



Kanton Uri
Justizdirektion

REUR – Raumentwicklung unteres Reusstal

Testplanungen 06

Erkundung von Langfristperspektiven
für eine integrierte Siedlungs-, Infra-
struktur- und Landschaftsentwicklung

Empfehlungen des fachlichen
Begleitgremiums

8. September 2006

Impressum

Kanton Uri
Justizdirektion
Rathausplatz 5
6460 **Altdorf**

Zusammenstellung und kartographische
Umsetzung in Absprache mit dem Amt für
Raumplanung des Kantons Uri:

Scholl+Signer
Stadt- und Regionalplaner
Kappelergasse 16
8001 **Zürich**

Inhalt

1. Zusammenfassung der Empfehlungen des fachlichen Begleitgremiums	5
2. Empfehlungen zum Bereich Siedlung	7
2.1 Wohnen	7
2.2 Industrie und Gewerbe	7
2.3 Dienstleistung / Verwaltung	8
2.4 Tourismus	8
2.5 Sport	9
3. Empfehlungen zum Bereich Verkehr / Infrastruktur	10
3.1 Linienführung der NEAT im Planungsperimeter	10
3.2 Linienführung der Umfahrung Flüelen	10
3.3 Standort und Ausgestaltung des Kantonalbahnhofs	10
3.4 Individualverkehr	11
3.5 Überregionale öffentliche Verkehrs- erschliessung / Schnellbusanbindung Luzern	11
3.6 Anbindung des Schienengüter- verkehrs	11
4. Empfehlungen zum Bereich Landschaft	15
Vorbemerkungen	15
4.1 Talsystem von Reuss und Schächen	15
4.2 Flüelen	17
4.3 Innere Landschaften	17
Anhang	19
Fachliches Begleitgremium	
Beteiligte Teams	
Termine des Verfahrens	

1. Zusammenfassung der Empfehlungen des Begleitgremiums

Vorbemerkung

Die Zusammenfassung basiert auf den Ergebnissen des im Zeitraum von März bis Juni 2006 durchgeführten Testplanungsverfahrens mittels Ideenkonkurrenz «Raumentwicklung Unteres Reusstal» und insbesondere der abschliessenden Sitzung des Begleitgremiums vom 28. und 29. August 2006.

Zentraler Auftrag des fachlichen Begleitgremiums war es, das Testplanungsverfahren zu begleiten und auf der Grundlage der Ergebnisse der beteiligten Teams Empfehlungen zu Händen des Regierungsrates des Kantons Uri zu erarbeiten.

Aufgabe

Zentrale Aufgabe des Verfahrens war es, kurz-, mittel- und langfristige Perspektiven der Raumentwicklung des unteren Reusstals vorurteilsfrei zu erkunden, Spielräume für Entwicklungsmöglichkeiten namentlich der Bereiche Siedlung, Landschaft und Infrastruktur, auch vor dem Hintergrund der anstehenden Fortschreibung des Richtplanes, aufzuzeigen und Vorschläge für ihre Sicherung zu entwickeln.

Die Aufgabe ist eine ausserordentliche Herausforderung. Auf engstem Raum, dem Hauptlebensraum des Kantons, müssen Infrastrukturen von regionaler, kantonaler, nationaler und europäischer Bedeutung mit den Belangen des Hochwasserschutzes, der Siedlungs- und Landschaftsentwicklung abgestimmt werden.

Die Einschätzung des Begleitgremiums ist es, dass die Testplanungen Belege dafür liefern, dass auch vor diesem Hintergrund weitreichende Chancen für eine gedeihliche Entwicklung des unteren Reusstals bestehen. Die alpine Landschaft zusammen mit dem See, die an sich sehr gute verkehrliche Erschliessung, die vielfältigen kulturellen Einrichtungen, aber auch die Offenheit eines traditionsreichen Transitraumes sind dafür sehr gute Voraussetzungen. Allerdings dürfen die zu übernehmenden Aufgaben nicht überborden.

Gesamtstrategie und ihre Prinzipien

Das Begleitgremium ist darüber hinaus der Auffassung, dass mit den für die Weiterentwicklung der Infrastrukturen einzusetzenden Mitteln positive Effekte für Siedlung und Landschaft verbunden sein können.

Dies setzt allerdings eine integrierte Betrachtung und eine Gesamtstrategie der räumlichen und infrastrukturellen Entwicklung voraus.

Wesentliche Prinzipien der Strategie sind:

- Konzentration der zukünftigen Siedlungsentwicklung auf die östliche Talseite der Reuss, Förderung der in den jeweiligen Gemeinden vorhandenen Stärken und Qualitäten und insbesondere die Erarbeitung einer gemeindeübergreifenden und integrierenden Konzeption für die Weiterentwicklung des gartenstadtähnlichen Siedlungsmusters und die Anordnung von Industrie- und Gewerbefläche.
- Freistellen des Landschaftsraums in der Talebene und langfristig Entwicklung zu einem Landschaftspark neuen Typs. Dies auch vor dem Hintergrund, dass die Sicherung des Hochwasserschutzes ausreichend berücksichtigt wird, den Prozessen Raum zur Verfügung gestellt wird und so für die Landwirtschaft eine dauerhafte Existenzgrundlage geboten wird. Ein Brennpunkt in diesem Zusammenhang ist der Bereich Schächenunterlauf ab der Gotthardstrassenbrücke bis zur Einmündung in die Reuss.
- Die Weiterentwicklung und Ergänzung der technischen Infrastrukturen, aber auch der Erschliessung von neuen Wohn- und Gewerbegebieten ist mit diesen Belangen abzustimmen. Eine besondere Aufgabe wird darin gesehen, für einen langfristigen Zeitraum akzeptable Lösungen für die Integration der Eisenbahnanlagen im Talboden zu schaffen, Spielräume für die Sicherung und Verbesserung der Erschliessungsqualität auszuschöpfen und damit verbundene Standort- und Trassenentscheidungen möglichst rasch zu

treffen. Dies auch, um der Siedlungsentwicklung an den erwünschten Standorten Impulse verleihen zu können.

Das Begleitgremium hat sich mit den Elementen einer solchen Strategie intensiv befasst und sich davon leiten lassen, dass darauf bauende empfohlene Lösungsrichtungen

- schrittweise realisierbar und
- aufwärtskompatibel sind
- und es darüber hinaus erlauben, Prioritäten und Schwerpunkte setzen.

Empfehlungen zur Entwicklung von Siedlung, Verkehr/Infrastruktur und Landschaft

Zu aus der Sicht des Beurteilungsgremiums besonders bedeutsamen Punkten wurden Empfehlungen zur weiteren Entwicklung von Siedlung, Verkehr/Infrastruktur und Landschaft erarbeitet. Sie betreffen beispielsweise

- den Standortentscheid für einen Kantonalbahnhof,
- grenzüberschreitende Abklärungen im Zusammenhang mit der Sanierung der bestehenden Axentunnels respektive der Lage allfälliger weiterer Tunnel zwischen Flüelen und dem Talboden Schwyz,
- der Entwicklung einer Gesamtkonzeption für das Strassennetz,
- Lösungen für den Bereich des Schächenunterlaufs,
- die Landschaftsentwicklung im Talboden,
- sowie die gemeindeübergreifende Siedlungsentwicklung und die daraus folgenden Konsequenzen für die Zusammenarbeit.

Empfehlung zum weiteren Vorgehen

Mit den Ergebnissen der Testplanungen besteht für die Positionierung und Profilierung des Unteren Reusstals eine sehr solide Grundlage. Es wäre aber vermessen zu behaupten, man könne gegenwärtig im voraus alle sich stellenden Probleme ausreichend erkennen und zum gegenwärtigen Zeitpunkt vollkommen ausgereifte Lösungen anbieten. Die Probleme umfassen beispielsweise wirtschaftliche, rechtliche, verkehrstechnische, städtebauliche, gestalterische und betriebliche Fragen.

Im Hinblick auf die Vertiefung bedeutsamer Aufgaben und die konsequente Klärung damit verbundener offener Fragen mit dem Ziel einer

möglichst raschen Umsetzung erster Etappen wird empfohlen, für die Dauer von etwa einem Jahr ein Fachgremium (zeitlich befristete Ad-hoc-Organisation) zur Begleitung einzurichten. Dabei sollten auch externe Fachleute mitwirken. In regelmässigen, etwa quartalsweisen Treffen sollte alles Wichtige im direkten und persönlichen Austausch und unter Mitwirkung der von der Aufgabe berührten Institutionen und Akteure besprochen und geklärt werden.

Als Ergebnis dieser Zusammenarbeit sollen

- die Elemente für die Richtplaneintragungen erarbeitet und
- ein Aktionsprogramm (samt zentraler Übersichten der Vorhaben, ihrer zeitlichen Abläufe und der Kosten) für die integrierte Entwicklung des unteren Reusstales erstellt werden.

Jedenfalls sollen die Anlässe dieser Vertiefungsphase die Abstimmung der Vielzahl parallel laufender und in Aussicht genomener Vorhaben wirksam unterstützen.

Nachbemerkung

Grosse und schwierige Aufgaben liegen vor dem Kanton Uri und seinen Gemeinden. Die Zukunft kann positiv gestaltet werden, wenn sie sich ihrer Stärken besinnen und sich in intensiver Zusammenarbeit zu entschlossenem Handeln entschliessen. Zu den bereits beschriebenen Stärken zählen als wertvollstes Gut die Menschen der Region: sie haben gute schulische Voraussetzungen, sind aufgeschlossen, freundlich und weltoffen (eine Stärke von Transiträumen). Mit ihnen zusammen kann die Politik Einiges schaffen! Der begonnene Prozess des Nachdenkens verdient es, fortgeführt zu werden.

Dank des Begleitgremiums

Das Begleitgremium dankt den Beteiligten des Kantons, insbesondere auch den mitwirkenden Planungsteams, für die interessanten Beiträge und die ausserordentlich konstruktive und fruchtbare Zusammenarbeit.

Für das Begleitgremium

Prof. Dr. Bernd Scholl

2. Empfehlungen zum Bereich Siedlung

2.1 Wohnen

Es wurde von folgenden Annahmen ausgegangen:

- die Wohnbevölkerung im Kanton Uri bleibt stabil,
- die Wohnfläche pro Kopf wird weiterhin steigen,
- eine qualitative Verbesserung der Wohnsituationen ist grundsätzlich notwendig.

Für das Wohnen empfehlen wir folgende Schwerpunkte:

- Flüelen: Wegen der vorzüglichen Lage direkt am See und weiteren Lagen mit Seesicht ist das Erstellen von neuem Wohnraum eher teuer. Deshalb steht in Flüelen das Wohnen mit gehobenen Ansprüchen im Vordergrund. Um das Wohnen am See zu ermöglichen, soll das heutige Gewerbegebiet hinter dem Bahnhof Flüelen bis zum Autobahnanschluss für das Wohnen freigestellt werden. Die Gewerbebetriebe inkl. Werkhof Nationalstrasse sollen demzufolge ausgesiedelt werden.

Auch das Trasse der Eisenbahn im Gebiet Usserdorf wird als hervorragend für das Wohnen eingestuft. Falls ein reduzierter Betrieb der Eisenbahn im Sinne der nachfolgenden Empfehlungen aufrecht erhalten werden soll, sollen die Fragen des Lärms, der Erschütterungen sowie der Trennwirkungen angegangen sowie eine Eindeckung des Trasses geprüft werden.

Hingegen empfehlen wir, keinen neuen Wohnraum an der oberen Hangkante des Dorfes zu schaffen, dies aus Gründen des Landschaftsschutzes (BLN-Gebiet) und der Naturgefahrensituation (Steinschlag).

- Schuttfächer Altdorf - unteres Bürglen - Schattdorf: Aufgrund der guten Besonnung, der Nähe des Zentrums und der guten Versorgungslage empfehlen wir weiter, Wohnlagen auf dem Schuttfächer des Schächens gezielt zu fördern (unterhalb Hartolfingen). Dabei soll der Grünraum eine wichtige Rolle spielen (Prinzip Gartenstadt). Ausnahmen bilden Gebiete

im Hochwasserbereich und im Grundwasserschutzareal Zwyermatte. Bei Neueinzonungen soll Zurückhaltung geübt und sollen die einzelnen Flächen nach einem noch zu erstellenden Konzept in Etappen und nur bei Bedarf eingezont werden. Prioritär sind Flächen in der Nähe der Gotthardstrasse zu behandeln.

Das alte DAG-Areal soll mittelfristig für Wohnen und Dienstleistungen zur Verfügung stehen. Es ist entsprechend umzuzonen. Die bisherige industrielle Nutzung ist deshalb ins Gewerbegebiet Kastelen zu verlegen (Entwicklungsgebiet).

Für die übrigen Gebiete im unteren Reusstal sollen folgende Entwicklungen verfolgt werden: Seedorf, Attinghausen, Bürglen oberhalb Hartolfingen und Silenen: Die weitere Entwicklung im Bereich des Wohnens erfolgt innerhalb des bestehenden Siedlungsgebietes im Sinne einer Arrondierung. Es ist eine begrenzte Entwicklung nach innen möglich, weitere Einzonungen sind nur noch zurückhaltend vorzunehmen.

Erstfeld: Das Siedlungsgebiet von Erstfeld ist aufzuwerten und zu sanieren, vor allem entlang der Gotthardstrasse, später auch das Bahnhofsbereich. Dabei sollen durch vertieftes Studium mit Hilfe des Kantons Lösungen erarbeitet werden.

Amsteg: Die Entwicklungsmöglichkeiten beschränken sich hier auf eine begrenzte innere Entwicklung.

2.2 Industrie und Gewerbe

Folgende Prinzipien sollen dabei verfolgt werden:

- Gemeindeübergreifende Förderung von Entwicklungsschwerpunkten zusammen mit dem Kanton.
- Generell sanfter Ausbau der Arbeitsgebiete.
- Entleerung der Zwischenlandschaft von Industriegebieten (Gebiet zwischen Bahnlinie und Reuss).
- Gewerbegebiet auf dem rechten Schächenufer räumen und auf andere Standorte verschieben.

Wir empfehlen, folgende Gebiete als Entwicklungsschwerpunkte auszuweisen:

- Schattdorf: Gebiet Kastelen / Rossgiessen und Rynächt als 1. Priorität.
Im bereits ausgeschiedenen Arbeitsplatzgebiet Kastelen / Rossgiessen sollen die freien Flächen gezielt aufgefüllt werden. Zur Aufnahme von Betrieben, die aus freizustellenden Gebieten verdrängt werden, sollen weitere Flächen im Gebiet Rynächt zur Verfügung gestellt werden. Als Vorteil ist vor allem zu erwähnen, dass der grösste Teil einem einzigen Eigentümer (AlpTransit) gehört.
- Erstfeld: Gebiet Bifang als 2. Priorität.
Die Nähe des A2-Anschlusses bietet manche Vorteile. So sind Logistikbetriebe hier gezielt anzusiedeln (Werkhöfe, Strassenverkehrsamt).
- Amsteg: Installationsplatz NEAT als 3. Priorität.
Nach Vollendung der Bauarbeiten am Gotthard-Basistunnel steht das Gelände mit Geleiseanschluss zur Verfügung.

In unserem Konzept zur Raumentwicklung unteres Reusstal sollen folgende bisher gewerblich genutzte Flächen entleert und für andere Nutzungen zur Verfügung gestellt werden:

- Gewerbegebiet Flüelen: Der Kiesverlad am See soll aufgehoben werden. Die Kiesverarbeitung soll widerspruchsfrei und insbesondere unter Vermeidung der Entstehung von zusätzlichen Ortsverkehren bei guter überörtlicher Anbindung in das Gesamtkonzept eingebunden werden. Die übrigen Gewerbebetriebe sind in die neu bezeichneten Entwicklungsschwerpunkte Arbeitsplatzgebiet Schattdorf zu verlegen. Der Werkhof Flüelen ist nach Erstfeld zu verlegen. Der Sportplatz soll ins Gebiet Moosbad/Krebsried verlegt werden.
- Seedorf: Die Gewerbezone Grossried ist aufzuheben und in die bezeichneten Entwicklungsgebiete zu verlegen.
- Altdorf: Das Gebiet Eyschachen inkl. die nördliche Gewerbezone Cholrütli sind aufzuheben und in die bezeichneten neuen Entwicklungsgebiete zu verlegen. Das DAG-Gebiet im Zentrum von Altdorf ist in eine Zone für Wohnen und Dienstleistungen umzuzonen.
- Bürglen: Das Arbeitsplatzgebiet soll zugunsten des Hochwasserschutzes

aufgehoben (Schächen rechts) und die Betriebe in die Entwicklungsgebiete bzw. ins Gebiet Kantonalbahnhof / untere Bahnhofstrasse oder altes DAG-Areal in Altdorf verlegt werden.

2.3 Dienstleistung / Verwaltung

Für die Verwaltung und Gesundheitsversorgung besteht zurzeit kein grösserer Bedarf. Sie bleiben weiterhin im Zentrum Altdorf und an der Klausenstrasse in Bürglen.

Neue Entwicklungsschwerpunkte ergeben sich auf dem alten Stammareal der DAG im Zentrum Altdorfs und im Raum Kantonalbahnhof / untere Bahnhofstrasse.

Der Werkhof Flüelen für den Unterhalt der Nationalstrassen, der Werkhof für den Unterhalt der Kantonsstrassen und das Strassenverkehrsamt sollen konzentriert im Entwicklungsschwerpunkt für Logistikbetriebe in Erstfeld (Gewerbegebiet Bifang) neu angesiedelt werden. Sie müssen auf ihren Standorten anderen Nutzungen weichen (Hochwasserschutz am Schächen, Wohnen am See in Flüelen).

2.4 Tourismus

Folgende Prinzipien sollen dabei verfolgt werden:

- Mit Ausnahme des Urserntals soll im Kanton Uri nur ein sanfter Tourismus verfolgt werden.
- Zu diesem Zweck soll ein Entwicklungskonzept Tourismus erstellt werden, der die Bedürfnisse, Marktchancen und Vermarktungsstandorte näher abklären soll.

Touristische Entwicklungsschwerpunkte und Angebote sehen wir an folgenden Standorten:

- Zeigen der Geschichte der Elektrifizierung der Eisenbahnen im Kraftwerk Amsteg.
- Darstellung der Eisenbahngeschichte in Erstfeld: Bergstrecke, NEAT, Werkstätten Erstfeld. Eine Zusammenarbeit mit dem Verkehrshaus Luzern, das Platzprobleme aufweist, ist zu prüfen (Auslagerung des Themas Eisenbahn nach Erstfeld – Dependence Verkehrshaus).
- Geschichte: Vermarktung des Mythos Tell in Altdorf (Denkmal), Bürglen (Museum) Tellsplatte, Rütli. Altdorf würde sich mit seiner Bausubstanz und den vielen Mauern eignen, die Baukultur zu zeigen.
- Vermarktung der Bergstrecke ab Flüelen (vorbehältlich deren langfristigem Weiterbetrieb).

Das Seeufer in Flüelen empfehlen wir aufzuwerten, um die Attraktivität zu steigern. Dazu gehört auch ein neues 4*-Hotel.

Die Einrichtungen für den Wassersport sind sanft auszubauen in Flüelen, Sisikon und neu auf der Halbinsel Isleten (Umzonung der Industriezone Isleten in Zone für Sport und Freizeit). Eine neue Hafenanlage ist an diesem Standort möglich.

Die Vermarktung der Urner Naturlandschaft ist vor allem im Gebiet Maderanertal/Fellital weiter zu verfolgen. Die Idee eines Naturparkes ist zu forcieren.

2.5 Sport

Verschiedene Sportstätten liegen an Standorten, die anderen Nutzungen zugeführt werden sollen:

- Sportplatz inkl. Schiessanlage in Flüelen: Neue Nutzung für Wohnen am See.
- Fussballplätze auf dem DAG-Areal in Schattdorf: Das Gebiet soll für Gewerbe und Industrie vorbehalten sein.
- Fussballplatz bei der Schächenbrücke in Schattdorf: Der Platz liegt im zukünftigen Aufweitungsgebiet des Schächens. Zudem fehlen heute die notwendigen Infrastrukturanlagen.
- Sportplätze in Erstfeld: Sie entsprechen nicht mehr den Anforderungen.

Für diese Sportstätten empfehlen wir, im Gebiet Moosbad und Krebsried einen Standort für regionale Sportanlagen auszuscheiden und zu entwickeln. Dieses Gebiet ist mit dem öffentlichen Verkehrsmittel gut erschlossen. Zudem könnte die empfohlene Linienführung für die Umfahrung Flüelen mit Portal Moosbad gut ins Gebiet integriert werden.

3. Empfehlungen zum Bereich Verkehr/Infrastruktur

3.1 Linienführung der NEAT im Planungssperimeter

Die Linienführung der NEAT ist prägend für zahlreiche planerische Entscheide und Massnahmen der Raumnutzung. Die Zufahrt zum Gotthard ist zudem bereits heute eine der grossen Emissionsquellen und wird dies künftig noch verstärkt sein.

Der Kanton Uri hat zum heutigen Zeitpunkt noch die Wahl zwischen zwei gangbaren Lösungen.

- Der Linienverlauf der NEAT-Zufahrt zum Gotthard-Basistunnel ist integral unterirdisch, das heisst entsprechend der Variante «Berg-lang geschlossen».
- Es ist eine partiell unterirdische Linienführung unter Umfahrung der Gemeinde Flüelen mit einem optimierten oberirdischen Abschnitt zu realisieren.

Entscheidende Kriterien für die Wahl der Variante sind:

- Es soll ein rascher und wirksamer Beitrag geleistet werden, um die angestrebte positive Dynamik der kantonalen Entwicklung zu unterstützen.
- Sie soll möglichst gut mit den Interessen aller beteiligten Akteure, innerhalb und ausserhalb des Kantons, übereinstimmen; sie soll damit eine hohe Konsensfähigkeit haben.
- Sie soll mit hoher Wahrscheinlichkeit umsetzbar sein.

Aufgrund dessen ist zu empfehlen, die Variante «partiell unterirdisch optimiert» weiter zu verfolgen. Auf Vorinvestitionen für die integral unterirdische Linienführung kann verzichtet werden.

3.2 Linienführung der Umfahrung Flüelen

Die Umfahrung Flüelen bildet einen integrierenden Bestandteil der Variante «partiell unterirdisch optimiert». Denkbar sind dabei zwei Linienführungsvarianten:

- Das Portal wird im Moosbad angeordnet. Die Trassierung erfolgt gemäss Normen, welche einen leistungsfähigen und

schnellen Bahnbetrieb erlauben. Das Seegleis wird beibehalten, eventuell auf ein Gleis zurückgebaut und nur noch durch S-Bahn und Schnellzugsverkehr genutzt. Wo sinnvoll, werden zusätzliche Haltepunkte realisiert.

- Das Portal befindet sich im Gebiet Reider. Im Portalbereich wird ein Haltepunkt zur Erschliessung von Flüelen und der Schifffahrt erstellt. Das bestehende Seegleis im Dorf Flüelen wird zurückgebaut.

Empfohlen wird die Variante Moosbad, da sie sowohl der Bahn die nötige Entwicklungsmöglichkeit gewährt, als auch Flüelen und die Schifffahrt optimal erschliesst.

Flankierend zu sichern sind:

- Das Seegleis muss auch langfristig in nördlicher Richtung mit dem Bahnnetz verbunden bleiben. Die Sanierung der Strecke im Raum Axen ist darauf auszurichten.
- Das Seegleis wird planmässig nur von den genannten Zügen befahren. Dies ist mit der SBB vertraglich zu vereinbaren.
- Das Seegleis ist auf möglichst verträgliche Weise in die Gesamtanlage einzugliedern. Es kann als unabhängiges drittes Gleis bis Altdorf geführt werden. Dadurch entfallen Verknüpfungsbauwerke im Raum Moosbad.
- Die durchgehenden NEAT-Gleise sind möglichst in halbtiefer Lage zu führen.

3.3 Standort und Ausgestaltung des Kantonalbahnhofs

Als Standort des Kantonalbahnhofs kommen grundsätzlich sowohl Flüelen als auch Altdorf in Frage.

Zu empfehlen ist der Standort Altdorf, dies aus folgenden Gründen:

- Altdorf weist die grössere Bevölkerungszahl im Umfeld und damit auch ganzjährig das grössere Nachfragepotenzial auf.
- Das Entwicklungspotenzial im Bahnhofsumfeld ist in Altdorf deutlich grösser.
- Altdorf gestattet eine benutzergerechte

Reorganisation des Busnetzes im unteren Reusstal mit kurzen Fahrzeiten aus allen Siedlungsgebieten.

- Nur Altdorf lässt sich zur Verkehrsdreh-scheibe von Bahn, Bus, Individualver-kehr (Park&Ride) und Langsamverkehr (Bike&Ride) entwickeln.

Flankierend sind vorzusehen:

- Das Bahnhofsumfeld ist als Entwick-lungsschwerpunkt festzusetzen und zu entwickeln.
- Das Netz des Langsamverkehrs, insbe-sondere des Veloverkehrs, ist auf den Bahnhof hin zu stärken.
- Bei der Weiterentwicklung des Busnet-zes sind auch flexible Betriebsformen einzubeziehen, um das dispers verteilte Nachfragepotenzial möglichst wirksam abzuschöpfen.

3.4 Individualverkehr

Das Individualverkehrskonzept soll sich inte-grierend am Entwicklungsschwerpunkt Altdorf orientieren und dabei die Komponenten

- Siedlungsstruktur
- übrige Verkehrssysteme
- Landschaft sowie
- zeitnahe Realisierung

berücksichtigen.

Das Konzept soll sowohl der Stärkung der Standortgunst, als auch der möglichst men-schen- und siedlungsverträglichen inneren Er-schliessung Rechnung tragen. Unter Beachtung der vorhandenen und geplanten Strukturen ist ein zusätzlicher Halbanchluss an die Natio-nalstrasse A2 in der unmittelbaren Nähe des Kantonalbahnhofs Altdorf,

- der entwicklungsfördernd wirkt und die Wohngebiete entlastet,
- verbunden mit einem noch zu entwi-ckelnden Konzept zur verkehrsberuhi-genden, inner örtlichen Verkehrslenkung des Individualverkehrs (Fussgängerzonen, Geschwindigkeitsreduzierung, Einbahn-strassen)

vertieft zu untersuchen, wobei die Überlegun-gen zur Verlegung der Autobahn zwischen Seedorf und Attinghausen in den Berg einzube-ziehen sind.

Als Alternative ebenfalls zu prüfen ist eine durchgehende attraktive Westumfahrung von Altdorf mit Verlauf östlich der Bahn, welche die bestehenden Autobahnanschlüsse von Flüelen

und Erstfeld als Spange miteinander verbindet. Die Erschliessung der Siedlungsgebiete von Altdorf, Bürglen und Schattdorf könnte durch Stichstrassen ab dieser Spange erfolgen, um den Durchgangsverkehr auf der alten Gotthard-strasse möglichst zu eliminieren. Bei Realisie-rung der Schächenwaldstrasse liesse sich so die Klausenpassestrasse unter Umgehung des Sied-lungsgebietes an das Autobahnnetz anbinden.

Um langfristig weitere Entwicklungsmöglich-keiten offen zu halten, wird eine Trassefrei-haltung für die Ostumfahrung Altdorf – inkl. Erschliessung der Parkhäuser – empfohlen. Die Zusammenhänge zwischen der konkreten Ausgestaltung der Erschliessung, der Raum-nutzung, dem Naturgefahrenschutz und der Landschaft sind indessen komplex und erlauben beim vorliegenden Kenntnisstand noch keine abschliessenden Empfehlungen. Die sich stellen-den Erschliessungsfragen sind im Rahmen eines Gesamtverkehrskonzepts zu behandeln.

3.5 Überregionale öffentliche Ver-kehrerschiessung / Schnellbusan-bindung Luzern

Schnelle öffentliche Verkehrsverbindungen zwischen dem Kanton Uri und den grossen benachbarten Arbeitsplatzschwerpunkten sind für die Standortgunst des Kantons wesentlich. In Richtung Zug - Zürich wird dies weiterhin auf der Bahn basieren.

Weil eine attraktive schnelle Anbindung nach Luzern mit der Eisenbahn auch mittelfristig nicht verfügbar sein wird, soll das vorhandene und zu erwartende Verkehrspotenzial durch den öffentlichen Verkehr in Form einer Schnell-busverbindung, die mit dem Kantonalbahnhof direkt verknüpft ist, erschlossen werden.

3.6 Anbindung des Schienen-güterverkehrs

Das Verkehrsaufkommen im Schienengüterver-kehr wird auch künftig beschränkt bleiben. Um das diesbezügliche Entwicklungspotenzial nicht von vorneherein vollständig auszuschliessen, sollte ein einfacher Güterverkehrsanschluss bei der Gestaltung des Kantonalbahnhofs (minde-stens durch Freihaltung entsprechender Flächen für die Güterverkehrsanlagen und Trassierung) einbezogen werden. Die Schienenverbindung für den Güterverkehr aus dem oberen Reusstal (Schmelzmetall Gurtellen) ist nach Möglichkeit beizubehalten.

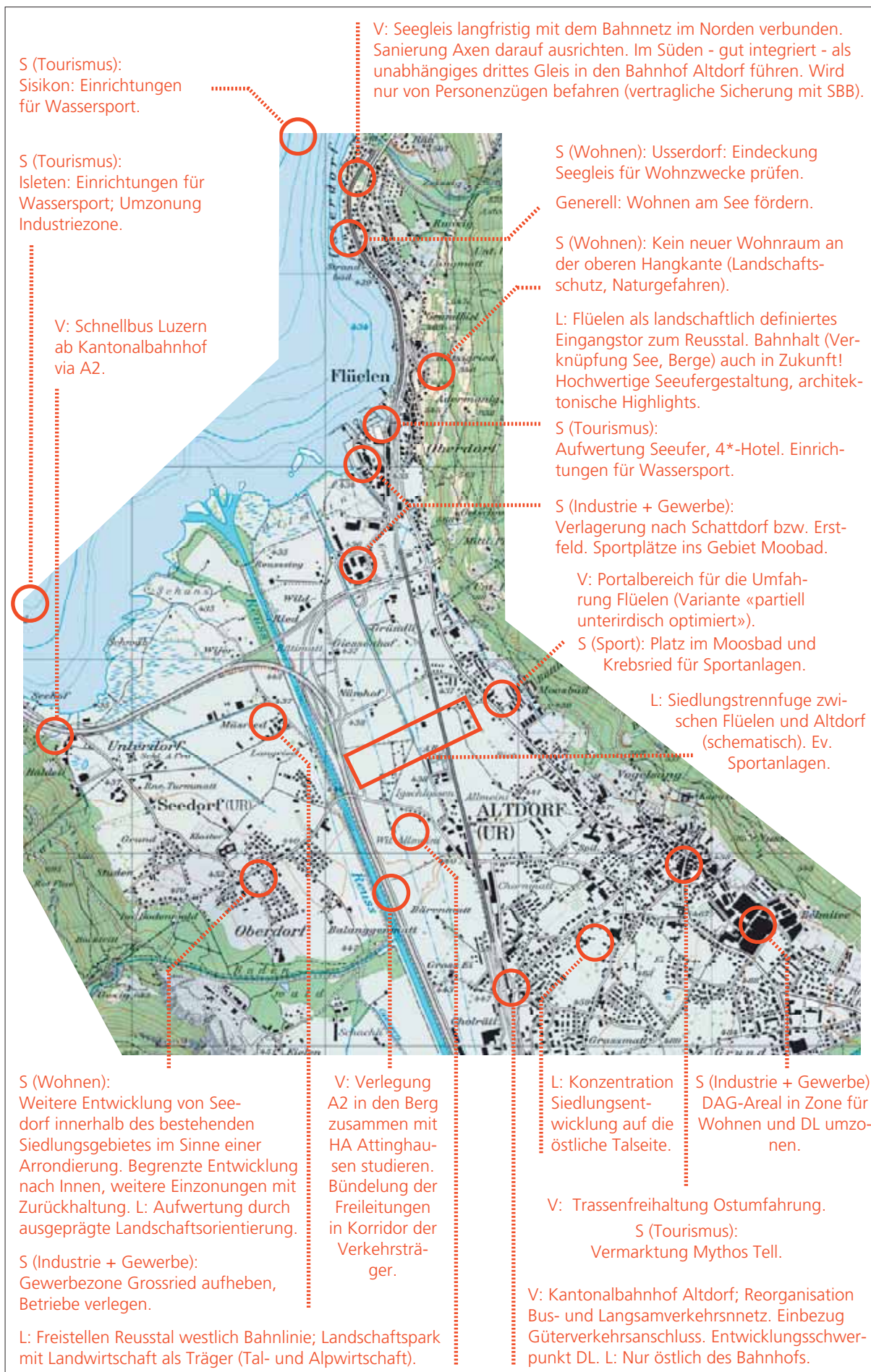


Abbildung 1: Teilabschnitt Nord: Flüelen – Bahnhof Altdorf. (S: Siedlung; V: Verkehr; L: Landschaft.)

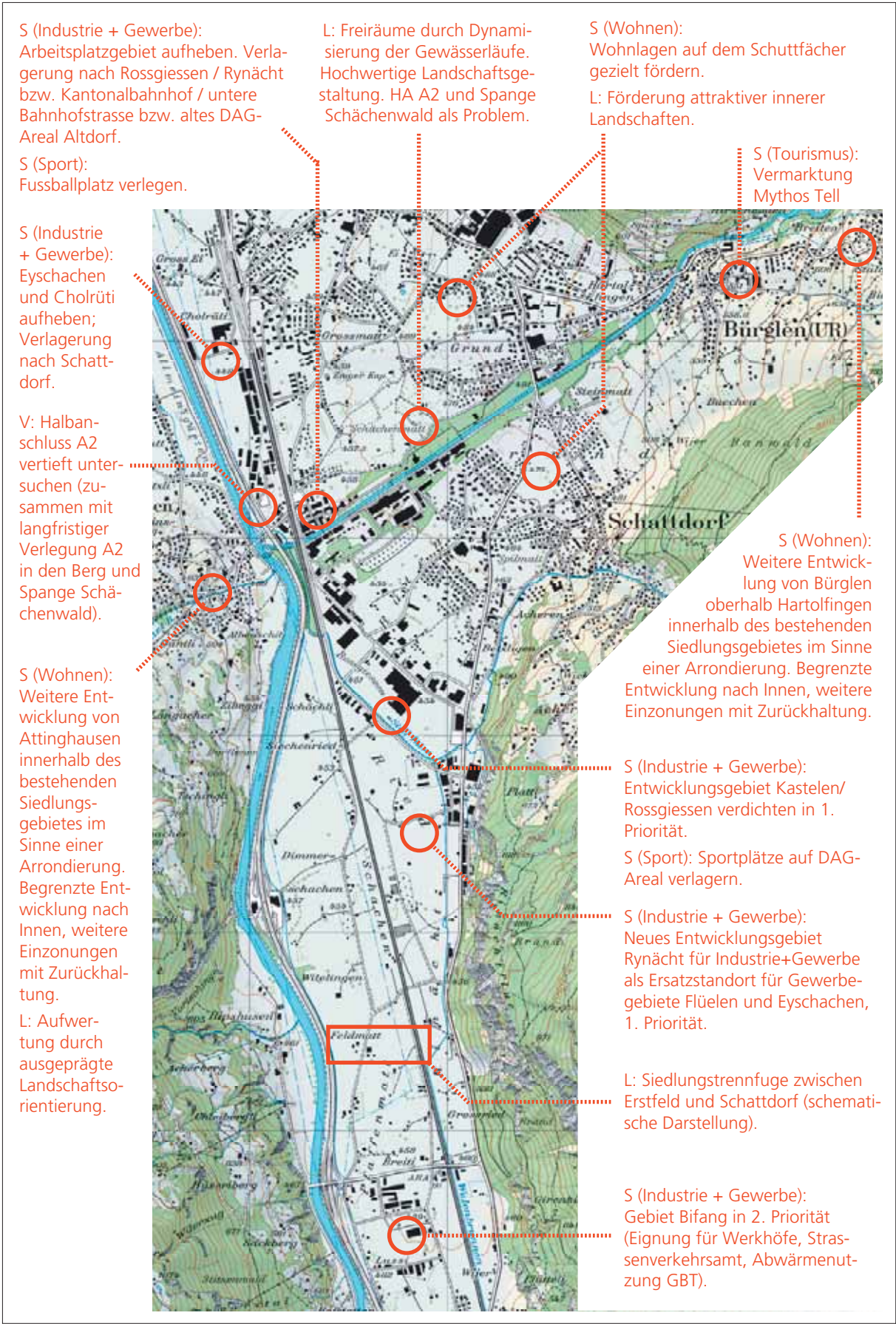


Abbildung 2: Teilabschnitt Mitte: Bahnhof Altdorf – Erstfeld. (S: Siedlung; V: Verkehr; L: Landschaft.)



Abbildung 3: Teilabschnitt Süd: Erstfeld. (S: Siedlung; V: Verkehr; L: Landschaft.)

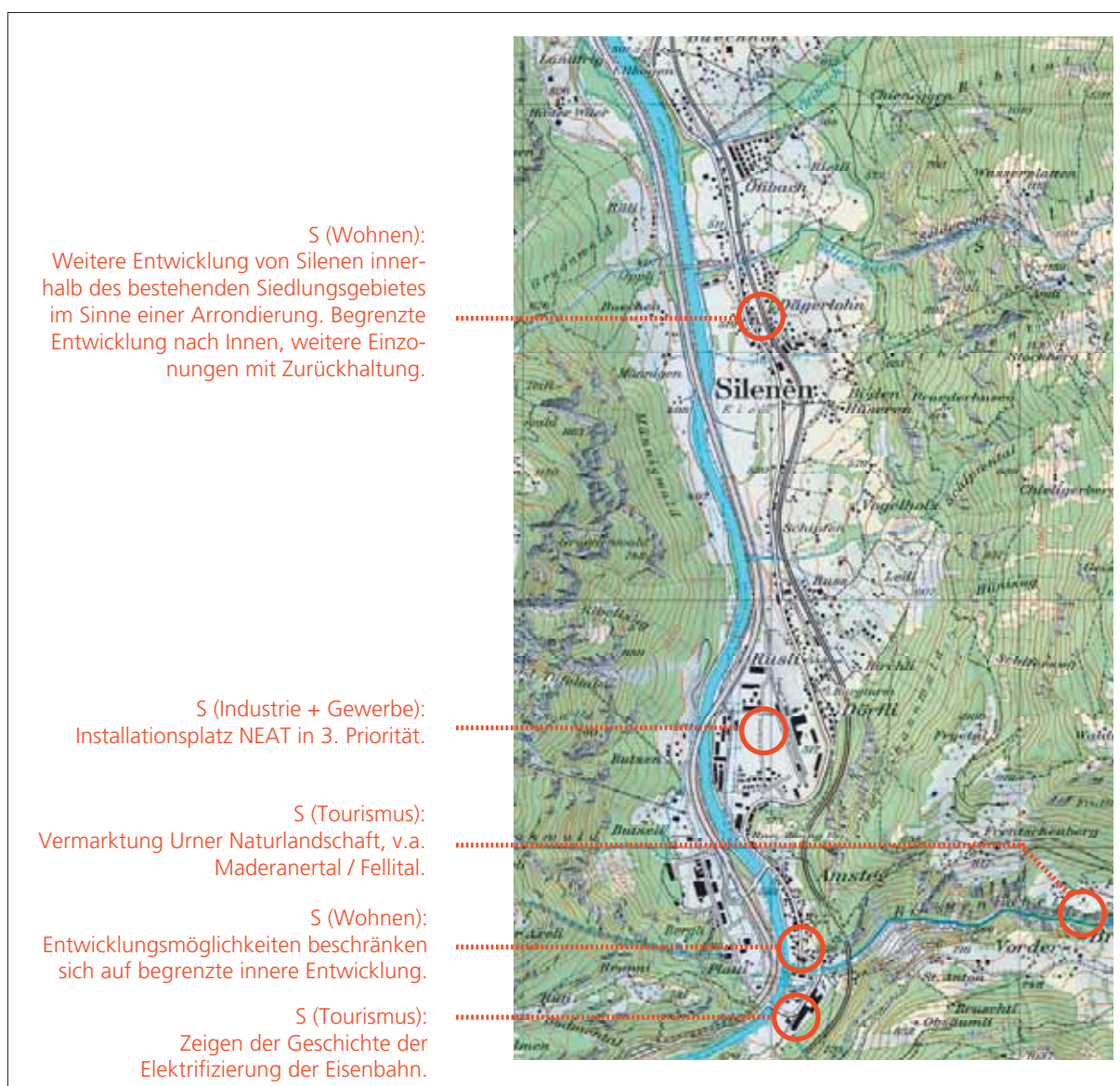


Abbildung 4: Teilabschnitt Süd: Erstfeld – Amsteg. (S: Siedlung; V: Verkehr; L: Landschaft.)

4. Empfehlungen zum Bereich Landschaft

Vorbemerkung

Eine vielfältige, gesunde und schöne Landschaft ist nicht eine beliebige Zutat, sondern essentielle Grundlage wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Existenz sowie eines gedeihlich-friedlichen Miteinanders von Menschen. Das haben wohl auch die Bewohner des Urner Tales so empfunden, als sie bei der Befragung des GfS-Forschungsinstitutes aus dem Jahr 2001 «die Beeinträchtigung der Landschaft zu den grössten Problemen des Kantons gezählt haben». Die Wissenschaftler der GfS sprechen von einem schmerzhaften Unbehagen der Menschen an dieser Tatsache und warnen – das Bild des Wasserfalls bemühend – vor einem gefährlichen Kipp-Moment, an dem das allgemeine Missgefühl sich schlagartig zum Entschluss verändern kann, den Raum, der einem vertraut ist, den man liebt, der einem Heimat ist, zu verlassen. Das gilt nicht nur für Einzelpersonen, sondern auch für Betriebe. In der Tat muss die Landschaft im Unteren Reusstal viel aushalten:

- Topografie und Verkehrsgunst liessen Bevölkerungswachstum und eine gewerblich-industrielle Entwicklung zu.
- Bahn, Strassen und Energietrassen von nationaler und internationaler Bedeutung durchqueren den Raum.
- Hochwasserereignisse führen immer wieder zu grossen Schäden.

Die «schöne» Alpenlandschaft steht als Verheissung und grossartige Kulisse im Hintergrund, die Tallandschaft ist stark überformt. Reste bäuerlicher Kultur mit Grünlandwirtschaft und einer weit verzweigten Steinmauern-Terrassenlandschaft, aber auch Ortschaften mit reichem historischem Erbe sind vorhanden.

Das Reusstal teilt damit das allgemeine Schicksal städtisch geprägter Räume, insbesondere jedoch das anderer Transit-Alpentäler wie beispielsweise Eisack, Etsch und Inn.

Die Zukunft kann allein nicht im Bewahren des Bestehenden oder in der Rekonstruktion einer vermeintlichen Agraridylle liegen, sondern verlangt die entschlossene Neuformulierung einer urbanen Kulturlandschaft, in der Städtisches sich mit Landschaftlichem auf verträgliche Weise verbindet. Die in diesem Verfahren eingeladenen Planerteams haben dazu einige Wege aufzeigen können.

4.1 Talsystem von Reuss und Schächen

Von zentraler Bedeutung ist die Landschaftsentwicklung in den Talräumen von Schächen und Reuss. Sowohl der Hochwasserschutz, wie auch die Belange der Landwirtschaft und ein spannungsvolles Verhältnis von bebauten und unbebauten Flächen können den Talräumen ihre landschaftliche Bedeutung zurückgeben.

Die eingeladenen Teams haben in grosser Übereinstimmung verfolgenswerte Vorschläge unterbreitet, insbesondere gilt:

- Die Konzentration der Siedlungsentwicklung auf die östliche Talseite eröffnet Spielräume für die landschaftliche Entwicklung der Reussebene. Die neuen Wohnstandorte in Flüelen, Altdorf, Bürglen und Schattdorf kommen in den Genuss der «Tal-Sonnenecke», besetzen Hangpositionen mit Blickbeziehungen auf das Alpenpanorama und den See, sie nutzen die Versorgungs-Infrastruktur der Kernorte und ihre kulturellen Einrichtungen.

Die gewerblichen Standorte werden richtigerweise auf vorbelastete Flächen in Schattdorf und Erstfeld platziert.

Der Kantonalbahnhof darf nur auf der Ostseite flächenerschliessende Entwicklungsimpulse auslösen, seine Westseite bleibt landwirtschaftlich definiert.

Die auf der Westseite liegenden Orte Attinghausen und Seedorf geraten durch diese Entwicklung nicht ins Hintertreffen, im Gegenteil, sie profitieren von einer ausgeprägten Landschaftsorientierung. Damit und mit der Pflege ihres kulturellen Erbes profilieren sie sich auch als bodenständig-feine Ortschaften. Kontraproduktiv dazu steht allerdings die gewerbliche Entwicklung Seedorfs in Richtung See.

- Für die Hochwasserschutzmassnahmen an Schächen und Reuss müssen umfangreiche Freiräume zur Dynamisierung der Gewässerläufe bereitgestellt werden. Ein rein technisch orientierter Ausbau genügt nicht. Rückverlegung der Schutzdämme, Freihalten von Überflutungs- und Geschiebeablagerungsräumen, Renaturierung des Bachlaufes durch Umgestal-

tung der Sohle und eine hochwertige Landschaftsgestaltung müssen Bestandteil der Massnahmen sein. Diese liegen sowohl beim Schächen wie bei der Reuss rechtsseitig. Vor allem die Engstelle Schächenmündung und Reuss-Bogen an der A2 bedürfen einer deutlichen Aufwertung (Aufweitung Reuss Albenscht). Es entsteht die Chance, hier ein landwirtschaftsgerechtes, «grünes» Flussdelta von hoher Ausstrahlung zu entwickeln.

Der in Überlegung befindliche und zunächst widersprüchlich wirkende Halbanschluss A2 mit der Spange Schächenwald ist auf dieses wichtige Ziel hin abzustimmen. Die Verträglichkeit dieser beiden Massnahmen mit den Belangen des Hochwasserschutzes und der landschaftlichen Gestaltung ist im Sinne der diesbezüglichen Empfehlungen zu prüfen und explizit nachzuweisen. Andernfalls ist eine verkehrliche Alternativlösung zu bevorzugen.

Die Planungen zum Hochwasserschutz dürfen nicht nur als technische Planung, sondern müssen integriert angefasst werden. Gewässerplanung, Raumentwicklung, Verkehrs- und Landschaftsplanung müssen in einem Team zusammengeführt werden. Nur so gelingen über die Hochwasserfreilegung hinaus synergetische Effekte zur Optimierung von Siedlung und Landschaft.

- Die notwendige und von allen eingeladenen Teams eingeforderte Freistellung des Reusstales westlich der Bahnlinie muss durch entschlossenes Absiedeln oder langfristige Deinvestition angegangen werden. Sie ist der Schlüssel für eine konsequente landschaftliche Entwicklung des Reusstales. Dies bedeutet keinen Rückschritt, sondern eröffnet die Chance zur Schaffung eines grosszügigen Landschaftsparks, welcher die Wohnstandorte an den Rändern erheblich aufwertet, aber auch attraktive Lagen für hochwertiges Gewerbe östlich der Bahn schafft. Die Überlegungen zur Verlegung der Nationalstrasse A2 in den Berg der westlichen Talseite stützen dieses Vorhaben. Betrachtet ist dabei der gesamte Talraum zwischen den Berghängen. Der neue Landschaftspark Reuss ist kein Park im herkömmlichen Sinne, etwa als öf-

fentlich unterhaltene Grünfläche. Leider konnte keines der eingeladenen Teams ein überzeugendes Bild der zukünftigen Tallelandschaft entwickeln und vermitteln, noch nicht einmal wurde das gesamte Talsystem von Reuss und Schächen – seiner Bedeutung entsprechend – im Zusammenhang dargestellt, geschweige denn eine Zukunftsvision entwickelt.

Dabei gilt: Träger und konstitutives Element des Landschaftsparks Reuss muss eine lebensfähige Landwirtschaft sein. Sie erhält nachhaltig gesicherte Wirtschaftsräume, bindet sich jedoch in der Weise in den Parkgedanken ein, dass im Vordergrund die Grünlandwirtschaft steht und dass die Anrechnung ihrer Grünbänder mit Gehölzstreifen, Inseln, Baumreihen, Baumgruppen und Einzelbäumen sowie die Benutzung ihrer Wirtschaftswege durch Erholungssuchende nicht nur toleriert, sondern sich zur Pflege dieser Elemente bereit erklärt.

- Mit der Stabilisierung der Landwirtschaftsbetriebe im Talgrund verketteten diese gleichzeitig die Perspektive, das empfindliche Gleichgewicht von Tal- und Alpwirtschaft sicherzustellen. Das heisst: Der Landschaftspark Reuss sichert gleichzeitig die Alpbetriebe. Für die Festlegung dieses Ziels im kantonalen Richtplan muss noch ein geeigneter Weg gefunden werden.
- Die im Zusammenhang mit der Verkehrsplanung dargestellten Vorzüge einer partiell unterirdischen Variante der NEAT erhält aus der Sicht der Landschaftsentwicklung ebenfalls interessante Aspekte. Es wurde von den Teams nachgewiesen, dass sich die entstehenden Belastungen hinsichtlich Lärmschutz und Landschaftsbild als beherrschbar darstellen. Zusammen mit den Massnahmen zum Hochwasserschutz könnte hier ein Motor zur umfassenden Neuordnung und Gestaltung der Reussebene in Richtung Regional-Park generiert werden. Aufgaben, welche die Gemeinden und der Kanton zu starten nicht in der Lage sind, könnten so bewältigt werden.
- Dem Problem der Freileitungen im Reusstal sollte durch eine Bündelung der Trassen in einem Korridor entlang der Verkehrsträger begegnet werden. Vor-

handene Konfliktpunkte mit dem Siedlungsraum, anderen Infrastrukturbauten oder Landschaftsschutzgebieten sollen in Zusammenarbeit mit den Leitungsbetreibern schnell und wirksam beseitigt werden. Eher skeptisch wird derzeit die Technik der Verkabelung beurteilt, weil den Vorteilen der geringeren Leitungsverluste und der Vermeidung visueller Beeinträchtigungen umfangreiche, auch oberirdisch wirksame Bauwerke als Nachteil gegenüber stehen.

4.2 Flüelen

Flüelen ist das landschaftlich definierte Eingangstor zum Reusstal. Die hervorragende Lage mit See – Berg – gewachsenem Altort geben einer Verknüpfung Schiff–Bahn–Strasse an diesem Punkt Sinn. Daher sollte auch in Zukunft ein Bahnhof möglich sein (im Sinne der Empfehlungen unter 3.2).

Die Vorschläge der Teams zu Flüelen: Rückbau Gewerbe, Entwicklung Wohnen, hochwertige Seeufergestaltung und architektonische Highlights sind im Grundsatz richtig und verfolgungswert. In ihrem architektonischem Ausdruck, etwa zu «Marina Uri» von Metron AG, oder «Port Grimaud» von Planteam S AG, erscheinen sie in Massstab und Körnigkeit eher überzogen.

4.3 Innere Landschaften

Bemerkens- und verfolgungswerte Vorschläge wurden von den Teams zur Schaffung attraktiver Wohnlagen entlang ausgeprägter Kontaktzonen zu Freiräumen innerhalb des Siedlungskörpers vorgetragen. So soll die fragmentierte Struktur der Bauflächen in Altdorf, Bürglen und Schattdorf nicht einfach «aufgefüllt», sondern durch innere Freiflächen gegliedert und attraktiv gestaltet werden. Leider bleiben Aussagen zur wirtschaftlichen Tragfähigkeit unzureichend: handelt es sich um öffentliche Grünflächen, private Gärten oder Landwirtschaftsflächen?

Folgende Aussagen eines Teams sollten festgehalten werden:

- das Freihalten von Siedlungstrennfugen
Bürglen - Schächen
Erstfeld - Schattdorf
Altdorf - Flüelen
- Sichern und Pflege der Landschaftszellen mit dem hochkomplexen und wertvollen Gefüge der Steinmauern in Altdorf und Bürglen.

Anhang

Fachliches Begleitgremium

Expertenteam

Prof. Gerd Aufmkolk, Landschaftsarchitekt, Nürnberg.

Hans-Georg Bächtold, Kantonsplaner Basel-Landschaft.

Dr. Walter Büchi, Theo Stierli & Partner, Luzern.

Dr. Christian Gabathuler, Kantonsplaner Zürich.

Prof. Dr. Ullrich Martin, Institut für Eisenbahn- und Verkehrswesen, Universität Stuttgart.

Thomas Rageth, Kantonsforstamt, Glarus.

Prof. Dr. Hans-Rudolf Schalcher, Institut für Bauplanung und Baubetrieb, ETH Zürich.

Prof. Dr. Bernd Scholl (Vorsitz), Institut für Raum- und Landschaftsentwicklung, ETH Zürich.

Dr. Rolf Signer, Scholl+Signer, Zürich.

Prof. Dr. Ulrich Weidmann, Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme, ETH Zürich.

Fachtechnisches Begleitteam

Markus Baumann, Amt für Landwirtschaft Kanton Uri.

Benno Bühlmann, Amt für Umweltschutz Kanton Uri.

Gerhard Danioth, Amt für Energie Kanton Uri.

Andreas Hurter, Amt für Tiefbau Kanton Uri.

Dr. Emil Kälin, Amt für Wirtschaft und öffentlicher Verkehr Kanton Uri.

Jann Marx, Amt für Forst und Jagd Kanton Uri.

Peter Schmid, Amt für Raumplanung Kanton Uri.

Termine des Verfahrens

Startveranstaltung:

15. März 2006, Altdorf.

Werkstattgespräch:

10. April 2006, Flüelen.

Zwischenpräsentation:

2. Mai 2006, Erstfeld.

Schlusspräsentation

28. Juni 2006, Altdorf.

Erarbeitung der Empfehlungen

28./29. August 2006, Attinghausen.

Beteiligte Teams

Ernst Basler und Partner AG

Wilhelm Natrup, Dipl. Ing. Stadt- und Regionalplanung, Raumplaner FSU.

Valentin Delb, Dipl. Kulturingenieur ETH.

Jürg Elsener Metz, Dipl. Natw. ETH.

Andi Erni, Dipl. Arch. ETH, Landschaftsarchitekt BSLA.

Patrick Ruggli, Dipl. Bau-Ing. ETH, Verkehrsplaner SVI.

Simon Schmid, dipl. Architekt FH.

Christof Abegg, Dr. sc. ETH Zürich.

Metron AG u.a.

Beat Suter, dipl. Ing. FH, Raumplaner FSU.

Christian Tschumi, Dr. sc. techn., dipl. Ing. Landschaftsarchitekt.

Peter Wolf, Dipl. Ing., Landschaftsarchitekt FH/MLA/BSLA.

Marc Schneiter, dipl. Ing. FH Raumplanung.

Martin Valencak, dipl. Forstingenieur ETH.

Roman Seiler, dipl. Ing. FH, Raumplaner.

Hans-Rudolf Henz, Raumplaner FSU.

Alle Metron AG, Brugg.

Peter Zeugin, lic. phil. I

Zeugin Gölker Immobilienstrategien.

Planteam S AG u.a.

Hansueli Remund, dipl. Arch ETH/SIA, Planer FSU/RegA.

Myriam Baumeler, dipl. Umweltnatw. ETH/SIA.

Esther Ambühl Tarnowski, dipl. Kulturing. ETH/SIA, Planerin FSU.

Alle Planteam S AG, Sempach Station.

Reto Höin, dipl. Ing. HTL, Raumplaner. NDS HTL, Planteam GHS AG, Sempach.

Jürg Inderbitzin, dipl. Geograph.

Hochschule für Wirtschaft HSW, Luzern.

Pascal Regli, dipl. Geograph, Verkehrsplaner SVI. MOVE RAUM, Brugg.

Ivo Lütolf, dipl. Arch. HTL.

Daniel Scheuner, dipl. Arch. HTL.

Lütolf und Scheuner Architekten, Luzern.

Andreas Binkert, dipl. Arch. ETH/SIA.

Nüesch Development, Luzern.

ETH Zürich

Hany Elgendy, Dr.-Ing.

Anja Häfliger, Dipl.-Ing. FH, Raumplanerin ETH/NDS

Michael Heller, Dipl.-Ing.

Yose Kadrin, lic. rer. reg.

Markus Nollert, Dipl.-Ing.