

Testplanungsverfahren „Raumentwicklung unteres Reusstal“

Auszug aus dem Schlussbericht des Teams der ETH Zürich

Das untere Reusstal verfügt grundsätzlich über alle Voraussetzungen, die ein zukunftstauglicher Lebensraum im Alpenraum erfordert. Die hervorragende Verkehrserschliessung allein genügt jedoch nicht um mit vergleichbaren Räumen konkurrieren zu können. Alle weiteren erforderlichen Faktoren existieren, aber sie müssen teilweise neu geordnet bzw. reorganisiert werden.

Die Konzentration auf zahllose Einzelaufgaben versperrt den Blick auf die grossen Chancen und Risiken der räumlichen Entwicklung des Tals. Motoren und Impulsgeber einer räumlichen Reorganisation im unteren Reusstal sind die bevorstehenden Bahnprojekte. Die Konzentration der Kräfte auf diese Aufgabe könnte Prozesse in Gang bringen, von denen auch die Bereiche Siedlung und Landschaft profitieren.

Die Zahl der kleineren und mittleren Probleme könnte sich nach Ansicht des Teams gewissermassen von selbst reduzieren, wenn die Dynamik des Jahrhundertprojekts NEAT so weit wie möglich in den Dienst der allgemeinen Entwicklung des Talraums gestellt werden würde. Diese Dynamik kann sich aber in eine Blockade umwandeln, wenn der Kanton Uri sich auf eine Lösung festlegt, die die folgenden aktuellen Rahmenbedingungen der Eisenbahnentwicklung nicht in Betracht zieht:

- Die beabsichtigte Wirkung der Berg-lang Variante kann durch das Betriebskonzept stark vermindert werden.
- Berg-lang Variante hat eine geringe Priorität im gesamten System!
- Die Finanzierung von Berg-lang Variante ist auf absehbare Zeit ungesichert.

Die Testplanung hat gezeigt, dass der Kanton Uri absolut keinen Vorteil aus einer Variante Berg-lang gewinnt. Vielmehr besteht die Gefahr, dass ein Festhalten an dieser Variante zu einer Blockade für weitere oder vorgezogene Massnahmen im Tal führen kann - für die Zeit bis zum Bau und ebenso danach. Eine gemeinsame Planung von Bahn und Kanton im Talraum bietet die grössten Potenziale für die Entwicklung und Umsetzung bedeutender Bausteine. Aufgrund der geschilderten Rahmenbedingungen muss mit einer Etappierung der Ausbauprojekte im nördlichen Zulauf zum GBT gerechnet werden, die die gezeigten möglichen Zustände generieren können. Dabei entstehen Engpässe, die den Erhalt des Status Quo im Regionalverkehr (und evtl. auch im Personenfernverkehr) gefährden können. Geht man davon aus, dass die Bergvariante lang aufgrund der geringen Bedeutung für die Gesamtkapazität, die letzte sein könnte, die realisiert wird, ist das untere Reusstal von diesen Engpässen am stärksten und am längsten betroffen. Für den Kanton Uri bedeutet dies, dass bis zur Realisierung der Berg-lang eine Lösung im Talraum gefunden werden muss, die für den Zeitraum von mindestens einer Generation die Kapazität für den Regionalverkehr erhalten und die Lärmbelastung durch die Güterzüge verringern kann.

Um für den Kanton eine Verbesserung der Situation im **Bahnverkehr** in allen Zuständen der Realisierung zu erreichen, ist es ein primäres Ziel, eine modulare Lösung im Tal zu finden, die in möglichst unabhängigen Schritten realisierbar ist. In Anbetracht der finanziellen Rahmenbedingungen sollte sie zudem mit möglichst wenig Mitteln und Vorinvestitionen auskommen, um eine möglichst schnelle Realisierung zu erreichen und/oder die Blockaden und Unsicherheiten durch ausbleibende Grossinvestitionen zu minimieren, aber trotzdem die Ziele für die Raumentwicklung erfüllen.

Die Ansprüche an das **Wohnen** ändern sich und die betroffenen Gemeinden sollten anhand hervorragender Beispiele demonstrieren, dass modernes Wohnen im unteren Reusstal sowohl in wieder genutzter Bausubstanz als auch in modernen Gebäuden möglich ist.

Die Qualitäten und Dimensionen von **Freiraum und Landschaft** haben einen neuen Stellenwert erhalten. Siedlungsentwicklung nach Innen kann dazu beitragen, Landschaft zurück zu gewinnen und in grosszügigen, zusammenhängenden Dimensionen als weichen Standortfaktor zu fördern.

Gewerbenutzungen sollten künftig dort konzentriert werden, wo die adäquate Verkehrserschliessung vorhanden ist und keine Beeinträchtigungen von Wohnen und Landschaft bestehen.

Die Bahnprojekte sind das Zeitfenster für die Entwicklung des Kantons. Um dieses Fenster nutzen zu können, sollte der Kanton Uri versuchen, wieder Spielräume für allfällige Verhandlungen zu gewinnen. Dabei kann es hilfreich sein, die Ziele der Gesamtentwicklung vor die Bedeutung von Bauwerken zu stellen.

Team der ETH Zürich:

Dr.-Ing. Hany Elgendy, Dipl.-Ing. FH Anja Häfliger, Dipl.-Ing. Michael Heller, Lic.rer.reg. Yose Kadrin & Dipl.-Ing. Markus Nollert