



Martin Furrer

Liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger

DER 19. JUNI 2000

Am Montag, 19. Juni 2000, ist der Neat-Linienführungsentscheid gefallen. Der sogenannte Sachplanentscheid «AlpTransit Uri» wurde nötig, weil das Stimmvolk im Jahr 1998 zwar beschlossen hat, die Neat zu bauen, aus Sparüberlegungen aber auf die Zufahrtlinien zu den grossen Tunnels, zum Beispiel die Strecke Arth-Goldau bis Altdorf Süd, auf unbestimmte Zeit verschoben hat. Also werden vorderhand auf der Gotthardachse nur die Basistunnels am Gotthard und am Monte Ceneri sowie der Zimmerbergtunnel gebaut.

Der Bund rechnet damit, dass die Zufahrten erst in 20 bis 30 Jahren gebaut werden. Das bedeutet für Uri, dass sämtliche Züge vom und zum Gotthard-Basistunnel eine Generation lang über die bestehende Stammlinie von Sisikon über Flüelen, Altdorf und Schattdorf fahren werden. Der Betrieb auf der bestehenden Stammlinie muss, ungeachtet der Wahl einer Zufahrtlinie, umwelt- und raumverträglich gewährleistet sein.

Im Sachplan wird gemäss geändertem Alpentransitbeschluss vom 20. März 1998 (vgl. Gesetzestext links) ein Baukorridor für die späteren Ergänzungen zwischen den Basistunnels am Gotthard, am Ceneri und am Zimmerberg sichergestellt. In diesem Bereich darf nichts mehr verändert werden, was den späteren Bau der Neat behindern oder verunmöglichen würde. Für den Kanton Uri ist es wichtig zu wissen, wo sich unsere räumliche Entwicklung frei entfalten kann und wo mit der künftigen Eisenbahnlinie gerechnet werden muss. Ohne diese Vorsorgemassnahme kann sich das enge untere Reusstal unmöglich zielgerichtet weiterentwickeln – wir wären raumplanerisch und volkswirtschaftlich blockiert. Der lange Zeitraum bis zur Realisierung der Zufahrtlinie kann und soll sinnvoll genutzt werden. Mit Anpassungen von Bauzonen und gezielten Bauordnungen kann einer künftigen Lärmbelastung durch schnelle Züge schrittweise und gezielt begegnet werden.

DIE BERGVARIANTE

Der Regierungsrat und grosse Teile der Bevölkerung haben sich für die Wahl der Urner Bergvariante eingesetzt und sämtliche Möglichkeiten genutzt, die Entscheidungsbehörden und deren Fachstellen auf unsere vitalen Bedürfnisse aufmerksam zu machen sowie Widersprüche zu unserem Richtplan zu beseitigen. Dazu diente auch das Sachplanbereinigungsverfahren, welches der Regierungsrat beim Bund beantragte. In diesem rund ein Jahr lang dauernden Prozess haben wir alles versucht, das Beste für unseren Lebens- und Wirtschaftsraum zu erreichen.

Liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger, gegen den Entscheid des Bundesrates besteht keine Rekursmöglichkeit. Die nun folgenden Planungs- und Auflageverfahren sollen aber dazu benutzt werden, Verbesserungen für einen umwelt- und raumgerechten Bau und Betrieb der Neat-Linie zu erreichen. Der Regierungsrat wird weiterhin alles daran setzen und jede Verbesserungschance nutzen, damit unser Kanton auch für die künftigen Generationen lebenswert bleibt.

GESETZESTEXT:**AUSZUG AUS DEM
ALPENTRANSIT-
BESCHLUSS
(ÄNDERUNG
VOM 20.3.1998
SR 742.104)**

Art. 8 bis Sachplan

1 Der Bund stellt die Abstimmung der Vorhaben untereinander und im Gesamtzusammenhang sicher.

Der Bundesrat erlässt zu diesem Zweck einen Sachplan* nach Artikel 13 des Raumplanungsgesetzes. Darin werden zumindest festgelegt:

• die Verbindungen zwischen den Basistunnels am Gotthard, am Ceneri und am Zimmerberg usw.

* Planungs- und Koordinationsinstrument des Bundes, um die Neat mit anderen raumplanerischen Interessen abzustimmen.

Martin Furrer, Landammann

Was hat der Bundesrat entschieden ?

ABSCHNITT ERSTFELD

Das Vorprojekt gemäss Basisvariante II wird zwischen dem Nordportal des Basistunnels (nördlich von Erstfeld) und der Gegend Altdorf Süd (Schächenquerung) genehmigt. Die AlpTransit Gotthard AG muss jetzt ein verbessertes Auflageprojekt vorbereiten.

ABSCHNITT ALTDORF

Zwischen Altdorf Süd und dem Axentunnel wird die Vorprojektgenehmigung zurückgestellt. Später soll es möglich sein, die Basisvariante II samt Kantonsbahnhof Uri zu verwirklichen. Der Bundesrat hat Optionen zur Verbesserung der Linienführung erkannt. Er verpflichtet sich, innert zwei Jahren abzuklären, wie man etwa auf den Viadukt bei der Talstation der Eggbergbahn verzichten könnte und ob sich die optimierten Talvarianten «West» und «Moosbad» verwirklichen lassen. Vor allem aber, ob die «Bergvariante lang» als echte Alternative realisiert werden könnte.

BEGLEITGREMIUM

Beauftragt mit den Optimierungs-Abklärungen wird das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) von Bundesrat Leuenberger. Das UVEK muss ein Begleitgremium einsetzen, in dem auch Uri vertreten ist. Das UVEK muss den Bund und den Kanton Uri halbjährlich über den Stand der Arbeiten informieren.

BERICHT UVEK

Bis Ende 2001 muss das UVEK einen Bericht abliefern, der aufzeigt, welche negativen Auswirkungen die geplante Neat-Zufahrtslinie als zusätzliches Bauwerk zu den bereits bestehenden Infrastrukturanlagen (Autobahnen A2 und A4, Gotthard-Stammlinie, Kantonsstrasse, drei Hochspannungsleitungen) hat. Der Bericht soll erklären, ob und wie diese negativen Auswirkungen in Uri gemildert werden können.

Wie reagierte die Schweizer Presse ?



Schweizerische Depeschentagatur,

19. Juni: «Der Kanton Uri hat mit Wut und Enttäuschung auf den Neat-Entscheid des Bundesrates reagiert. Der Urner Regierungsrat trat am Montag nachmittag gleich mit sechs seiner sieben Mitglieder vor die Medien. Die vom Bundesrat beschlossene Talvariante genüge den Anforderungen der Raumplanung und des Umweltschutzes nicht, betonte Landammann Martin Furrer.» (sda)

Tages-Anzeiger

Tages-Anzeiger, 20. Juni:

«Aus betrieblichen Gründen sei die von Uri geforderte Bergvariante nicht möglich, argumentiert der Bundesrat. Er gewichtete damit die Anliegen der Bahnbetreiber höher als die Einwände der Urner Bevölkerung. Das ist – in einem demokratischen und föderalistisch aufgebauten Staat wie der Schweiz – im Grunde verkehrt und auf jeden Fall äusserst schmerzlich.» (Thomas Böll)

Neue Zürcher Zeitung

NZZ, 20. Juni:

«Der Variantenentscheid ist rechtlich endgültig; er entspricht aber noch lange nicht dem Bauentscheid für die Neat-Zufahrt im Urnerland. Nebst der Klärung für die Lage des Basistunnel-Portals bedeutet er in erster Linie, dass Uri das Land für die Talvariante raumplanerisch freihalten muss. Die Neat-Zufahrten werden gemäss dem FinÖV-Paket erst nach den Basistunnels durch Gotthard und Lötschberg ausgebaut werden; im Fall der Rausschleife erst in etwa 20 bis 30 Jahren.» (wab.)

Blick

Blick, 20. Juni:

«Das Ziel des Bundesrates war, auf den Viadukt zwischen Flüelen und Altdorf verzichten zu können. Wir versuchen das mit den beiden Optimierungsvarianten zu erreichen. Eine neue Bergvariante ist jedoch nicht endgültig vom Tisch. Wir prüfen langfristig eine solche Tunnel-Variante. Heute ist sie allerdings noch nicht realisierbar, weil der Tunnel zu lang würde.» (Zitat Bundesrätin Ruth Metzler)

Basler Zeitung

Basler Zeitung, 20. Juni:

«In den vergangenen Jahren musste Uri volkswirtschaftliche Opfer bringen. Auch der Bund baute Arbeitsplätze ab. Wenn Aussicht besteht, neue Firmen in den Bergkanton zu locken, dann vor allem ins Urner Tal. Nun aber sollen die Zufahrtlinien der Neat, sofern sie in 20 oder 30 Jahren jemals realisiert werden, vorwiegend durch rares und kostbares Kulturland, durch dichtbesiedeltes Gebiet in der Grösse des Flughafens Kloten geführt werden.» (Ueli Bachmann)



Wo verlaufen die Strecken ?

— Genehmigtes Vorprojekt
— Optimierungsvarianten

ÜBERHOLGLEISE-GRUPPE RYNÄCHT LÄNGE: CA. 2 KM

Auf dieser Strecke müssen 1,5 km lange Züge überholen können.

BASISVARIANTE II 2 GLEISE

Axentunnel tritt zweigleisig nördlich des Portals der A4-Umfahrung Flüelen aus und führt mit einem Viadukt neben die zweigleisige Stammlinie. Standort Regional-Bahnhof: Altdorf.

TALVARIANTE WEST 2 GLEISE

Axentunnel tritt im Gebiet Reider zweigleisig aus. Neue Linienführung (vierspurig, Stammlinie + Neat) westlich der ARA via Seedorferstrasse zum Bahnhof Altdorf. Standort Regional-Bahnhof: Flüelen oder Altdorf.

Wann wird gebaut ?

CA. 2003 BIS 2012

Teilabschnitt Erstfeld des Gotthard-Basistunnels, d.h. Nordportal bei Erstfeld mit Streckenabschnitt bis Altdorf Süd. Dazu gehört die geplante Überholgleisegruppe im Rynächt. Wie viele Gleise diese Überholgleisegruppe aufweisen wird, steht momentan noch nicht fest.

FRÜHESTENS AB 2020

Die definitive Zufahrtsstrecke. Welche Linienführung schliesslich gewählt wird, ist noch nicht verbindlich entschieden. Ein Begleitgremium des Bundes, in welchem auch der Kanton Uri vertreten ist, muss dem Bundesrat bis Juni 2002 Vorschläge machen, ob der Korridor für die Weiterführung der Neat gemäss Basisvariante II oder gemäss einer optimierten Linienführung wie zum Beispiel «Berg lang» offenzuhalten ist.

Wie geht es weiter ?

AKTIVE MITARBEIT

Der Bundesratsentscheid ist für den Regierungsrat eine herbe Enttäuschung. Der Regierungsrat wird in den nächsten zwei Jahren aktiv bei der vom Bundesrat vorgeschlagenen Suche nach zumutbaren Lösungen mitwirken. Keinesfalls darf die Variante «Berg lang» nur eine politische Beruhigungsspielle sein. Diese Option muss aktiv weiterentwickelt werden.

Wie sieht der Zeitplan aus ?

BIS HERBST 2000

Einsetzung der Begleitgruppe für die Optimierung der Zufahrtsstrecken in Uri unter dem Vorsitz des Eidgenössischen Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK). Darin ist der Kanton Uri vertreten.

BIS FRÜHLING 2001

AlpTransit Gotthard AG legt Pläne für den Gleisanschluss zwischen dem Nordportal des Gotthardbasistunnels in Erstfeld und Altdorf Süd auf. Dabei muss die Umweltverträglichkeit von Bau und Betrieb belegt werden. Anschliessend Behandlung der Einsprachen und Erteilung der Plangenehmigung (Baubewilligung).

BIS ENDE 2001

Bericht des UVEK an den Bundesrat, ob und wie die negativen Auswirkungen des Neat-Baues in Uri gemildert werden können.

SOMMER 2002

Genehmigung der optimierten Zufahrtsstecken im Abschnitt Altdorf Süd bis Axentunnel durch den Bundesrat.

2003

Frühester Baubeginn zwischen Altdorf Süd und dem Tunnelportal.

VOR 2012

Lärmschutzmassnahmen entlang der Zufahrtslinien zum Gotthard-Basistunnel.

AB 2012

Die Züge fahren über die Stammlinie zum Basistunnel. Auf den nicht ausgebauten Zufahrtslinien können die Züge noch nicht mit Neat-Tempo fahren.

FRÜHESTENS 2020

Bau der Zufahrtslinien vom Axen via Uri zum Gotthard-Basistunnel.

Fragen ?

Wir stehen Ihnen zur Verfügung! Haben Sie Fragen zum Entscheid des Bundesrates? Beschäftigen Sie Unklarheiten oder sind Sie am weiteren Vorgehen durch die Regierung interessiert – dann nehmen wir Ihren Anruf während den Bürozeiten auf folgender Telefonnummer entgegen. Rufen Sie uns an – wir sind für Sie da!

041 - 875 24 40

IMPRESSUM

Herausgeber:
Regierungsrat des Kantons Uri
Auflage: 16'000 Expl.
an alle Haushaltungen
des Kantons Uri
Gestaltung/Layout:
Werkstatt für Werbung, Altdorf.
Bildnachweis:
Luftbild-Schweiz Foto Swissair,
Porträt Foto Aschwanden
Druck: Gisler Druck, Altdorf