsetzung werden mit der Präsentation des Siegerprojekts des bereits erwähnten Wettbewerbs verfügbar sein.

5.1. Kostenanteil Kanton

	Kostenelemente	Bahnhof Ost	Bahnhof West
1	Landerwerb	1'140'000	100'000
2	Bushof	3'300'000	1'830'000
3	Anpassung Verladeanlage Gasperini AG	0	500'000
4	Strassenverlegungen/-anpassungen	3'000'000	0
5	Parkierungsanlage	0	240'000
6	Anpassung Personenunterführung	260'000	0
7	Werkleitungen	100'000	0
8	Anteil Gesamtprojektleitung SBB	300'000	100'000
	Total	8'100'000	2'770'000
	Gesamttotal	10'870'000	

Gegenüber der ersten Schätzung von 10,2 Mio. Franken im Jahr 2014 ergeben sich Mehrkosten von 0,67 Mio. Franken. Diese ergeben sich durch die bisher nicht berücksichtigte Betriebsausrüstung der Bushöfe und Anpassungen an der Verladeanlage Gasperini AG.

5.2. Agglomerationsprogramm als Finanzierungshilfe

Seit Dezember 2014 gehört das Untere Reusstal im Sinne der Definition des Bunds zu den Agglomerationen. Diese Agglomeration mit Altdorf als Zentrum reicht von Flüelen bis Silenen und von Isenthal bis ins Schächental. Die Aufwertung zu einer Agglomeration ermöglicht es, Bundesbeiträge für Verkehrsmassnahmen zur besseren Abstimmung von Siedlung und Verkehr zu beantragen.

Die sogenannten Agglomerationsprogramme sind ein wichtiger Pfeiler der Agglomerationspolitik des Bunds und der nachhaltigen Raumentwicklung der Schweiz. Das Agglomerationsprogramm ist ein Planungsinstrument und soll gemeinde-, zum Teil auch kantons- und landesübergreifend die Verkehrssysteme der Agglomerationen verbessern und die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung koordinieren. Dazu legen die Trägerschaften das Zukunftsbild für die Agglomerationsentwicklung fest und erarbeiten entsprechende Strategien und Massnahmen. Mit dem Agglomerationsprogramm stellen die Trägerschaften dem Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) einen Antrag auf Bundesbeiträge für ihre Verkehrsinfrastrukturen. Erfolgversprechende Projekte dürfen mit einer namhaften finanziellen Unterstützung (30 bis 40 Prozent der Kosten) rechnen.

Das Entwicklungsprojekt Kantonsbahnhof sowie die weiteren verkehrlichen Verbesserungen, die in Uri angestrebt werden, wurden in das Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal integriert, vom Regierungsrat am 13. September 2016 zuhanden der Bundesbehörden verabschiedet und anschliessend beim Bund eingereicht. Am 15. November 2016 hatte eine Urner Delegation in Bern die Gelegenheit, den betroffenen Bundesämtern aufzuzeigen, wie im Kanton Uri die Planung von Verkehr,

Siedlung und Landschaft koordiniert vorangetrieben wird. Dabei wurde der Ausbau des Kantonsbahnhofs in Altdorf als Schlüsselement besonders hervorgehoben. Voraussichtlich bis Mitte 2018 dürfte entschieden sein, ob der Kanton Uri zusätzliche finanzielle Unterstützung aus dem Agglomerationsprogramm erhalten wird.

6. Finanzierung

Für die Umsetzung der genannten Infrastrukturelemente im Sektor Bahnhof fallen Kosten in der Höhe von 55 bis 60 Mio. Franken an. Die Kosten werden von den SBB, dem Kanton Uri, der Standortgemeinde Altdorf und Dritten getragen.

Die Baudirektion veranschlagt den Kostenanteil des Kantons auf total 10,87 Mio. Franken (+/- 20 Prozent). Darin enthalten sind die Bushöfe Ost und West sowie die Anpassungen an den Strassen.

6.1. Kantonsbeitrag - Anwendbarkeit des Verkehrsgesetzes

Mit dem Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs vom 22. September 1996 (Verkehrsgesetz; RB 50.5111) besteht für den Kanton die Möglichkeit, den öffentlichen Verkehr umfassend und zielgerichtet zu fördern. Ziele des Gesetzes sind insbesondere die Gestaltung einer zielgerichteten Siedlungspolitik, die volkswirtschaftlich angemessene Entwicklung sowie die Schaffung und Erhaltung einer guten Erschliessung für den ganzen Kanton. Es beinhaltet Rechtsgrundlagen für finanzielle Leistungen des Kantons für Investitionsbeiträge und Abgeltungen an Transportunternehmungen des öffentlichen Verkehrs.

Da die vorliegenden Massnahmen der Förderung des öffentlichen Verkehrs dienen, ist die Anwendbarkeit des Verkehrsgesetzes aus rechtlicher Sicht angezeigt. Die Investitionen betreffen allesamt den öffentlichen Verkehr bzw. die dazu nötigen Infrastrukturanlagen. Die Investitionen sind konkret darauf angelegt, über den Bahnhofssektor hinaus zu wirken, indem sie den Bahnhof Altdorf zu einer kantonalen öV-Drehscheibe entwickeln und die verkehrliche Erreichbarkeit Uris substantiell verbessern.

6.2. Investitionsbeiträge an öV-Infrastrukturvorhaben

Nach Artikel 6 Absatz 1 Verkehrsgesetz können der Kanton und die Gemeinden zugunsten einer Transportunternehmung des öffentlichen Verkehrs Investitionsbeiträge leisten, wenn die vorgesehene Investition dieser Unternehmung für den Kanton oder die Region von erheblicher Bedeutung ist. Die Finanzierung von Investitionen nach Verkehrsgesetz wird im Wesentlichen durch drei Akteure sichergestellt:

- Transportunternehmung des öffentlichen Verkehrs
- Kanton
- Gemeinden

6.3. Anteil der Gemeinde Altdorf

Gemäss Artikel 6 Absatz 2 Verkehrsgesetz bedingt der Investitionsbeitrag des Kantons einen Gemeindebeitrag, der den finanziellen Ressourcen und dem Nutzen der entsprechenden Gemeinde angemessen ist. Die Gemeinde Altdorf profitiert als Standortgemeinde von der Entwicklung des Bahnhofareals direkt und unmittelbar. Sie muss sich folglich mit einem adäquaten Gemeindebeitrag am Projekt beteiligen. Altdorf finanziert mit eigenen Mitteln die Verlängerung der Personenunterführung. Die Kosten zulasten der Gemeinde Altdorf belaufen sich auf rund 3,19 Mio. Franken.

6.4. Ausgabenkompetenz

Nach Artikel 6 Absatz 4 Verkehrsgesetz sichert der Regierungsrat die Investitionsbeiträge des Kantons im Rahmen der vom Landrat bewilligten Kredite zu. Das heisst, der Landrat befindet abschliessend über Investitionsbeiträge des Kantons gemäss Verkehrsgesetz.

III. Antrag

Gestützt auf diese Überlegungen beantragt der Regierungsrat dem Landrat, den Kreditbeschluss gemäss Beilage zu fassen.

Beilage

- Kreditbeschluss