



*Kanton Uri
REUR – Raumentwicklung unteres Reusstal
Bericht Testplanung Juni 06*

Marina Uri

Beitrag Team Metron

Bearbeitung

*Beat Suter
Christian Tschumi*

*Peter Wolf
Marc Schneiter
Martin Valencak
Roman Seiler
Hans-Rudolf Henz
Peter Zeugin*

*dipl. Ing. FH, Raumplaner FSU
Dr. sc. ETH Zürich,
dipl. Ing. Landschaftsarchitekt FH/MLA/BSLA
Dipl. Ing. Landschaftsplaner, TU
dipl. Ing. FH Raumplanung
dipl. Forstingenieur ETH
dipl. Ing. FH, Raumplaner
Raumplaner FSU
lic. Phil. I, Zeugin Gölker Immobilienstrategien*

*Metron AG
Postfach 480
Stahlrain 2
CH 5201 Brugg*

*T 056 460 91 11
F 056 460 91 00
info@metron.ch
www.metron.ch*

Inhaltsverzeichnis

1 Gewählte Langfristperspektive	2
1.1 Voraussetzungen für zukunftsfähige Entwicklung	2
1.2 Uri in der Zentralschweiz	2
1.3 Gemeindestrukturen im unteren Reusstal	2
1.4 Konzept Siedlungsentwicklung	4
Fokus Flüelen Altdorf	5
Marina Flüelen Altdorf	6
1.5 Konzept Verkehr	7
Bahn	7
Motorisierter Individualverkehr	8
1.6 Konzept Landschaft	9
1.7 Wirtschaftliche Plausibilität	9
2 Zeitablauf	10
3 Nicht weiterverfolgte Optionen	11
3.1 Regionalbahnhof Altdorf	11
3.2 Bestehender Bahnhof Flüelen	12

1 Gewählte Langfristperspektive

1.1 Voraussetzungen für zukunftsfähige Entwicklung

Die zukunftsfähige Entwicklung im unteren Reusstal Uri ist auf drei überzeugende Akzente angewiesen:

1. Marina Uri: Den Seestandort Flüelen nutzen als die „beste Lage“ und als attraktiven Wohn- und Arbeitsstandort. Ein neuer erstklassiger Wohn-, Tourismus- und Dienstleistungsstandort am See in Flüelen. Nutzen der einmaligen Lage, Erschliessung, Nähe von Schiff und Bahn und des touristischen Potentials von Flüelen. Der neue Bahnhof und die damit verbundene SBB-Umfahrung von Flüelen, zusammen mit dem verlängerten Seebecken und Hafen schaffen die qualitative Voraussetzung für die neuen Seequartiere und die Revitalisierung des historischen Kerns.
2. Das Zusammenspiel der Stärken und Potentiale im unteren Reusstal im Sinne einer gemeinsamen Regionalstadt aller Gemeinden. Die Gemeinden ergänzen sich und schaffen zusammen die Qualität, welche sie alleine nicht erreichen können. Die Regionalstadt erfordert eine verbindliche Zusammenarbeit, insbesondere in der räumlichen Entwicklung. Gegenseitige Standortkonkurrenz wird ersetzt durch gegenseitige Standortunterstützung.
3. Die kurzfristige, enge und verbindliche Zusammenarbeit der Gemeinden Flüelen, Altdorf und Schattdorf, vorzugsweise im Rahmen einer „Gemeindefusion“.

1.2 Uri in der Zentralschweiz

Uri positioniert sich innerhalb der Zentralschweiz mit folgenden Merkmalen:

- Standort Flüelen-Altdorf an der Schnittstelle Innerschweiz-Seeraum-Alpenraum (Zug, Luzern, Stans, Schwyz, Brunnen)
- Nationaler Verkehrsknoten Flüelen-Altdorf
- Verbindungen und Ausgangspunkt zu internationalen Schweizer Top-Tourismusdestinationen
- Entwicklungsschwerpunkt Flüelen-Altdorf von regionaler Bedeutung: Tourismus, Dienstleistungen und Wohnen

1.3 Gemeindestrukturen im unteren Reusstal

Grundsätzlich legt die Zielrichtung einer *gemeinsamen Regionalstadt* die verbindliche Zusammenarbeit *im Rahmen einer Fusion* nahe. Die Vorteile der Fusion der Gemeinden sind insbesondere:

- Ohne sehr enge Zusammenarbeit wird die Umsetzung der Entwicklungsziele kaum möglich sein (Problem des regionalen Ausgleichs, Gemeindeautonomie führt zu Konkurrenzdenken anstelle zu Zusammenarbeit, einzelne Gemeinden sind mit der Entwicklungsaufgabe überfordert usw.).

metron

- Die Fusion der Gemeinden ergibt eine klare politische, demokratisch legitimierte, handlungsfähige, professionelle und effizientere Basis für die grossen Entwicklungsaufgaben, die anstehen.
- ⇒ Die aufgezeigte Vision Marina Uri und Aufwertung als Regionalstadt ist grundsätzlich machbar, der entscheidende Erfolgsfaktor ist aber die wirkungsvolle Zusammenarbeit der Gemeinden!

Fusionen machen insbesondere dort Sinn, wo ein hohes Mass an gemeinsamen Interessen vorliegt. Im vorliegenden Entwicklungsvorschlag wird dies im Besonderen für die Gemeinden Flüelen, Altdorf, Schattdorf und Bürglen eintreten:

- | | |
|------------------------|--|
| Flüelen | <ul style="list-style-type: none">- Entwicklungsaufgabe Marina Uri von regionaler Bedeutung- Neuer Urner Hauptbahnhof Flüelen |
| Altdorf | <ul style="list-style-type: none">- Entwicklungskorridor Flüelen-Altdorf- Einbinden des Zentrums Altdorf, Verzicht auf den Ausbau Bhf.- Infrastruktur-, Schul- und Gesundheitszentrum- Wohnstandort und Landschaftsqualität |
| Schattdorf/
Bürglen | <ul style="list-style-type: none">- Differenzierung Wirtschaftsstandort Rütönen- Zusammenarbeit für Zentrumsbildung mit Altdorf- Wohnstandort und Landschaftsqualität |

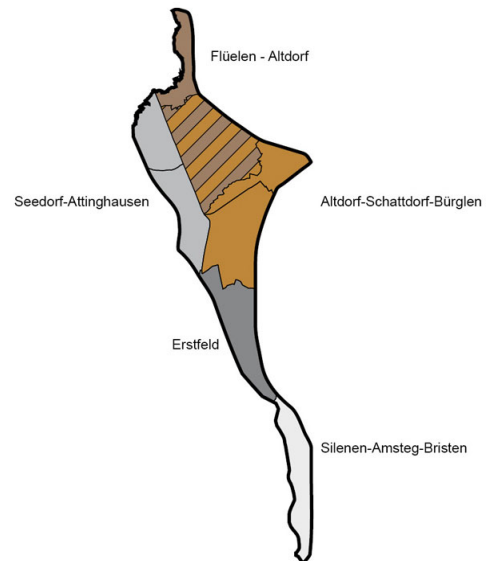


Abbildung 1:
Regionalstadt – Zusammen eine Qualität schaffen die alleine
nicht erreicht werden kann

Bedeutung der Korporation

Die Entwicklung des unteren Reusstales ist auf die Landressourcen und die Zusammenarbeit mit den Korporationen angewiesen. Diese Schlüsselstellung muss diskutiert werden, die Zusammenarbeit muss gewährleistet sein und die Veränderungsbemühungen der Gemeinden und des Kantons müssen mitgetragen werden.

1.4 Konzept Siedlungsentwicklung

Das Konzept Siedlungsentwicklung setzt auf den historischen Siedlungsbogen Flüelen, Altdorf, Schattdorf, Erstfeld. In erster Linie erfolgt eine Entwicklung und Verdichtung im Bestand entlang dieses Bogens der mit der Kantonsstrasse seine Verdichtungsline hat. Dieses Anknüpfen an die historische Siedlungsstruktur stärkt die bestehenden Zentren und Siedlungsgebiete und berücksichtigt die zudem Hochwassergefahr, da die historischen Siedlungsgebiete und Strassen sich in sicherer Lage am Hangfuss entwickelt haben. Um der Reuss und dem Schächen mehr Raum zugeben, werden teilweise die Dämme zurückversetzt und damit einzelne Siedlungsgebiete im Niederungsbereich langfristig aufgegeben. Einzig in Flüelen werden neuen Flächen für den Entwicklungsschwerpunkt am See ausgewiesen. Zur Sicherung gegen Überschwemmungen müssen diese Flächen um ca. 2.50 m aufgeschüttet werden.

Der Schwerpunkt der Entwicklung liegt im Raum Flüelen - Altdorf und knüpft an das bestehende Zentrum Altdorf an. Zwischen Zentrum Altdorf und neuem Entwicklungsschwerpunkt Flüelen wird der „Strip“ entlang der Flüelerstrasse/Gotthardstrasse weiter mit gewerblichen und auch Wohnnutzungen verdichtet. Diese Achse ist eine wichtige ÖV-Verbindung und wird als siedlungsorientierte Strasse verstanden.

Die bestehenden Wohnstandorte im Siedlungsbogen werden geringfügig ergänzt. Die Kombination von Wohnstandorten und Landschaftszellen verspricht ein attraktives Wohnen im Urner Reusstal.

Erstfeld wird mit dem Themenpark Gotthardbahn, Bauunternehmungen, Baulogistik und Werkhöfen zu einem weiteren, wenn auch deutlich untergeordneten Entwicklungsschwerpunkt. Eine Spezialisierung auf Bau- und Verkehrslogistik schafft hier zusammen mit dem geplanten Schwerverkehrskontrollzentrum neue Perspektiven.

Silenen-Amsteg-Bristen kann mit dem Themenpark Energie und dem Naturpark Urnerland-Maderanertal seine touristische Rolle stärken.

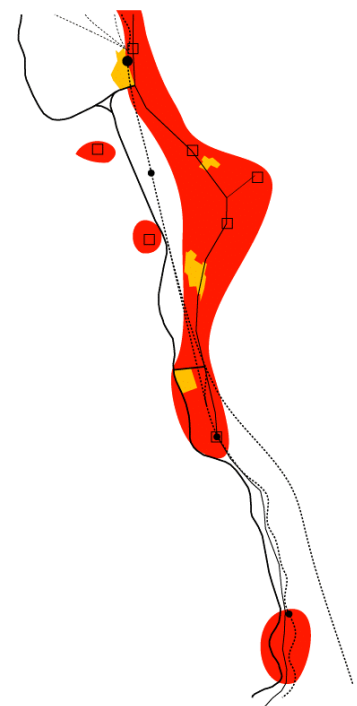
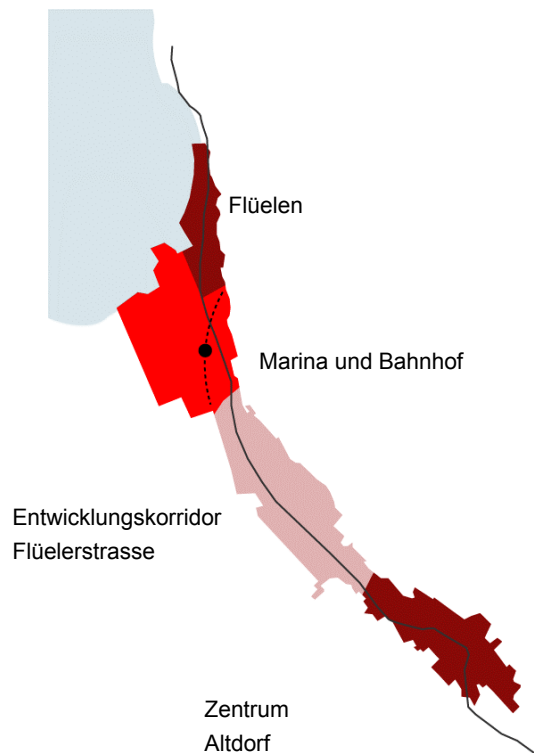


Abbildung 2: Siedlungsbogen

Fokus Flüelen Altdorf

Als Entwicklungsschwerpunkt im unteren Reusstal wird mit dem Raum Flüelen-Altdorf am Standort mit dem höchsten Potential ausgeschieden. Der Standort profitiert vom Verkehrsknoten, der Seelage und dem bestehenden touristischen Zentrum Flüelen. Er ist gekennzeichnet durch folgende Bausteine:

- SBB Umfahrung Flüelen, neuer Bahnhof und Neuanlage Hafen (Verkehrsknoten Flüelen: Bahn, Schiff, Bus, Bergbahn Eggberge, Gotthardstrecke)
- Neue Marina Flüelen: Dienstleistungen, Wohnen, K+K+Hotels, Segelhafen und Badeinsel kombiniert mit Autobahnhalt
- Revitalisierung Flüelen: neue Promenade, Strand, Hotelneubauten und Potentiale für attraktives Wohnen mit Seebezug entlang der aufgegebenen Bahnlinie
- Flüelerstrasse als Entwicklungskorridor: Einkaufen, Wohnen, Mischnutzung
- Zentrum Altdorf: historisches Zentrum, Altstadterlebnis, Einkaufen, Verwaltungszentrum, attraktive Wohnquartiere



*Abbildung 3:
Korridor Altdorf - Flüelen*

Marina Flüelen Altdorf

Drei neue Bausteine: Bahnhof, Marina und Aufwertung Flüelen Dorf

Leitbild für den Entwicklungsschwerpunkt ist die neu interpretierte und ausformulierte Verknüpfung zwischen Wasser und Land. Wichtigstes Element des neuen Seequartiers ist die Verknüpfung zwischen Bahn und Schiff mit einem neuen, nach Süden verlegten Bahnhof (siehe 1.5) am neuen Hafenbecken mit Schiffsanleger. Das Hafenbecken bildet den Ausgangspunkt für die Anlage von weiteren Kanälen. Entlang dieser Kanäle entstehen neue Büro-, Dienstleistungs- und Wohnquartiere mit direktem Wasserbezug. An der neuen Wasserfront entsteht ein Kongress- und Hotelzentrum als Wahrzeichen der Marina. Ein weiteres markantes Gebäude akzentuiert den Bahnhof und Schiffsanleger in Form eines zehnstöckigen Büroturms. Direkt am Bahnhof befindet sich die zentrale Tourismusinformation des Kantons Uri.

Der Standort ist bestens von der A2 aus erschlossen. Im Bereich Grossried ist eine Autobahntankstelle denkbar. Besucher und Durchreisende nutzen für einen Aufenthalt die Parkhäuser des Seequartiers am Hafenbecken.

Die bestehenden Nutzungen des Areals werden sukzessive verlegt: Der A2-Werkhof erhält einen neuen Standort im Gewerbegebiet Erstfeld. Die nicht auf die Wasserlage angewiesenen flächenintensiven Gewerbe- und Handelsbetriebe im Seemattquartier bekommen neue Standorte im Entwicklungskorridor Flüelerstrasse. Die Firma Arnold (Kies/Sand/Beton) findet ebenfalls einen bestens erschlossenen Standort im Gewerbegebiet Erstfeld. Der Kiesabbau und Umschlag kann weiterhin auf dem See stattfinden.

Flüelen am See

Mit der neuen Bahnführung kann das alte Bahntrasse durch Flüelen aufgehoben werden und bietet neue Entwicklungsperspektiven für den historischen Tourismusort. Auf dem alten Bahnkorridor entsteht eine Promenade, die den neuen Bahnhof mit dem alten Ortskern verknüpft. Der Ort liegt damit wieder direkt am Wasser und hat keine Lärmbelastung mehr. Ein Strand mit Bars und Restaurants sowie die neue Promenade bilden das neue Aushängeschild des Ortes. Die Hotellerie hat durch den Wegfall der Bahnanlagen reichhaltige Entwicklungsmöglichkeiten Richtung See. Am Standort des Hafenkiosks kann an prominenter Lage ein Seehotel entstehen. Im weiteren Verlauf der alten Bahnlinie sind attraktive Wohnlagen mit direktem Seebezug möglich.

Die Verknüpfung zwischen Bahn und Schiff wird weiterhin gewährleistet. Die Bahnführung entspricht der Variante „Reider“ und ist mit den Neat-Bahnplanungen der Bergvariante Lang aufwärts kompatibel. Vom neuen Bahnhof aus ist die Bergbahn Eggberge in Kürze erreichbar, so dass sich an diesem Standort das Motto „See - Berg - Tal“ manifestiert.

1.5 Konzept Verkehr

Bahn

Der künftige Neat-Bahnhof Flüelen

Merkmale des künftigen Neat-Bahnhofes Flüelen:

- Vier Gleise, 2 Perronanlagen, 450m lang
- Gleise liegen 6m über Terrain, Bahnhofplatz à Niveau zwischen bestehender Kantonsstrasse und See, Zugänge mit Treppen und Rampen
- Die Gleisführung entspricht der „Variante Reider“
- Eine Etappierung (erste Phasen mit bestehender Bahnhofsanlage) ist denkbar.

Das Fahrplanangebot der Neat

Hypothesen:

- Bei allen Zugkategorien, die im Agglomerationsbereich halten und dem Kurz- und Mittelstreckenverkehr dienen, wird mittelfristig der integrale Halbstundentakt eingeführt, egal, ob der Zug S-Bahn, RX oder IR heisst.
- Internationale Züge werden wenn immer möglich innerhalb der Schweiz in ein Stundentakt-Fernverkehrsangebot eingebunden.
- Im Nord-Süd-Verkehr (NEAT) wird stündlich ein IC/EC (CIS)-Zug angeboten; zusätzlich fährt kurz vor oder nach dem IC/EC (CIS) ein IR. Im übrigen Zeitfenster verkehren die langsameren Güterzüge. Morgens, abends oder auch an Sonn- und Feiertagen sind einzelne zusätzliche Züge denkbar (Fernzüge, z.B. Zürich – Rom).
- Der IC/EC (CIS) ist in die Anschlussgruppen in Zürich und Milano eingebunden.
- Der IR vermittelt Anschluss in Flüelen
- Über die alte Bergstrecke fährt der Gotthard-Express, Flüelen – Locarno mit ähnlicher Haltepolitik wie der IR heute, d.h. zwischen 7 und 19 Uhr im Stundentakt.

Etappierung

- 1. Etappe (2018): Gotthard-Basistunnel mit Anschluss Altdorf, Neuer Bhf. Flüelen (Reider) und Umfahrung Flüelen
- 2. Etappe (20xx): Axentunnel
- 3. Etappe (20xx, langfristig): Berg Lang

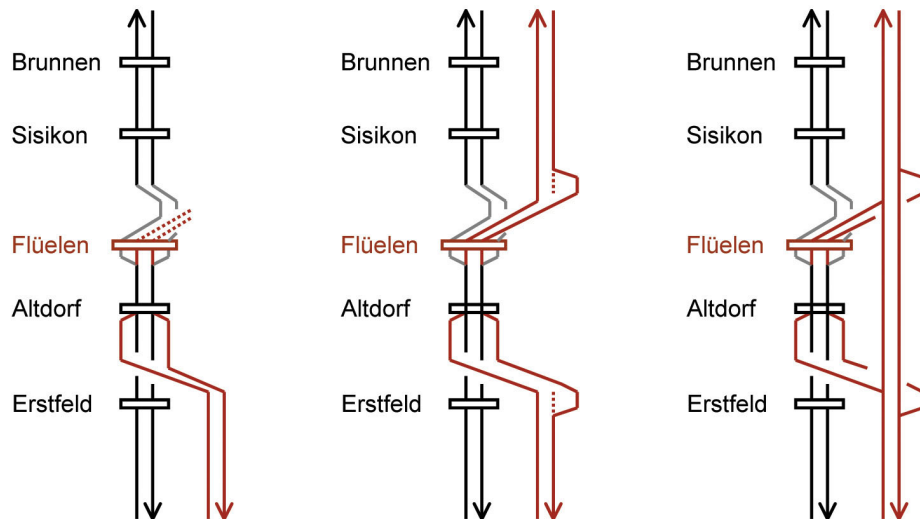


Abbildung 4:
Etappierung Bahn 1., 2. und 3. Etappe

Vision Gotthard-Bergstrecke

- Göschenen als Systemknoten: Ein finanzierbares, dem Markt angenähertes Fahrplanangebot wird sein, dass auf der alten Strecke maximal ein Reise-Zug je Richtung pro Stunde fahren wird. Angestrebt werden soll ein Stundentakt. Der traditionelle Gotthard-Schnellzug soll wie eine S-Bahnlinie im Stundentakt zwischen Flüelen und Bellinzona–Locarno verkehren. Wie und ob der Zug mit dem Grossraum Zürich und mit Luzern verknüpft ist, muss geklärt werden. Der Zug soll ähnlichen Komfort wie der Glacier-Express haben.
- Göschenen soll ein Systemknoten sein, damit sowohl aus Norden wie auch aus Süden mit kurzen Umsteigezeiten in und aus Richtung Urseren umgestiegen werden kann.
- Faido: das Regionalzentrum in der Leventina liegt eine halbe Stunde von Göschenen entfernt und wird automatisch zum 2. Systemknoten. Die Züge im Stundentakt kreuzen in Göschenen und in Faido, was optimale Anschlüsse an regionale Linien zulässt.

„Gotthard-Post“: Das Postauto soll oder muss (!) unbedingt zu einer noch bekannteren Marke werden. Das gelbe Postauto zwischen Klausen, Susten, Furka, Nufenen und Gotthard soll den roten Glacier Express im Tourismusland Schweiz ergänzen.

Motorisierter Individualverkehr

Das Strassennetz wurde in den vergangenen Jahrzehnten dem motorisierten Verkehr angepasst. Teilweise sind Korrekturen zu Gunsten des Velo- und Fussverkehrs nötig, oft bereits realisiert. Der Fuss- und Veloverkehr hat im unteren Urner Reusstal ein gutes, dichtes Netz. Es gibt nur wenige Netzlücken.

Störend ist der motorisierte Individualverkehr im engen Dorfkern von Altdorf. Eine Schächenwaldstrasse könnte die Ortsdurchfahrt entlasten, allerdings sind durch eine solche Massnahme neu induzierte Verkehrsströme sorgfältig abzuwägen.

Insgesamt soll die Strassen- und Wegstruktur im heutigen Umfang beibehalten werden. Geprüft und geplant werden muss der längerfristig Erhalt der Infrastrukturen. Durch eine Konzentration der Siedlungsentwicklung auf bestehende Strukturen erübrigt sich der Neubau zusätzlicher Wege und Strassen.

1.6 Konzept Landschaft

Folgende unbebaute Querverbindungen zwischen den Talflanken werden als Vernetzungskorridore für Fauna und Fauna als Siedlungstrenngürtel freigehalten:

- Bürglen am Eingang zum Schächental
- zwischen Erstfeld und Schattdorf
- zwischen Altdorf bzw. Flüelen und Seedorf bzw. Attinghausen

Mehrere Landschaftszellen innerhalb des bebauten Siedlungsgebiets in Altdorf / Schattdorf sollen von Bebauung freigehalten werden. Sie sind durch charakteristische Steinmauern begrenzt und tragen zu einer hohen Qualität des Wohnumfeldes bei. Eine landwirtschaftliche Nutzung ist weiterhin möglich.

Im Reussabschnitt zwischen Erstfeld und Urnersee sollen potentielle Überschwemmungsflächen freigehalten werden. Die Dämme werden zurückversetzt. In den Überschwemmungsflächen werden keine neuen Bauten erstellt und bestehende Bauten werden längerfristig rückgebaut.

1.7 Wirtschaftliche Plausibilität

Die einzelnen Massnahmen, namentlich im Entwicklungsschwerpunkt Flüelen, sind als Public-Privat-Partnership Projekte anzulegen (Bund, Kanton, Gemeinde, Private).

Die Investitionen für die SBB-Umfahrung Flüelen und neuen Bahnhof werden als Teilprojekt NEAT in Zusammenarbeit Bund und Kanton Uri angelegt.

Investitionsrahmen durch Mehrwert Land im See- und Hafenquartier

Landfläche 100`000m ²

Mehrwert 700.- Fr./m ²

→ Investitionsspielraum Fr. 70 Mio. für Seequartier, Marina Uri (exkl. Hochbauten)
--

2 Zeitablauf

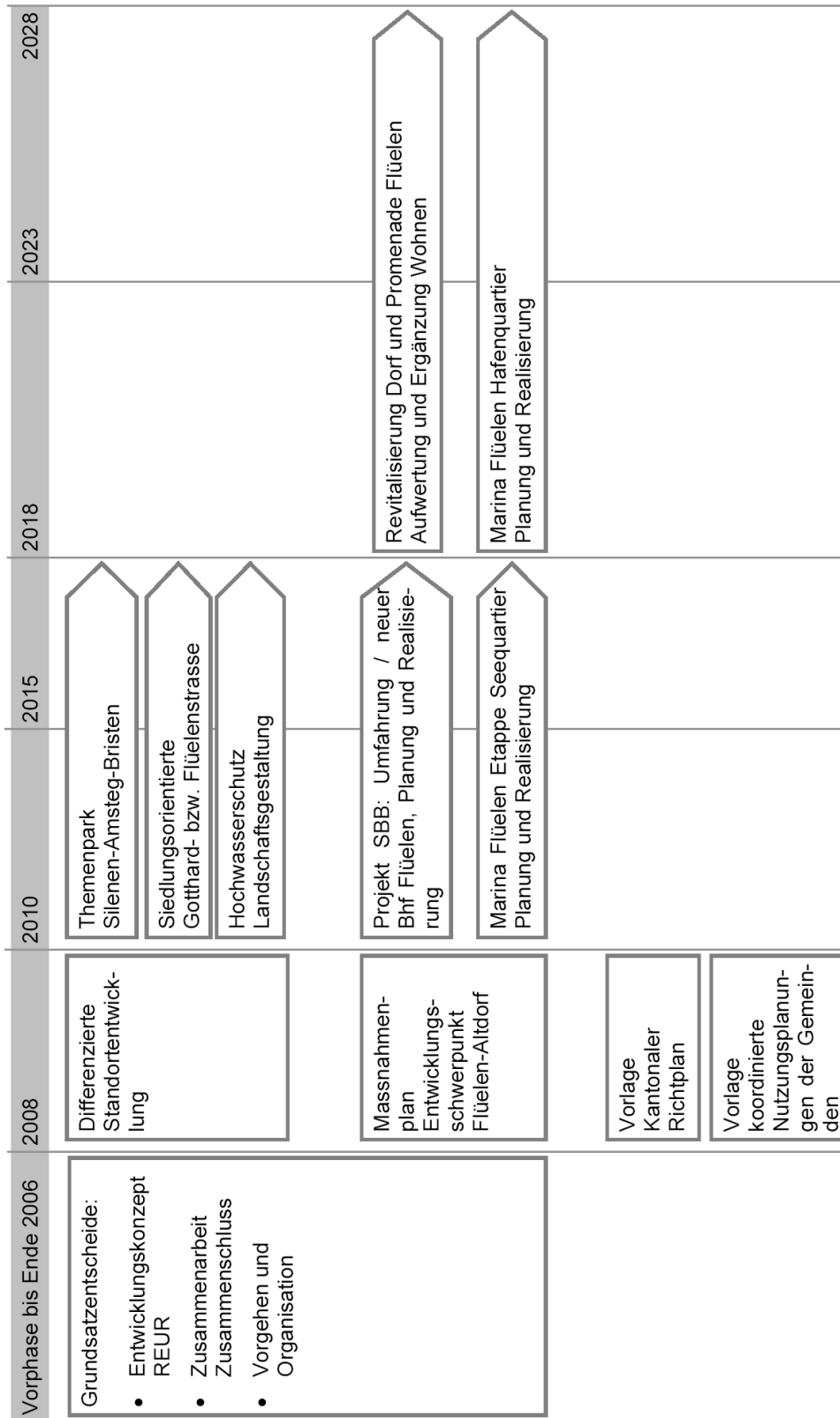


Abbildung 5: Umsetzungsplan

3 Nicht weiterverfolgte Optionen

3.1 Regionalbahnhof Altdorf

Der Regionalbahnhof in Altdorf wurde aus folgenden Gründen nicht weiterverfolgt:

- Die Verknüpfung Bahn-Schiff-Postauto an einem Standort ist mit einem Regionalbahnhof in Altdorf nicht möglich.
- Vorhandene Strukturen sprechen gegen den Standort Altdorf. Um komplett neue Siedlungsteile zu entwickeln, müssen grosse Investitionen getätigt werden. Historischer Ortskern und Regionalbahnhof liegen zu weit voneinander entfernt, um Synergien effektiv zu nutzen (Belebung, Stop Abwanderung Detailhandelsbetriebe).
- Flüelen ist heute schon der Hauptbahnhof von Uri. In Flüelen wird die touristisch sehr wichtige Umsteigebeziehung Bahn-Schiff-Postauto an einem Standort angeboten. Ca. 300'000 Reisende jährlich nutzen Flüelen als Umsteigeort.
- Die Bahnhofstrasse in Altdorf ist sehr schmal. Die Wohnquartiere entlang der Bahnhofstrasse würden mit zusätzlichem Verkehr belastet. Es gibt keine Radstreifen, eine Verbreiterung der Strasse ist kaum möglich.
- Der Regionale Busverkehr müsste komplett umorganisiert werden. Der heute vorhandene Viertelstundentakt kann kaum aufrecht erhalten werden. Ein sternförmiges Netz dürfte zusätzliche Fahrzeuge bedingen. Das heute vorhandene bandförmige Netz ist verhältnismässig kostengünstig.
- Die Flüelerstrasse kann die Funktion der Verbindung zwischen Altdorf und dem neuen Bahnhof Flüelen wie bereits heute schon übernehmen.

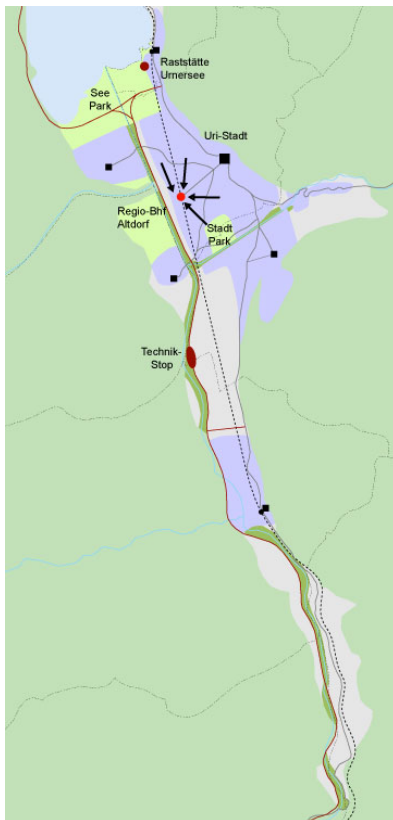


Abbildung 6:
Szenario mit Regionalbahnhof Altdorf

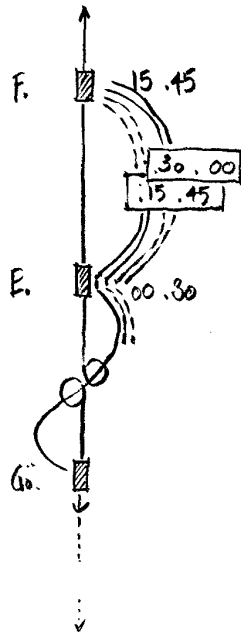


Abbildung 7:
Dank Überlagerung zweier Linien im Halbstundentakt kann im dichten Siedlungsband zwischen Flüelen und Schattdorf heute schon der integrale Viertelstundentakt angeboten werden. Ein Stern-förmiges Netz kann kaum günstiger sein.

3.2 Bestehender Bahnhof Flüelen

Der bestehende Bahnhof Flüelen hat für die längerfristige Entwicklung die folgenden Probleme:

- Weiterhin Lärmbelastung und Zerschneidungseffekte im Siedlungsraum;
- Abtrennung vom Seeufer;
- Eine Miniumfahrung unter Beibehalt des bestehenden Bahnhofs bringt weniger Vorteile als eine Verlegung des Bahnhofs bei ähnlich hohem Aufwand.

Demgegenüber bietet die Verlegung folgende Vorteile:

- Mit Wegfall der alten Bahnlinie kann der historische Ortskern vom Lärm entlastet werden;
- Nutzung Potential Marina Uri und Vergrößerung der Toplage am See;
- Neu entsteht ein direkter Seeanstoss der Hotelnutzung im Zentrum. Der öffentliche Raum zwischen erster Bautiefe und See kann als Promenade aufgewertet werden;
- Aufwärtskompatibilität mit den Bauwerken der NEAT Bergvariante Lang und Axentunnel.