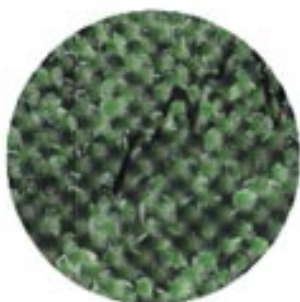


## Angespannte Problemlage

### *Schlussbericht zur Bevölkerungsbefragung „Identifikation räumlicher Probleme aus der Sicht der Urner Bevölkerung“*

*Projektteam:*

Dr. Petra Leuenberger (Sozialwissenschaftlerin),  
Claude Longchamp (Politikwissenschaftler)  
S. Ratelband, A. Rutsch, L. Golder, S. Tschöpe



Büro Bern:  
Hirschengraben 5  
Postfach 6323  
3001 Bern  
Telefon: 031/311 08 06  
Fax: 031/311 08 19  
e-mail: [gfs@gfs-be.ch](mailto:gfs@gfs-be.ch)

Büro Zürich:  
Riedtlistrasse 9  
8006 Zürich  
Telefon: 01/361 51 00  
Fax: 01/350 35 33  
e-mail: [gfs@gfs-zh.ch](mailto:gfs@gfs-zh.ch)  
<http://www.gfs.ch>

Bern, Dezember 2001

# Das Wichtigste in Kürze

## ***Finanzlage und Abwanderung als grösste allgemeine Probleme im Kanton Uri***

Die Finanzlage des Kantons Uri und die Abwanderung werden von einer Mehrheit der EinwohnerInnen der neun Gemeinden<sup>1</sup> als sehr oder eher gross bezeichnet. Dagegen wird das Wegpendeln nicht mehr von einer Mehrheit als sehr/eher grosses Problem bezeichnet, sondern stellt entweder gar kein Problem dar (16%) oder nur ein sehr/eher kleines (35%).

## ***Autobahn und Beeinträchtigung der Landschaft als grösste räumliche Probleme im Kanton Uri***

Rund drei Viertel der EinwohnerInnen empfinden die Autobahn und die Beeinträchtigung der Landschaft als sehr oder eher grosses Problem des Kantons Uri, wobei die Nationalstrasse als Hauptursache der Beeinträchtigung gilt. Aber auch die Erhaltung des Naherholungsraumes, die Zersiedelung des Talbodens und heute schon bestehende Einschränkungen aufgrund der NEAT-Planung bereiten einer Mehrheit der Bevölkerung Sorge. Dass sie sensibel auf alles reagiert, was mit Landschaftsveränderungen zu tun hat, erstaunt nicht, betrachtet sie doch die Schönheit der Landschaft und Natur als eine Stärke des Urner Reusstales.

Hochspannungsleitungen, Kantonsstrassen, die Eisenbahn und Schiessstände sind für die EinwohnerInnen weniger problematisch. Hier finden sich keine Mehrheiten mehr, die die entsprechenden Anlagen als sehr oder eher grosses Problem einstufen. Dafür wachsen insbesondere bei den Kantonsstrassen, der Eisenbahn und den Schiessständen die Anteile jener, die sie gar nicht als Problem bezeichnen würden (je rund ein Viertel).

## ***Eisenbahn = Vorteile, Autobahn = Nachteile***

Für 51 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner überwiegen, wenn sie an alles denken, was heute mit der Eisenbahn im Kanton Uri zusammenhängt, die Vorteile. Ein Viertel sieht die Nachteile überwiegen, und ein Fünftel keines von beiden.

Beinahe umgekehrt ist das Verhältnis bei der Beurteilung der Autobahn. Dort überwiegen für 52 Prozent die Nachteile und für 29 Prozent die Vorteile.

## ***Subjektives Lärmempfinden: keine oder erträgliche Lärmbelastungen für die Mehrheit***

Während 29 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner vor ihrem Haus keine Belastungen in Sachen Lärm empfinden, stellen 47 zwar solche fest, halten sie aber für erträglich. Ein Fünftel hält das Mass an Lärmbelastungen für voll, und 3 Prozent tragen sich deshalb mit dem Gedanken wegzuziehen.

---

<sup>1</sup> Wenn im Folgenden von „EinwohnerInnen“ bzw. der „Bevölkerung“ geschrieben wird, sind darunter immer jene aus den neun Gemeinden/Orten zu verstehen, in denen die Befragung durchgeführt wurde (Altdorf, Attinghausen, Bürglen, Erstfeld, Flüelen, Schattdorf, Seedorf, Silenen, Sisikon).

Von denjenigen EinwohnerInnen, die Lärmbelastungen empfinden, stellen 40 Prozent Auswirkungen auf ihre Gesundheit fest.

### ***Mehrbelastungen durch Autobahn***

Was die Entwicklung der Lärmbelastungen angeht, stellen die EinwohnerInnen insbesondere bei der Autobahn eine Zunahme fest. 61 Prozent haben in den letzten zwölf Monaten mehr Belastungen durch die Autobahn registriert, rund ein Drittel etwa gleich viele wie vorher.

Bezogen auf die Eisenbahn sieht es anders aus. Lediglich ein Fünftel hat in den letzten zwölf Monaten Mehrbelastungen festgestellt, während 68 Prozent keine Veränderung wahrgenommen haben.

Aufgrund der empfundenen Mehrbelastungen, insbesondere durch die Autobahn, erstaunt es wenig, dass die Mehrheit der Einwohnerinnen und Einwohner der Meinung ist, an ihrem Wohnort sollten mehr Massnahmen gegen die Belastungen getroffen werden. Wenig mehr als ein Drittel hält die bestehenden für ausreichend.

### ***Vorteile bei der Verlagerung des Schwerverkehrs, aber ...***

Aus Sicht der Einwohnerinnen und Einwohner bringt die beabsichtigte Verlagerung des Schwerverkehrs eher Vorteile. Während nur gerade 9 Prozent von Nachteilen ausgehen, stellen immerhin 16 Prozent spontan fest, dass die Verlagerung nicht funktionieren wird.

Obwohl sich die meisten EinwohnerInnen von der Verlagerung des Schwerverkehrs Vorteile versprechen, empfindet eine Mehrheit beim Gedanken an die NEAT eher Skepsis. Hoffnung äussert knapp ein Drittel.

Gefragt nach ihren Präferenzen betreffend die Linienführung der NEAT, ist die überwiegende Mehrheit eher für eine Bergvariante.

### ***Vor- und Nachteile durch die Inbetriebnahme der NEAT***

Für eine Mehrheit der EinwohnerInnen der neun Gemeinden bringt die Inbetriebnahme der NEAT Vorteile beim Anschluss an das nationale und internationale Bahnnetz. Bei allen übrigen Bereichen sieht keine Mehrheit Vorteile auf sich zukommen. Das bedeutet jedoch nicht, dass dort mehrheitlich Nachteile prognostiziert werden. Einzig in Bezug auf die Landschaft wird die Inbetriebnahme der NEAT für eine Mehrheit (57%) als Nachteil wahrgenommen. Es ist ausserdem auch jener Bereich, bei dem die Anteile an EinwohnerInnen, die weder Vor- noch Nachteile vorhersagen (6%) oder keine Antwort wissen (7%), am geringsten sind.

# Inhaltsverzeichnis

|                                                                       |          |
|-----------------------------------------------------------------------|----------|
| <b>DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE .....</b>                                  | <b>2</b> |
| <b>INHALTSVERZEICHNIS.....</b>                                        | <b>4</b> |
| <b>1. EINLEITUNG .....</b>                                            | <b>6</b> |
| 1.1. DAS MANDAT .....                                                 | 6        |
| 1.2. ZIELE DER STUDIE .....                                           | 6        |
| 1.3. DIE FRAGESTELLUNG .....                                          | 6        |
| 1.4. DIE BEVÖLKERUNGSBEFRAGUNG .....                                  | 7        |
| 1.4.1. Datenerhebung .....                                            | 7        |
| 1.4.2. Die Berichterstattung.....                                     | 8        |
| <b>2. BEFUNDE.....</b>                                                | <b>9</b> |
| 2.1. ALLGEMEINE PROBLEME IM KANTON URI.....                           | 9        |
| 2.2. RÄUMLICHE PROBLEME IM KANTON URI .....                           | 10       |
| 2.2.1. Die Autobahn.....                                              | 11       |
| 2.2.2. Die Beeinträchtigung der Landschaft.....                       | 12       |
| 2.2.3. Planung NEAT.....                                              | 13       |
| 2.2.4. Zersiedelung des Talbodens.....                                | 14       |
| 2.2.5. Erhaltung des Naherholungsraumes .....                         | 15       |
| 2.2.6. Weitere räumliche Probleme .....                               | 15       |
| 2.2.7. Zwischenbilanz.....                                            | 17       |
| 2.3. HAUPTGRUND FÜR DIE BEEINTRÄCHTIGUNG DER LANDSCHAFT.....          | 18       |
| 2.4. WAHRNEHMUNG DER HAUPTVERKEHRSTRÄGER EISENBAHN UND AUTOBAHN ..... | 19       |
| 2.5. SUBJEKTIVES EMPFINDEN DER LÄRMBELASTUNGEN .....                  | 22       |
| 2.5.1. Die generelle Beurteilung .....                                | 22       |
| 2.5.2. Zunahme der Lärmbelastungen in den letzten zwölf Monaten ..... | 25       |
| 2.5.3. Massnahmen gegen Lärmbelastungen .....                         | 28       |
| 2.6. WAHRNEHMUNGEN UND BEURTEILUNGEN DER NEAT.....                    | 30       |
| 2.6.1. Verlagerung des Schwerverkehrs.....                            | 30       |
| 2.6.2. Die Linienwahl.....                                            | 31       |
| 2.6.3. Momentane Erwartungen gegenüber der NEAT .....                 | 32       |
| 2.6.4. Vor- und Nachteile mit der Inbetriebnahme der NEAT.....        | 34       |
| 2.6.5. Anschluss an das nationale und internationale Bahnnetz.....    | 35       |
| 2.6.6. Tourismus .....                                                | 36       |

|                                                            |           |
|------------------------------------------------------------|-----------|
| 2.6.7. Benützung Bergstrecke .....                         | 37        |
| 2.6.8. Bergtourismus .....                                 | 38        |
| 2.6.9. Regionalbahnhof Uri .....                           | 39        |
| 2.6.10. Siedlungsentwicklung.....                          | 40        |
| 2.6.11. Landschaft.....                                    | 41        |
| 2.6.12. Eisenbahn-Regionalverkehr.....                     | 42        |
| 2.6.13. Verbindung mit oberem Reusstal/Goms/Oberrhein..... | 43        |
| 2.6.14. Zwischenbilanz .....                               | 44        |
| <b>3. SYNTHESE.....</b>                                    | <b>46</b> |
| <b>4. DAS GFS-FORSCHUNGSTEAM:.....</b>                     | <b>51</b> |

# 1. Einleitung

## 1.1. Das Mandat

Das Bundesamt für Raumentwicklung, Bern, fragte das GfS-Forschungsinstitut, Geschäftsbereich „Politik und Staat“, Bern, an, eine Grundlagenstudie zum Thema „Identifikation der räumlichen Probleme in der Urner Reusebene“ durchzuführen.

## 1.2. Ziele der Studie

Ziel der Studie ist es, die räumlichen Probleme zu identifizieren, die sich **zur Zeit** im Raum Flüelen-Erstfeld auf überkommunaler Ebene stellen, namentlich

- mit dem Bau der NEAT und der A4,
- dem Betrieb der alten Gotthardbahn und der A2,
- der Kantonsstrasse,
- den Hochspannungsleitungen,
- den militärischen Anlagen, der Landwirtschafts- und Umweltschutzpolitik des Bundes sowie
- mit der bestehenden und der geplanten Ordnung der Besiedlung und der Landschaft.

Dies soll auf zwei Arten geschehen: durch eine Behördenbefragung, die nicht nach den strengen Kriterien der Repräsentativ-Auswahl erfolgt und eine Auslegeordnung geben soll, sowie durch eine Bevölkerungsbefragung, die Repräsentativität gewährleistet und damit Rückschlüsse auf die Grundgesamtheit, das heisst die Bevölkerung in der Urner Reusebene, erlaubt.

Die Studie wird im Rahmen einer Reihe von Optimierungsstudien zur NEAT erstellt. Sie ist unabhängig von den anderen Teilstudien, soll aber mit diesen zusammen ausgewertet werden.

Über die Behördenbefragung wurde separat Bericht erstattet, in der Folge werden die Befunde und Folgerungen, die das Forschungsteam aus der Bevölkerungserhebung zieht, vorgestellt.

## 1.3. Die Fragestellung

Neben der Identifikation der momentanen räumlichen Probleme als zentraler Fragestellung des Berichts wird, um ihre Dringlichkeit interpretieren zu können, aufgezeigt, ob und in welchem Masse die EinwohnerInnen der neun Gemeinden andere Probleme sehen. Ferner wird mit Fragen nach dem subjektiven Empfinden von Lärmbelastungen,

ihren Auswirkungen auf die Gesundheit, geforderten Gegenmassnahmen und der Zufriedenheit mit der momentanen Wohnlage ausgeleuchtet, wie die Probleme wo – geographisch und soziodemographisch – wahrgenommen werden. Ebenfalls unter diesen Aspekten werden die Fragen betrachtet, die im Zusammenhang mit der NEAT stehen und gewissermassen einen Ausblick darstellen. Mit einer Synthese, basierend auf den Einzelbefunden, sollen abschliessend die Fragen beantwortet werden:

1. Was wird von den BewohnerInnen des Urner Reusstales als dringlichstes (räumliches) Problem wahrgenommen?
2. Wie empfindet die Bevölkerung die Belastungen?
3. Wie steht die Bevölkerung der NEAT und damit einem weiteren potenziellen Problembereich gegenüber?

Es sei an dieser Stelle nochmals betont, dass es primär um die aktuelle Problemlage geht und nicht um eine Zukunftsprognose.

## **1.4. Die Bevölkerungsbefragung**

### **1.4.1. Datenerhebung**

Die BewohnerInnen der Urner Reusebene bilden die Grundgesamtheit für die vorliegende Studie. Diese ist nicht identisch mit der Urner Bevölkerung, sondern nur ein Teil davon. Sie ist auch nicht ganz identisch mit den Stimmberechtigten in der Reusebene, sondern umfasst alle Personen über 18 Jahre, egal welcher Nationalität sie angehören.

Das Gebiet der Urner Reusebene wurde durch den Auftraggeber nochmals präzisiert. Ausgangsbasis bilden die 9 Ortschaften Altdorf, Attinghausen, Bürglen, Erstfeld, Flüelen, Schattdorf, Seedorf, Silenen und Sisikon. Die Raumdefinition folgte dabei den Ortsgrenzen, die sich nicht mit jenen der politischen Gemeinde decken müssen.

Die Auswahl der Gemeinden erfolgt seitens des Auftraggebers. Festgelegt wurde auch, dass in jeder Gemeinde gleich viele Personen zu befragen seien, damit die Resultate aus den verschiedenen Standorten untereinander verglichen werden können. Aufgrund der Projektvorgabe bestimmten wir, dass in jeder Ortschaft minimal 100 Personen zu befragen seien.

Der statistische Stichprobenfehler bei 100 Personen beträgt +/-10 Prozentpunkte. Mit anderen Worten: Wird ein Befragungswert von 50 Prozent angegeben, kann der effektive Anteil zwischen 40 und 60 Prozent schwanken. Die maximalen Grenzen sind dabei unwahrscheinlicher als kleinere Abweichungen. Es gilt: Bei einer von zwanzig Messung in einer Gemeinde wird aufgrund der Wahrscheinlichkeitsrechnung die maximale Abweichung erreicht, bei den 19 anderen nicht.

Die Datenerhebung fand zwischen dem 30. Juli und dem 10. August 2001 statt. Total realisierten wir 945 verwertbare Interviews, also etwa mehr als vorgesehen. Addiert man alle Befragungen, reduziert sich der statistische Stichprobenfehler auf +/-3,3 Prozentpunkte. Genau genommen, hätten die Resultate nach Ortschaftsgrösse gewichtet

werden müssen. Da aber der Vergleich zwischen den Gemeinden wichtiger ist, als der Bezug auf die Reusebene als Ganzes, verzichten wir auf diese Modifikation. Diese wäre sinnvoll gewesen, wenn wir alle Gemeinden der Reusebene befragt hätten.

Der Fragebogen wurde nach Abschluss der Behördenbefragung erstellt. Er berücksichtigte zunächst die Erkenntnisinteressen des Kunden, die Auslegeordnung, welche die Urner Behörden dazu gemacht haben und die konzeptionellen Erfordernisse, die sich aus unserer Sicht ergaben. Der Fragebogen wurden einem Pretest unterzogen und in der definitiven Form vom Auftraggeber in Absprache mit den Behörden des Kantons Uri bewilligt.

Die Datenerhebung geschah nach der Auflage des NEAT-Projektes im Kanton Uri. Sie reflektiert damit die Stimmungslage nach dieser exemplarischen Meinungsbildung. Es gilt festzuhalten, dass die EinwohnerInnen kooperativ waren und bereitwillig Auskunft gegeben haben. Die Befragung wurde in keiner Weise „sabotiert“ und die Zahl der Antwortverweigerer ist nicht höher als bei anderen Befragungen auch.

#### **1.4.2. Die Berichterstattung**

Die Hauptergebnisse der Bevölkerungsbefragung wurden dem Auftraggeber vorab präsentiert.

Den Schlussbericht verfassten Petra Leuenberger als Projektverantwortliche und Claude Longchamp, der die Gesamtverantwortung für das Projekt trug. Die Datenanalyse besorgten Lukas Golder und Stephan Tschöpe, während Silvia Ratelband-Pally und Annette Rutsch die Aufbereitung in grafischer Form vornahmen.

## 2. Befunde

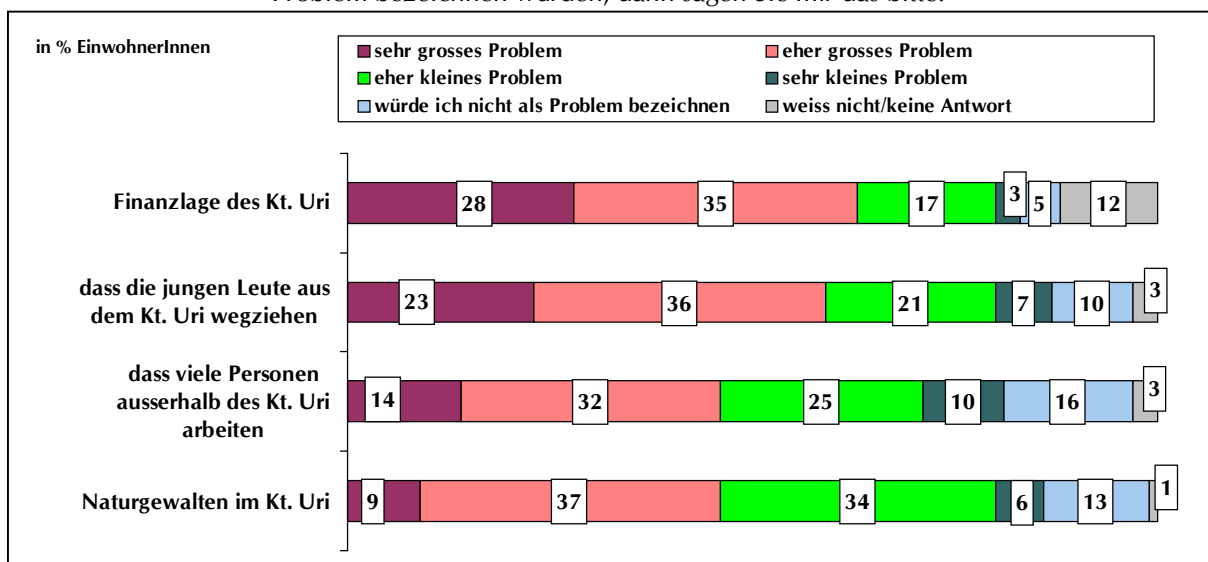
### 2.1. Allgemeine Probleme im Kanton Uri

63 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner der neun Gemeinden betrachten die Finanzlage des Kantons Uri als ein sehr grosses (28%) bzw. eher grosses Problem (35%). Dieses Problem wird denn auch an die erste Stelle der allgemeinen Probleme des Kantons gestellt.

**Grafik 1:**

#### Allgemeine Probleme im Kanton Uri

uri7a: "Der Kanton Uri hat wie viele andere Schweizer Kantone ganz verschiedene allgemeine Probleme. Bitte sagen Sie mir bei jedem einzelnen, ob Sie persönlich dieses – so wie es heute ist – als ein sehr grosses, eher grosses, eher kleines oder sehr kleines Problem ansehen. Wenn Sie etwas gar nicht als Problem bezeichnen würden, dann sagen Sie mir das bitte."



Quelle: GfS-Forschungsinstitut "Politik und Staat", NEAT, August 2001 (N = 945)

Ebenfalls von einer Mehrheit wird die Abwanderung der jungen Bevölkerung als Problem aufgefasst (59%). Ferner empfinden je 46 Prozent der EinwohnerInnen das Wegpendeln bzw. Naturgewalten im Kanton als sehr oder eher grosses Problem.

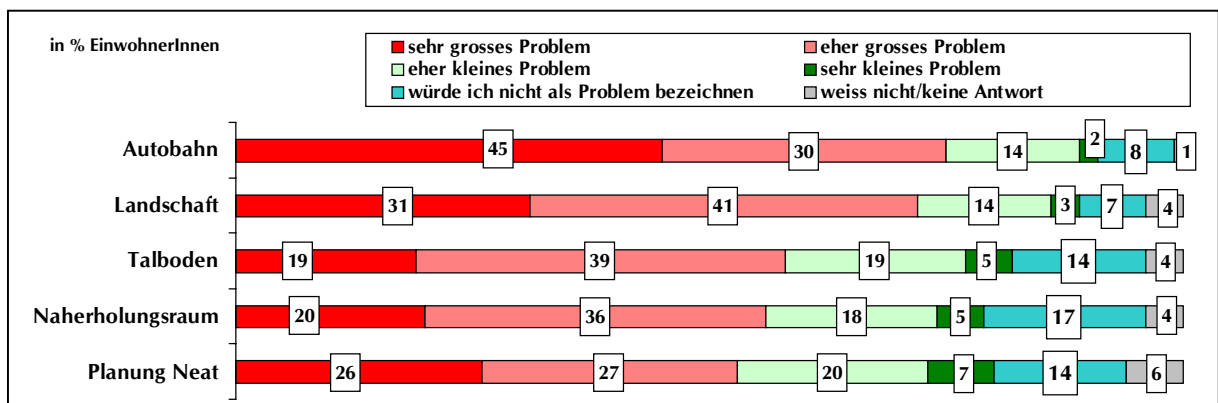
## 2.2. Räumliche Probleme im Kanton Uri

Als grösstes räumliches Problem, das der Kanton Uri hat, wird von den EinwohnerInnen die Autobahn bezeichnet. Für drei Viertel der EinwohnerInnen stellt sie ein sehr oder eher grosses Problem dar. Während weitere 16 Prozent sie als sehr oder eher kleines Problem beurteilen, würden sie 8 Prozent gar nicht als Problem bezeichnen.

**Grafik 2:**  
**Räumliche Probleme im Kanton Uri (1)**

uri8: "Der Kanton Uri hat auch verschiedene räumliche Probleme, zum Beispiel die verschiedenen Infrastrukturen wie die Autobahn, die Eisenbahn, die Kantonsstrasse, die Hochspannungsleitungen, die Schiessstände, dann aber auch die Zersiedelung des Talbodens oder die Beeinträchtigung der Landschaft. Bitte sagen Sie mir bei jedem einzelnen, ob Sie persönlich dieses – so wie es heute ist – als ein sehr grosses, eher grosses, eher kleines oder sehr kleines Problem ansehen. Wenn Sie etwas gar nicht als Problem bezeichnen würden, dann sagen Sie mir das bitte."

- Autobahn:** "die Autobahn im Kt. Uri"
- Landschaft:** "die heutige Beeinträchtigung der Landschaft im Kt. Uri"
- Naherholungsraum:** "die Erhaltung des Naherholungsraumes im Kt. Uri"
- Talboden:** "die Zersiedelung des Talbodens im Kt. Uri"
- Planung NEAT:** "allfällig schon heute bestehende Einschränkungen aufgrund der Planung NEAT"



**Quelle:** GfS-Forschungsinstitut "Politik und Staat", NEAT, August 2001 (N = 945)

Beinahe ebenso viele EinwohnerInnen empfinden die heutige Beeinträchtigung der Landschaft im Kanton Uri als problematisch. 31 Prozent halten sie für ein sehr grosses, 41 für ein eher grosses Problem.

Auch die heutige Zersiedelung des Talbodens, die Erhaltung des Naherholungsraumes sowie schon heute bestehende Einschränkungen aufgrund der NEAT-Planung werden von einer Mehrheit der Bevölkerung als sehr oder eher grosse Probleme wahrgenommen. Allerdings empfinden auch rund 40 Prozent diese drei Bereiche als weniger problematisch oder gänzlich unproblematisch.

### 2.2.1. Die Autobahn

Überdurchschnittlich<sup>2</sup> sind unter jenen EinwohnerInnen, welche die Autobahn als sehr grosses Problem ansehen, Personen vertreten, die

- mit der CVP (58%) oder der SP (54%) sympathisieren,
- ein Haushaltseinkommen von 6- bis 7000 Franken haben (55%) und/oder
- einfach gebildet sind (51%).

Bezogen auf die geographische Lage finden sich EinwohnerInnen der Orte

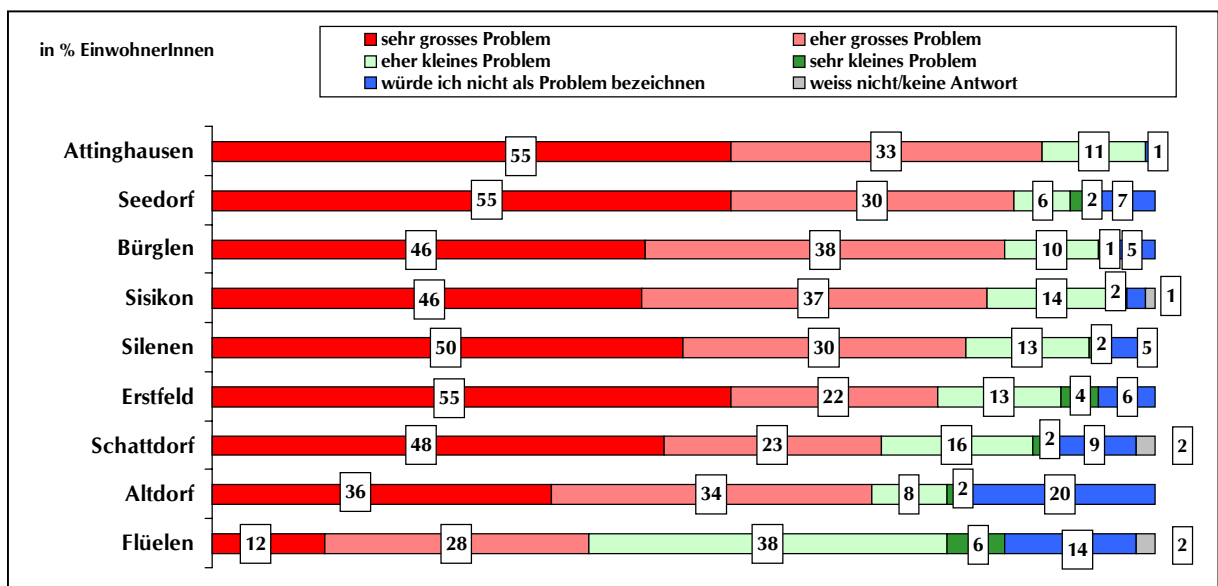
- Attinghausen (55%),
- Erstfeld (55%),
- Seedorf (55%) und
- Silenen (50%)

überdurchschnittlich unter denjenigen, die die Autobahn als sehr grosses Problem betrachten.

**Grafik 3:**  
**Autobahn im Kanton Uri**

uri8a: "Der Kanton Uri hat daneben auch verschiedene räumliche Probleme, zum Beispiel die verschiedenen Infrastrukturen wie die Autobahn, die Eisenbahn, die Kantonsstrasse, die Hochspannungsleitungen, die Schiessstände, dann aber auch die Zersiedelung des Talbodens oder die Beeinträchtigung der Landschaft."

"Die Autobahn im Kanton Uri ist ein ...."



Quelle: GfS-Forschungsinstitut "Politik und Staat", NEAT, August 2001 (N = 945)

<sup>2</sup> Als über- bzw. unterdurchschnittlich werden Abweichungen bezeichnet, die ausserhalb des Stichprobenfehlers liegen.

## 2.2.2. Die Beeinträchtigung der Landschaft

Wer die heutige Beeinträchtigung der Landschaft im Kanton Uri als sehr grosses Problem empfindet, ist überdurchschnittlich vertreten unter EinwohnerInnen, die

- mit der SP sympathisieren (37%) und/oder
- ein Haushaltseinkommen von 6- bis 7000 Franken haben (36%).

Bezogen auf die geographische Lage finden sich EinwohnerInnen der Orte

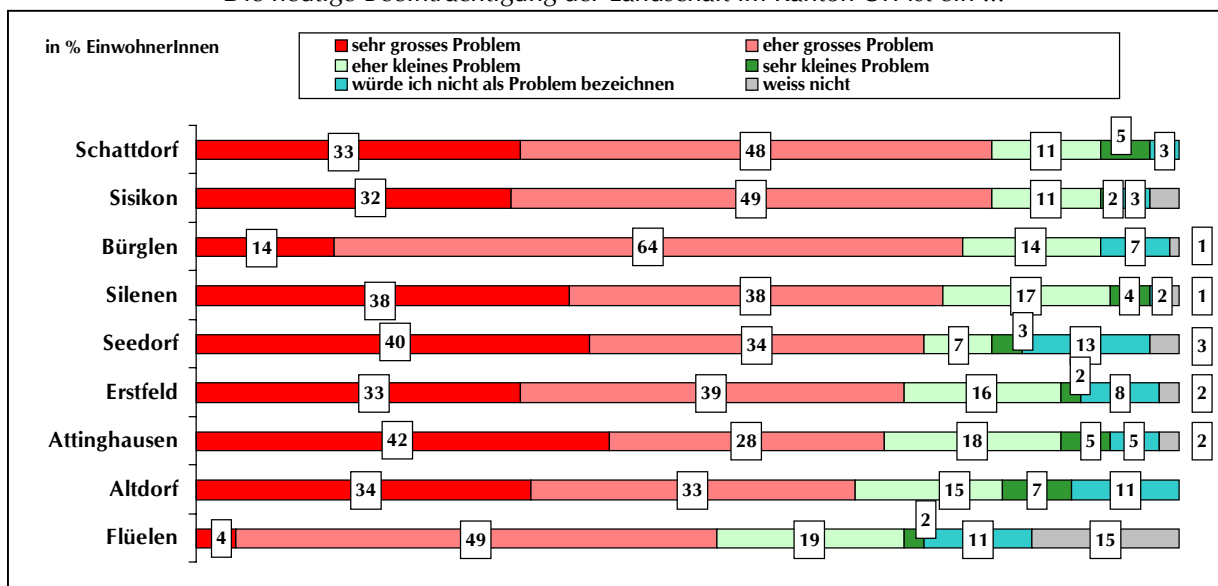
- Attinghausen (42%),
- Seedorf (40%) und
- Silenen (38%)

überdurchschnittlich unter denjenigen, die die Beeinträchtigung der Landschaft als sehr grosses Problem betrachten.

**Grafik 4:**  
**Heutige Beeinträchtigung der Landschaft im Kanton Uri**

uri8g: "Der Kanton Uri hat daneben auch verschiedene räumliche Probleme, zum Beispiel die verschiedenen Infrastrukturen wie die Autobahn, die Eisenbahn, die Kantonsstrasse, die Hochspannungsleitungen, die Schiessstände, dann aber auch die Zersiedelung des Talbodens oder die Beeinträchtigung der Landschaft."

"Die heutige Beeinträchtigung der Landschaft im Kanton Uri ist ein ..."



Quelle: GfS-Forschungsinstitut "Politik und Staat", NEAT, August 2001 (N = 945)

### 2.2.3. Planung NEAT

Heute schon bestehende Einschränkungen aufgrund der NEAT-Planung werden von rund einem Viertel der EinwohnerInnen als sehr grosses Problem wahrgenommen. Unter ihnen finden sich überdurchschnittlich Personen, die

- finden, das Mass an Lärmbelastungen sei voll (38%),
- mit der CVP sympathisieren (36%),
- ein Haushaltseinkommen von 5- bis 6000 Franken haben (32%),
- gut ausgebildet sind (31%) und /oder
- im Kanton Uri (und nicht ausserhalb) arbeiten (31%).

Ferner sind unter denjenigen, die bereits die heutigen Beschränkungen für ein sehr grosses Problem halten, BewohnerInnen von

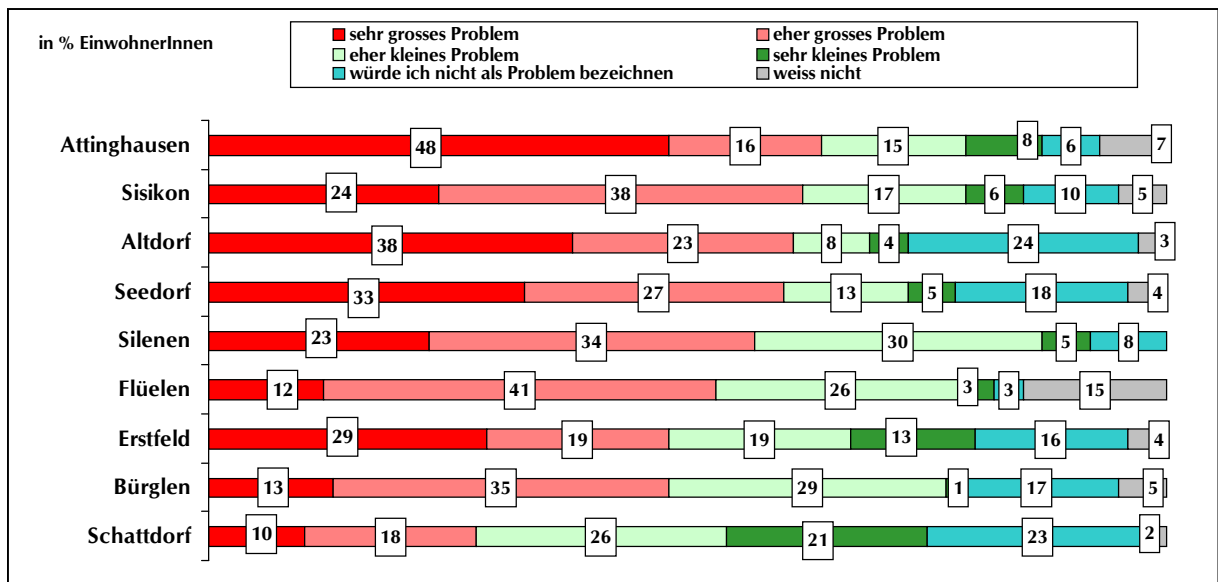
- Attinghausen (48%),
- Altdorf (38%) und
- Seedorf (33%)

überdurchschnittlich vertreten.

**Grafik 5:**  
**Einschränkungen aufgrund der NEAT im Kanton Uri**

uri8i: "Der Kanton Uri hat daneben auch verschiedene räumliche Probleme, zum Beispiel die verschiedenen Infrastrukturen wie die Autobahn, die Eisenbahn, die Kantonsstrasse, die Hochspannungsleitungen, die Schiessstände, dann aber auch die Zersiedelung des Talbodens oder die Beeinträchtigung der Landschaft."

"Allfällig schon heute bestehende Einschränkungen aufgrund der Planung NEAT im Kanton sind ein ...."



Quelle: GfS-Forschungsinstitut "Politik und Staat", NEAT, August 2001 (N = 945)

## 2.2.4. Zersiedelung des Talbodens

Die Zersiedelung des Talbodens wird von rund einem Fünftel als sehr grosses Problem bezeichnet. Überdurchschnittlich finden sich unter ihnen Personen

- mit einem Haushaltseinkommen von 6- bis 7000 Franken (29%) und/oder
- CVP-AnhängerInnen (24%).

Ferner nehmen überdurchschnittlich die EinwohnerInnen von

- Silenen (31%),
- Schattdorf (25%) und
- Attinghausen (24%)

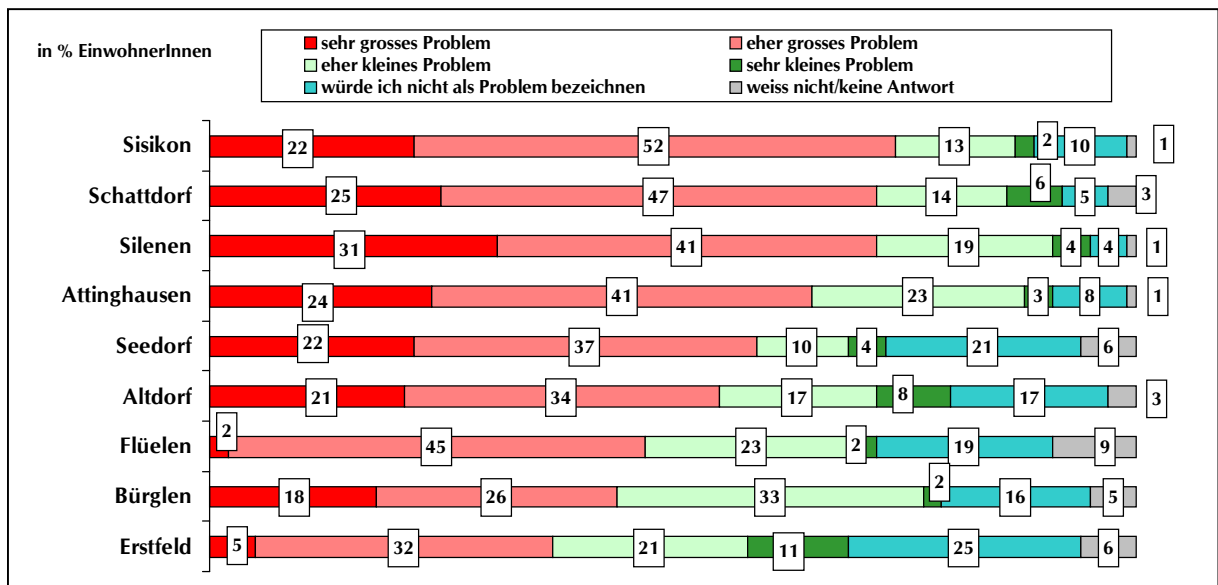
die Zersiedelung des Talbodens als sehr grosses Problem wahr.

**Grafik 6:**

### Heutige Zersiedelung des Talbodens im Kanton Uri

uri8f: "Der Kanton Uri hat daneben auch verschiedene räumliche Probleme, zum Beispiel die verschiedenen Infrastrukturen wie die Autobahn, die Eisenbahn, die Kantonsstrasse, die Hochspannungsleitungen, die Schiessstände, dann aber auch die Zersiedelung des Talbodens oder die Beeinträchtigung der Landschaft."

"Die heutige Zersiedelung des Talbodens im Kanton Uri ist ein ...."



Quelle: GfS-Forschungsinstitut "Politik und Staat", NEAT, August 2001 (N = 945)

## 2.2.5. Erhaltung des Naherholungsraumes

Ein Fünftel empfindet die Erhaltung des Naherholungsraumes als sehr grosses Problem. Unter ihnen finden sich überdurchschnittlich Personen, die SP-SympathisantInnen (25%) sind.

Ferner sind überdurchschnittlich vertreten EinwohnerInnen von

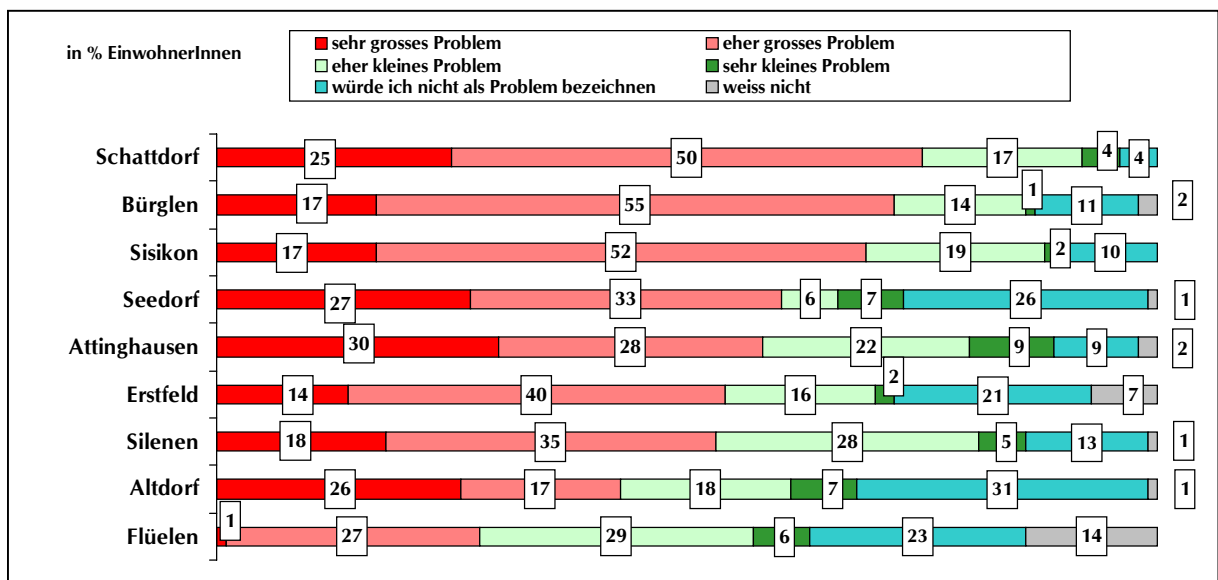
- Attinghausen (30%),
- Seedorf (27%),
- Altdorf (26%) und
- Schattdorf (25%).

Grafik 7:

### Erhaltung des Naherholungsraumes im Kanton Uri

uri8h: "Der Kanton Uri hat daneben auch verschiedene räumliche Probleme, zum Beispiel die verschiedenen Infrastrukturen wie die Autobahn, die Eisenbahn, die Kantonsstrasse, die Hochspannungsleitungen, die Schiessstände, dann aber auch die Zersiedelung des Talbodens oder die Beeinträchtigung der Landschaft."

"Die Erhaltung des Naherholungsraumes im Kanton Uri ist ein ...."



Quelle: GfS-Forschungsinstitut "Politik und Staat", NEAT, August 2001 (N = 945)

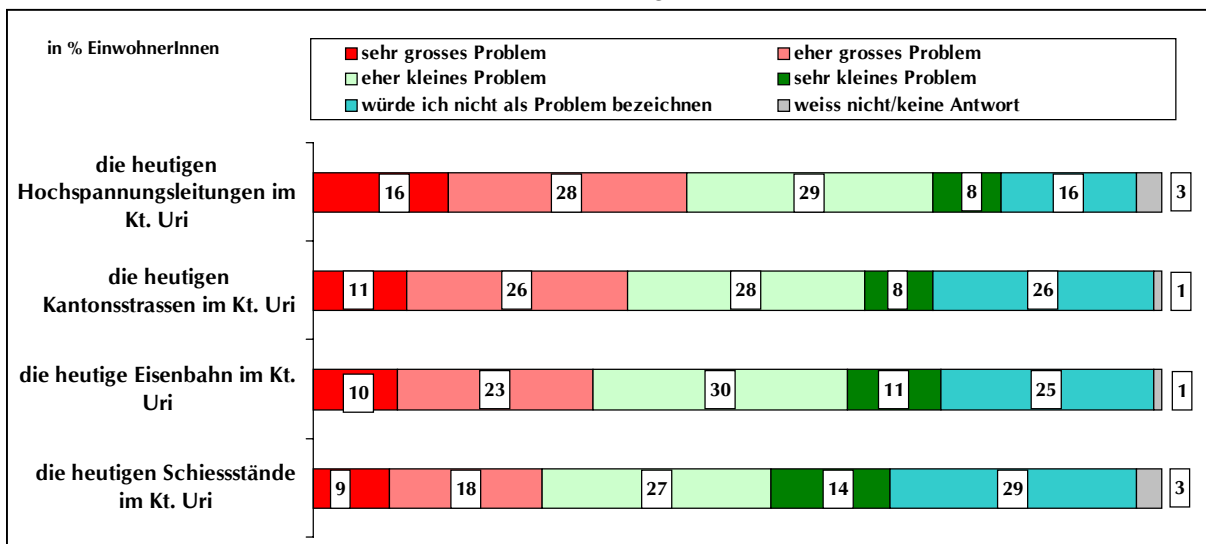
## 2.2.6. Weitere räumliche Probleme

Hochspannungsleitungen, Kantonsstrassen, die Eisenbahn und Schiessstände sind für die EinwohnerInnen weniger problematisch. Hier finden sich keine Mehrheiten mehr, die die entsprechenden Anlagen als sehr oder eher grosses Problem einstufen. Dafür wachsen insbesondere bei den Kantonsstrassen, der Eisenbahn und den Schiessständen die Anteile jener, die sie gar nicht als Problem bezeichnen würden.

### Grafik 8:

#### Räumliche Probleme im Kanton Uri (2)

uri8: "Der Kanton Uri hat auch verschiedene räumliche Probleme, zum Beispiel die verschiedenen Infrastrukturen wie die Autobahn, die Eisenbahn, die Kantonsstrasse, die Hochspannungsleitungen, die Schiessstände, dann aber auch die Zersiedelung des Talbodens oder die Beeinträchtigung der Landschaft. Bitte sagen Sie mir bei jedem einzelnen, ob Sie persönlich dieses – so wie es heute ist – als ein sehr grosses, eher grosses, eher kleines oder sehr kleines Problem ansehen. Wenn Sie etwas gar nicht als Problem bezeichnen würden, dann sagen Sie mir das bitte."



Quelle: GfS-Forschungsinstitut "Politik und Staat", NEAT, August 2001 (N = 945)

## 2.2.7. Zwischenbilanz

Untenstehende Tabelle zeigt, in welchen Ortschaften welche der insgesamt neun räumlichen Probleme – die Autobahn, die Beeinträchtigung der Landschaft, die Planung NEAT, die Zersiedelung des Talbodens, die Erhaltung des Naherholungsraumes, Hochspannungsleitungen, Kantonsstrassen, die Eisenbahn und Schiessstände – überdurchschnittlich als sehr grosse Probleme empfunden werden. Sie liefert damit eine erste Übersicht über das Bewusstsein der räumlichen Probleme im Kanton Uri, wie es die BewohnerInnen der Urner Reusebene entwickelt haben.

**Tabelle 1:**  
**Gemeinden mit überdurchschnittlichem Problemempfinden**

| <i>Ortschaft</i> | <i>als sehr grosses Problem wird überdurchschnittlich betrachtet</i>                                                                                                                                                                                                                    |
|------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Attinghausen     | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Autobahn (55%)</li> <li>• Beeinträchtigung der Landschaft (42%)</li> <li>• Planung NEAT (48%)</li> <li>• Erhaltung des Naherholungsraumes (30%)</li> <li>• Hochspannungsleitungen (28%)</li> <li>• Zersiedelung des Talbodens (24%)</li> </ul> |
| Silenen          | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Autobahn (50%)</li> <li>• Beeinträchtigung der Landschaft (38%)</li> <li>• Zersiedelung des Talbodens (31%)</li> <li>• Kantonsstrassen (21%)</li> </ul>                                                                                        |
| Seedorf          | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Autobahn (55%)</li> <li>• Beeinträchtigung der Landschaft (40%)</li> <li>• Planung NEAT (33%)</li> <li>• Erhaltung des Naherholungsraumes (27%)</li> </ul>                                                                                     |
| Sisikon          | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kantonsstrassen (27%)</li> <li>• Eisenbahn (21%)</li> <li>• Schiessstände (14%)</li> </ul>                                                                                                                                                     |
| Altdorf          | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Planung NEAT (38%)</li> <li>• Erhaltung des Naherholungsraumes (26%)</li> </ul>                                                                                                                                                                |
| Schattdorf       | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zersiedelung des Talbodens (25%)</li> <li>• Erhaltung des Naherholungsraumes (25%)</li> </ul>                                                                                                                                                  |
| Erstfeld         | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Autobahn (55%)</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                      |

**Quelle:** GfS-Forschungsinstitut "Politik und Staat", NEAT, August 2001 (N = 945)

In Flüelen und Bürglen wird keines der neun räumlichen Probleme überdurchschnittlich als sehr gross betrachtet.

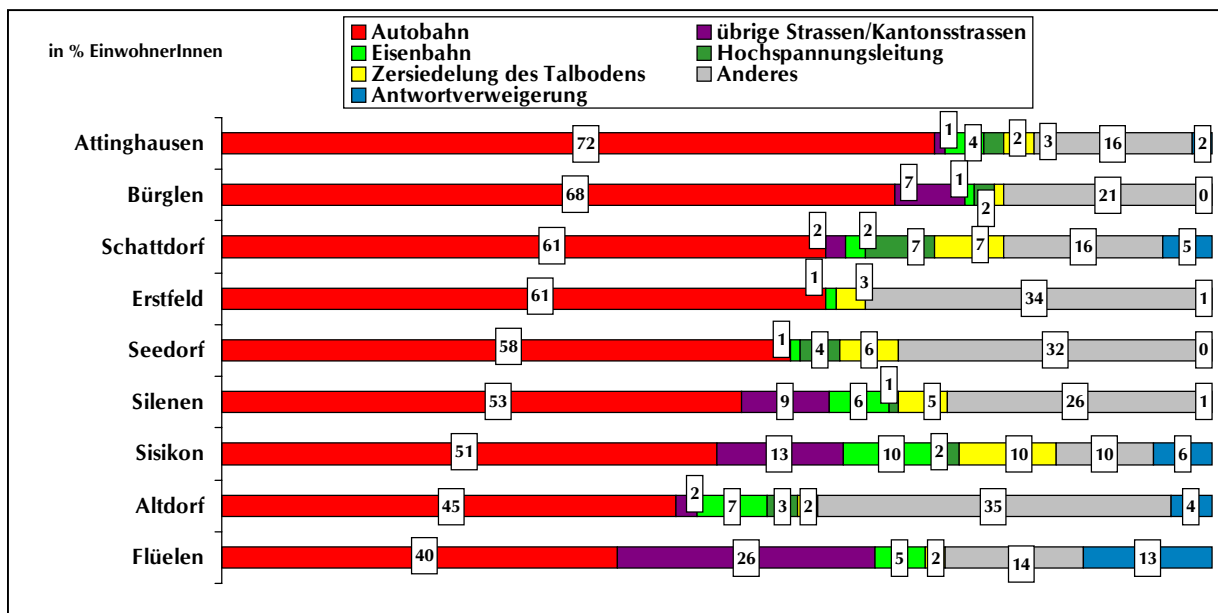
## 2.3. Hauptgrund für die Beeinträchtigung der Landschaft

Wie oben dargestellt, zählt die Beeinträchtigung der Landschaft aus Sicht der EinwohnerInnen zu den grössten Problemen des Kantons. Hauptverantwortlich dafür ist aus ihrer Sicht die Autobahn. 57 Prozent nennen sie als Ursache des Übels. Die übrigen Infrastrukturanlagen, z.B. Strassen/Kantonsstrassen, Eisenbahn, Hochspannungsleitungen, werden von höchstens sechs Prozent genannt. Für rund ein Viertel sind andere Dinge für die Beeinträchtigung verantwortlich, etwa: der Schwerververkehr, die NEAT, die Baustellen oder der Lärm.

**Grafik 9:**

### Hauptgrund für Beeinträchtigung der Landschaft

uri9: "Viele Leute sagen ja, dass die Landschaft im Urner Reusstal von verschiedenen Sachen beeinträchtigt ist. Was ist aus Ihrer Sicht am meisten verantwortlich für die heute bestehende Beeinträchtigung der Landschaft im Urner Reusstal?"



Quelle: GfS-Forschungsinstitut "Politik und Staat", NEAT, August 2001 (N = 945)

Wer die Autobahn wahrnimmt als Hauptgrund für die Beeinträchtigung der Landschaft im Urner Reusstal ist überdurchschnittlich vertreten unter Personen,

- die mit ihrer momentanen Wohnlage unzufrieden sind (66%),
- gut ausgebildet sind (64%) und/oder
- ein Haushaltseinkommen von 5- bis 6000 Franken haben (62%).

Ferner finden sich unter ihnen überdurchschnittlich EinwohnerInnen Attinghausens (72%) und Bürglens (68%).

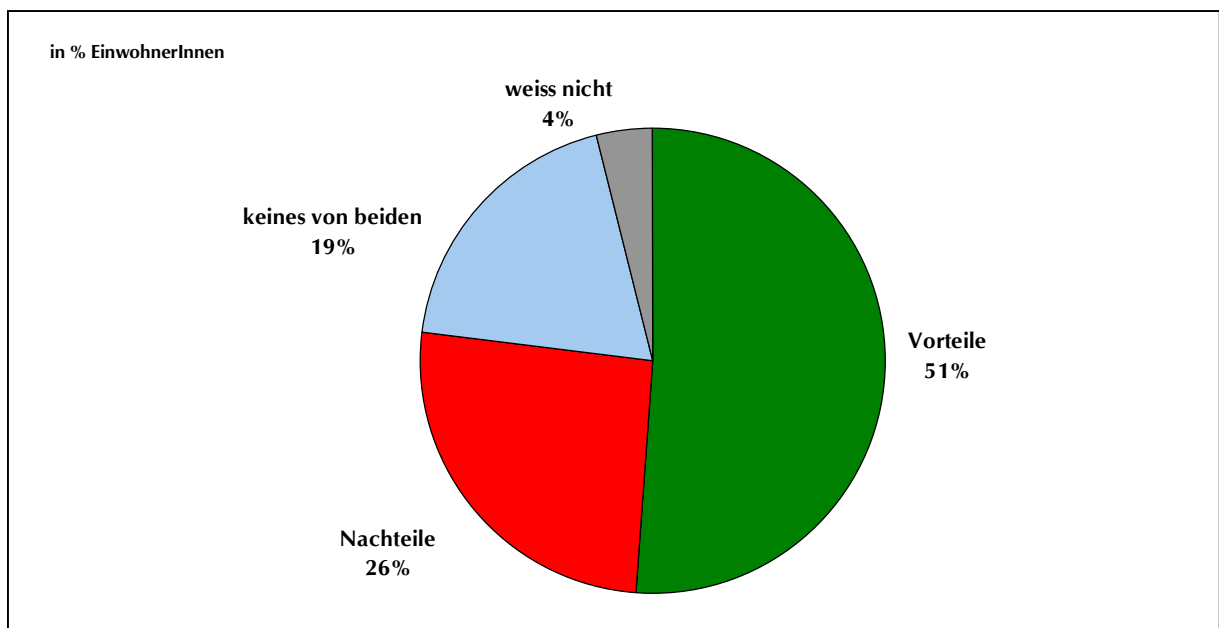
## 2.4. Wahrnehmung der Hauptverkehrsträger Eisenbahn und Autobahn

Für 51 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner überwiegen, wenn sie an alles denken, was heute mit der Eisenbahn im Kanton Uri zusammenhängt, die Vorteile. Ein Viertel sieht die Nachteile überwiegen, und ein Fünftel keines von beiden.

**Grafik 10:**

### **Eisenbahn: Vor- oder Nachteil**

uri11a: "Wenn Sie einmal an alles denken, was heute mit der Eisenbahn im Kanton Uri zusammenhängt, was überwiegt bei Ihnen persönlich, die Vorteile oder die Nachteile?"



**Quelle:** GfS-Forschungsinstitut "Politik und Staat", NEAT, August 2001 (N = 945)

Vorteile im Zusammenhang mit der Eisenbahn sehen überdurchschnittlich

- ErstfelderInnen (64%),
- FDP-AnhängerInnen (63%),
- Personen, die mit der NEAT eher Hoffnungen verbinden (61%),
- ausserhalb der Kantonsgrenze arbeiten (59%) und/oder
- ein Haushaltseinkommen von über 7000 Franken haben.

Dagegen sehen Nachteile überdurchschnittlich

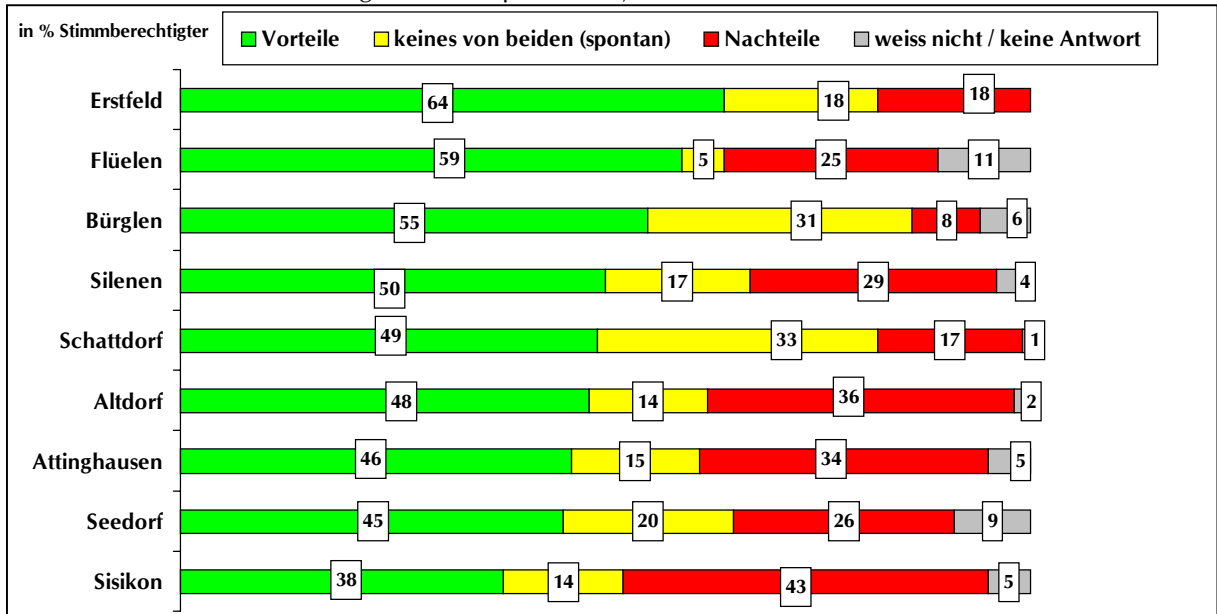
- mit ihrer momentanen Wohnlage überhaupt nicht zufrieden sind (41%),
- SVP-AnhängerInnen (40%) und/oder
- Personen mit einem Haushaltseinkommen von 5- bis 6000 Franken.

Ausserdem zählen die EinwohnerInnen Sisikons (43%), Altdorfs (36%) und Attinghausens (34%) überdurchschnittlich zu jenen, bei denen die Nachteile überwiegen.

**Grafik 11:**

**Eisenbahn: Vor- oder Nachteil**

uri11a: "Wenn Sie einmal an alles denken, was heute mit der Eisenbahn im Kanton Uri zusammenhängt, was überwiegt bei Ihnen persönlich, die Vorteile oder die Nachteile?"



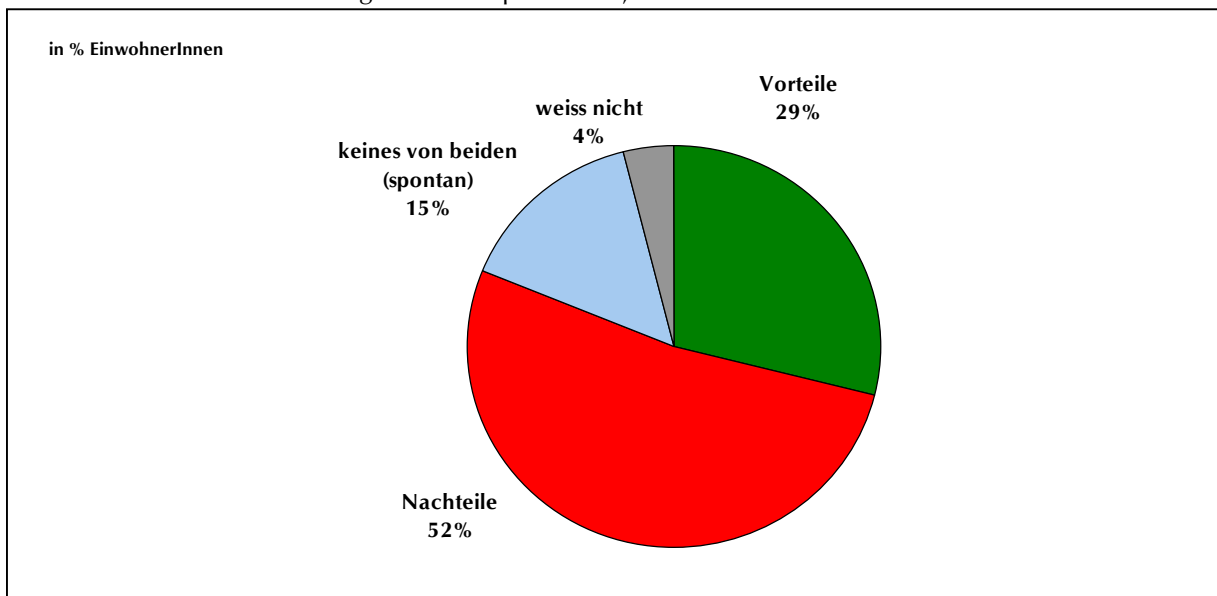
Quelle: GfS-Forschungsinstitut "Politik und Staat", NEAT, August 2001 (N = 945)

Beinahe umgekehrt ist das Verhältnis bei der Beurteilung der Autobahn. Dort überwiegen für 52 Prozent die Nachteile und für 29 Prozent die Vorteile.

**Grafik 12:**

**Autobahn: Vor- oder Nachteil**

uri11b: "Wenn Sie einmal an alles denken, was heute mit der Autobahn im Kanton Uri zusammenhängt, was überwiegt bei Ihnen persönlich, die Vorteile oder die Nachteile?"



Quelle: GfS-Forschungsinstitut "Politik und Staat", NEAT, August 2001 (N = 945)

Die Vorteile im Zusammenhang mit der Autobahn überwiegen überdurchschnittlich bei

- EinwohnerInnen Flüelens (56%) oder Silenens (34%),
- Personen mit einem Haushaltseinkommen von über 7000 Franken (44%),
- FDP-AnhängerInnen (43%).

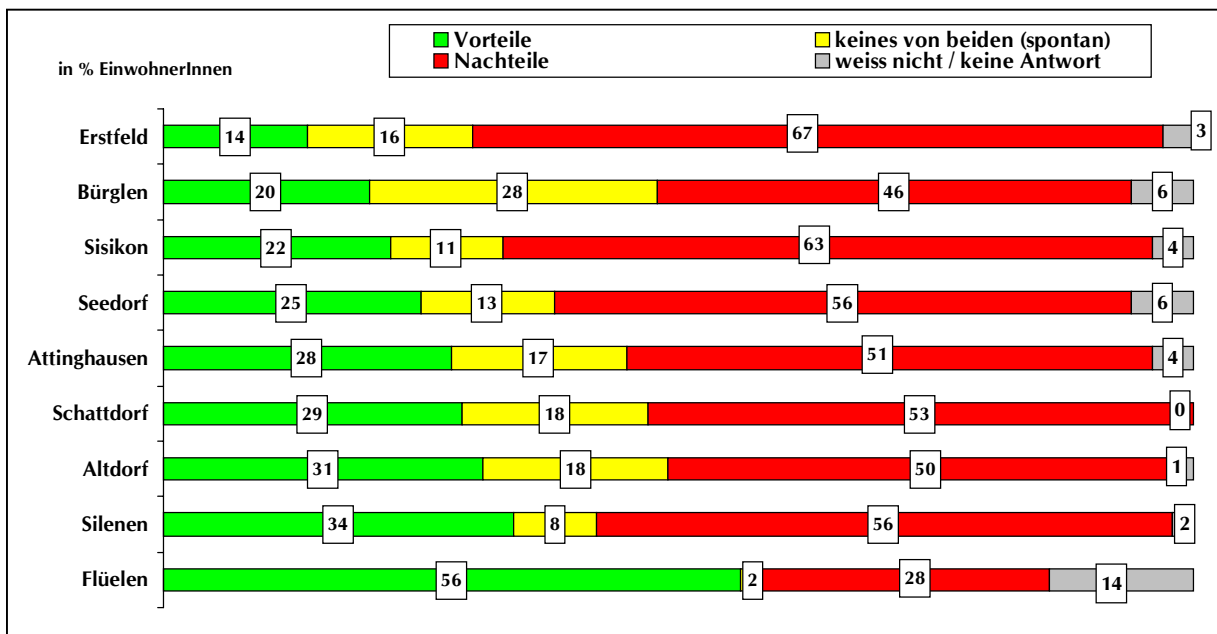
Die Nachteile überwiegen überdurchschnittlich bei

- SP- (73%), CVP- (60%) oder SVP-AnhängerInnen (58%),
- EinwohnerInnen Erstfelds (67%) bzw. Sisikons (63%),
- mit ihrer momentanen Wohnlage Unzufriedenen (66%),
- Leuten mit einem Haushaltseinkommen von 4- bis 5000 bzw. 6- bis 7000 Franken (je 59%) und/oder
- RentnerInnen (58%).

**Grafik 13:**

**Autobahn: Vor- oder Nachteil**

uri11b: "Wenn Sie einmal an alles denken, was heute mit der Autobahn im Kanton Uri zusammenhängt, was überwiegt bei Ihnen persönlich, die Vorteile oder die Nachteile?"



Quelle: GfS-Forschungsinstitut "Politik und Staat", NEAT, August 2001 (N = 945)

In welchen Gemeinden Vor- bzw. Nachteile bei den jeweiligen Verkehrsträgern überdurchschnittlich überwiegen, fasst die folgende Tabelle zusammen.

**Tabelle 2:**  
**Wahrnehmung von Vor- und Nachteilen im Zusammenhang mit den Hauptverkehrsträgern**

|           | <i>Vorteile</i>                | <i>Nachteile</i>                                     |
|-----------|--------------------------------|------------------------------------------------------|
| Eisenbahn | Erstfeld (64%)                 | Sisikon (43%)<br>Altdorf (36%)<br>Attinghausen (34%) |
| Autobahn  | Flüelen (56%)<br>Silenen (34%) | Erstfeld (67%)<br>Sisikon (63%)                      |

*Quelle:* GfS-Forschungsinstitut "Politik und Staat", NEAT, August 2001 (N = 945)

In Bürglen, Schattdorf und Seedorf werden weder Vor- und Nachteile des einen oder anderen Verkehrsträgers überdurchschnittlich wahrgenommen.

## 2.5. Subjektives Empfinden der Lärmbelastungen

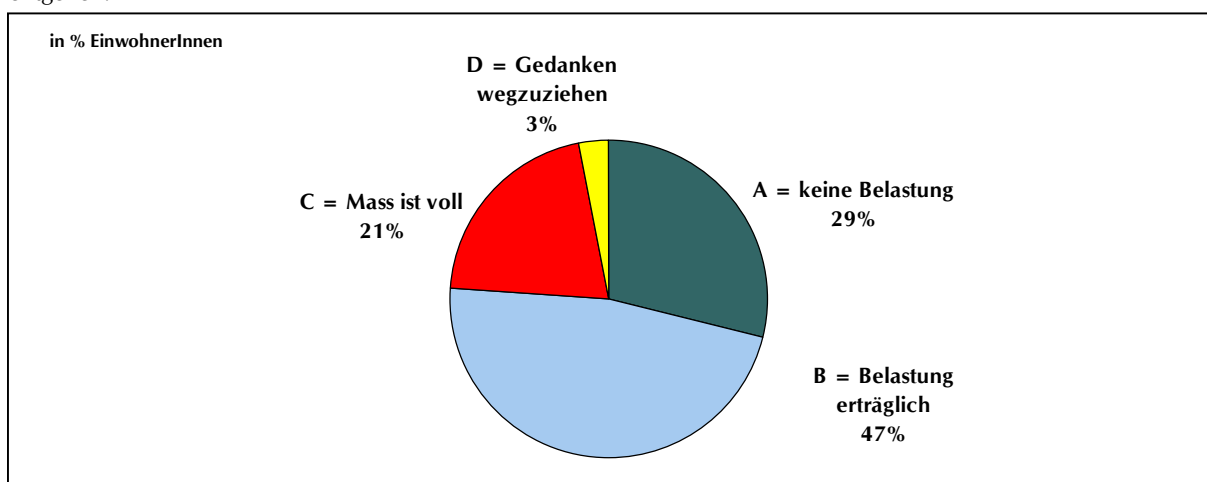
### 2.5.1. Die generelle Beurteilung

Während 29 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner vor ihrem Haus keine Belastungen in Sachen Lärm empfinden, stellen 47 zwar solche fest, halten sie aber für erträglich. Ein Fünftel hält das Mass an Lärmbelastungen für voll und 3 Prozent tragen sich aus diesem Grund mit dem Gedanken wegzuziehen.

**Grafik 14:**  
**Subjektives Empfinden von Lärmbelastungen**

uri10a: "Ich lese Ihnen jetzt vier Aussagen vor, die sich auf die Lärmbelastungen vor Ihrem Haus beziehen, und Sie sagen mir bitte, welche Aussage auf Sie persönlich am ehesten zutrifft?"

- A = Ich empfinde vor meinem Haus keine Belastungen in Sachen Lärm.
- B = die Belastungen in Sachen Lärm vor meinem Haus sind da, aber erträglich.
- C = Das Mass an Belastungen in Sachen Lärm vor meinem Haus ist voll.
- D = Ich trage mich mit dem Gedanken wegzuziehen, um den Belastungen in Sachen Lärm vor meinem Haus zu entgehen.



*Quelle:* GfS-Forschungsinstitut "Politik und Staat", NEAT, August 2001 (N = 945)

Aufgeschlüsselt nach Gemeinden, zeigt sich folgendes Bild:

**Grafik 15:**  
**Subjektives Empfinden von Lärmbelastungen**

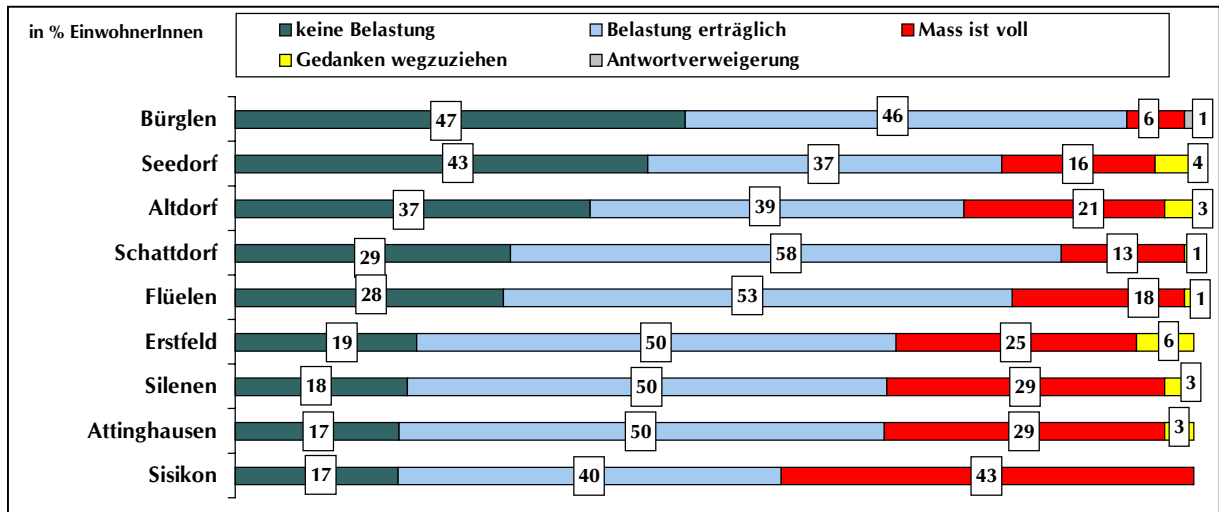
uri10a: "Ich lese Ihnen jetzt vier Aussagen vor, die sich auf die Lärmbelastungen vor Ihrem Haus beziehen, und Sie sagen mir bitte, welche Aussage auf Sie persönlich am ehesten zutrifft?"

A = Ich empfinde vor meinem Haus keine Belastungen in Sachen Lärm

B = die Belastungen in Sachen Lärm vor meinem Haus sind da, aber erträglich.

C = Das Mass an Belastungen in Sachen Lärm vor meinem Haus ist voll.

D = Ich trage mich mit dem Gedanken wegzuziehen, um den Belastungen in Sachen Lärm vor meinem Haus zu entgehen.



Quelle: GfS-Forschungsinstitut "Politik und Staat", NEAT, August 2001 (N = 945)

In welchen Gemeinden überdurchschnittlich (keine) Lärmbelastungen empfunden werden, zeigt die folgende Übersicht:

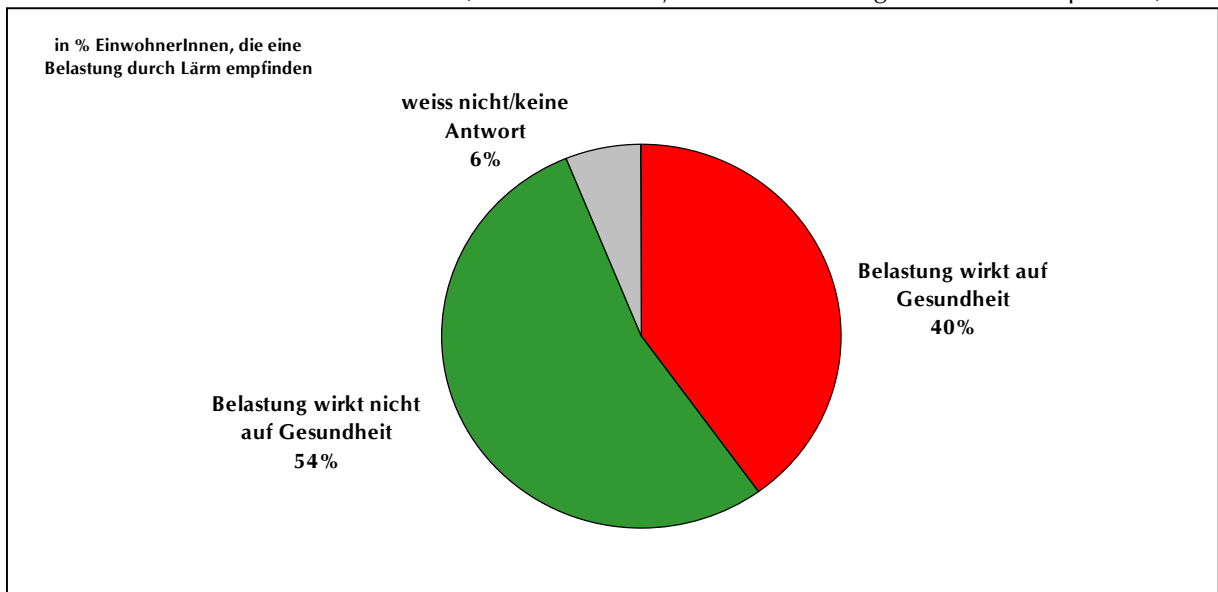
- Überdurchschnittlich viele EinwohnerInnen ohne Belastungen kennen Bürglen, Seedorf und Altdorf.
- In Schattdorf und Flüelen hat es mehr Menschen als anderswo, die Belastungen zwar empfinden, sie aber für erträglich halten.
- Überdurchschnittlich verbreitet sind Personen, die die Belastungen als über dem Mass des Erträglichen empfinden, in den Gemeinden Sisikon, Attinghausen und Silenen.

Jene EinwohnerInnen, die Lärmbelastungen empfinden, wurden weiter gefragt, ob sie den Eindruck haben, dass diese sich auf ihre Gesundheit auswirken. Während etwas mehr als die Hälfte (54%) nicht den Eindruck hat, die Lärmbelastungen würden sich auf ihre Gesundheit auswirken, stellen 40 Prozent solche fest.

**Grafik 16:**

**Auswirkungen der Lärmbelastungen**

uri10b: "Haben Sie den Eindruck, dass sich die Lärmbelastungen auf Ihre Gesundheit auswirken, oder haben Sie keinen solchen Eindruck?" (Filter: nur solche, die eine Belastung durch Lärm empfinden)



**Quelle:** GfS-Forschungsinstitut "Politik und Staat", NEAT, August 2001 (N = 945; Filter: n = 669)

Gesundheitliche Auswirkungen stellen überdurchschnittlich EinwohnerInnen Seedorfs (60%), Attinghausens (45%) und Altdorfs (45%) fest.

## 2.5.2. Zunahme der Lärmbelastungen in den letzten zwölf Monaten

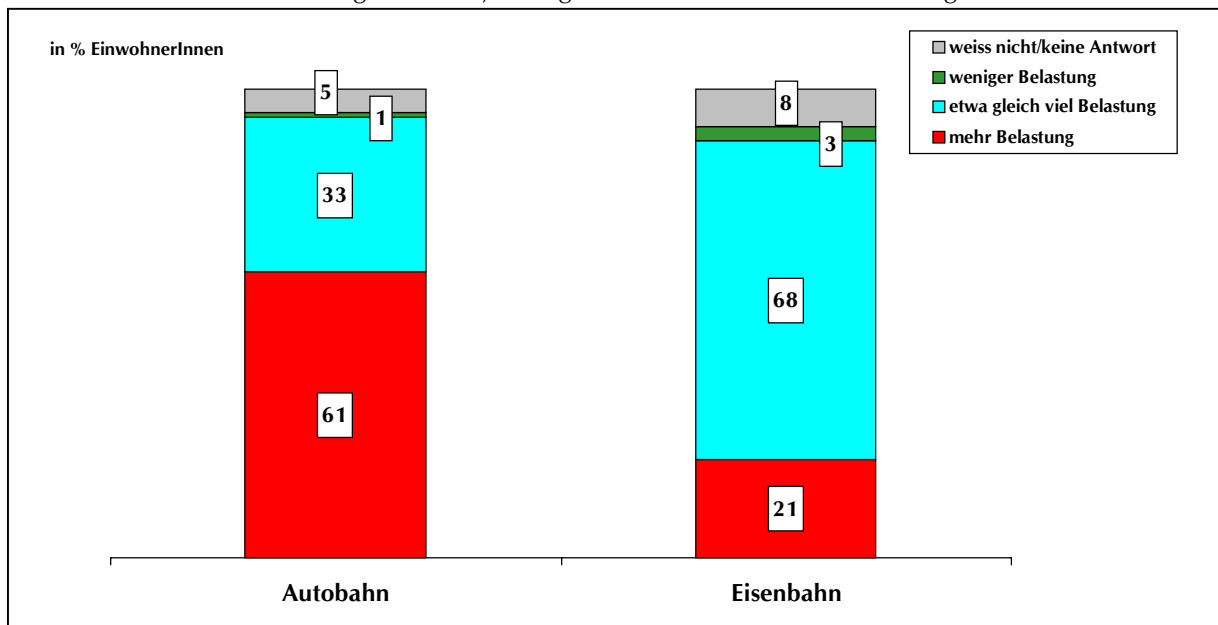
Was die Entwicklung der Lärmbelastungen angeht, stellen die EinwohnerInnen insbesondere bei der Autobahn eine Zunahme fest. 61 Prozent haben in den letzten zwölf Monaten mehr Belastungen durch die Autobahn registriert, rund ein Drittel etwa gleich viele wie vorher.

Bezogen auf die Eisenbahn sieht es anders aus. Lediglich ein Fünftel hat in den letzten zwölf Monaten Mehrbelastungen festgestellt, während 68 Prozent keine Veränderung wahrgenommen haben.

**Grafik 17:**

### Subjektives Empfinden von Belastungen durch Auto- und Eisenbahn

uri13: "Haben Sie in den letzten zwölf Monaten in Ihrem Wohnort mehr Belastungen durch die Autobahn/Eisenbahn wahrgenommen, etwa gleich viele wie vorher oder weniger als vorher?"

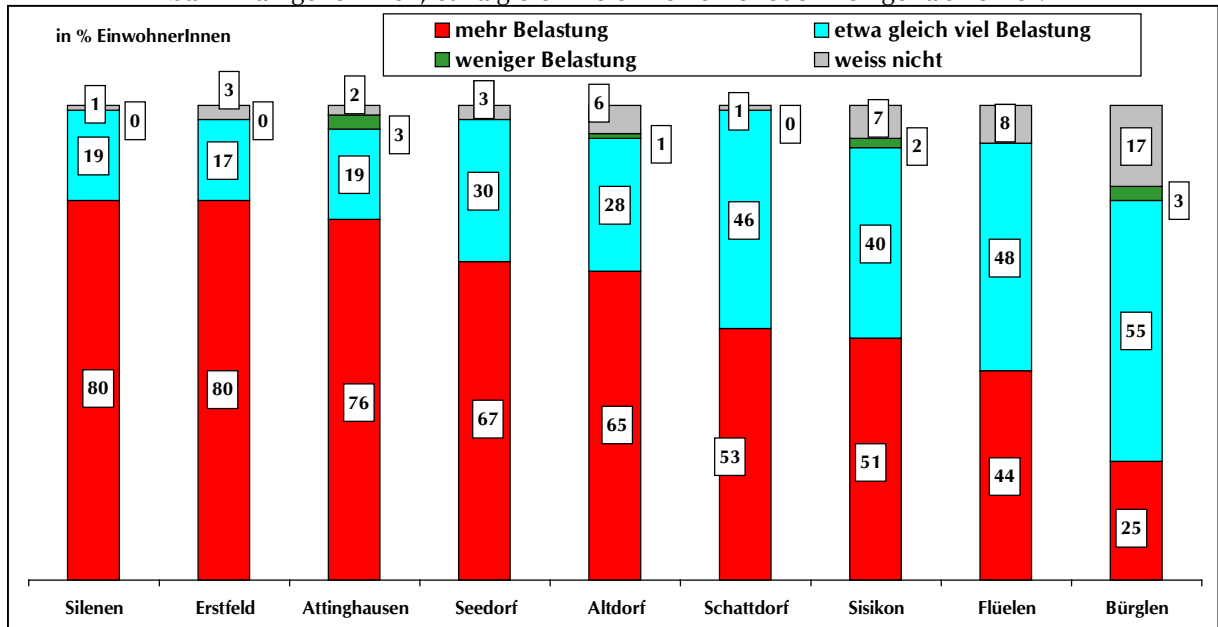


Quelle: GfS-Forschungsinstitut "Politik und Staat", NEAT, August 2001 (N = 945)

Nach Gemeinden wird die Entwicklung der Belastungen in Bezug auf die Autobahn folgendermassen registriert.

**Grafik 18:**  
**Einschätzung Mehrbelastung Autobahn**

uri13: "Haben Sie in den letzten zwölf Monaten an Ihrem Wohnort mehr Belastungen durch die Autobahn wahrgenommen, etwa gleich viele wie vorher oder weniger als vorher?"



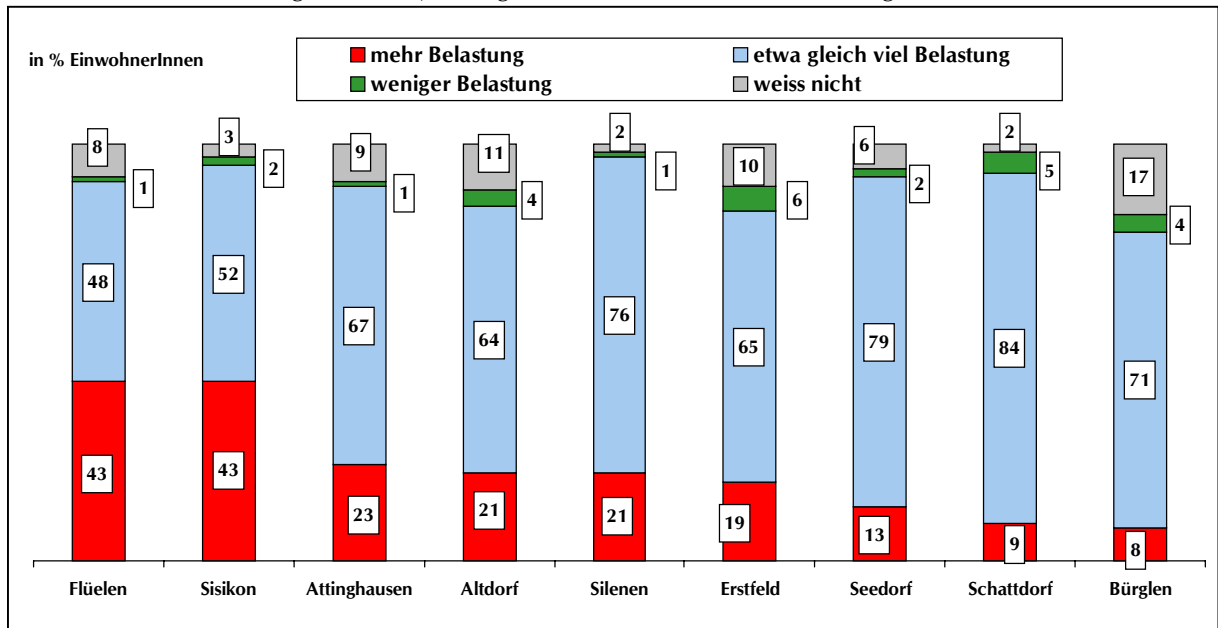
Quelle: GfS-Forschungsinstitut "Politik und Staat", NEAT, August 2001 (N = 945)

Mehrbelastungen durch die Autobahn haben überdurchschnittlich EinwohnerInnen der Gemeinden Silenen (80%), Erstfeld (80%), Attinghausen (76%) und Seedorf (67%) festgestellt. EinwohnerInnen aus Bürglen (55%), Flüelen (48%), Schattdorf (46%) und Sisikon (40%) haben überdurchschnittlich keine Veränderungen in der Intensität der Belastungen wahrgenommen.

Mehrbelastungen durch die Eisenbahn werden insgesamt von rund einem Fünftel festgestellt. Unter ihnen sind EinwohnerInnen aus Flüelen und Sisikon überdurchschnittlich vertreten (je 43%).

**Grafik 19:**  
**Einschätzung Mehrbelastung Eisenbahn**

uri14: "Haben Sie in den letzten zwölf Monaten an Ihrem Wohnort mehr Belastungen durch die Eisenbahn wahrgenommen, etwa gleich viele wie vorher oder weniger als vorher?"



Quelle: GfS-Forschungsinstitut "Politik und Staat", NEAT, August 2001 (N = 945)

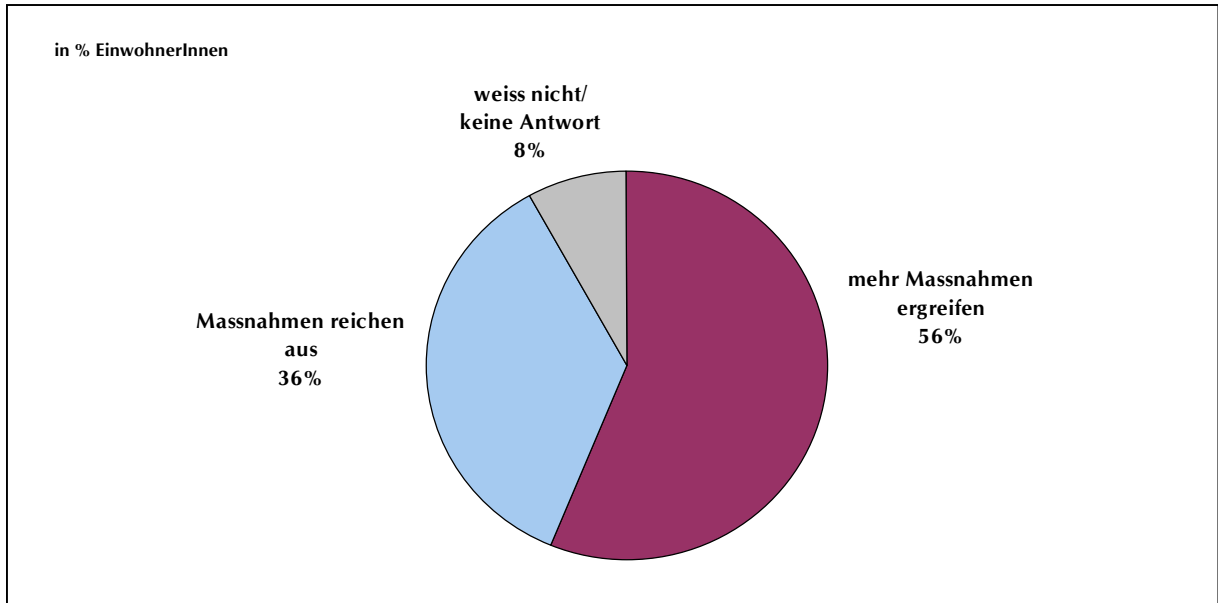
### 2.5.3. Massnahmen gegen Lärmbelastungen

Die Mehrheit der Einwohnerinnen und Einwohner ist der Meinung, dass an ihrem Wohnort mehr Massnahmen gegen die Belastungen getroffen werden sollten. Etwas mehr als ein Drittel hält die bestehenden für ausreichend.

**Grafik 20:**

#### **Massnahmen gegen Belastungen**

uri15: "Haben Sie persönlich das Gefühl, dass in Ihrem Wohnort mehr Massnahmen gegen die Belastungen getroffen werden sollten, oder dass die bestehenden ausreichen?"



**Quelle:** GfS-Forschungsinstitut "Politik und Staat", NEAT, August 2001 (N = 945)

Für den Ausbau an Massnahmen gegen die Belastungen sind überdurchschnittlich Personen, die

- finden, das Mass an Belastungen sei voll (85%),
- mit der SP sympathisieren (71%),
- ein Haushaltseinkommen von 6- bis 7000 Franken haben (67%)
- ausserhalb Uris arbeiten (63%) und/oder
- 65-jährig oder älter sind (61%).

EinwohnerInnen, die die bestehenden Massnahmen für ausreichend halten, gehören überdurchschnittlich zu jenen, die

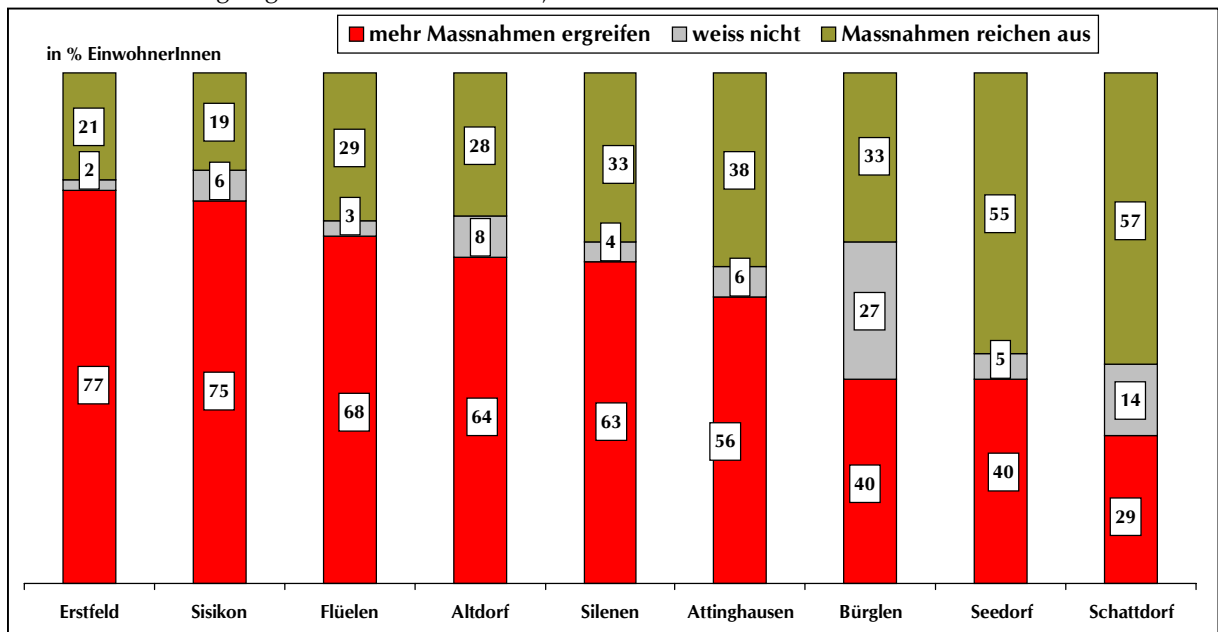
- keine Lärmbelastungen empfinden (53%) und/oder
- mit der SVP (44%) oder der FDP (41%) sympathisieren.

Die Wahrnehmung der EinwohnerInnen unterscheidet sich auch hier je nach Wohnort. So finden die EinwohnerInnen aus Erstfeld (77%), Sisikon (75%), Flüelen (68%), Altdorf (64%), Silenen (63%) überdurchschnittlich, es müssten mehr Massnahmen ergriffen werden, für jene aus Schattdorf (57%) und Seedorf (55%), sind die bestehenden seien ausreichend.

**Grafik 21:**

**Massnahmen gegen die Belastungen**

uri15: "Haben Sie persönlich das Gefühl, dass an Ihrem Wohnort mehr Massnahmen gegen die Belastungen getroffen werden sollten, oder dass die bestehenden ausreichen?"



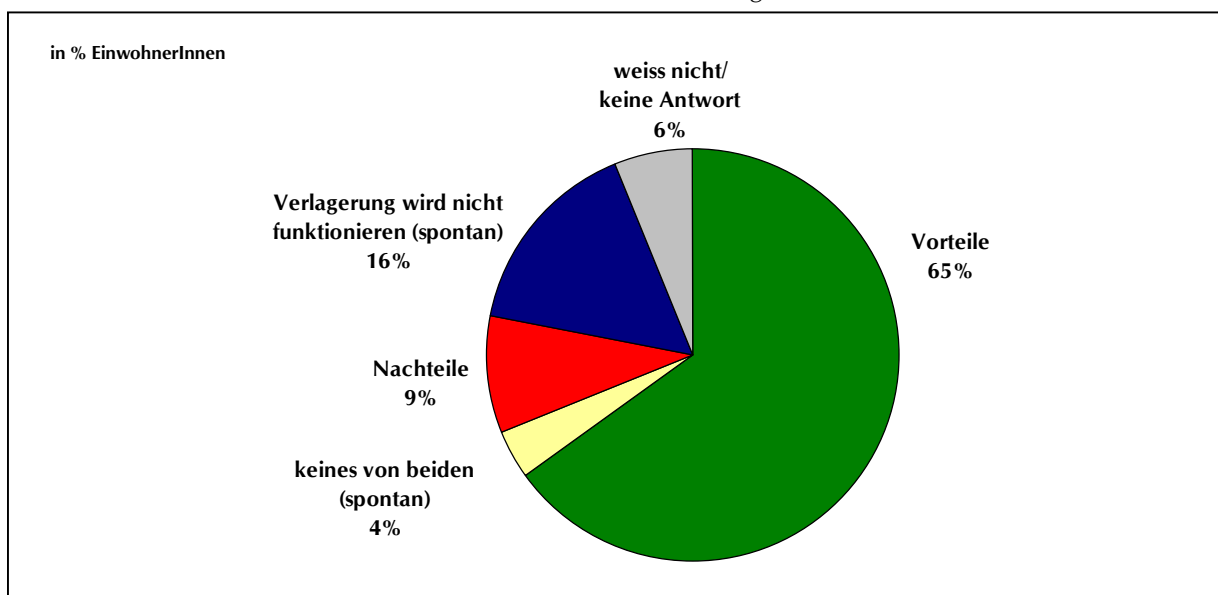
**Quelle:** GfS-Forschungsinstitut "Politik und Staat", NEAT, August 2001 (N = 945)

## 2.6. Wahrnehmungen und Beurteilungen der NEAT

### 2.6.1. Verlagerung des Schwerverkehrs

Aus Sicht der Einwohnerinnen und Einwohner bringt die beabsichtigte Verlagerung des Schwerverkehrs eher Vorteile. Während nur gerade 9 Prozent von Nachteilen ausgehen, stellen immerhin 16 Prozent spontan fest, dass die Verlagerung nicht funktionieren wird.

**Grafik 22:**  
**Verlagerung des Schwerverkehrs**  
uri12: "Was meinen Sie persönlich, bringt die beabsichtigte Verlagerung des Schwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene eher Vorteile oder bringt sie eher Nachteile?"



**Quelle:** GfS-Forschungsinstitut "Politik und Staat", NEAT, August 2001 (N = 945)

Zu jenen, die Vorteile konstatieren, zählen überdurchschnittlich Personen mit einem Haushaltseinkommen von 4- bis 5000 Franken (76%) und/oder SP- (73%) bzw. CVP-AnhängerInnen (71%). Dagegen gehen SVP-SympathisantInnen (16%) und/oder Besserverdienende (über 7000 Franken: 15%) überdurchschnittlich von Nachteilen aus.

Ferner sehen EinwohnerInnen aus Altdorf (75%), Seedorf (73%), Silenen (72%), Erstfeld (71%) und Flüelen (71%) in der Verlagerung des Schwerverkehrs überdurchschnittlich Vorteile. Dass die Verlagerung nicht funktionieren wird, meinen spontan überdurchschnittlich Leute aus Attinghausen (27%), Erstfeld (21%) und Schattdorf (21%).

## 2.6.2. Die Linienwahl

Bei der Frage nach der präferierten Linienwahl wurde absichtlich nicht nach den verschiedenen, aktuell diskutierten Tal- und Bergvarianten gefragt, sondern nur allgemein nach „Tal- und Bergvarianten“. Nach ihren Präferenzen betreffend die Linienführung der NEAT gefragt, ist die überwiegende Mehrheit für eine Bergvariante.

**Grafik 23:**  
**Berg- oder Talvariante**

uri17: "Im Zusammenhang mit der NEAT werden momentan im Kanton Uri ja Tal- und Bergvarianten diskutiert. Ganz allgemein betrachtet, sind Sie persönlich eher für eine Talvariante, oder sind Sie eher für eine Bergvariante?"



**Quelle:** GfS-Forschungsinstitut "Politik und Staat", NEAT, August 2001 (N = 945)

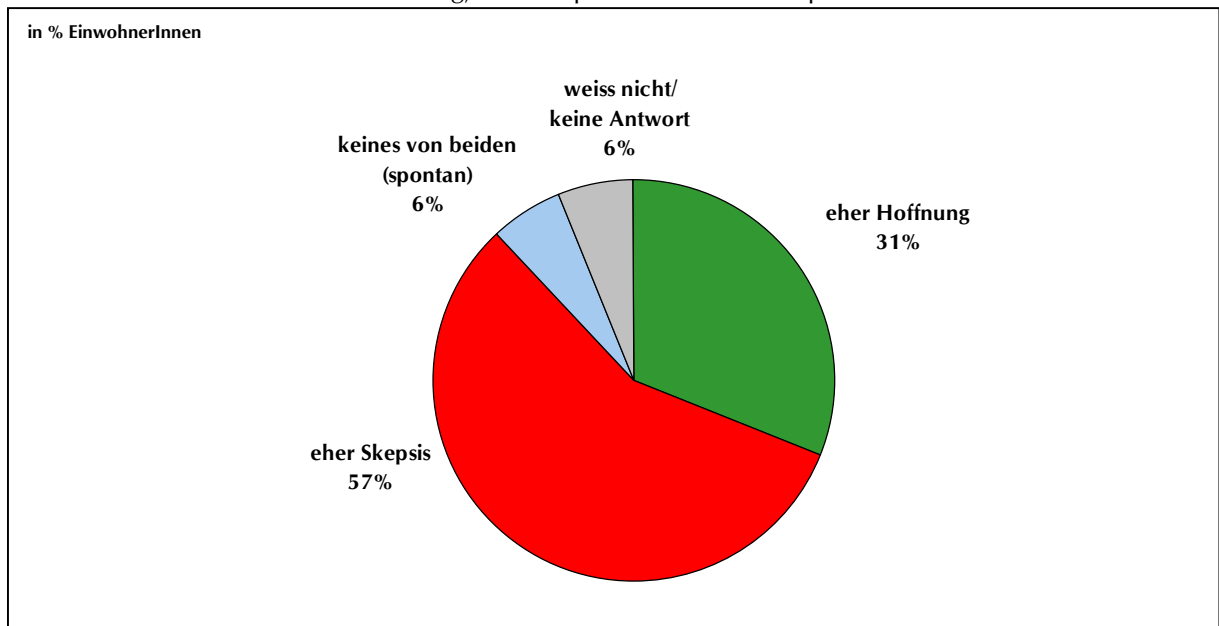
Massgebliche Unterschiede nach Gemeinden gibt es nicht.

### 2.6.3. Momentane Erwartungen gegenüber der NEAT

Obwohl sich die meisten EinwohnerInnen von der Verlagerung des Schwerverkehrs Vorteile versprechen, empfindet eine Mehrheit beim Gedanken an die NEAT eher Skepsis. Die Wahrnehmung der Naturschönheit als grösste Stärke des Urner Reusstales ist es wohl vor allem, was die EinwohnerInnen gegenüber der Neat mehrheitlich skeptisch macht. Hoffnung äussert knapp ein Drittel.

**Grafik 24:**  
**Hoffnung und Skepsis zur NEAT**

uri16: "Wenn Sie nun einmal an die NEAT denken. Empfinden Sie beim Gedanken an die NEAT eher Hoffnung, oder empfinden Sie eher Skepsis?"



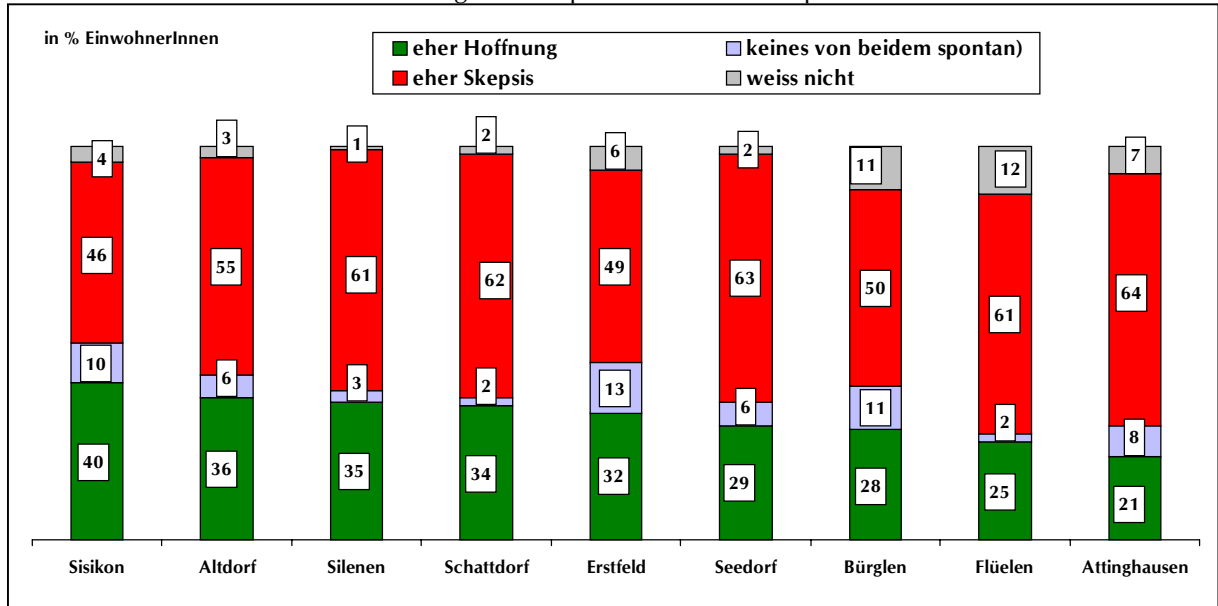
**Quelle:** GfS-Forschungsinstitut "Politik und Staat", NEAT, August 2001 (N = 945)

Während SP-AnhängerInnen (49%), Männer (37%) und/oder gut Ausgebildete (37%) überdurchschnittlich zu den Hoffnungsvollen zählen, sind unter den Skeptikern SVP-AnhängerInnen überdurchschnittlich vertreten (68%).

Bezogen auf die Gemeinden gehören die EinwohnerInnen Sisikons (40%) und Altdorfs (36%) überdurchschnittlich zu den Hoffnungsvollen, jene aus Attinghausen (64%), Seedorf (63%) und Schattdorf (62%) überdurchschnittlich zu den skeptisch Eingestellten.

**Grafik 25:**  
**Empfinden NEAT**

uri16: "Wenn Sie nun einmal an die NEAT denken, empfinden Sie beim Gedanken an die NEAT eher Hoffnung oder empfinden Sie eher Skepsis?"



Quelle: GfS-Forschungsinstitut "Politik und Staat", NEAT, August 2001 (N = 945)

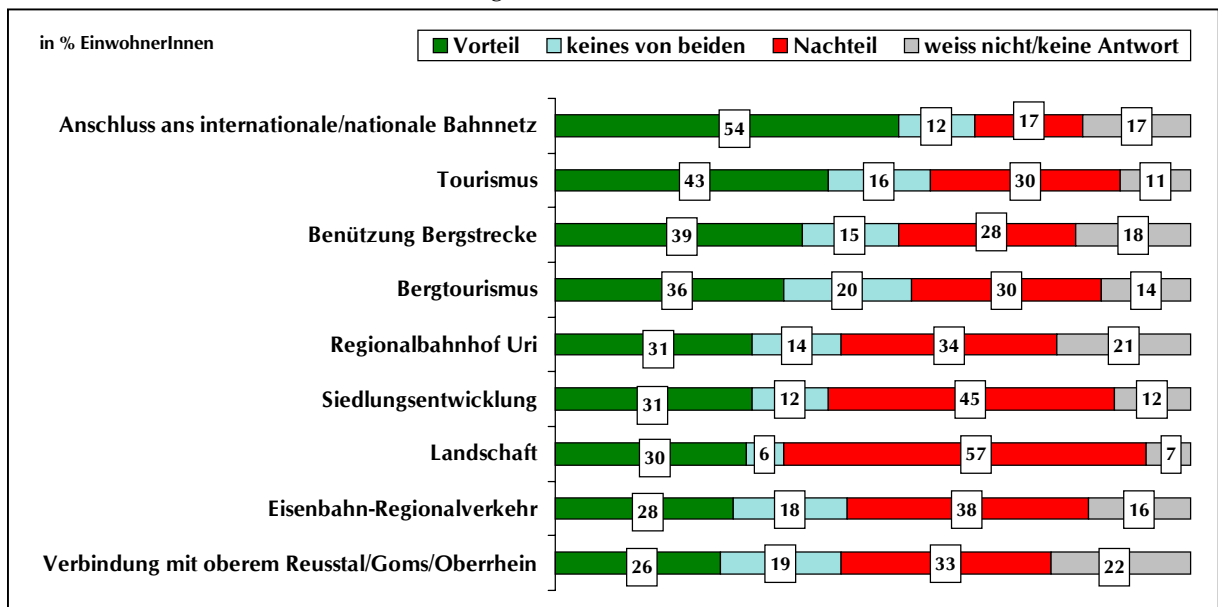
## 2.6.4. Vor- und Nachteile mit der Inbetriebnahme der NEAT

Für eine Mehrheit der EinwohnerInnen der neun Gemeinden bringt die Inbetriebnahme der NEAT Vorteile beim Anschluss an das nationale und internationale Bahnnetz. Bei allen übrigen Bereichen sieht keine Mehrheit Vorteile auf sich zukommen. Das bedeutet jedoch nicht, dass dort überwiegend Nachteile prognostiziert werden. Einzig in Bezug auf die Landschaft wird die Inbetriebnahme der NEAT für eine Mehrheit (57%) als Nachteil wahrgenommen. Es ist ausserdem auch jener Bereich, bei dem die Anteile an EinwohnerInnen, die weder Vor- noch Nachteile vorhersagen (6%) oder keine Antwort wissen (7%) am geringsten sind.

**Grafik 26:**

### Vorteile und Nachteile mit der NEAT

uri18: "Wo sehen Sie persönlich mit der Inbetriebnahme der NEAT Vorteile, und wo sehen Sie Nachteile? Ich lese Ihnen jetzt verschiedene Dinge vor. Bitte sagen Sie mir bei jedem, ob die Inbetriebnahme der NEAT für diese Dinge eher ein Vorteil oder ein Nachteil ist."



Quelle: GfS-Forschungsinstitut "Politik und Staat", NEAT, August 2001 (N = 945)

## 2.6.5. Anschluss an das nationale und internationale Bahnnetz

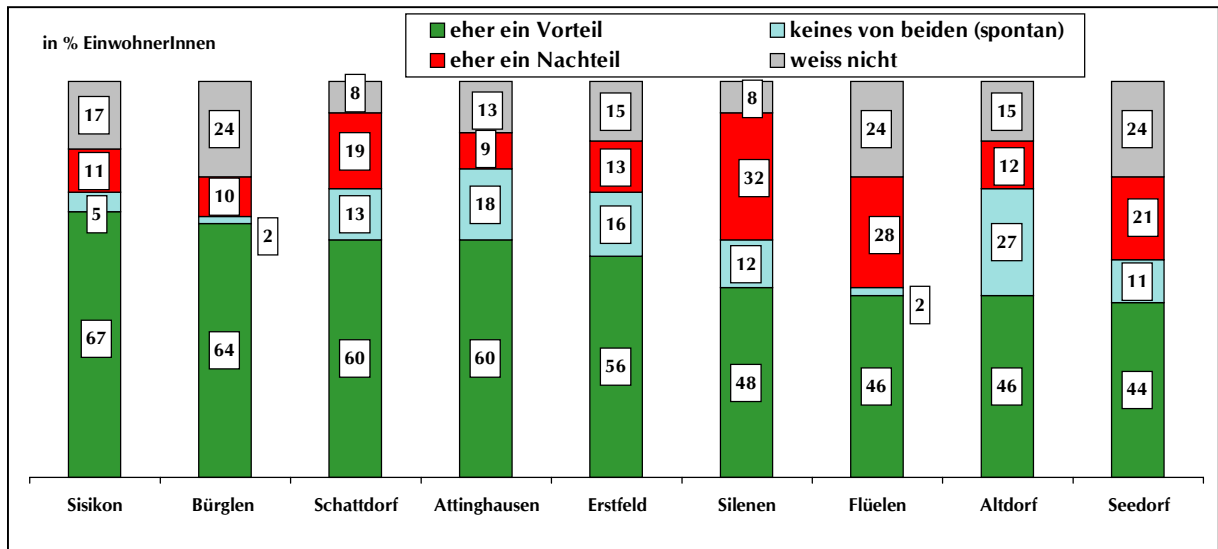
Die nachfolgende Grafik veranschaulicht, wie die Vor- bzw. Nachteile von den EinwohnerInnen der einzelnen Gemeinden wahrgenommen werden.

**Grafik 27:**

### Vor- und Nachteile mit der NEAT (1)

uri18a: "Wo sehen Sie persönlich mit der Inbetriebnahme der NEAT Vorteile, und wo sehen Sie Nachteile? Ich lese Ihnen jetzt verschiedene Dinge vor. Bitte sagen Sie mir bei jedem, ob die Inbetriebnahme der NEAT für diese Dinge eher ein Vorteil oder ein Nachteil ist."

"Für den Anschluss an das nationale und internationale Bahnnetz."



**Quelle:** GfS-Forschungsinstitut "Politik und Staat", NEAT, August 2001 (N = 945)

Vorteile in Bezug auf den Anschluss an das nationale und internationale Bahnnetz durch die Inbetriebnahme der NEAT sehen überdurchschnittlich die EinwohnerInnen Sisikons (67%), Bürglens (64%), Schattdorfs (60%) und Attinghausens (60%). Nachteile in dieser Beziehung nehmen überdurchschnittlich BewohnerInnen Silenens (32%) und Flüelens (28%) wahr.

Ferner zählen zu jenen, die Vorteile vorhersagen, überdurchschnittlich

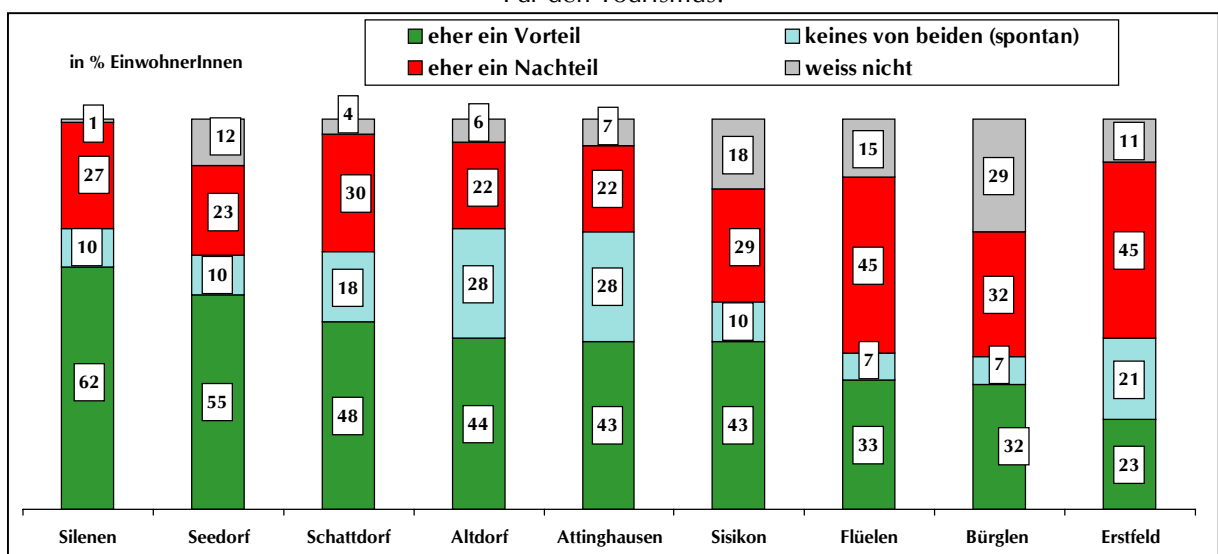
- Personen mit einem Haushaltseinkommen von über 7000 (67%) oder zwischen 6- bis 7000 Franken (59%),
- CVP- (61%), FDP- (60%), bzw. SP-AnhängerInnen (59%),
- WegpendlerInnen (60%) und/oder
- 18- bis 39-Jährige (59%).

## 2.6.6. Tourismus

Chancen für den Tourismus sehen durch die Inbetriebnahme der NEAT insgesamt 43 Prozent der EinwohnerInnen der neun Gemeinden. Unter ihnen finden sich überdurchschnittlich jene aus Silenen (62%), Seedorf (55%) und Schattdorf (48%). Ferner SVP- (51%) bzw. SP-SympathisantInnen (48%) und/oder Personen mit Haushaltseinkommen von 4- bis 5000 oder über 7000 Franken (je 48%).

**Grafik 28:**  
**Vor- und Nachteile mit der NEAT (2)**

uri18h: "Wo sehen Sie persönlich mit der Inbetriebnahme der NEAT Vorteile, und wo sehen Sie Nachteile? Ich lese Ihnen jetzt verschiedene Dinge vor. Bitte sagen Sie mir bei jedem, ob die Inbetriebnahme der NEAT für diese Dinge eher ein Vorteil oder ein Nachteil ist."  
"Für den Tourismus."



Quelle: GfS-Forschungsinstitut "Politik und Staat", NEAT, August 2001 (N = 945)

## 2.6.7. Benützung Bergstrecke

Vorteile für die Benützung der Bergstrecke sehen 39 Prozent, wogegen 28 Prozent Nachteile vorhersagen. Zu ersten zählen überdurchschnittlich

- Personen mit einem Haushaltseinkommen von 6- bis 7000 Franken (49%),
- FDP- (49%), SVP- (45%) bzw. CVP-AnhängerInnen (44%) und/oder
- WegpendlerInnen (44%).

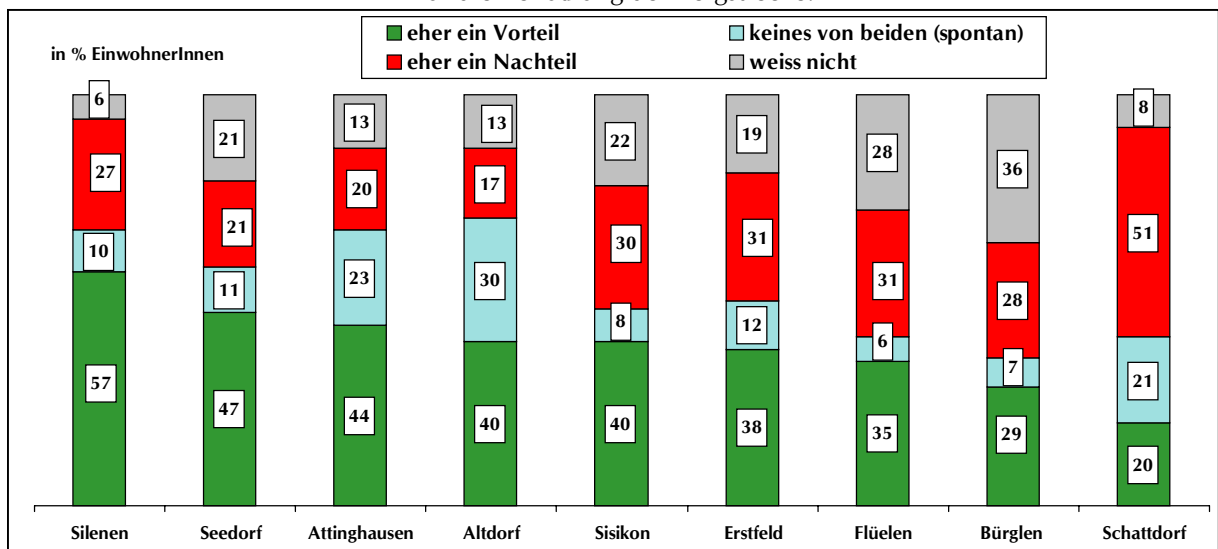
Ausserdem gehören EinwohnerInnen Silenens (57%), Seedorfs (47%) und Attinghausens (44%) dazu.

**Grafik 29:**

### Vor- und Nachteile mit der NEAT (3)

uri18c: "Wo sehen Sie persönlich mit der Inbetriebnahme der NEAT Vorteile, und wo sehen Sie Nachteile? Ich lese Ihnen jetzt verschiedene Dinge vor. Bitte sagen Sie mir bei jedem, ob die Inbetriebnahme der NEAT für diese Dinge eher ein Vorteil oder ein Nachteil ist."

"Für die Benützung der Bergstrecke."



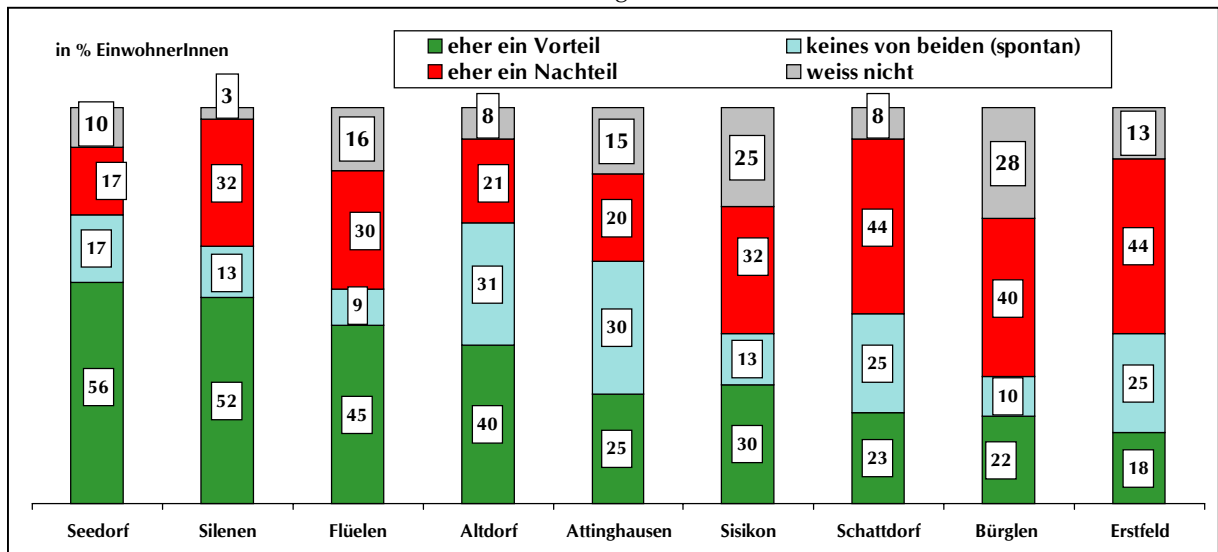
Quelle: GfS-Forschungsinstitut "Politik und Staat", NEAT, August 2001 (N = 945)

## 2.6.8. Bergtourismus

Personen, die durch die Inbetriebnahme der NEAT eher Vorteile ausmachen, sind auch in Bezug auf den Bergtourismus den übrigen zahlenmässig überlegen. Neben EinwohnerInnen Seedorfs (56%) und Silenens (52%) finden sich unter ihnen auch FlüelenerInnen (45%) überdurchschnittlich.

**Grafik 30:**  
**Vor- und Nachteile mit der NEAT (4)**

uri18i: "Wo sehen Sie persönlich mit der Inbetriebnahme der NEAT Vorteile, und wo sehen Sie Nachteile? Ich lese Ihnen jetzt verschiedene Dinge vor. Bitte sagen Sie mir bei jedem, ob die Inbetriebnahme der NEAT für diese Dinge eher ein Vorteil oder ein Nachteil ist."  
"Für den Bergtourismus."



Quelle: GfS-Forschungsinstitut "Politik und Staat", NEAT, August 2001 (N = 945)

## 2.6.9. Regionalbahnhof Uri

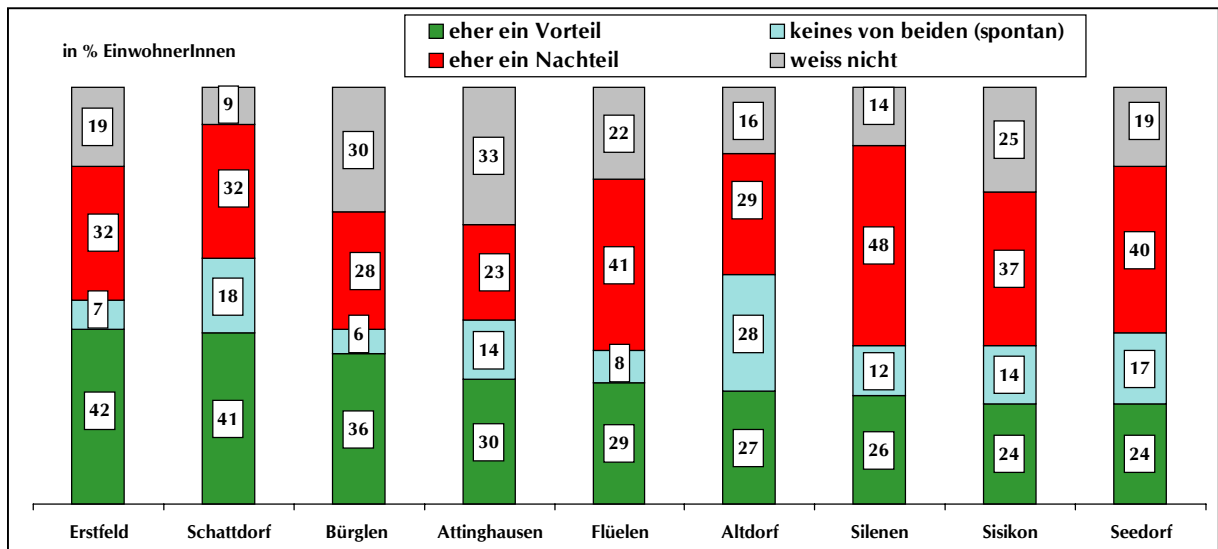
Darüber, welche Auswirkungen die NEAT auf den Regionalbahnhof Uri<sup>3</sup> hat, ist man geteilter Meinung. Je rund ein Drittel prognostiziert eher Vorteile bzw. Nachteile, und ein Fünftel weiss die Frage nicht zu beantworten. Räumlich gesehen überwiegen die Vorteile überdurchschnittlich für die EinwohnerInnen aus Erstfeld (42%), Schattdorf (41%) und Bürglen (36%), die Nachteile für Leute aus Silenen (48%), Flüelen (41%) und Seedorf (40%). Interessant ist ferner, dass die Vorteile ausser bei WegpendlerInnen (37%) auch bei Personen aller politischer Couleur überdurchschnittlich auftreten.

**Grafik 31:**

### Vor- und Nachteile mit der NEAT (5)

uri18d: "Wo sehen Sie persönlich mit der Inbetriebnahme der NEAT Vorteile, und wo sehen Sie Nachteile? Ich lese Ihnen jetzt verschiedene Dinge vor. Bitte sagen Sie mir bei jedem, ob die Inbetriebnahme der NEAT für diese Dinge eher ein Vorteil oder ein Nachteil ist."  
"Für den Regionalbahnhof Uri."

**Quelle:** GfS-Forschungsinstitut "Politik und Staat", NEAT, August 2001 (N = 945)



<sup>3</sup> Es wurde lediglich allgemein nach dem „Regionalbahnhof Uri“ gefragt und nicht nach einer speziellen Ausgestaltung desselben.

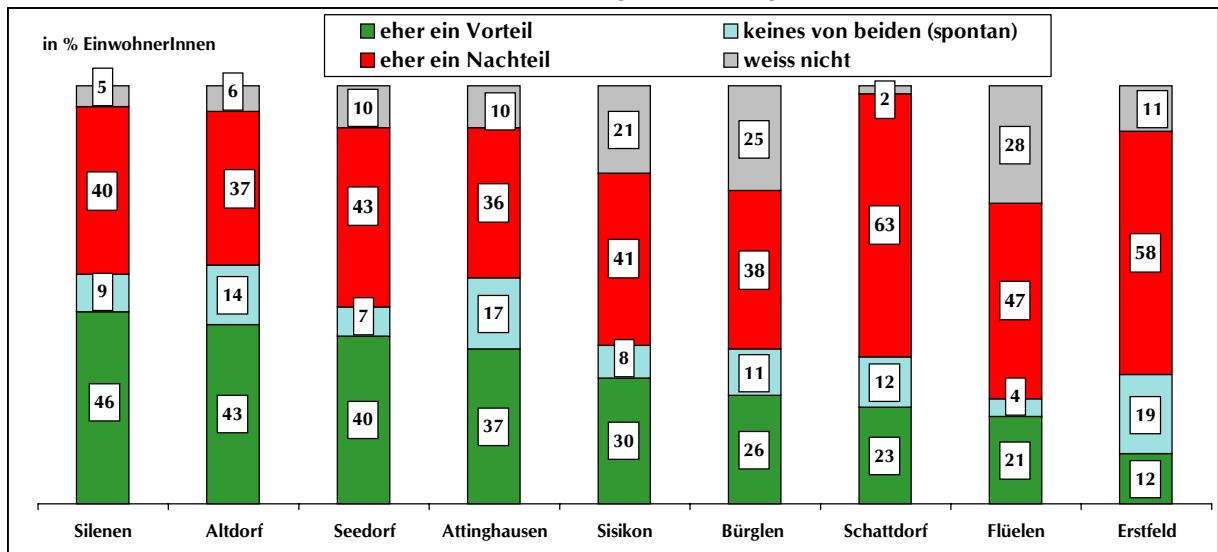
## 2.6.10. Siedlungsentwicklung

Bezogen auf die Siedlungsentwicklung gerät das Verhältnis zwischen Vor- und Nachteilen wieder ins Ungleichgewicht, diesmal überwiegen aber die Nachteile. 45 Prozent sehen die Siedlungsentwicklung durch die NEAT in Gefahr. Unter ihnen finden sich überdurchschnittlich! EinwohnerInnen aus Schattdorf (63%) und Erstfeld (58%).

**Grafik 32:**  
**Vor- und Nachteile mit der NEAT (6)**

uri18f: "Wo sehen Sie persönlich mit der Inbetriebnahme der NEAT Vorteile, und wo sehen Sie Nachteile? Ich lese Ihnen jetzt verschiedene Dinge vor. Bitte sagen Sie mir bei jedem, ob die Inbetriebnahme der NEAT für diese Dinge eher ein Vorteil oder ein Nachteil ist."

"Für die Siedlungsentwicklung."



Quelle: GfS-Forschungsinstitut "Politik und Staat", NEAT, August 2001 (N = 945)

## 2.6.11. Landschaft

Eine Mehrheit (755) der EinwohnerInnen der neun Gemeinden sieht mit der Inbetriebnahme der NEAT Nachteile für die Landschaft. Zu ihnen zählen überdurchschnittlich

- CVP-AnhängerInnen (62%),
- 21- bis 40-Jährige (62%) und/oder
- gut Ausgebildete (62%).

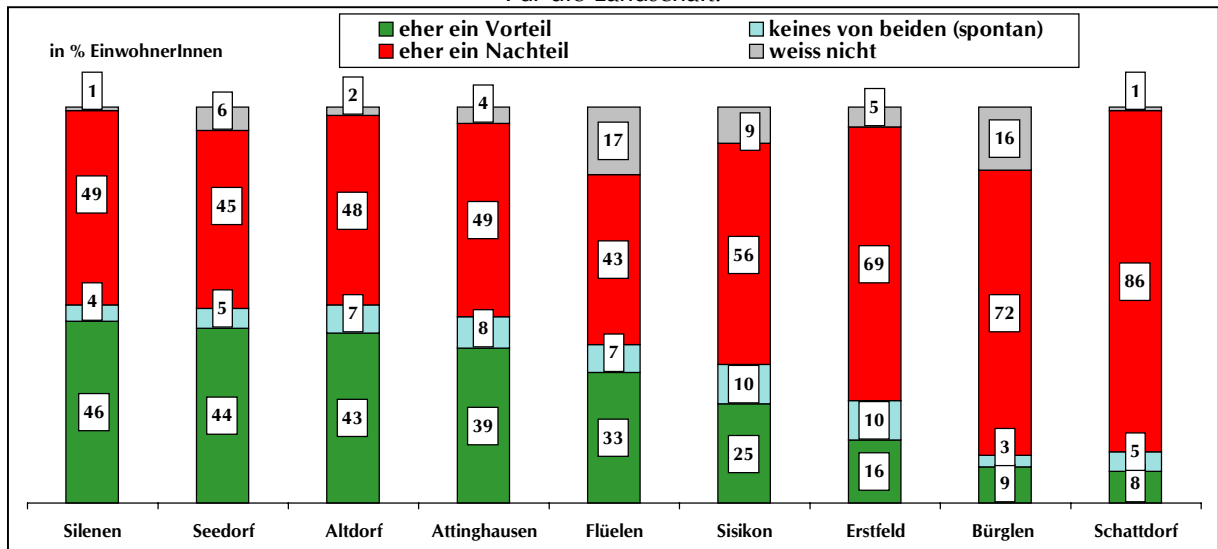
Bezogen auf die Gemeinden sind es überdurchschnittlich EinwohnerInnen Schattdorfs (86%), Bürglens (72%) und Erstfelds (69%), die für die Landschaft Nachteile vorhersagen, und SilenerInnen (46%), SeedorferInnen (44%), AltdorferInnen (43%) und AttinghausenerInnen (39%), die Vorteile sehen.

**Grafik 33:**

### Vor- und Nachteile mit der NEAT (7)

uri18g: "Wo sehen Sie persönlich mit der Inbetriebnahme der NEAT Vorteile, und wo sehen Sie Nachteile? Ich lese Ihnen jetzt verschiedene Dinge vor. Bitte sagen Sie mir bei jedem, ob die Inbetriebnahme der NEAT für diese Dinge eher ein Vorteil oder ein Nachteil ist."

"Für die Landschaft."



Quelle: GfS-Forschungsinstitut "Politik und Staat", NEAT, August 2001 (N = 945)

## 2.6.12. Eisenbahn-Regionalverkehr

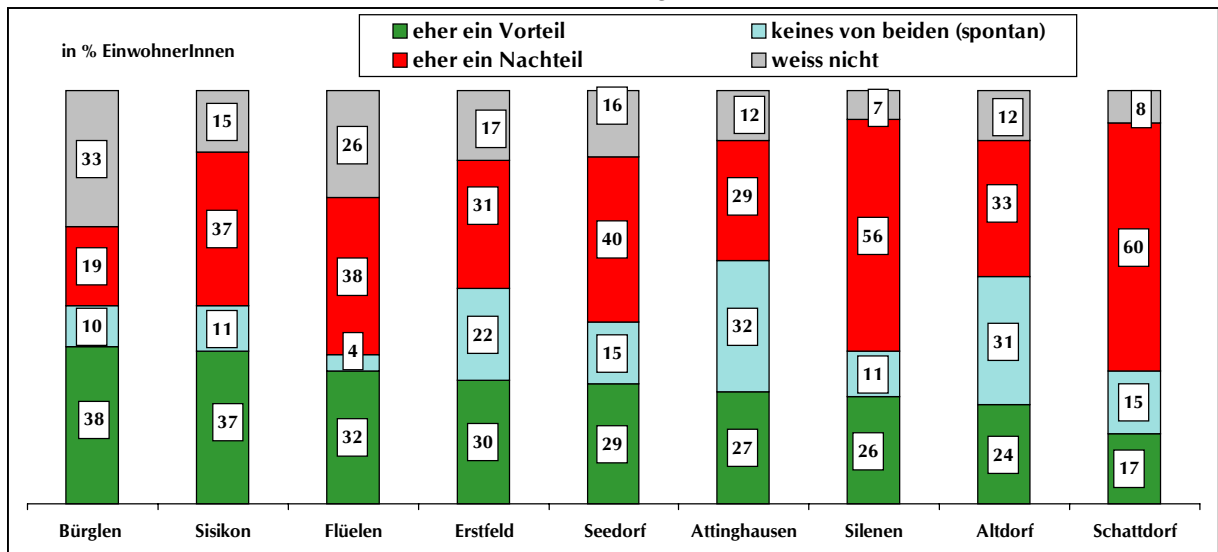
Bezüglich des Eisenbahn-Regionalverkehrs prognostiziert mehr als ein Viertel Vorteile, während 38 Prozent Nachteile fürchten. Vorteile sehen überdurchschnittlich EinwohnerInnen aus Schattdorf (60%) und Silenen (56%), jene aus Bürglen (38%) und Sisikon (37%) sehen überdurchschnittlich Nachteile.

**Grafik 34:**

### Vor- und Nachteile mit der NEAT (8)

uri18b: "Wo sehen Sie persönlich mit der Inbetriebnahme der NEAT Vorteile, und wo sehen Sie Nachteile? Ich lese Ihnen jetzt verschiedene Dinge vor. Bitte sagen Sie mir bei jedem, ob die Inbetriebnahme der NEAT für diese Dinge eher ein Vorteil oder ein Nachteil ist."

"Für den Eisenbahn-Regionalverkehr."



Quelle: GfS-Forschungsinstitut "Politik und Staat", NEAT, August 2001 (N = 945)

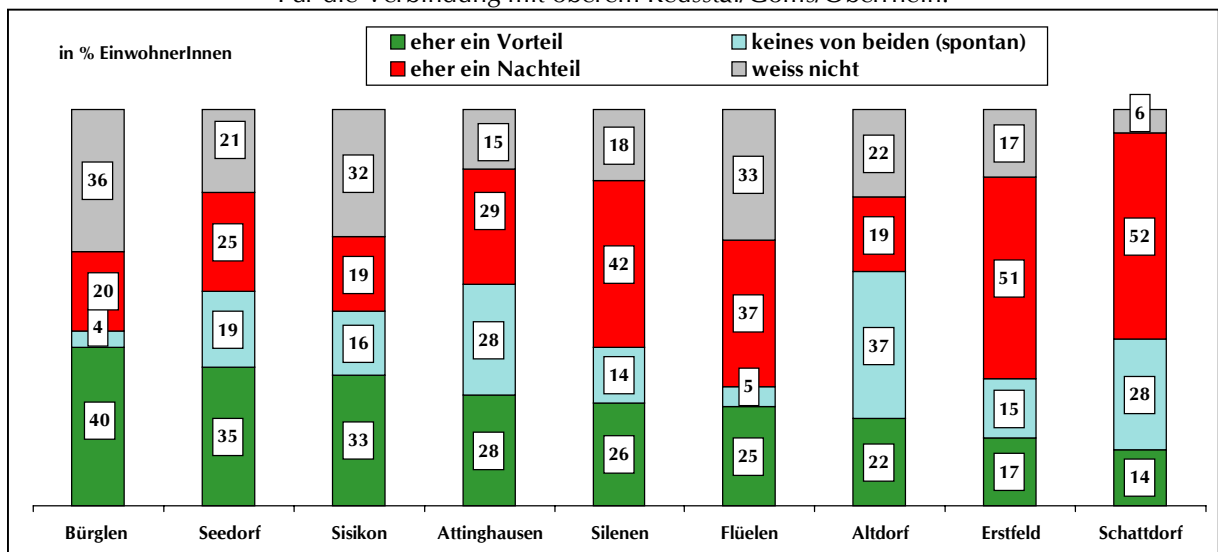
### 2.6.13. Verbindung mit oberem Reusstal/Goms/Oberrhein

Auffallend bei der Frage nach Vor- oder Nachteilen für die Verbindung mit oberem Reusstal/Goms/Oberrhein ist die grosse Zahl derer, die keine Antwort auf die Frage wissen (22%). Vorteile für die Verbindung sehen überdurchschnittlich EinwohnerInnen Bürglens (40%), Seedorfs (35%) und Sisikons (33%), Nachteile überdurchschnittlich SchattdorferInnen (52%) und ErstfelderInnen (51%).

**Grafik 35:**

#### Vor- und Nachteile mit der NEAT (9)

uri18e: "Wo sehen Sie persönlich mit der Inbetriebnahme der NEAT Vorteile, und wo sehen Sie Nachteile? Ich lese Ihnen jetzt verschiedene Dinge vor. Bitte sagen Sie mir bei jedem, ob die Inbetriebnahme der NEAT für diese Dinge eher ein Vorteil oder ein Nachteil ist."  
 "Für die Verbindung mit oberem Reusstal/Goms/Oberrhein."



Quelle: GfS-Forschungsinstitut "Politik und Staat", NEAT, August 2001 (N = 945)

## 2.6.14. Zwischenbilanz

Die folgende Tabelle fasst zusammen, in welchen Gemeinden bei welchen Aspekten überdurchschnittlich Vor- bzw. Nachteile mit der Inbetriebnahme der NEAT prognostiziert werden.

**Tabelle 3:  
Vor- und Nachteile mit der Inbetriebnahme der NEAT nach Gemeinden**

| Gemeinde<br>(Verhältnis Vor-<br>/Nachteile) | Vorteile                                                                                                                                                                                                                                                                   | Nachteile                                                                                                                                                                                                                                       |
|---------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Attinghausen<br>(2/0)                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Benützung Bergstrecke (44%)</li> <li>• Landschaft (39%)</li> </ul>                                                                                                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                 |
| Altdorf<br>(2/0)                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Siedlungsentwicklung (43%)</li> <li>• Landschaft (43%)</li> </ul>                                                                                                                                                                 |                                                                                                                                                                                                                                                 |
| Seedorf<br>(6/1)                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bergtourismus (56%)</li> <li>• Tourismus (55%)</li> <li>• Benützung Bergstrecke (47%)</li> <li>• Landschaft (44%)</li> <li>• Siedlungsentwicklung (40%)</li> <li>• Verbindung mit oberem Reusstal/Goms/Oberrhein (35%)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Regionalbahnhof Uri (40%)</li> </ul>                                                                                                                                                                   |
| Silenen<br>(6/2)                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tourismus (62%)</li> <li>• Benützung Bergstrecke (57%)</li> <li>• Eisenbahn Regionalverkehr (56%)</li> <li>• Bergtourismus (52%)</li> <li>• Siedlungsentwicklung (46%)</li> <li>• Landschaft (46%)</li> </ul>                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Regionalbahnhof Uri (48%)</li> <li>• Anschluss an das nationale und internationale Bahnnetz (32%)</li> </ul>                                                                                           |
| Sisikon<br>(2/1)                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Anschluss an das nationale und internationale Bahnnetz (67%)</li> <li>• Verbindung mit oberem Reusstal/Goms/Oberrhein (33%)</li> </ul>                                                                                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Eisenbahn Regionalverkehr (37%)</li> </ul>                                                                                                                                                             |
| Flüelen<br>(1/1)                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bergtourismus (45%)</li> </ul>                                                                                                                                                                                                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Regionalbahnhof Uri (41%)</li> </ul>                                                                                                                                                                   |
| Bürglen<br>(3/3)                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Anschluss an das nationale und internationale Bahnnetz (64%)</li> <li>• Verbindung mit oberem Reusstal/Goms/Oberrhein (40%)</li> <li>• Regionalbahnhof Uri (36%)</li> </ul>                                                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Landschaft (72%)</li> <li>• Bergtourismus (40%)</li> <li>• Eisenbahn Regionalverkehr (38%)</li> </ul>                                                                                                  |
| Erstfeld<br>(1/3)                           | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Regionalbahnhof Uri (42%)</li> </ul>                                                                                                                                                                                              | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Landschaft (69%)</li> <li>• Siedlungsentwicklung (58%)</li> <li>• Verbindung mit oberem Reusstal/Goms/Oberrhein (51%)</li> </ul>                                                                       |
| Schattdorf<br>(4/5)                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Anschluss an das nationale und internationale Bahnnetz (60%)</li> <li>• Eisenbahn Regionalverkehr (60%)</li> <li>• Regionalbahnhof Uri (41%)</li> <li>• Tourismus (48%)</li> </ul>                                                | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Landschaft (86%)</li> <li>• Siedlungsentwicklung (63%)</li> <li>• Verbindung mit oberem Reusstal/Goms/Oberrhein (52%)</li> <li>• Benützung Bergstrecke (51%)</li> <li>• Bergtourismus (44%)</li> </ul> |

Quelle: GfS-Forschungsinstitut "Politik und Staat", NEAT, August 2001 (N = 945)

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass von den neun Gemeinden jede mindestens bei einem Aspekt mit der Inbetriebnahme der NEAT Vorteile vorhersagt. Am meisten Vorteile sehen die EinwohnerInnen aus Seedorf und Silenen (je sechs), allerdings werden in beiden Gemeinden auch Nachteile prognostiziert; in Seedorf und Silenen in Bezug auf den Regionalbahnhof Uri, in Silenen ausserdem bezogen auf den Anschluss an das nationale und internationale Bahnnetz.

### 3. Synthese

Was folgt aus der Sicht der EinwohnerInnen der Urner Reusebene, wenn es um (räumliche) Probleme des Kantons Uri geht? Um nicht nur die Resultate zu wiederholen, bedienen wir uns zweier Bilder: „Ein dreistöckiges Haus“ und „der Wasserfall.“

#### 3.1. *Die Belastungen im dreistöckigen Haus*

Beginnen wir mit einem ersten Bild, nämlich jenem eines dreistöckigen Hauses. Das mittlere der drei Stockwerke umfasst dabei die Elemente des Bewusstseins zum Kanton mit seinen Stärken und Schwächen allgemein. So wissen die Urner und Urnerinnen in einer verbreiteten Masse um ihre wirtschaftlichen Probleme und den Schwierigkeiten, die sich daraus für die Kantonsfinanzen ergeben. Dies macht sie letztlich pragmatisch, wenn es darum geht, Massnahmen zu beurteilen, die nicht bloss Vorteile haben, wenigstens aber einen Beitrag leisten zur Verbesserung der ökonomischen Situation des Kantons. Eng damit verbunden ist der Wunsch, die Abwanderung junger Leute aus dem Kanton zu verhindern, denn darin wird die wichtigste Quelle gesehen, damit sich der Kanton auch inskünftig möglichst selber erhalten kann. Als zentrale Basis für die zukunftssträchtigen Tätigkeiten wird die Umwelt gesehen, mit ihren Reizen, die sich aus den Bergen und den Tälern ergeben.

Bei einer ganzen Reihe von Problemen, welche eben diesen Raum beeinträchtigen, haben die Urner und Urnerinnen gelernt, mit ihnen umzugehen. Sie alle siedeln wir im unteren Stock unseres Hauses an. Symbolisch figurieren sie unterhalb des Problembewusstseins oder anders gesagt, werden die Probleme aus der Optik von Problemen der Wirtschaft und Gesellschaft gesehen und mehrheitlich auch akzeptiert. Am meisten gilt das für die Schiessplätze im Kanton, die gemäss unserer Befragung am wenigsten als räumliche Beeinträchtigung erlebt werden. Akzeptiert sind im Kanton Uri auch die Eisenbahnen, aber auch die Kantonsstrassen. Am kritischsten noch ist die Haltung zu den Hochspannungsleitungen. Sie stossen schon auf erheblichen Widerstand, wenn dieser auch nicht eine Mehrheit kennzeichnet.

Gesamthaft ergibt sich dennoch ein Gefühl, in einer angespannten Belastungssituation zu wohnen. Verschärft entstanden ist dieser Eindruck vor allem durch die Position des Kantons an einer Verkehrsader, die durch einen engen Raum geht. Namentlich die Autobahn, die mit neuerem Datum hinzugekommen ist, wird als Einschnitt erlebt, der zur Beeinträchtigung der Landschaft und der Lebensqualität Erhebliches beigetragen hat. Die Problematik, die so entsteht, ist für die UrnerInnen nicht mehr die gleiche, wie sie sich aus den übrigen Infrastrukturanlagen ergeben hat. Sie ist akzentuierter, und wir siedeln diese neuen Probleme denn auch im dritten Stock unseres Hauses an. Signalisieren wollen wir damit auch, dass diese Schwierigkeit das übliche Mass der Akzeptanz, das sich aus der ökonomischen Problemlage ergibt, stark strapaziert. Entsprechend können wir hier nochmals festhalten, dass es die Autobahn und die Probleme mit der Landschaft, der Siedlungsstruktur und der Erholung im Nahraum sind, welche das heutige Problembewusstsein prägen. Auslöser ist dabei die Autobahn, bei der hinzukommt, dass sie in jüngster Zeit als zunehmend problematisch erachtet wird.

Wichtigster Indikator für die Spannungslage in unserer Untersuchung ist das Mass an Belastungen, die wahrgenommen und empfunden werden. Unsere Befragung zeigt denn hier, dass bei rund einem Viertel der erwachsenen Bevölkerung der Reusebene der Kippunkt erreicht ist. 21 Prozent empfinden Lärmbelastungen, welche individuell als stark erlebt werden („Das Mass ist voll ...“). Bei weiteren 3 Prozent besteht die Absicht, wegzuziehen. Bei diesem Viertel besteht denn auch in stark gesteigertem Masse eine Handlungsbereitschaft. Dieses Handeln kann zwei Gesichter haben, entweder im Sinne einer kollektiven Aktion, die politische Forderungen aufstellt und vor allem bestrebt ist, weitere Verschlechterungen der Situation zu verhindern. Die Aktion kann aber auch individueller Natur sein, etwa so, dass, individuell betrachtet, keine Zukunft mehr gesehen wird und nur noch das Wegziehen eine Erleichterung bringt.

Wenn die feststellbaren Reaktionen in der Reusebene mehrheitlich dem ersten Muster folgen, hat dies verschiedene Gründe: Die starke Bindung der EinwohnerInnen an ihre angestammte Herkunft, an die Landschaft und Verwandtschaft führt dazu, dass man gerne dort bleiben möchte, wo man aufgewachsen ist. Dieser Konservatismus, gepaart mit dem politischen Selbstbehauptungswillen ist es denn auch, der dazu führt, dass sich die UrnerInnen, die sich durch räumliche Probleme bedrängt fühlen, politisch wehren wollen. Dafür spricht auch, dass dieses Fünftel der Bevölkerung eine Nähe zur CVP aufweist. Verbreitet ist die Haltung namentlich in Sisikon, in Attinghausen und in Silenen.

Man könnte die Auffassung vertreten, ein Viertel, der sich durch räumliche Probleme stark belastet fühlt, sei nur eine Minderheit, und an dieser sollte sich die Politik nicht ausrichten. Vor einer solchen Interpretation müssen wir warnen. Denn unser Indikator gibt nicht wie eine Volksabstimmung Auskunft über Zustimmung oder Ablehnung. Diese findet sich eher in den Antworten auf die Frage, ob die bisherigen Massnahmen gegen eben diese Belastungen reichen oder nicht. Dieser Indikator zeigt, dass 56 Prozent Zusätzliches erwarten, und gerade 36 Prozent davon ausgehen, es genüge, was heute in den Gemeinden getan werde.

Noch grösser erscheint die Widerspruchsbereitschaft, wenn man auf jene abstellt, die sagen, die Belastungen seien vorhanden, aber erträglich. Sie dürften als erste bei einer kommenden Veränderung ihre Widerstandsbereitschaft erhöhen. Unsere Befragung zeigt, dass zu dem Viertel, bei dem heute schon das Limit überschritten ist, weitere 47 Prozent hinzukommen könnten. Zusammen würde das in der Urner Reusebene ein Widerstandspotential von rund drei Vierteln der EinwohnerInnen ergeben, was un schwer erkennen lässt, wie schwierig es sein dürfte, neue Projekte zu realisieren. Wann der Kippunkt erreicht wird, muss aufgrund der vorliegenden Untersuchung offen gelassen werden. Immerhin kennt man aus anderen Analysen, dass sich der Anteil des Widerspruchspotentials nicht kontinuierlich mit den Belastungen vergrössert, sondern dass es zu eigentlichen Kippunkten kommt, an denen die Beurteilung „noch erträglich“ in „das Mass ist voll“ umschlägt.

### **3.2. *Das Kippmoment beim Wasserfall***

Diese Beobachtung führt uns zu einem zweiten Bild, nämlich dem Wasserfall, der sich neben dem dreistöckigen Haus ergiesst. Wie bei allen Wasserfällen fliesst das Wasser

vorerst mit wenig Gefälle und gemächlich, beschleunigt sich aber kurz vor dem Fall und ergiesst sich dann in einem Katapult in die Tiefe.

Soweit unsere Untersuchung Aufschlüsse über solche Kippmomente zulässt, zeigt sie, dass die NEAT-Realisierung dazu gehören dürfte. Sie hat irgendwo nicht mehr Platz im Haus, und wenn schon, wird sie seitens der Bevölkerung im Estrich angesiedelt. Eine Mehrheit begegnet dieser Problematik denn auch mit einer gefühlsmässigen Skepsis. Dies gilt, obwohl das Verlagerungsziel von der Strasse auf die Schiene mehrheitlich akzeptiert ist. Darin ergibt sich denn auch der zentrale Ansatzpunkt für die politische und kommunikative Vermittlung der NEAT-Problematik. Sie muss so angelegt werden, dass sie eine Verlagerung des Verkehrs und damit der Belastungsquellen von der Strasse auf die Schiene erlaubt, ohne dass dadurch neue Probleme entstehen, die als unerträglich angesehen werden. Polarisierend wirkt dabei vor allem die Linienführung.

Ohne dass wir bestimmte Varianten, wie sie in der aktuellen Auslegeordnung diskutiert werden, evaluiert hätten, können wir doch auf der allgemeinen Ebene der Diskussion eine klare Präferenz für eine Linie durch den Berg festhalten. Der Konflikt, der demnach entsteht, ist nur minderheitlich durch eine generelle Verweigerung gegenüber der NEAT gekennzeichnet, mehrheitlich aber durch eine Opposition gegenüber der offiziell bevorzugten Linienführung. Der so ausgelöste Protest ist dabei nicht einmal besonders stark durch individuelle Betroffenheit gekennzeichnet, sondern hat ein eigentliches Wir-Gefühl im Kanton ausgelöst. Typisch hierfür ist, dass sich die Skepsis gegenüber der NEAT nur bedingt in räumlicher Hinsicht unterscheidet. Nicht die voraussichtliche individuelle oder ortsmässige Betroffenheit entscheidet, sondern die Verbundenheit als BewohnerInnen des Urnerlandes. Selbst in Sisikon, wo die pessimistische Position am schwächsten ausgeprägt ist, übertrifft sie in der Zahl der BürgerInnen die optimistische.

### **3.3. *Empfehlenswerte Handlungsweisen***

Zentraler Ratschlag, den man in dieser Situation geben kann, ist, die Polarisierung abzubauen und von der prinzipiellen auf die pragmatische Ebene zu verlagern. Zu fragen gilt es dabei einerseits, wo der Nutzen der NEAT sein könnte, andererseits, welche anderen Entlastungen sich ergeben könnten.

Bezüglich des bevölkerungsseitig wahrgenommenen Nutzens durch die Inbetriebnahme der NEAT fällt insbesondere der Anschluss an das nationale oder internationale Bahnnetz auf. Hierin liegen die wichtigsten Ansatzpunkte, die helfen können, die Akzeptanz zu steigern. Vorteile aus dem Anschluss an das Bahnnetz erhoffen sich eindeutige Mehrheiten der Bevölkerungen in Sisikon, Bürglen, Schattdorf, Attinghausen und Erstfeld. Einen Mehrwert für den Tourismus, wenn die NEAT realisiert wird, orten heute schon Mehrheiten in Silenen und in Seedorf, stark minderheitlich sind sie in Schattdorf.

Eine weitere Handlungsmöglichkeit ergibt sich, wenn auf die Entlastung bei anderen räumlichen Problemen abgestellt werden würde. In unserer Untersuchung erscheinen dafür namentlich die Autobahn und die Hochspannungsleitungen geeignet. Letztere werden von den eher akzeptierten Belastungsquellen am kritischsten beurteilt, erste wird schon heute stark kritisiert. Immerhin könnte man folgern, könnten Verbesserungen bei diesen Infrastrukturanlagen die Problemsicht insgesamt verändern.

Wenn diese Hinweise auch helfen mögen aufzuzeigen, wo die mehrheitliche Skepsis gegenüber der NEAT insgesamt und namentlich in den genannten Gemeinden abgebaut werden könnte, und zwar so, dass sie einer mehrheitlichen Zuversicht weicht, so dürfen doch die Chancen nicht übertrieben werden, dass damit auch die Haltung zur Linienführung geändert werden kann. Dafür erscheinen die Positionen zu verhärtet und die Mehrheiten zu einseitig verteilt zu sein. Nötig dürfte es deshalb sein, gleich mehreres miteinander zu tun: zuerst einmal die Aufwallung im Kanton zu beruhigen, um nach der ersten Verunsicherung über die Fakten und Aussichten diskutieren zu können, so dann eine politische Korrektur von aussen vorzunehmen, um die festgefahrene Situation zu entkrampfen.

Begleitet werden müsste eine solche politische Kurskorrektur durch eine Änderung in der Kommunikation. Die Bedrohung der Lebenswelt der UrnerInnen ist ernst zu nehmen, und in der Kommunikation muss das Kooperative und Partizipative stärker betont werden. Hierfür gibt es durchaus sinnvolle Ansatzpunkte, wird doch die Förderung des Eisenbahnverkehrs beidseitig als Vorteile angesehen: Erstens, handelt es sich um einen Verkehrsträger, der im Kanton Uri breit akzeptiert wird. Auch die BewohnerInnen der Urner Reusebene anerkennen ihn; sie sehen mehr Vor- als Nachteile im Zusammenhang mit der Eisenbahn. Zudem erleben sie die jüngsten Veränderungen durch die Verkehrsdichte nicht so nachteilig wie bei anderen Verkehrsträgern, notabene der Autobahn. Schliesslich spricht für die Eisenbahn, dass das Verlagerungsziel von der Strasse auf die Schiene eine mehrheitliche Unterstützung kennt.

Heftiger noch als der jetzige Konflikt durch den Bau der NEAT dürfte nämlich jene Auseinandersetzung werden, die sich aus einem Ausbau der Autobahn ergeben könnte. Die Autobahn wird (bereits oder gerade) heute eindeutig nachteiliger beurteilt als die Eisenbahn. Namentlich die Vor- und Nachteilsabwägung ergibt hier eine negativere Bilanz als bei der Autobahn.

### **3.4. Schlussbilanz**

Fassen wir diese Bewertungen der Studienergebnisse in unserem Haus nochmals zusammen, kann man folgende Charakteristik abgeben:

1. Die stark umstrittenen Belastungsquellen in der Urner Reusebene sind heute die Autobahn und morgen allenfalls die NEAT-Eisenbahn durch das Tal.
2. Zentrales Problem für das Kollektiv ist die Zerstörung der Landschaft, die Zersiedelung des Raumes und damit die Verschlechterung der Lebensgrundlagen für künftige Generationen.
3. Aktuell ist die Schmerzgrenze erst für eine starke und fordernde Minderheit erreicht, doch ist das Kippotenzial beträchtlich. Probleme mit der Landschaft, der Autobahn und der NEAT im Urner Reusstal zusammen sind für die BewohnerInnen zu viel.

Änderungen hierzu können sich ergeben, wenn der Bund auf seine bisherige Linienwahl zurückkommt, wenn die Vermittlung der NEAT-Planung kommunikativer und par

tizipativer erfolgt, wenn die Vorteile für die Region verstärkt betont werden und wenn es Entlastungen durch andere Belastungsquellen gibt. Ist dies nicht der Fall, ist bei der Realisierung des NEAT-Bauprojektes mit einem erheblichen Konflikt mit der ansässigen Bevölkerung zu rechnen.

## 4. Das GfS-Forschungsteam:

*Dr. Petra Leuenberger*

32, Sozialwissenschaftlerin, Projektleiterin „Politik und Staat“ des GfS-Forschungsinstituts, Bern, vormals Assistentin und Lehrbeauftragte für deutsche Linguistik an der Univ. Basel, Mitarbeit an Projekten des Schweiz. Nationalfonds zur Soziolinguistik. Schwerpunkte der Forschung: Stadt-/Gemeindestudien, Ad-hoc-Studien, quantitative und qualitative Methoden der Sozialforschung. Publikationen in Buchform, in Sammelbänden, wissenschaftlichen Zeitschriften, Fachmagazinen und auf Internet.

*Claude Longchamp*

44, Politikwissenschaftler, Mitglied des Verwaltungsrates. Vorsitzender der Geschäftsleitung, Leiter Geschäftsbereich "Politik und Staat" des GfS-Forschungsinstituts, Bern, Lehrtätigkeiten am Medienausbildungszentrum (MAZ) in Luzern und am VMI (Universität Fribourg), vormals Assistent und Lehrbeauftragter für Politikwissenschaft an der Universität Bern. Mitarbeit an Projekten des Schweiz. Nationalfonds. Schwerpunkte der Forschung: Abstimmungen, Wahlen, Parteien, Europäische Integration, Technologiepolitik, politische Kultur und politische Kommunikation, Geschichte und Methoden der Demoskopie. Publikationen in Buchform, in Sammelbänden, wissenschaftlichen Zeitschriften, Fachmagazinen, Tagespresse und auf Internet.

*Annette Rutsch*

25, Projektassistentin im Geschäftsbereich „Politik und Staat“ des GfS-Forschungsinstituts, Bern, Studentin der Psychologie und der Medienwissenschaft an der Univ. Bern, Schwerpunkte der Arbeit: Visualisierungen, Internetauftritt.

*Lukas Golder*

26, Projektassistent im Geschäftsbereich „Politik und Staat“ des GfS-Forschungsinstituts, Bern, Student der Politikwissenschaft an der Univ. Bern, Schwerpunkte der Arbeit: Statistische Datenanalyse, EDV-Programmierungen.

*Silvia-Maria Ratelband-Pally*

Administratorin des Geschäftsbereichs „Politik und Staat“ des GfS-Forschungsinstituts, Bern. Schwerpunkte der Arbeit: Desktop-Publishing, Visualisierungen, Lektorat.