

REUR - Raumentwicklung unteres Reusstal



Vision Stadtkanton Uri - Konzept und Massnahmen

Projektbericht vom 28. Juni 2006

Impressum

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

Myriam Baumeler, dipl. Umweltnatw. ETH/SIA

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

Planteam S AG, Bahnhofstrasse 19a, 6203 Sempach Station

Reto Höin, dipl. Ing. HTL, Raumplaner NDS HTL

Planteam GHS AG, Bahnhofstrasse 19a, 6203 Sempach Station

Jürg Inderbitzin, dipl. Geograph

Hochschule für Wirtschaft HSW, Zentralstrasse 9, 6002 Luzern

Pascal Regli, dipl. Geograph, Verkehrsplaner SVI

MOVE RAUM, Spitalrain 3, 5200 Brugg

Ivo Lütolf, dipl. Arch. HTL

Daniel Scheuner, dipl. Arch. HTL

Lütolf und Scheuner Architekten, Neustadtstrasse 7, 6003 Luzern

Andreas Binkert, dipl. Arch ETH/SIA

Nüesch Development, Kreuzbuchstrasse 29, 6006 Luzern

Inhalt

Einleitung	1
Ausgangslage	3
Vision eines Stadtkantons Uri.....	5
Handlungsbedarf	6
Massnahmen	7
Wohnen.....	7
Arbeiten.....	11
Verkehr.....	15
Landschaft.....	19
Politik und Umsetzung.....	21
Relevanz der aktuellen Aufgaben und Projekte	23
Finanzierungsmodell für die Entwicklungsprojekte	24
Gemeinden im mittleren Reusstal.....	26
Zeitmanagement zur Realisierung der Massnahmen	27

Einleitung

Die gesamtschweizerisch negative demografische Entwicklung, die grosse Distanz zur nächsten Agglomeration und weitere Standortfaktoren (wie hoher Bodenpreis, hohe Steuern, negative Arbeitsplatzentwicklung) bilden ungünstige Voraussetzungen für die künftige Entwicklung des Kantons Uri.

Zu einer negativen Entwicklung trägt auch das Image des Kantons in der Öffentlichkeit bei: Lawinen, Bergstürze, Überschwemmungen und Staus beherrschen die Hauptschlagzeilen; Uri hat das Image eines Katastrophen-Kantons („Katastrophen-Franz“). Mit diesen Entwicklungsfaktoren und diesem Image lässt sich keine nachhaltige Entwicklung aufbauen.

Dazu braucht es aussergewöhnliche Anstrengungen, aussergewöhnliche, visionäre Projekte. Beispiele aus anderen Regionen zeigen, dass aussergewöhnliche Architekturprojekte und besondere Leistungen im Städtebau die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit in hohem Masse auf sich ziehen und das Image einer Stadt oder Region nachhaltig verändern können; **visionäre Projekte verdrängen negative Bilder und vermitteln positive, zukunftsorientierte Botschaften:**

- Thermalbad in Vals
- Guggenheim-Museum in Bilbao
- Snozzi-Bau in Sursee
- Paul Klee Museum in Bern.

Ziel unserer Arbeit war daher nicht die Abhandlung aller Einzelprobleme, die zu Beginn der Entwicklungsplanung Unteres Reusstal aufgezeigt wurden. Vielmehr sollten aufgrund eines Raumentwicklungskonzeptes visionäre Projekte entwickelt werden.

Die offenen Probleme im Kanton Uri wurden dann in Bezug auf die Entwicklungsvorstellung eingeteilt:

- Entwicklungsrelevant: Es sind dies Projekte, die dazu beitragen, das Bild des Kantons positiv zu verändern.
- Schutzrelevant: Es handelt sich um Projekte, die zum Gefahren- oder Umweltschutz beitragen. Sie sind zwar notwendig, leisten jedoch keinen direkten Beitrag zur Weiterentwicklung des Kantons.
- Nicht relevant: Projekte, die weder entwicklungs- noch schutzrelevant sind.

Für die Entwicklungsstrategie ist nur die erste Kategorie der Projekte von Bedeutung. Der Kanton soll die ganze Kraft auf diese Projekte konzentrieren. Es soll eine urbane Stadtentwicklung eingeleitet werden, die über die Grenzen des Kantons hinaus hohe Beachtung findet und den Eindruck einer Region mit Zukunftsvisionen vermittelt.

Ausgangslage

Räumliche Situation

Der Kanton Uri kann aufgrund seiner räumlichen Lage von keiner Agglomeration profitieren (Abb. 1). Kommt hinzu, dass auch die Entwicklung in den Agglomerationen angesichts der vom BFS prognostizierten negativen Bevölkerungsentwicklung nachlassen wird. Die Entwicklung des Kantons Uri wird somit unabhängig von äusseren Impulsgebern funktionieren müssen.

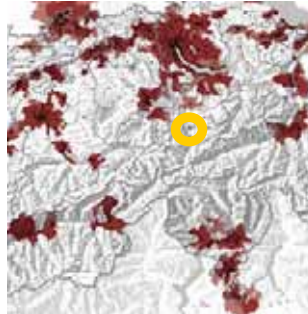


Abb. 1 Der Kanton Uri liegt in keinem Agglomerationsraum.

Standortfaktoren und Entwicklungsbremsen

Im Vergleich mit den umliegenden Kantonen Zug, Luzern und Schwyz (insbesondere Innerschwyz) schneidet der Kanton Uri betreffend wichtigen Standortfaktoren, wie die Nähe zu einer Agglomeration, die Qualität der Landschaft und der Wohnlagen, die Höhe der Bodenpreise und der Steuern durchwegs schlechter ab (Tab. 1). Attraktive Wohnlagen konzentrieren sich auf wenige Standorte im Bereich Altdorf - Flüelen. Der Kanton Uri verfügt daher über relativ ungünstige Voraussetzungen für die Ansiedlung von Unternehmen und Bewohnern wie auch für Zupendler (Abb. 2).

	ZG	LU	Innerschwyz	UR See	UR Talmite
Agglomerationsnähe	***	**	**	(+)	(+)
Landschaft & Wohnlage	***	** (+)	** (+)	**	*
Tiefe Bodenpreise	*	**	**	*	**
Tiefe Steuern	***	* (+)	***	* (+)	* (+)

Tab. 1 Der Kanton Uri besitzt kaum günstige Standortfaktoren.

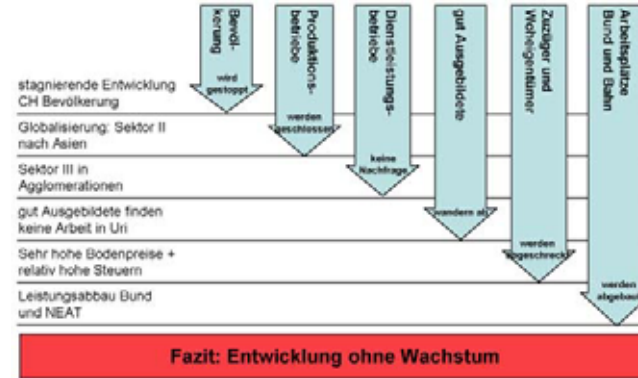


Abb. 2 Entwicklungsbremsen im Kanton Uri.

Demographische und wirtschaftliche Entwicklung

Die ständige Wohnbevölkerung im Kanton Uri hat seit 1995 kontinuierlich abgenommen und wird gemäss dem Trendszenario des BFS bis 2040 noch weiter zurückgehen, um ca. 12% im Vergleich zum Stand 2006. Selbst bei einer positiven Wachstumsdynamik wird gemäss den Schätzungen des BFS die Bevölkerung im Kanton Uri in Bezug auf das Niveau von 2006 um 1.6% abnehmen (Abb. 3).

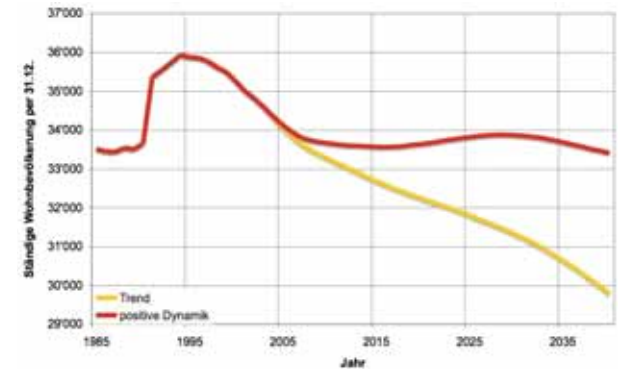


Abb. 3 Entwicklung der Urner Bevölkerung gemäss BFS Szenarien "Trend" und "Positive Dynamik".

Zu den bedeutendsten Arbeitgebern im Kanton Uri zählten bislang der Bund (Armee), der Kanton, die SBB, die RUAG und der Kunststoffhersteller Dätwyler AG (Tab. 2). Der Kanton Uri war denn auch vom Strukturwandel in den Bundesbetrieben und dem damit einhergehenden Stellenabbau in den vergangenen Jahren besonders stark betroffen. Auch der Dätwyler Konzern baute in den letzten Jahren aufgrund struktureller Probleme und der schwierigen internationalen Marktsituation Stellen ab. Die standortbedingten Arbeitsplätze der Armee und der SBB gehen kontinuierlich verloren, neue Arbeitsplätze bleiben aus; einerseits im Sektor 3 aufgrund der Distanz zu den Agglomerationen, andererseits im Sektor 2 infolge der offenen Märkte und "günstigen" Arbeitsbedingungen in Osteuropa und Asien. Der Wasserkraftproduktion kommt bezüglich Arbeitsplatzangebot eine mittlere Bedeutung zu, den Einkommensmöglichkeiten aus dem Strassen-Transitverkehr und dem Tourismus eher eine geringe Bedeutung.

	Beschäftigte 31.12.2003
Dätwyler AG	782
Kantonale Verwaltung Uri	518
RUAG Components	475
Kantonsspital Uri	370
SBB	363
Murer AG	320
VBS	269
Elektrizitätswerk Altdorf	203
RUAG Munition	174
Die Post	117
Urner Kantonalbank	110
Gotthard Raststätte A2	100

Tab. 2 Die beschäftigungsstärksten Arbeitgeber im Kanton Uri im Jahr 2003.

Der Anteil Erwerbstätige an der ständigen Wohnbevölkerung beträgt knapp 50%. Über 85% der im Kanton Uri wohnhaften Erwerbstätigen arbeiten innerhalb des Kantons. Die Anteile der Zupendler (4.5%) und Wegpendler (13.8%) pro wohnhafte Erwerbstätige sind im Kanton Uri sehr gering. Die Wegpendler im Kanton Uri arbeiten primär in den Kantonen Nidwalden, Schwyz, Zug, Luzern und Obwalden. (Quelle: Volkszählung 2000)

Entwicklungstrend

Die Zahl und die Qualifikation der Erwerbstätigen wird aufgrund der aufgezeigten Pendlerbeziehungen auch künftig in hohem Masse von den im Kanton verfügbaren Arbeitsplätzen abhängig ist. Für den Wohlstand im Kanton kommt dabei denjenigen Unternehmen eine besondere Bedeutung zu, die

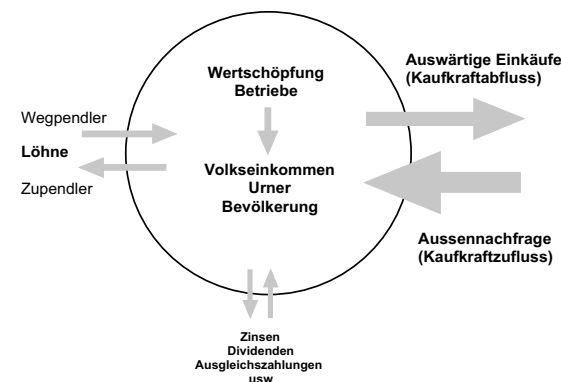


Abb. 4 Export-Import-Situation im Kanton Uri

einen überkantonalen Kundenkreis aufweisen (Exportbasis-Theorie). Viele Unternehmen mit lokaler und regionaler Ausrichtung hängen von der Kaufkraft der Bevölkerung ab, die in „exportorientierten“ Unternehmen arbeitet. Die Bevölkerungsentwicklung wird im Kanton Uri aufgrund dieser Zusammenhänge stärker als in anderen Regionen von der Anzahl der Arbeitsplätze in Unternehmen mit überkantonalem Kundenkreis abhängig sein, was historisch betrachtet auch für die bisherige Entwicklung des Kantons der Fall war (Abb. 4).

Aufgrund der heute absehbaren Arbeitsplatzentwicklung in diesen „exportbasierten“ Unternehmungen wird der Kanton Uri in den nächsten Jahren (unabhängig von den demographischen Entwicklungsfaktoren) mit einem weiteren Bevölkerungsrückgang rechnen müssen.

Entwicklung ohne Bevölkerungswachstum: Vision eines Stadtkantons Uri

Ein Bevölkerungswachstum ist unter den geschilderten Umständen wenig realistisch. Für die Testplanung wird hier deshalb mit einem Szenario gearbeitet, das von einem Einpendeln der Bevölkerungszahl bei rund 33'000 Einwohnerinnen ausgeht und somit ein drastisches Schrumpfen der Bevöl-

ölkerung gemäss dem aktuellen Bevölkerungsentwicklungstrend verhindert wird (schraffierte Fläche Abb. 5). Dies bedeutet nicht, dass im Kanton Uri keine (wirtschaftliche, bauliche und soziokulturelle) Entwicklung mehr stattfinden wird. Vielmehr ist eine Entwicklung im Sinne eines „Umbaus“ des Kantons in Richtung der Vision „Stadtkanton Uri“ anzustreben. Die Abkehr von einer quantitativen Entwicklungsperspektive hin zu einer qualitativen Aufwertung des Lebens- und Wirtschaftsraumes Uri entschärft auch eine Reihe von Nutzungskonflikten, die durch die räumliche Enge im unteren Reusstal entstanden sind. Damit aus den aufgeführten demographischen und wirtschaftlichen Trends nicht ein sich selbst verstärkender Trend zur Abwanderung entsteht, müssen im Kanton Uri neue Arbeitsplätze mit kantonsübergreifendem Kundenkreis geschaffen werden, der Kanton muss seine Qualitäten als Lebensraum steigern können und innovative Projekte müssen über die Kantons- und Landesgrenzen hinaus für Bekanntheit und Attraktivität sorgen.

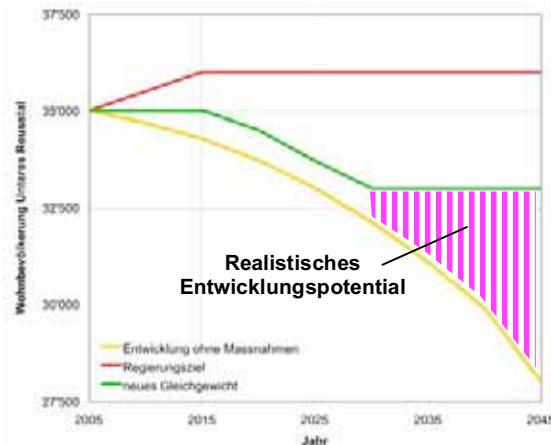


Abb. 5 Ein neues Bevölkerungsgleichgewicht für den Stadtkanton Uri.

Zu den Qualitäten eines Lebensraums zählt bei unserer heutigen Lebensweise auch, dass man an den Angeboten und Möglichkeiten städtischer Zentren teilhaben kann, auch wenn man in überschaubaren dörflichen Strukturen ausserhalb der grösseren Agglomerationen lebt. Luzern, Zug, Schwyz oder Zürich können aufgrund der gegebenen Distanzen diese Funktion für die Bevölkerung des Kantons Uri nur sehr beschränkt wahrnehmen.

Als Stadtkanton Uri wird hier ein Zukunftsbild bezeichnet, bei welchem der Raum Altdorf - Flüelen in seiner Funktion als städtisches Zentrum des Kantons Uri gestärkt wird. Mit einem „Einzugsgebiet“ von über 30'000 Einwohnerinnen und Einwohnern ist die kritische Grösse für ein städtisches Zentrum gegeben. Dies setzt aber voraus, dass sich alle Gemeinden des Kantons für ein starkes Zentrum einsetzen und die kulturellen, sportlichen und gesellschaftlichen Aktivitäten auf den Raum Altdorf - Flüelen fokussiert werden können. Bereits heute lebt rund die Hälfte der Bevölkerung des Kantons in Altdorf und den beiden angrenzenden Gemeinden Schattdorf und Bürgeln. Bei der Vision Stadtkanton leben die Gemeinden Altdorf, Schattdorf, Bürgeln und Flüelen nicht in Konkurrenz zueinander sondern bilden gemeinsam eine Agglomeration mit dem Zentrum Altdorf - Flüelen.

Die angestrebte Urbanität von Altdorf und Flüelen soll dabei auch baulich zum Ausdruck kommen. Aufgrund der aktuellen Bebauungsstruktur könnten dabei Anleihen am Konzept der Gartenstadt und der Stadt am See genommen werden.

Handlungsbedarf

Wirtschaftliche Ebene

Damit sich die Bevölkerungszahl des Kantons Uri bei ca. 30'000 EinwohnerInnen einpendeln kann, muss ein wesentlicher Teil der heute bedrohten Arbeitsplätze ersetzt werden. Im Zentrum des Interesses stehen dabei Arbeitsplätze in Unternehmen, die ihre Güter und Dienstleistungen über die Kantonsgrenze hinweg anbieten und markt- bzw. absatzseitig nicht standortgebunden sind. Uri steht bezüglich diesen Unternehmen in Konkurrenz zu anderen, zentraleren Standorten. Behaupten wird sich Uri in dieser Konkurrenz nur dort können, wo der Kanton Ressourcen oder Anknüpfungspunkte bieten kann, über die die Konkurrenz nicht verfügt. Es sind dies im Wesentlichen der Transitverkehr und die touristischen Möglichkeiten sowie die Bereiche Energie und Wasser.

Für die künftige wirtschaftliche Entwicklung ist somit konsequent nach Möglichkeiten zu suchen, wie im Kanton Uri am Transitverkehr auf Schiene und Strasse verdient werden kann. Welche Leistungen können vor Ort für den Transitverkehr erbracht werden? Das geplante Schwerverkehrszentrum in Erstfeld ist eine Entwicklung in der bezeichneten Richtung. Denkbar sind aber auch Dienstleistungen im Bereich Verkehrsmanagement für Schiene und Strasse (z.B. Steuerung und Betrieb der NEAT-Linie) oder Service-Leistungen für die Durchreisenden.

Der Verkehr, die Verkehrsgeschichte sowie die Anlagen zur Nutzung von Wasserkraft bieten zudem ein touristisches Potenzial, das noch besser genutzt werden könnte. Aus den Erfahrungen im Umgang mit Naturgefahren könnten sich auch Anknüpfungspunkte für Know-how-Transfers und Dienstleistungen im Bereich Gefahrenmanagement ergeben. Des Weiteren ist das touristische Potenzial aus der Lage am See konsequent zu nutzen.

Planerische Ebene

Mit dem Szenario "Entwicklung ohne Bevölkerungswachstum" werden vorab siedlungsinterne Lücken geschlossen; es gilt, die Spielregeln zu definieren, wie der urbane Charakter des Raumes Altdorf verstärkt werden kann (Art der Bebauung, Freiraumelemente, Verkehrsführung usw.).

Auch für die angestrebte qualitative Arbeitsplatzentwicklung sind nur wenige Neueinzonungen, dafür aber Verlagerungen nötig. Arbeitsgebiete sind bezüglich des wirtschaftlichen Handlungsbedarfs zu überdenken; Welche Lagen, Flächen oder Sicherheiten brauchen Unternehmen im Zielbereich der wirtschaftlichen Entwicklung?

Organisatorische Ebene

Unter dem Gesichtspunkt der fiskalischen Äquivalenz (Übereinstimmung des Kreises der Entscheidenden, der Zahlenden und der Nutzniessenden) bilden für den angestrebten Stadtkanton Uri die Gemeinden des unteren Reusstals eine Problemlösungsgemeinschaft. Sie müssen diese forcierte Konzentration auf den Raum Altdorf - Flüelen wollen und müssen entsprechend auch von dieser Neuausrichtung profitieren können. Eine Fusion dieser Gemeinden zu einer neuen Stadt Altdorf würde die Entscheidungsfindung zum angestrebten Transformationsprozess erleichtern und alle EinwohnerInnen des unteren Reusstals an den erhofften Verbesserungen partizipieren lassen.

Alle Aufgaben und Projekte sind am angestrebten Entwicklungsziel des Stadtkantons Uri auszurichten und zu messen. Für die Entwicklung des Stadtkantons nicht relevante Projekte treten in den Hintergrund.

Wohnen

Die Enge des Tales und die Naturgefahren in der Reussebene schränken die attraktiven Wohnlagen im unteren Reusstal stark ein. Die gesamtschweizerische Entwicklung zeigt, dass sich zwei Faktoren positiv auf die Wohnbauentwicklung auswirken: die **Nähe von Wasser** und die **Nähe von Naherholungsräumen**. Diese Faktoren setzt der Kanton sehr schlecht in Szene. Vor allem mit der Ortsplanung der Gemeinde Flüelen werden seenahe Wohnbau-Entwicklungen durch Industriezonen verunmöglicht und Potentiale verspielt.

Im **Kerngebiet Altdorf - Flüelen** sollen daher drei Wohntypen forciert werden:

- **Zentrumsnahes Wohnen am Park**

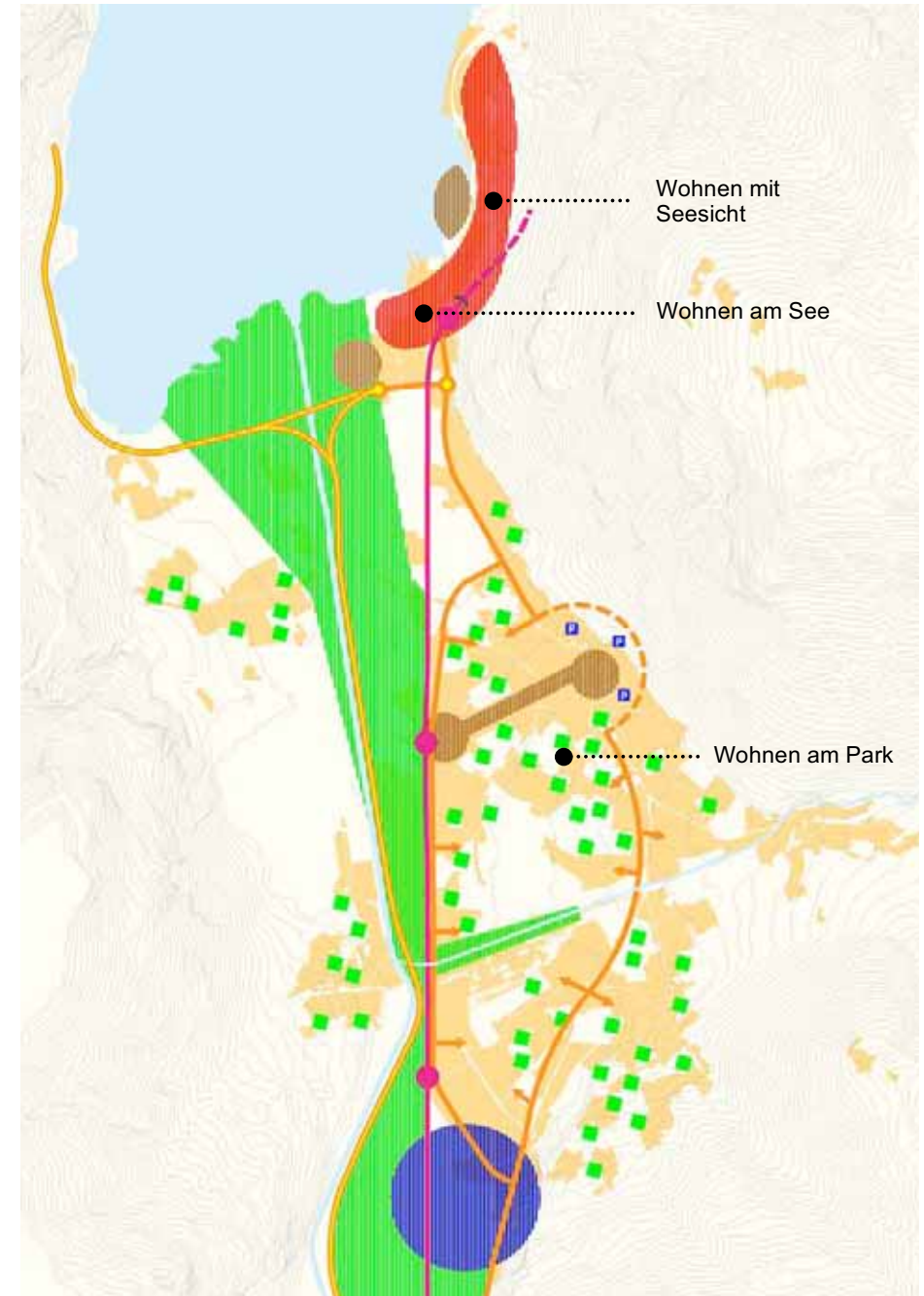
Bei der künftigen Siedlungsentwicklung sind die **Qualitäten in der unmittelbaren Umgebung der Siedlungsgebiete zu verbessern**. Die heutigen landwirtschaftlichen Inseln im Siedlungsraum sollen als Grundlage für eine **Entwicklung zur „Gartenstadt“** (Wohnen am Park) genutzt werden.

- **Wohnen mit Seesicht**

An den **Hanglagen von Flüelen** sind **spezielle Wohnformen** zu entwickeln, die für verschiedenste Bevölkerungsgruppen attraktiv sind.

- **Wohnen am See**

Die seenahen Areale sind zur Wohnentwicklung zu nutzen. Die **Gewerbe- und Industriebetriebe in Seenähe** sind zugunsten einer attraktiven Wohnbauentwicklung **umzusiedeln**.



W1 Wohnen mit Seesicht

Die Gebiete Gruonmatt, Grundbiel und Oberdorf in Flüelen gehören aufgrund der See- und Bergsicht zu den besten Wohnlagen im Kanton. An diesen siedlungsnahen Hanglagen sollen daher attraktive Wohnprojekte sowohl für Einheimische als auch für Zuzüger realisiert werden. Zur Zielgruppe gehören Senioren, Familien und Wohlhabende.

Die Wohnprojekte sind in der Horizontalen entwickelt und damit für alle Altersgruppen gut begehbar bzw. erreichbar. Die schmalen, langgezogenen, stark strukturierten Bauzeilen sind dem schwierigen Gelände gut angepasst und sichern optimale Sichtverhältnisse. Die Parkierung bleibt im Tal; die Erschliessung erfolgt mit Schräglift.

Die Gefahrenzonen werden beachtet d.h. es werden keine „roten Zonen“ belegt.

- Anzahl Wohnungen: ca. 70
- Grundstücksfläche ca. 37'500 m²



W2 Wohnen am See

Die Nähe zum See sowie die gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr am Bahnhof Reider und an die Autobahn zeichnen das Gebiet Allmeini in Flüelen als attraktive Wohnlage aus. Die Sportanlagen werden zum Teil verlegt.

Im freien Gelände zwischen „Weg der Schweiz“ und See ist daher eine Siedlung für anspruchsvolles Wohnen für Einheimische und Zuzüger zu entwickeln. Die Vorstellung sind zweigeschossige Bauten mit grosszügigen Terrassen. Vorgelagert ist ein allgemein zugänglicher Seepark, der auch den touristischen Projekten dient.

(Alternativprojekt zum Seepark: siehe Massnahme W5)

- Anzahl Wohnungen: ca. 40
- Grundstücksfläche: ca. 47'000 m²



W3 Verlegung Industriebetriebe in Seenähe zugunsten Wohnungsbau

Die industrielle Entwicklung in Flüelen in Seenähe ist raumplanerisch unverständlich und entwicklungspolitisch unverzeihlich. Im Konzept sind zwei grössere Areale bezeichnet, wo die Betriebe ausgesiedelt und in die Gewerbeareale Schattdorf – Erstfeld verlegt werden sollen. Auf den frei werdenden Arealen sind Wohnbauprojekte zu entwickeln.

(Siehe auch Massnahme P2)

Anzahl Wohnungen: ca. 260

Grundstücksfläche: ca. 80'000m²



W4 Wohnen am Park

Im Raum Altdorf soll eine urbane Dichte geschaffen werden, ohne die Qualität von Freiräumen zu vernachlässigen. Die für Uri charakteristische, mit Lücken durchsetzte Siedlungsstruktur wird daher zur Gartenstadt weiterentwickelt. Die Siedlungslücken werden etappenweise geschlossen, weisen aber jeweils einen Anteil an Grün- und Parkanlagen von 15 - 20% auf. Zur Sicherstellung dieses Grünanteils erfolgen Einzonungen nur aufgrund entsprechender Zonenvorschriften und Gestaltungsplanaufgaben.

Das Gartenstadtkonzept findet für die Entwicklung der Siedlungsgebiete von Schattdorf, Seedorf und Attinghausen Anwendung.

Bild rechts: Beispiel Konzept Wiberg St. Erhard / Knutwil mit reglementarisch gefordertem Parkflächenanteil von 10 – 15 %.



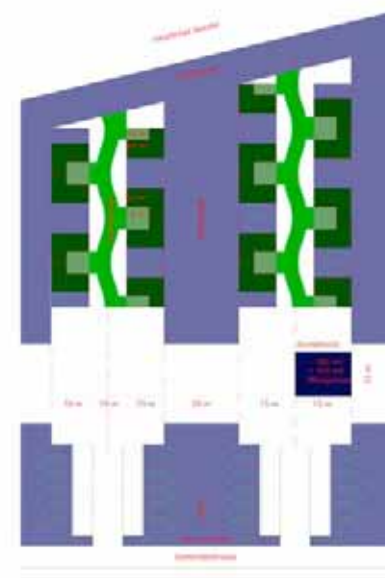
W5 Wohnen mit Yachthafen

Der in der Massnahme W2 vorgesehene Seepark wird zu einem Wohnquartier mit Yachthafen im Stile von Port Grimaud in Südfrankreich entwickelt. Hafen und Wohnungen liegen teilweise an Land und über Wasser.

Unter dem Motto „Wohnen am Hafen in den Bergen“ wird ein einzigartiges Angebot in der Schweiz geschaffen und eine Imagesteigerung angestrebt. Die Finanzierung eines solchen Projektes kann kurzfristig sichergestellt werden.

Anzahl Wohnungen: ca. 80

Geschätzte Kosten schiffbare Grachten: CHF 6.0 Mio.

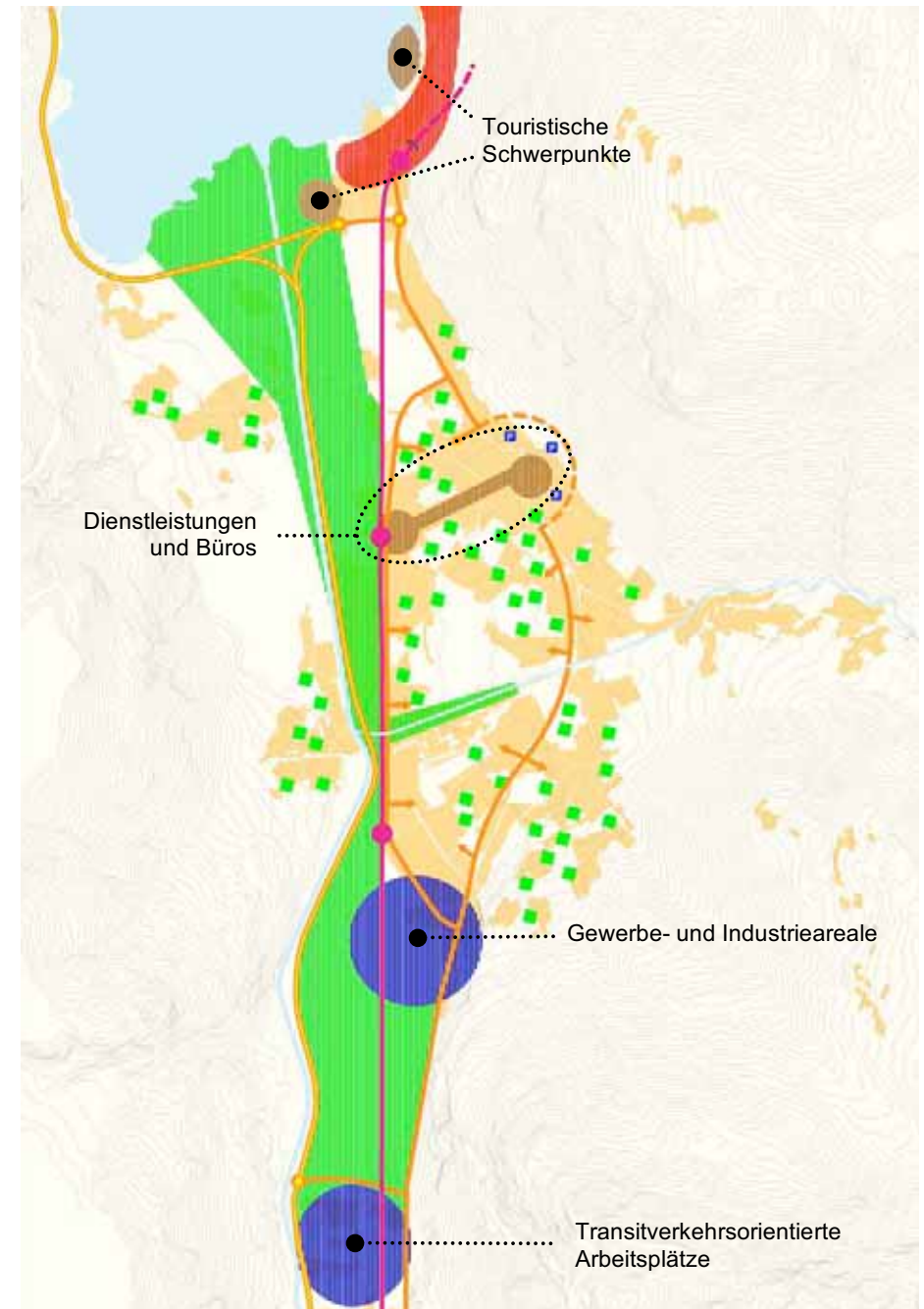


Arbeiten

Die Erhaltung bzw. der Ersatz verlorener Arbeitsplätze ist im Kanton eine notwendige Voraussetzung, um den Bevölkerungsrückgang stabilisieren zu können. Von besonderem Interesse sind Unternehmungen, welche ihre Produkte und Dienstleistungen über die Kantons-grenze hinweg verkaufen können. Spezifische Potenziale hat der Kanton dabei in den Bereichen Transitverkehr, Verkehrs- und Gefahrenmanagement, Energie, Wasser und Tourismus. Die zentrale Frage lautet: Wie kann der Kanton den Transitverkehr auch in der heutigen Zeit wirtschaftlich nutzen?

Der Boden im unteren Reusstal ist knapp. Die Arbeitsplatzentwicklung ist auf wenige Standorte zu konzentrieren, die weder in Seenähe noch in hochwassergefährdeten Gebieten liegen und gut an das regionale Verkehrsnetz und die A2 angebunden sind.

- **Gewerbe- und Industrieareale** werden im Bereich Schattdorf Süd und Vorderschächen geschaffen und bestehende Betriebe in Seenähe und in der Reussebene in diesen Raum umgelagert.
- **Transitverkehrsorientierte Arbeitsplätze und Logistikbetriebe** konzentrieren sich auf den Bereich Erstfeld – Amsteg/Silenen.
- Neue **touristische Arbeitsplätze** entstehen durch ein seenahes Transit- und Tourismuszentrum mit Kongress-, Kultur-, Freizeit- und Tourismusnutzungen unter einem Dach, sowie einer Plattform in der Seebucht von Flüelen.
- **Dienstleistungen und Büros** siedeln sich aufgrund der Zentrumsnähe und der ÖV-Erschliessung am und um den neuen Kantonsbahnhof Altdorf sowie entlang der Bahnhofstrasse Altdorf an.



A1 Seeplattform

In der Bucht von Flüelen entsteht ein attraktives Gourmet-Restaurant auf einer See-Plattform, die gleichzeitig Schiffsanlegestelle ist. Wenn das Feriencentrum Andermatt realisiert ist, verkehrt täglich am Abend zwischen Flüelen und Andermatt der „Gourmet-Express“, der Gäste zum Essen an den See und zurückführt.

Mit der Realisierung dieser Seeplattform entsteht aus der Umsteigesituation Schiff - Bahn eine zusätzliche Wertschöpfungsquelle im touristischen Bereich, insbesondere dem Tagestourismus. Die Neuorganisation der Quasisituation schafft eine neue Erlebnisqualität.



A2 Transit- und Tourismuszentrum

Das neue Transit- und Tourismuszentrum Uri ist das künftige Wahrzeichen des Kantons. Das Panoramarestaurant und die touristischen, kulturellen und sportlichen Nutzungen unter einem Dach (Hotel, Kongresswesen, Sport, Wellness, Kino/Freizeit, Verpflegung, Souvenirshops, Technikmuseum) locken Transitpassanten, Naherholungssuchende, Sportler (Surfer, Segler, Biker etc.), Kulturschaffende (Ausstellungen/Ateliers) und Architekturtouristen an. Die bisherige Raststätte Uri dient weiterhin als Tagesraststätte (Tankstelle, Imbiss, LkW-Stop).

Durch die Attraktivität und die Bekanntheit des Transit- und Tourismuszentrums kann die Region wieder vom Durchreiseverkehr auf der Autobahn profitieren:

- Tagestourismus: 1 - 5h Aufenthalt
- Übernachtungen: 12h Aufenthalt

Via Passerelle zum Bahnhof Reider und zur Schiffstation ist das Transit- und Tourismuszentrum auch zu Fuss erreichbar und an den öffentlichen Verkehr angebunden.



A3 Dienstleistungsbetriebe am Kantonsbahnhof

Wie weit der neue Kantonsbahnhof eine Arbeitsplatzentwicklung im Sektor Dienstleistungen und Büros auszulösen vermag, muss die Zukunft zeigen. Die Parzellierungs- und Platzverhältnisse beim Bahnhof sind nicht optimal; trotzdem sollte die erhöhte Standortgunst auf der Achse Bahnhof - Zentrum Altdorf für eine stärkere Entwicklung von Dienstleistungsbetrieben genutzt werden.

Das Areal um den neuen Kantonsbahnhof bietet mit der Anbindung an den öffentlichen Verkehr und der Nähe zum Zentrum Altdorf auch für Zupendler in den Kanton einen attraktiven Arbeitsplatzstandort. Insbesondere für externe Fachleute aus den Bereichen Gefahren- und Verkehrsmanagement dürfte dieser Standort als Arbeitsplatz interessant sein.



A4 Zentrum für Gewerbe und Industrie

Auf eine Arbeitsplatzentwicklung im Regierungsschachen ist aus Gründen des Hochwasserschutzes wie auch des Landschaftsschutzes zu verzichten; die bestehenden Betriebe sind ins Gewerbezentrum Schattdorf – Erstfeld zu verlagern. Das Gewerbeareal Vorderschächen ist nach Aufgabe des Installationsplatzes NEAT schrittweise nach Bedarf zu erweitern, diese Flächen sollen im Sinne einer aktiven Bodenpolitik gesichert werden (siehe Massnahme P2). Eine Haltestelle für die S-Bahn ist zu prüfen.

Mit der Verlagerung der Arbeitszone vom Regierungsschachen ins Gewerbezentrum Schattdorf - Erstfeld wird flächenmässig primär ein Nullsummenspiel angestrebt, es bestehen aber auch längerfristige Erweiterungsmöglichkeiten für bereits existierende und neue Betriebe in Richtung NEAT-Installationsplatz.



A5 Transitverkehrsorientierte Arbeitsplätze

Transitverkehrsorientierte Betriebe sind vor allem beim Autobahnanschluss Erstfeld anzusiedeln. Im Speziellen soll der Einsatz der Tunnelwärme im Gewerbegebiet geprüft werden.

Im Kanton ist Know-how in den Bereichen Schwerverkehr, Verkehrsmanagement sowie Erstellung und Wartung von Bahn- und Strasseninfrastrukturen vorhanden. Das Schwerverkehrskontrollzentrum Erstfeld ist Ausgangspunkt für ein schrittweise aufzubauendes Kompetenzzentrum.

Damit der Kanton Uri weiterhin vom Transitverkehr profitieren kann, sind in diesem Bereich neue innovative Ideen zu entwickeln und zu realisieren, idealerweise im Zusammenhang mit der Umsetzung der Neuen Regionalpolitik.

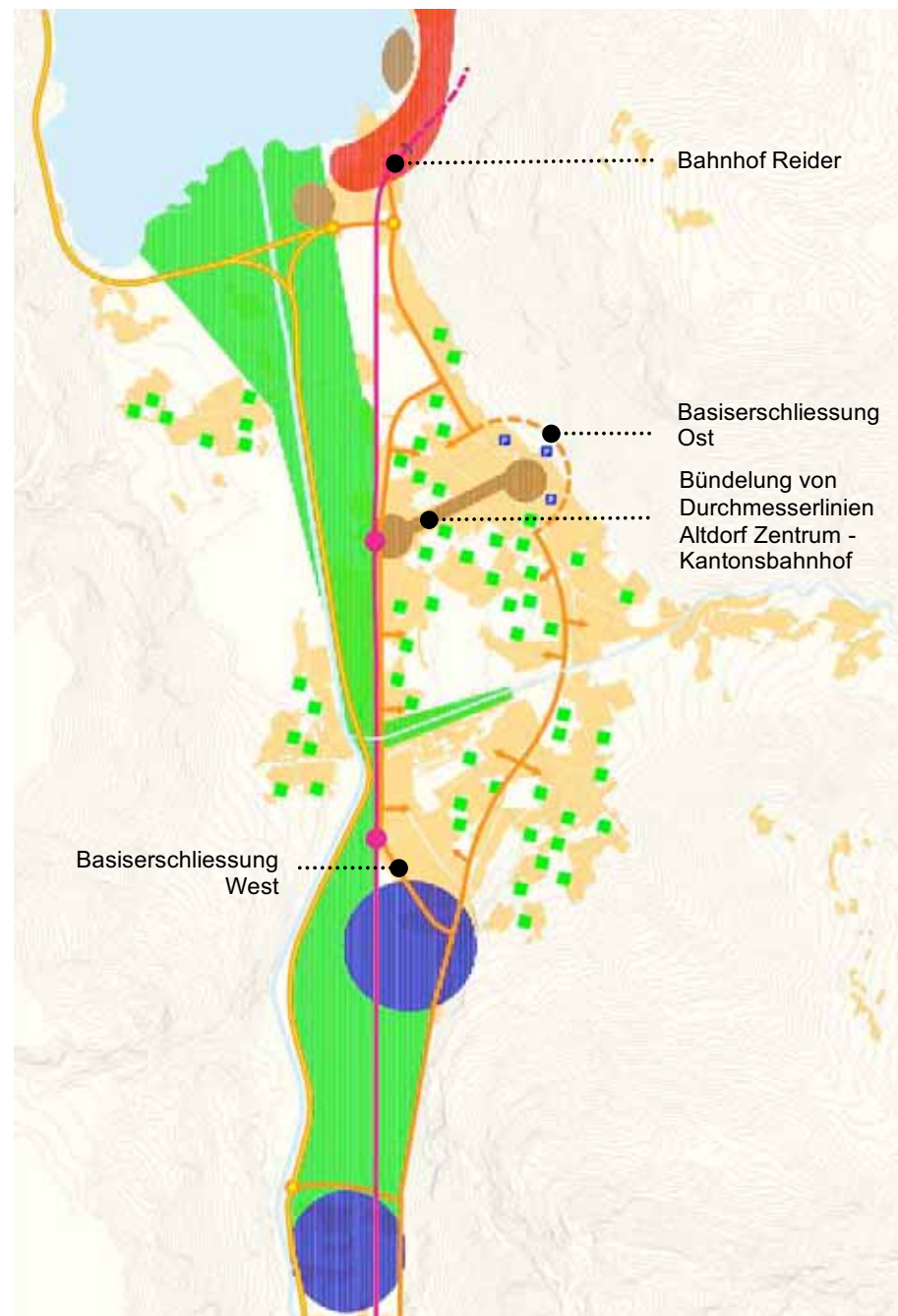


Verkehr

Wir beurteilen die NEAT-Bergvariante für die Entwicklung des Stadtkantons Uri als nicht relevantes Projekt; es kommt – wenn überhaupt – zu spät. Zudem entstehen die grössten Verkehrsbelastungen im unteren Reusstal vorwiegend aus lokalen und regionalen Verkehrsbeziehungen.

Es werden jene Projekte in den Vordergrund gestellt, welche die angestrebte Siedlungsentwicklung unterstützen, ein attraktives und verkehrsarmeres Stadtzentrum bewirken und der baulichen Entwicklung der „Stadt Uri“ dienen:

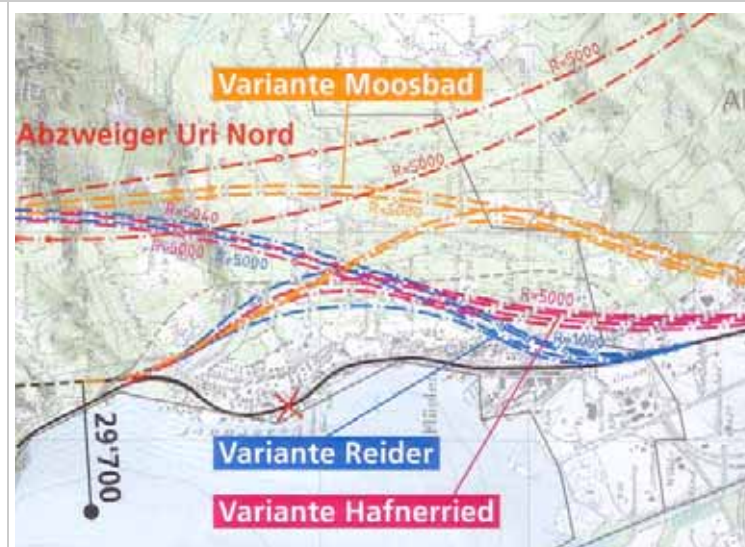
- Eine **kurze Basiserschliessung „Berg“** mit einer Linienführung dem Hangfuss entlang und einer direkten Erschliessung der zentralen Parkierungsanlagen schafft die nötige Gestaltungs- und Nutzungsfreiheit im Zentrum.
- Eine entlang des Bahntrassees geführte **Basiserschliessung West** erschliesst die Siedlungsgebiete, entlastet die "alte" Strassenachse, schafft das Potential für eine längerfristige Siedlungsentwicklung und erschliesst den Kantonsbahnhof.
- Sämtliche Buslinien werden auf der Achse Altdorf Zentrum - Kantonsbahnhof gebündelt und als **Durchmesserlinien** in die Vororte geführt.
- Um nach wie vor die unmittelbare Verknüpfung zwischen Schiff, Bahn und Bus für den Touristik- und Regionalverkehr erhalten zu können, soll der **Bahnhof Reider** realisiert werden. Die NEAT-Variante „Reider“ ist daher zu bevorzugen. Als Variante kann die Umfahrung Flüelen mit einer S-Bahn-Verbindung auf dem alten Trasse gewählt werden.



V1 Bahnhof Reider / Gotthard - Bergstrecke

Werden die Projekte Wohnen und Tourismus in Flüelen umgesetzt, gehört dieser Ort zu den wichtigsten Entwicklungsstandorten des Kantons. Ein Anschluss ans regionale Bahnnetz wäre darum die logische Antwort auf diese Entwicklung. Entsprechend sollte die NEAT-Linienführung „Reider“ bevorzugt werden. Als Variante kann die bestehende Bahnstation als S-Bahn-Haltestelle geprüft werden (NEAT-Umfahrung Flüelen)

Die Verknüpfung zwischen Schiff, Bahn und Bus wird in Flüelen mit dem Bahnhof Reider weiterhin angeboten. Die Gotthard-Bergstrecke bleibt erhalten und wird ergänzt mit Tourismus- und Nostalgieangeboten ab Flüelen, was die Verknüpfung von Schiff und Bahn ermöglicht. Zum neuen Transit- und Tourismuszentrum Uri am See (siehe Massnahme A2) wird eine Fussverbindung geschaffen (Kosten Passerelle: ca. CHF 750'000.--).

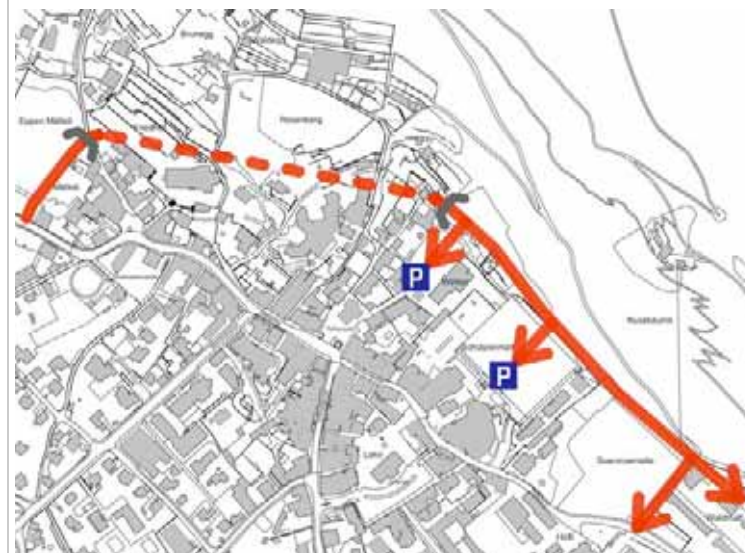


V2 Basiserschliessung „Berg“ und Aufwertung Zentrum

Jede attraktive Stadt weist heute ein verkehrsarmes attraktives Stadtzentrum auf. Mit der kurzen Berg-Umfahrung (teils offen, teils als Galerie, teils als Tunnel) werden alle Parkierungsmöglichkeiten im Zentrum erreicht, das Zentrum optimal erschlossen und das Zentrum verkehrsarm – „stadtgerecht“ – gestaltet. Vorbild dazu bildet die in der norditalienischen Stadt Perugia realisierte Umfahrung (am Hangfuss) und Erschliessung des verkehrsberuhigten Zentrums.

Diese bergseitige Umfahrung mit direkten Zubringern zu den bereits bestehenden Parkierungsanlagen bringt, kombiniert mit flankierenden Verkehrsberuhigungsmassnahmen auf der Ortsdurchfahrt, den grössten Entlastungseffekt.

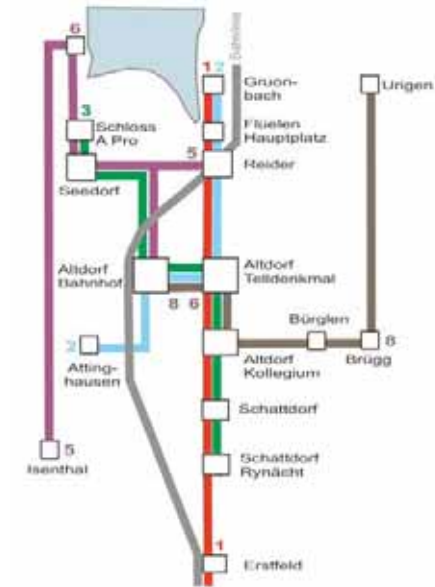
Geschätzte Kosten: CHF 30 – 40 Mio.



V3 Bündelung ÖV-Durchmesserlinien Zentrum - Bahnhof

Besonders im urbanen Raum ist darauf zu achten, dass sowohl Zentrum als auch Bahnhof gleichermaßen erreichbar sind. Nach Inbetriebnahme des neuen Kantonsbahnhofs sind deshalb die Bus-Linien neu zu ordnen. Sie sollen als Durchmesserlinien so geführt werden, dass sowohl das Stadtzentrum, die Bahnhofstrasse als auch der Kantonshof bedient werden. Das Buskonzept wird deshalb neu auf das Zentrum Altdorf und seinen Bahnhof ausgerichtet, wobei die Linie Flüelen – Altdorf – Schattdorf – Erstfeld mit den heute stärksten Frequenzen erhalten bleibt.

Altdorf wird mit stündlichen Interregio-Zügen an das schweizerische Schienennetz angebunden, alternierend dazu gewährleistet die S-Bahn den halbstündigen Fahrplan zwischen den Gemeinden und den nächstgelegenen Agglomerationen.



V4 Basiserschliessung West

Die bisherige Kantonsstrasse erfüllt längerfristig die Erschliessung der zentrumsnahen Gebiete.

Der mit verhältnismässig geringem Aufwand realisierbare Halbanschluss Attinghausen (inkl. Unterführung Walter Fürst) leistet nur einen bedingten Beitrag zur Entlastung (v.a. durch die direkte Leitung des Schwerverkehrs in die Industriezonen und durch die Vermeidung von NEAT-Baustellenverkehr auf dem lokalen Strassennetz). Wir erachten ihn daher nicht als besonders relevantes Projekt für die räumliche Entwicklung.

Eine effektivere Entlastung des Siedlungsraumes Altdorf verspricht der Ausbau der bereits bestehenden „kleinen Westumfahrung“ via Umfahrungs-, Rynächt-, Kornmatt-, Seedorf-, Spitalstrasse, welche durch eine Verlängerung der Kornmattstrasse als „grosse Westumfahrung“ ausgebaut werden kann. Die Westumfahrung dient gleichzeitig auch als Basiserschliessung der Siedlungsentwicklung im Raum Altdorf – Flüelen.

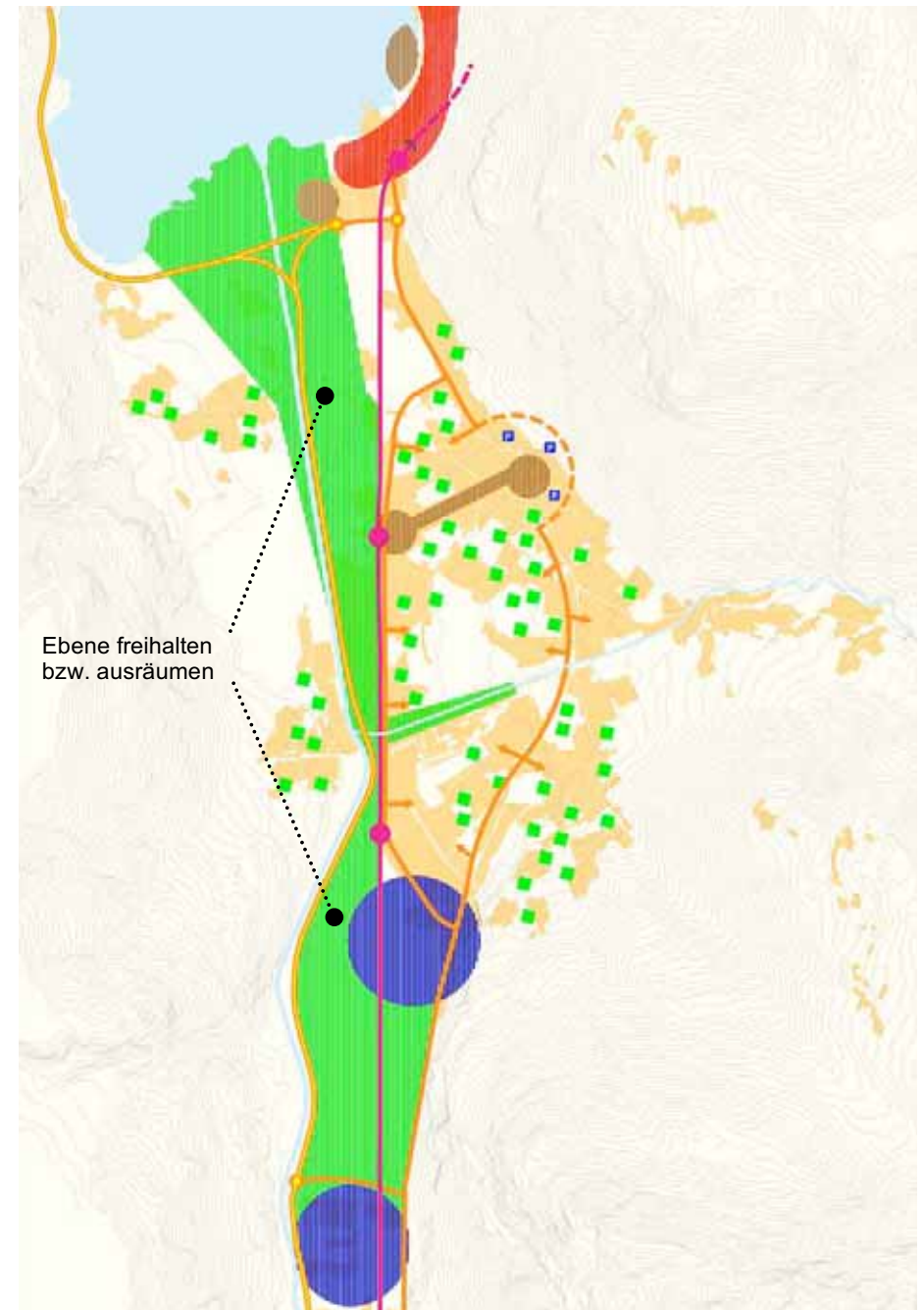
Geschätzte Kosten Ergänzungsstrasse: CHF 6.0 Mio.



Landschaft

Die **Reussebene** soll aus Gründen des Hochwasserschutzes wie auch des Landschaftsschutzes **freigehalten** bzw. sogar ausgeräumt werden. Die Konsequenzen daraus sind:

- Mehr Raum für die **Reuss**
- **Verlagerung** der bestehenden **Gewerbe- und Industriebetriebe** in den Raum Schattdorf - Erstfeld (siehe Massnahme A4)
- Räumliche Voraussetzung für **Hochwasser- und Landschafts-schutzprojekte**
- Erhalt grosser zusammenhängender Flächen als wirtschaftliche Basis der **Landwirtschaft** im Kanton Uri.



L1 Ausräumen der Reussebene

Das konsequente Ausräumen der Reussebene verfolgt vier Ziele: Mehr Raum für die Reuss (Hochwasserschutz), Ausgleich zur Enge des Tales (unverbaute Weite der Ebene als ästhetische Qualität), Verlagerung der bestehenden Gewerbe- und Industriebetriebe, Steigerung der Wohnqualität (Blick auf unverbaute Landschaft), sowie den Erhalt grosser zusammenhängender Landwirtschaftsflächen.



Politik und Umsetzung

Die vorangehenden Massnahmen erfordern eine **politische Plattform** der betroffenen Gemeinden; die Massnahmen sind nur dann umsetzbar, wenn die Gemeinden ihre Entwicklungsvorstellungen nicht notgedrungen innerhalb der Gemeindegrenzen erfüllen müssen. An Stelle des Kriteriums der politischen Grenze tritt das Kriterium der besten Entwicklungslage im unteren Reusstal. Zudem braucht es eine politische Plattform, die es erlaubt, die Entwicklungsprojekte umzusetzen, die Fehlentwicklungen der vergangenen Jahre zu korrigieren (ausräumen der Ebene, verlegen der seenahen Industriebetriebe) und den Kanton in Richtung **Innovation statt Subvention** zu steuern.

Die Konzentration der speziellen Wohnbauprojekte in Seenähe muss allen Gemeinden zu Gute kommen (**Interessenausgleich**).

Die Umsetzung der Vision Stadtkanton Uri erfordert:

- Schaffung gemeinsamer politischer Strukturen
- Grenzüberschreitendes Vorgehen statt Gemeindedenken
- Kooperation mit paritätischer Stimmbeteiligung der Gemeinden
- Mehrwertausgleich für neu eingezontes Bauland
- Attraktivere Steuermodelle

(Siehe auch Umsetzungsmodelle ab Seite 24).

Die wichtigsten Pfeiler der Vision Stadtkanton Uri

Gemeindefusionen oder politische Plattform für Entwicklungsprojekte und Interessenausgleich

Projektkoordination im Kant. Richtplan und Umsetzung in der Nutzungsplanung

Bildung der Trägerschaften für Grossprojekte

Massnahmen zur Eindämmung der Bodenspekulation (Mehrwertabschöpfung)

Standortmarketing

P1 Politische Plattform

Wie in anderen Kantonen ist eine **Fusion der Gemeinden** im unteren Reusstal als erstes und erfolgversprechendstes Ziel zu prüfen.

Die Grösse des Kantons lässt eine vierte Verwaltungseinheit (Region) eigentlich nicht zu. Aber auf der Ebene der Gemeindeinteressen ist der notwendige Entwicklungsschub nicht zu schaffen.

Fehlt heute die politische Kraft zur Fusion, können Übergangsformen gewählt werden. Die Gemeinden bilden eine **politische Plattform** („Regionalrat Stadt Uri“) mit folgenden genau umgrenzten Kompetenzen:

- Er ist zuständig für die **Umsetzung** der regionalen Entwicklungsprojekte.
- Er erhält die entsprechenden **Finanz-Kompetenzen**.
- Er kann „**kantonale Nutzungszonen**“ zur Umsetzung der Projekte erlassen.
- Er sorgt für den **Interessenausgleich** unter den Gemeinden.



P2 Aktive Bodenpolitik

Unter aktiver Bodenpolitik werden folgende vier Hauptaktionsfelder verstanden:

- Ausbau der Rechtsgrundlagen für **Landumlegungen im öffentlichen Interesse** zur Bereinigung divergierender Absichten von Grundeigentümern und zur Umsetzung von Entwicklungsprojekten.
- Schaffung einer Rechtsgrundlage für **angemessene Mehrwertabschöpfung** bei Bauland basierend auf dem Eidg. Wohnbau- und Eigentumsförderungsgesetz (WEG): Zweckgebundener Einsatz für die Umlagerung der standortfremden Betriebe und die Realisierung innovativer Projekte.
- Schaffung eines **Land-Pools der öffentlichen Körperschaften** (Gemeinden, Kanton, Korporation) für Landumlegungen oder Entwicklungsprojekte. Die Zinserträge bleiben im Pool und werden zur Unterstützung neuer Projekte eingesetzt.
- Beteiligung der öffentlichen Körperschaften an **gemischt wirtschaftlichen Trägerschaften** zur Realisierung der Entwicklungsprojekte.



Relevanz der aktuellen Aufgaben und Projekte in Bezug auf die Vision „Stadtkanton Uri“

Entwicklungsrelevant

Siedlungserweiterung und -begrenzung

- Wohnprojekte in Flüelen (W1 – W3)
- Gartenstadtkonzept (W4)

Zentrumsfunktion von Altdorf

- Konzentration von Wohnen und Arbeiten im Raum Altdorf - Flüelen (W1 – W4 und A1 – A4)

Erschliessung und Entlastung Zentrum Altdorf

- Basiserschliessung Ost und West (V2 + V4)
- Fussgängerzone Altstadt (V2)

Kantonsbahnhof Altdorf / Busbahnhof und -netz

- Entwicklung Bahnhofareal und Bahnhofstrasse mit Dienstleistungseinrichtungen (A3)

Langsamverkehr

- Passerelle Bahnhof Flüelen – See (V1, W2, W3)

Touristischer Pol Flüelen / Aufwertung Seeufer

- Plattform mit Gourmetrestaurant (A1)
- Raststätte und Tourismuszentrum (A2)

Regionales Arbeitsgebiet / Hochwasserschutz / Enge / Übertragungsleitungen

- Ebene ausräumen und Konzentration der Arbeitsplätze bei Schattdorf und Erstfeld (A4)
- Installationsplätze / NEAT-Führung
- neues Arbeitsgebiet Schattdorf – Erstfeld (A4)
- Variante Reider und neuer Bahnhof Reider (V1)

Zukunft VBS-Areale

- Wohnen am Park (W4)

Zukunft Erstfeld / Schwerverkehrskontrollzentrum

- Transitverkehrsorientierte Arbeitsplätze sowie Holz- und Wärmeproduktion in Erstfeld konzentrieren (A5)

Wichtige Schutzaufgaben,
aber nicht primär Entwicklungsrelevant

BLN-Gebiet Maderanertal

Massnahmenplan Urnersee

Lärmschutz

BLN-Gebiet Vierwaldstättersee

Aufschüttung

Landwirtschaftsflächen

→ Dies sind **Voraussetzungen** für eine Entwicklung; sie werden zur Erhaltung des Lebensraumes erwartet.

nicht relevant für Entwicklung oder Schutz

NEAT-Variante Berg lang

Halbanschluss Attinghausen

Ausbau Unterführung "Walter Fürst"

Portal Axen

Sanierung A2

Finanzierungsmodell für die Entwicklungsprojekte

Einnahmen:

- Der Bodenpreis in ländlichen Räumen mit Entwicklungsproblemen liegt gesamtschweizerisch nicht über CHF 300.--. Auf der Grundlage des Bundesgesetzes über die Wohnbauförderung (WEG) sollen Mehrwerte für Wohnzonen über CHF 300.-- und für Industrie- und Gewerbezone über CHF 200.-- abgeschöpft werden. Diese Mehrwerte fließen zweckgebunden in regionale Entwicklungsprojekte und in die Mitfinanzierung der Auslagerung von Betrieben in Seenähe.
→ Massnahme P2 Aktive Bodenpolitik
- Wird Land öffentlicher Körperschaften in Wohnbauprojekte eingeworfen (z.B. in Seenähe), soll der Zinsertrag der Finanzierung von Entwicklungsprojekten zufließen.
→ Massnahme P2 Aktive Bodenpolitik

Vermeidung übermässiger Kosten:

- Kanton, Gemeinden und Korporation konzentrieren ihr Land auf die Entwicklungsstandorte (Projekte von öffentlichem Interesse). Mit Landumlegungen sorgen sie dafür, dass die betroffenen landwirtschaftlichen Betriebe ihre Existenzfähigkeit erhalten können.
- Kanton, Gemeinden und Korporation stellen ihr Land zur Realisierung der Projekte zur Verfügung. Ein allenfalls reduzierter Bodenwert ist vor der Umzonung in eine Nutzungszone vertraglich und grundbuchlich zu sichern (Projekte im öffentlichen Interesse).
- Die Zonenvorschriften für Wohnbauzonen sind so zu ändern, dass die Freihaltung der Parkanlagen Gegenstand der Wohnbauprojekte sind und privat erstellt und unterhalten werden (diese Modelle existieren in anderen Regionen bereits und sind nicht unbedenklich).
→ Massnahme W4 Wohnen am Park

Öffentliche Beteiligungen an Ausgaben:

- Der Anreiz für die Verlegung der Gewerbebetriebe in potentiellen Wohnbaugebieten erfolgt über kostenneutralen Landtausch und Übernahme der Abbruchkosten durch die öffentliche Hand am alten Standort. Eventuell werfen die Eigentümer ihren alten Standort ins Wohnbauprojekt ein und finanzieren damit den Abbruch selbst.
→ Massnahme W3 Verlegung Industriebetriebe in Seenähe zugunsten Wohnungsbau
- Die beiden touristischen Zentren sind gemischt wirtschaftlich geführte Objekte. Die Plattform im See dient als Schiffsanlegestelle (öffentlich finanziert) und als Restaurant (private Trägerschaft). Die repräsentativen Teile des Touristik- und Transitentrums sind öffentlich finanziert (Turm, Räume für Kultur und Sport, Umgebung, Steg zum See), die restlichen Nutzungen (Hotel, Kongress, Sport, Shopping) werden privat finanziert.
→ Massnahme A1/A2 Seeplattform und Transit- und Tourismuszentrum

Ausgaben der Öffentlichen Hand

- Gleichzeitig mit der Realisierung des Bahnhofs Reider wird die Fussgängerverbindung zwischen Bahnhof, Quaianlage/Dorfzentrum, neuen Wohngebieten und Touristik-Zentrum gebaut.
→ Massnahme V1 Bahnhof Reider / Gotthard-Bergstrecke
- Für die Bergumfahrung des Zentrums Altdorf gibt es Trasse-Studien. Diese wurden aus Kostengründen verworfen. Das Projekt ist neu zu beurteilen und insbesondere bezüglich seinen positiven Auswirkungen neu zu bewerten.
→ Massnahme V2 Basiserschliessung „Berg“ und Auwertung Zentrum
- Die Bündelung der Buslinien auf der Achse Zentrum – Bahnhof erfordert beim Bahnhof und im Zentrum (Tell-Denkmal) Bus-Wendeplätze. Die Kosten sind gering.
→ Massnahme V3 Bündelung ÖV-Durchmesserlinien Zentrum - Bahnhof
- Die Basiserschliessung West ist im Rahmen der ordentlichen Erschliessungsaufgaben der Gemeinden zu finanzieren.
→ Massnahme V4 Basiserschliessung West
- Die Verlagerung der Betriebe aus der Reusebene erfolgt im Rahmen der Hochwasserschutzprogramme.
→ Massnahme L1 Ausräumen der Reusebene

Kostenneutrale Projekte:

- Folgende Projekte werden durch private Trägerschaften erstellt und sind kostenneutral: W1 Wohnen mit Seesicht; W2 Wohnen am See; W5 Wohnen mit Yachthafen; W6 Wohnen auf dem Gleistrasse; A3 Dienstleistungsentwicklung beim Kantonsbahnhof; A4/A5 Industrie- und Gewerbeentwicklung.

Gemeinden im mittleren Reusstal

Die Chance des unteren und mittleren Reusstals besteht in der Entwicklung eines attraktiven Schwerpunktes – im Aufbau des Stadtkantons Uri.

Alle Entwicklungsregionen weisen drei Entwicklungskreise auf:

- der Kernbereich der Entwicklung (Kernstadt)
- die Agglomeration (Entwicklungsgürtel)
- die ländlichen Gemeinden (Speckgürtel).

Die Entwicklung der Kernstadt strahlt aus. Ohne besondere Massnahmen profitieren die Landgemeinden von der Stadtentwicklung und profilieren sich mit guten Wohnquartieren und dörflichen Gewerbebetrieben.

Die Vision des Stadtkantons Uri geht von dieser Erkenntnis aus, dass nur ein starkes, eigenständiges Zentrum eine Entwicklungsumkehr schafft, dass ein starkes Zentrum aber ausstrahlt und die umliegenden Gemeinden in seine Entwicklung einschliessen wird. Die umliegenden Gemeinden profitieren als Wohngemeinden und die Gewerbebetriebe profitieren von der baulichen und wirtschaftlichen Entwicklung des Zentrums.

Die umliegenden Gemeinden profitieren zudem von der gesteigerten Attraktivität der gesamten Region, weil ihre Bewohner weniger gezwungen sind, in die Grossagglomerationen abzuwandern, sondern vermehrt im Kanton bleiben werden.

Setzt sich die Entwicklungs-Lokomotive des Stadtkantons Uri in Bewegung, rollen auch die Wagen der umliegenden Gemeinden im Schlepptau mit.

Zeitmanagement zur Realisierung der Massnahmen

Massnahme	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig	Nettokosten öffentl. Hand
W1 Wohnen mit Seesicht	Nutzungsplanung	Realisierung		gering
W2 Wohnen am See	Nutzungsplanung	Realisierung		gering
W3 Verlegung Industriebetriebe zugunsten Wohnungsbau	Betriebsverlegungen / Nutzungsplanung		Realisierung	CHF 5 Mio.
W4 Wohnen am Park	Nutzungsplanung	Realisierung		gering
W5 Wohnen am Yachthafen	Nutzungsplanung	Realisierung		gering
W6 Wohnen „auf dem Geleise“		Gleis-Stillegung	Realisierung	?
A1 Seeplattform	Planung	Realisierung		gering
A2 Transit- und Tourismuszentrum		Realisierung		gering
A3 Dienstleistungsbetriebe am Kantonsbahnhof	Kantonsbahnhof / Nutzungsplanung		Realisierung	gering
A4 Zentrum für Gewerbe und Industrie		Realisierung		gering
A5 Transitverkehrsorientierte Arbeitsplätze	Realisierung			gering
V1 Bahnhof Reider / Gotthard-Bergstrecke	Realisierung			?
V2 Basiserschliessung „Berg“ und Aufwertung Zentrum	Planung / Sicherung	Realisierung		CHF 25-40 Mio.
V3 Bündelung ÖV-Durchmesserlinien Zentrum – Bahnhof	Kantonsbahnhof / Realisierung			CHF 0.5 Mio.
V4 Basiserschliessung West	Planung / Sicherung	Realisierung		CHF 6 Mio.
L1 Ausräumen der Reusebene	Betriebsverlegungen			?
P1 Politische Plattform	Modellentwicklung	Fusion oder Regionalrat		?
P2 Aktive Bodenpolitik	Gesetzesvorlagen und Landumlegungen			Mehrwert-/Zinszufluss

