

Bericht und Antrag des Regierungsrats an den Landrat

29. Juni 2010

Nr. 2010-405 R-270-21 Bericht und Antrag des Regierungsrats an den Landrat zum Verpflichtungskredit und Nachtragskredit für den Entwicklungsschwerpunkt Urner Talboden / Gebiet Bahnhof Altdorf (ESP UT)

A Verpflichtungskredit

1. Ausgangslage

Im Dezember 2005 hat der Regierungsrat beschlossen, im Rahmen eines Testplanungsverfahrens kurz-, mittel- und langfristige Perspektiven für die Raumentwicklung des unteren Reusstals zu erarbeiten. Das Testplanungsverfahren wurde im Herbst 2006 mit den Empfehlungen des fachlichen Begleitgremiums abgeschlossen (vgl. dazu: <http://www.ur.ch/dateimanager/reur-empfehlungen.pdf>).

Basierend auf den Ergebnissen des Testplanungsverfahrens hat sich der Regierungsrat im Februar 2007 für die Weiterführung des eingeleiteten Prozesses ausgesprochen und für die weitere Bearbeitung fünf Schwerpunktthemen formuliert:

- Ausarbeitung der Entscheidungsgrundlagen, damit möglichst bald ein Linienführungsentscheid für den Anschluss Nord der NEAT gefällt werden kann.
- Bestätigung des Standortentscheids für den Kantonalbahnhof Altdorf. Darauf aufbauend ist ein Entwicklungskonzept rund um den Bahnhof Altdorf zu erarbeiten - unter Berücksichtigung der regionalen und lokalen Verkehrsanbindung.
- Erarbeitung eines gesamtheitlichen Verkehrskonzepts - unter Berücksichtigung der Anschlüsse an den Kantonalbahnhof und das übergeordnete Strassennetz sowie der angestrebten Entlastung des Dorfkerns von Altdorf.
- Konzentration bzw. Schwerpunktbildung des Siedlungsgebiets und der Industrie- und Gewerbegebiete - unter Berücksichtigung der hochwasserbedingten Gewässerräume, der Landschaftsräume und der Natur- und Freizeiträume.

- Förderung der raumplanerischen und wirtschaftlichen Zusammenarbeit der betroffenen Gemeinden - mit der Schaffung neuer Organisations- und Ausgleichsformen.

Im September 2008 hat der Regierungsrat die Volkswirtschaftsdirektion und die Baudirektion beauftragt, die im Zusammenhang mit der NEAT und der Bahninfrastruktur stehenden Fragen weiter zu bearbeiten und das weitere Vorgehen für das Vorhaben "Entwicklungsschwerpunkt Urner Talboden / Gebiet Bahnhof Altdorf" inklusive der entsprechenden finanziellen Folgen aufzuzeigen.

2. Projektbeschreibung

Seit September 2008 wurde intensiv an den Fragestellungen gearbeitet; konkrete Resultate liegen vor. Diese Resultate sind im erläuternden Bericht zum Entwicklungsschwerpunkt Urner Talboden / Gebiet Bahnhof Altdorf zusammengefasst (Beilage).

Teilgebiete

Das Areal rund um den Bahnhof Altdorf wird in Teilgebiete / Perimeter eingeteilt (vgl. erläuternder Bericht, Abschnitt 2.2). Diese einzelnen Teilgebiete und deren vorgesehene Nutzungen lassen sich wie folgt charakterisieren:

- Perimeter A: Erschliessung Bahnhof Ost: Strassenanpassung und Busbahnhof. Zentral sind die Neugestaltung der Strassen (Zugangsachsen Nord, Süd und Zentrum) und die Entwicklung zum Kantonalbahnhof.
- Perimeter B: Ost: Im näheren Umfeld des Bahnhofs Altdorf sollen die Flächen für Dienstleistungsangebote genutzt werden (Mischzone, d. h. auch Wohnmöglichkeiten) wie z. B. Einkaufsmöglichkeiten für Nahrungsmittel und Verpflegung. Daneben ist eine Aufwertung respektive Verdichtung bestehender Wohn- und Gewerbeflächen möglich.
- Perimeter C: Nord-Ost: Der Streifen im Norden entlang der Bahnlinie soll der heutigen Nutzung (Industriezone) soweit möglich entzogen und zur Wohnzone umgenutzt werden.
- Perimeter D: SBB-Areal: Neben der Bahnhofinfrastruktur umfasst dieser Perimeter insbesondere den Streifen zwischen Bahnlinie und der neu geplanten Bahnhofstrasse West (heute Reussacherstrasse). Entlang der Geleise soll eine begrünte Park&Ride-Zone entstehen, "dahinter" wird ein Dienstleistungsgebiet angestrebt.
- Perimeter E: Getreidemagazin: Das Areal der armasuisse mit seiner bestehenden Infrastruktur bietet Platz für die Ansiedlung von arbeitsplatzintensivem Gewerbe (Produktion, Forschung, Labors).

- Perimeter F: West: Diese Zone schliesst einerseits von Westen an die neue Bahnhofstrasse West an (Mischnutzungsgebiet mit Dienstleistungen und Wohnungen); andererseits umfasst sie das heutige Baldini-Gelände und bildet die Verbindung zwischen Bahnhof und Industriestrasse.
- Perimeter G: Regierungsschachen: Der Regierungsschachen mit über sechs ha Fläche bietet Platz für die mittel- bis langfristige Ansiedelung von arbeitsplatzintensivem Gewerbe.
- Perimeter H: Nord-West: Das Gebiet nordwestlich des Bahnhofs ist für bahnnahes Wohnen in der Landschaft vorgesehen, bereits bebaute Flächen weisen Verdichtungspotenzial auf.
- Perimeter I: Reussmatt: Dieses grosse Gebiet ist als Reserve vorgesehen, das langfristig dem Entwicklungsstand entsprechend genutzt werden könnte. Das heute noch nicht eingezonte Land behält - gemäss Entwurf des revidierten Nutzungsplans der Gemeinde Altdorf - diesen Status. Angedacht ist lediglich eine mögliche Einzonung für die Vergrößerung der Wohnzone in Perimeter H.

Kosten-Nutzen-Überlegungen

Die Ergebnisse der Kosten-Nutzen-Analyse zum "Entwicklungsschwerpunkt Urner Talboden / Gebiet Bahnhof Altdorf" zeigen:

- Die Investitionen mit den bedeutendsten Kostenfolgen umfassen die Verkehrsinvestitionen im Raum Bahnhof Ost (Busbahnhof mit Strassenverlegung, 10.5 Mio. Franken), die Verlängerung des Perrons (5 Mio. Franken) und der Umgang mit den Starkstromleitungen (Bündelung: 7 bis 10 Mio. Franken, Erdverlegung: 47 Mio. Franken).
- Eine Erdverlegung der Starkstromleitungen rechtfertigt sich aus Kosten-Nutzen-Überlegungen nicht. Die Variante Bündelung schneidet demgegenüber deutlich besser ab.
- Es ist angezeigt, die Investitionen für die Perronverlängerung zu etappieren. Ein Vollausbau des Perrons (v. a. westseitig) lässt sich aus wirtschaftlicher Sicht höchstens auf sehr lange Frist rechtfertigen.
- Mit einer optimierten Investitionsplanung lässt sich bei einer Vollausslastung der realistischen Nutzungen pro Perimeter eine positive Kosten-Nutzen-Bilanz ermitteln. Der auf den Grundstückaufwertungen basierende Nutzen ist grösser als die Kosten.
- Die "Nutzenschwelle" liegt bei einer 86-prozentigen Auslastung über sämtliche Perimeter - d. h. ab einer 86-prozentigen Realisierung der eruierten Potenziale sind die generierten Einnahmeneffekte für die öffentliche Hand grösser als die notwendigen Investitionen. Interessant sind dabei insbesondere die Perimeter östlich des Bahnhofareals (Perimeter A-C, Nutzenschwelle bei 75 Prozent Auslastung) sowie das SBB-Areal selbst.

- Insgesamt lassen sich im Gebiet theoretische Potenziale für rund 700 Einwohner und 1'800 Arbeitsplätze eruieren. Auch wenn diese Potenziale - insbesondere was die Arbeitsplätze betrifft - nur zu einem Bruchteil ausgeschöpft würden, rechtfertigt sich das Vorhaben aus Kosten-Nutzen-Überlegungen.
- Aus finanzwirtschaftlicher Sicht des Kantons fallen insbesondere die Kosten für die Verkehrserschliessung östlich des Bahnhofs ins Gewicht. Berücksichtigt man die erzielbaren Grundstücksgewinn- und die Einkommenssteuern, ist die Bilanz aus Sicht Kanton positiv.
- Die umliegenden Gemeinden profitieren insbesondere durch die bessere öV-Erschliessung und durch indirekte Effekte (z. B. Zulieferfunktion). Aus regionalwirtschaftlicher Sicht kann ein zum Kantonalbahnhof aufgewerteter Bahnhof Altdorf auch weitere Investitionsimpulse im Urner Talboden auslösen.
- Es ist anzunehmen, dass ein Teil des ausgewiesenen Potenzials auf Umlagerungseffekten innerhalb des Kantons beruht. Das wird sich auf den Ressourcenausgleich im Rahmen des Finanz- und Lastenausgleichs auswirken (Steueraufkommen, Arbeitsplätze und dergleichen).

Etappiertes Vorgehen

Aus der Perimeterdefinition und den Kosten-Nutzen-Abschätzungen ist ein etappiertes Vorgehen angezeigt. Damit können die finanzwirtschaftlichen Risiken minimiert werden:

1. Etappe: Entwicklung Perimeter A+

Mit den Investitionen in die Aufwertung der Busvorfahrt - welche schrittweise/etappiert umgesetzt werden kann - und in die Gestaltung des Bahnhofareals wird eine starke, "sichtbare" Signalwirkung erzielt. Die Strasseninfrastruktur (verkehrliche Erschliessung des Bahnhofs) muss auf den Busbahnhof abgestimmt werden. Die Gestaltung des Bahnhofplatzes wird den optischen Eindruck des Kantonalbahnhofs prägen. Darüber hinaus ist die fristgerechte Fertigstellung der Bahnhofunterführung an die Hand zu nehmen, um einen Durchgang zum "Parkplatz West" und zu späteren Nutzungen (vor allem Dienstleistungen) auf der Westseite zu ermöglichen.

Diese baulichen Schritte müssen bis 2017 fertig gestellt sein, wenn das Momentum der Eröffnung des Gotthardbasistunnels genutzt werden soll. Die Tunneleröffnung muss für den Entwicklungsschwerpunkt Urner Talboden im Sinne eines "big bangs" dienlich sein.

Die erste Etappe beinhaltet gewisse Risiken. Dazu gehören insbesondere:

- Verzögerungen bei der Verlegung von Gewerbebetrieben, die eine gesamtheitliche Planung des östlichen Bahnhofareals erschweren.

- Das Ausbleiben eines verbindlichen Commitments bezüglich Optimierung der Hochspannungsleitungen. Dies hätte zwar keine direkten Folgen auf die erste Etappe, jedoch negative Auswirkungen für die langfristige Entwicklung westlich der Bahnlinie.
- Ungenügende Infrastrukturen (Perronlängen), die einen Halt von IR-Zügen erschweren bzw. bis zur Anpassung unmöglich machen.

Diesen Risiken ist Beachtung zu schenken. Es ist aber wichtig darauf hinzuweisen, dass das Eintreten dieser Risiken die Kernidee des ESP UT nicht grundsätzlich in Frage stellt und kein "no go" bedeutet.

2. Etappe: Entwicklung Perimeter B bis I

Die Perimeter-Reihenfolge für die einzelnen Schritte der zweiten Etappe sollten nicht zum Vornherein definitiv festgelegt werden. Vielmehr ist hier ein "durchlässiges", vom Projektfortschritt, von den Marktbedürfnissen und von der Finanzierbarkeit abhängiges Vorgehen angezeigt.

Essenziell für das weitere Fortschreiten der Nutzungen zwischen NEAT-Bahnlinie und Autobahn ist die Zusammenarbeit und Koordination mit den SBB. Folgende Punkte sind zentral:

- Die SBB als Investorin gewinnen! Das SBB-Areal ist als wichtiges Element des ESP UT zu beplanen. Ferner sind Richtungsentscheide punkto zukünftiger Nutzung des Güterverkehrsareals zu treffen.
- Bereitstellung angrenzender Gebiete um den Bahnhof in qualitativ hochwertiger Form für Dienstleistungen.
- Einen wirksamen Lärmschutz erstellen.
- Weiter soll eine Sondernutzung der Areale entlang der Bahnlinie in die Wege geleitet werden. Dazu zählt das frühzeitige Konkretisieren von Nutzungsplänen für die bestehenden armasuisse-Gebäude (Getreidemagazin). Dies soll helfen, auf der Westseite einen "Leuchtturm" zu etablieren, der eine positive Ausstrahlung auf die umliegende Entwicklung aussendet und (je nach Nutzung) beispielsweise auch Magnetwirkung für Reisende aufweist.

Daneben geht es um die weitere Erschliessung und Nutzung der Gebiete zwischen NEAT-Bahnlinie und Autobahn. Diese Projektelemente sind nicht vordringlich anzugehen, trotzdem sind wichtige Herausforderungen auszumachen:

- hohe Investitionsblöcke (abhängig von der Optimierung der Hochspannungsleitungen);
- definitive Nutzung der bestehenden Gebäudeinfrastrukturen (Getreidemagazin), in Abstimmung mit den früheren Etappen;

- die Umsiedlung/Ansiedlung geeigneter Unternehmen in entsprechenden Flächen muss auf Gesamtentwicklung/-nutzung abgestimmt werden, um Planungsfehler und spätere Korrekturkosten zu vermeiden.

Nächste Prozessschritte

Für die nächste Prozessphase stehen für die Weiterbearbeitung des Projekts primär folgende zentralen Herausforderungen an:

- Eröffnung Gotthard-Basistunnel: Auf diesen Zeitpunkt hin sind die Grundlagen/Voraussetzungen zu schaffen, damit der Entwicklungsschwerpunkt Urner Talboden / Gebiet Bahnhof Altdorf seine Funktion übernehmen kann ("big bang 2017");
- Leuchtturmbauten in Bahnhofnähe (Ost);
- professionelle Projektentwicklung und koordinierte Partnerschaft mit den SBB;
- Zukunft der Gewerbegebäude im Gebiet östlich der Bahnlinie. Bei Standort-Verlegung: verfügbare Flächen (z. B. Regierungsschachen);
- Entwicklung westlich der Bahnlinie: (Sonder-)Nutzungsplanung - Einbezug armasuisse-Areal;
- Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit.

Verhältnis zu andern Planungen

Die sich zurzeit in Erarbeitung befindende Zonenplanrevision der Gemeinde Altdorf ist hochkompatibel mit den Überlegungen der Arbeiten im Rahmen des Entwicklungsschwerpunktes Unterer Talboden; substantielle Widersprüche und Differenzen sind keine auszumachen.

Hinsichtlich der Zusammenarbeit mit der SBB ist der Input in den SBB-Investitions-Finanzplan 2013 bis 2016 im Juni 2011 von grosser Bedeutung. Der Meilenstein Juni 2011 ist aber auch für den Kanton Uri hinsichtlich der rechtzeitigen Vorbereitung von Kreditvorlagen und Grundlagen für Bewilligungsverfahren von zentraler Bedeutung. Teilweise müssen dazu bereits Vorprojekte vorliegen. Diese zeitlichen Vorgaben sind im Rahmen der weiteren Vorbereitungen zu beachten.

Aufgaben für die öffentliche Hand - die Rolle des Kantons

Für die öffentliche Hand stehen im Zusammenhang mit dem Entwicklungsschwerpunkt Urner Talboden / Gebiet Bahnhof Altdorf folgende Aufgaben im Zentrum:

- Formulierung des politischen Willens für die Entwicklung des Gebietes gemäss Perimeterplan;

- Prozessführung und Koordination der Gesamtkonzeption Entwicklungsschwerpunkt Urner Talboden / Gebiet Bahnhof Altdorf;
- Schaffung von optimalen Rahmenbedingungen für Investoren, Eigentümer und Gemeinden;
- Lancierung der kantonalen Projekte im Bereich der Basisinfrastruktur.

Die angestrebten Impulse aus dem Entwicklungsschwerpunkt Urner Talboden ergeben sich aus Investitionen weitgehend privater Unternehmungen. Damit die Attraktivität für diese erwünschten privatwirtschaftlichen Leistungen geboten werden kann, sind Vorleistungen der öffentlichen Hand notwendig.

Diese Vorleistungen sind auch darum gerechtfertigt, weil der Kanton mit dem "Regierungschachen" selber ein grosser Landeigentümer ist. Weiter will der Kanton seine Option vom Vorkaufsrecht des armasuisse-Areals (strategischer Landkauf) bei Bedarf wahrnehmen.

Dabei steht die Grundhaltung im Vordergrund, dass sich die öffentliche Hand allmählich zurücknehmen kann und ihre Führungsrolle schrittweise Privaten oder anderen Organisationen übertragen kann.

Folgende Erfolgsfaktoren sind von grosser Wichtigkeit:

- politischer Wille zu Problemlösung (durch Regierung und Gemeinden);
- Projektentwicklung von "unten" mit zweckmässigen Begleitgremien;
- Verfahrens- bzw. umsetzungsorientierte Bearbeitung;
- interdisziplinäre Organisation;
- sorgfältige Auswahl von Schlüsselpersonen;
- straffe Projekt- bzw. Prozessführung.

Der Kanton orientiert sich dabei an folgenden Grundsätzen:

- Der Kanton strebt ein partizipatives Planungsverfahren an, um die vielfältigen Interessen transparent untereinander abstimmen zu können.
- Der Kanton sucht eine klare Zuordnung der Aufgaben und Zuständigkeiten. Das betrifft insbesondere die Rollenklärung zwischen Kanton, Gemeinden und Dritten/Privaten. Dem Kanton ist unter anderem eine gute Partnerschaft zur SBB sehr wichtig.
- Im Vordergrund stehen Massnahmen, die einen Beitrag für eine spürbare Entwicklung für alle Gemeinden im Urner Talboden bewirken.
- Daher soll auch der ursprünglich vorgesehene Masterplan ersetzt werden durch eine Zonenplanung mit allgemeinen Vorgaben und Richtlinien, so dass eine zweckdienliche Entwicklung ermöglicht wird.

- Die anstehenden Aufgaben erfordern eine aktive politische, strategische und fachliche Steuerung und Organisation durch den Kanton.

Arbeitsprogramm bis Sommer 2011

Um den Erfolg des Entwicklungsschwerpunkts Urner Talboden sicherstellen zu können, müssen eine Reihe von Projekten kurzfristig vorangetrieben werden. Im Wesentlichen handelt es sich dabei um die nachfolgend aufgeführten Aufgaben, die in der Zeit zwischen September 2010 bis zirka Juni 2011 planerisch angegangen bzw. gelöst werden müssen.

- Konkretisierung der Gesamtkonzeption "ESP UT" (Etapierungsplan, Eckwerte für die Nutzungen, Konzept von Zwischennutzungen, Kriterienraster für die Flächendisposition, Verhinderung von Fehlentwicklungen, Rahmenbedingungen für allfällig notwendige strategische Landkäufe) und, soweit erforderlich: Ausarbeitung von Vorprojekten insbesondere im Bereich Verkehrserschliessung, Basisinfrastrukturen, Bahnhofvorplatz, Personenunterführung;
- Erarbeitung von Projektideen für die Entwicklung des SBB-Areals (Perronverlängerungen, Hochbauten, Parkplätze West);
- Abschätzung der Investitionskosten, Vorschläge zu Kostenteiler und Finanzierung, Finanzierungsetappen;
- Entwicklung eines Instrumentes zur Beurteilung von Entwicklungsmöglichkeiten aufgrund der effektiven Nachfrage hinsichtlich der Kosten-Nutzen-Überlegungen als Entscheidungsgrundlagen;
- Konkretisierung der Angebots- und der Haltepolitik der SBB im Kanton Uri;
- Sicherstellung der erforderlichen Abstimmungen mit anderen laufenden raumwirksamen Projekten wie Zonenplanrevision Gemeinde Altdorf, Flüelen West und Verlegung der Hochspannungsleitungen, Industriestrasse, Kreisel Wysshus;
- Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit.

3. Kostenfolgen

Für die Projektphase bis Sommer 2011 wird mit folgenden Planungskosten gerechnet:

Projektelemente	Kostenschätzung (in Fr.)
Führung Projekt ab Mitte September 2010	130'000.--
Gesamtprojektleitung	
Prozessführung	
Schnittstellen	
Koordination mit anderen Projekten	
Begleitung, Führungsunterstützung	
Verkehrskonzept, -erschliessung	30'000.--
Einbettung in rGVK Urner Talboden	
Erschliessung MIV, öV, LV	
Parkraumkonzept	
Güterverlad	
Prov. Park & Ride auf Westseite	20'000.--
Bedarfsabschätzung	
Räumliches Konzept, Erschliessung	
Kostenabschätzung	
Partnerschaften (SBB, Altdorf)	
Gestaltung Perimeter A	60'000.--
Masterplan	
Grundlagen für weiteres Vorgehen	
Busbahnhof/Basisinfrastruktur	120'000.--
Erschliessungsstrassen Ost und West	
Busbahnhof	
Vorplatz Bahnhof	
Koordination mit SBB	40'000.--
Infrastruktur/Perronverlängerungen	
Immobilien/Hochbauten	
Nutzungen klären	
Personenunterführung SBB - Verlängerung westseitig	
Angebotsplanung	
Grundlagen Nutzungskonzeption	30'000.--
Kriterienraster für Flächendispositionen	
Rahmenbedingungen für strategische Landkäufe	
Kriterien für Nutzung Areale	
Denkmalpflegeobjekte Eyschachen	
Zwischennutzungen	30'000.--
Funktionen, Nutzungen	
Geeignete Gebäude, Grundstücke	

Rahmenbedingungen	
Investitionen, Nutzen	
Organisation	
Bündelung Hochspannungsleitungen	10'000.--
Begleitung SÜL-Prozess	
Auswirkungen auf ESP UT	
Wirtschaftlichkeit	10'000.--
Aktualisierung Kosten/Nutzen	
Instrument für effektive Nachfrage	
Kommunikation/Öffentlichkeitsarbeit	70'000.--
Betroffene, Interessierte, Bevölkerung	
Erstinformation	
Periodische Berichtserstattungen	
Diverse Dienstleistungen	30'000.--
Unvorhergesehenes, Diverses	
Planungskosten total	580'000.--

4. Projektfinanzierung

Die Finanzierung erfolgt über zwei Jahre und präsentiert sich wie folgt:

	2010 (¹ / ₃)	2011 (² / ₃)	Total
Total Kosten	Fr. 193'000.--¹	Fr. 387'000.--	Fr. 580'000.--
Finanzierung (à fonds perdu):			
Kanton (NRP)	Fr. 75'000.--	Fr. 150'000.--	Fr. 225'000.--
Bund (NRP)	<u>Fr. 75'000.--</u>	<u>Fr. 150'000.--</u>	<u>Fr. 225'000.--</u>
Gemeinde Altdorf	Fr. 26'000.--	Fr. 54'000.--	Fr. 80'000.--
armasuisse	Fr. 17'000.--	Fr. 33'000.--	Fr. 50'000.--
Total Finanzierung	Fr. 193'000.--	Fr. 387'000.--	Fr. 580'000.--

¹ Im Kantonsbudget 2010 sind 85'000 Franken brutto budgetiert (NRP 40'000 Franken netto; 45'000 Franken). Diese Mittel wurden für Vorabklärungen und Vorstudien bereits in der ersten Jahreshälfte eingesetzt und sind nicht Gegenstand des vorliegenden Verpflichtungs- und Nachtragskreditbegehrens.

Die Finanzierung des Projekts setzt sich somit wie folgt zusammen:

- Kanton:	Fr. 225'000.--	(38.8 % der Gesamtkosten)
- Bund (NRP-Mittel):	Fr. 225'000.--	(38.8 % der Gesamtkosten)
- Gemeinde Altdorf:	Fr. 80'000.--	(13.8 % der Gesamtkosten)
- armasuisse:	Fr. 50'000.--	(8.6 % der Gesamtkosten)

Verbindlichkeiten

- Der NRP-Beitrag des Bundes zugunsten des ESP UT ist mit dem seco vereinbart worden. Die Kompetenz zur Auslösung dieser Mittel liegt beim Regierungsrat. Mit Beschluss vom 29. Juni 2010 hat der Regierungsrat von dieser Kompetenz Gebrauch gemacht.
- Der Beitrag der armasuisse in Höhe von 50'000 Franken ist zugesichert; der Entwurf für eine entsprechende Vereinbarung mit Datum vom 7. Juni 2010 liegt unterschrittsreif vor.
- Der Beitrag der Gemeinde Altdorf für das Jahr 2010 wurde mit Gemeinderatsbeschluss vom 9. Juni 2010 bestätigt. Die Beitragsleistung für das Jahr 2011 ist im Voranschlag der Gemeinde Altdorf vorgesehen; die definitive Zusicherung für das Jahr 2011 liegt aber in der Kompetenz der Gemeindeversammlung und kann somit erst nach der Genehmigung des Voranschlags 2011 im November 2010 abgegeben werden. Sollte die Gemeindeversammlung Altdorf den Kredit für 2011 nicht bewilligen, müssen entsprechende Einsparungen bei den Projektabklärungen vorgenommen werden.
- Die SBB hat eine "substanzielle Mitfinanzierung" in Aussicht gestellt, den Betrag aber noch nicht beziffert (dieser Betrag ist in der obigen Zusammenstellung nicht berücksichtigt; der tatsächliche SBB-Beitrag reduziert die Finanzierungsbeträge des Kantons, des Bundes und der Gemeinde Altdorf im Verhältnis zu den jeweiligen Finanzierungsanteilen).

Die dargestellten Ausgaben zeigen, dass einige Drittaufträge vergeben werden. Daneben ist klar, dass auch die Mitarbeitenden der betroffenen Direktionen erhebliche Arbeiten zu leisten haben, ohne dass diese hier eigens aufgelistet werden.

5. Art der Ausgabe

Entscheidungsvorbereitungshandlungen gelten nach Praxis im Kanton Uri als mittelbar gebundene Ausgaben, d. h. der Landrat entscheidet abschliessend darüber. Da der Kredit die Höhe von 250'000 Franken nicht überschreitet, ist keine separate Vorlage zu unterbreiten.

B Zahlungskredit

Nachtragskreditbegehren

Gestützt auf Artikel 29 und 36 der FHV unterbreitet der Regierungsrat dem Landrat im Zusammenhang mit obigem Verpflichtungskredit ein Nachtragskreditbegehren zum Voranschlag 2010 im Betrag von 75'000 Franken zur Genehmigung.

C Antrag

Gestützt auf diesen Bericht beantragt der Regierungsrat dem Landrat, folgenden Beschluss zu fassen:

1. Für die Arbeiten im Zusammenhang mit dem Entwicklungsschwerpunkt Urner Talboden / Gebiet Bahnhof Altdorf (ESP UT) wird ein Verpflichtungskredit von 225'000 Franken bewilligt.
2. Der im Anhang genannte (Netto-)Nachtragskredit im Betrag von 75'000 Franken wird beschlossen.

Anhang

Nachtragskredit

Beilage:

Erläuternder Bericht zum Nachtrags- und Verpflichtungskredit

Direktion, Amt, Kostenart	Budget 2010	Nachtragskredit 2010	Total Nachträge 2010
27 Volkswirtschaftsdirektion		<u>75'000</u> <u>(netto)</u>	
2710 Wirtschaftliche Entwicklung			
318.01 Wirtschaftsförderung, projektbezogen	0	193'000	193'000
436.11 Beiträge Dritter	0	-43'000	-43'000
460.11 Bundesbeitrag für Projekte Neue Regionalpolitik, projektbezogen	0	-75'000	-75'000
<p>Im Dezember 2005 hat der Regierungsrat beschlossen, im Rahmen eines Testplanungsverfahrens kurz-, mittel- und langfristige Perspektiven für die Raumentwicklung des unteren Reusstals zu erarbeiten.</p>			
<p>Basierend auf den Ergebnissen des Testplanungsverfahrens hat sich der Regierungsrat im Februar 2007 für die Weiterführung des eingeleiteten Prozesses ausgesprochen und für die weitere Bearbeitung fünf Schwerpunktthemen formuliert.</p>			
<p>Im September 2008 hat der Regierungsrat die Volkswirtschaftsdirektion und die Baudirektion beauftragt, die im Zusammenhang mit der NEAT und der Bahninfrastruktur stehenden Fragen weiter zu bearbeiten und das weitere Vorgehen für die Entwicklung des Kantonalbahnhofs und seiner Umgebung inklusiv der entsprechenden finanziellen Folgen aufzuzeigen. Seit September 2008 wurde intensiv an den Fragestellungen gearbeitet; konkrete Resultate liegen vor.</p>			
<p>Für die nächste Prozessphase stehen für die Weiterbearbeitung des Projekts primär folgende zentralen Herausforderungen an:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Eröffnung Gotthard-Basistunnel; - Leuchtturmbauten in Bahnhofnähe (Ost); - professionelle Projektentwicklung und koordinierte Partnerschaft mit den SBB; - Zukunft der Gewerbegebäude im Gebiet östlich der Bahnlinie; - Entwicklung westlich der Bahnlinie. 			
<p>Um den Erfolg des Entwicklungsschwerpunkts Urner Talboden sicherstellen zu können, müssen eine Reihe von Projekten kurzfristig vorangetrieben werden. Im Wesentlichen handelt es sich dabei um die nachfolgend aufgeführten Aufgaben, die in der Zeit zwischen September 2010 bis zirka Juni 2011 planerisch angegangen bzw. gelöst werden müssen.</p>			
TOTAL Laufende Rechnung (Antrag)	(netto)	75'000 =====	

Entwicklungsschwerpunkt Urner Talboden / Gebiet Bahnhof Altdorf (ESP UT)

Erläuternder Bericht zum Nachtrags- und Verpflichtungskredit

Inhalt

	<u>Seite</u>
1 Ausgangslage und Auftrag	2
2 Stand der Arbeiten	4
2.1 Ziele	4
2.2 Strategie Raumentwicklung und Teilgebiete	4
2.3 Kosten- / Nutzen-Verhältnisse	7
2.4 Schnittstellen mit der Gemeinde Altdorf	10
2.4.1 Zonenplanrevision	10
2.4.2 Personenunterführung	10
2.5 Zusammenarbeit und Angebotsplanung SBB	11
2.6 Verkehrserschliessung	12
2.7 Verlegung/Bündelung Hochspannungsleitungen	14
3 Die nächsten Schritte	15
3.1 Notwendige Projekte	15
3.1.1 Bahnhoferschliessung	16
3.1.2 Busbahnhof	16
3.1.3 Gestaltung Perimeter A (enger Bahnhofbereich)	16
3.1.4 Personenunterführung	16
3.1.5 Perronanpassung zur Ermöglichung von IR-Halten	16
3.1.6 Zwischennutzungen	17
3.1.7 Option Erwerb Armasuisse-Areal	17
3.1.8 Koordination mit der SBB	17
3.1.9 Bündelung Hochspannungsleitung	17
3.1.10 Kommunikation	17
3.2 Optionale Projekte	17
4 Organisation	18
4.1 Organigramm Projekt	18
4.2 Aufgaben der Projektbeteiligten	19
4.2.1 Projektaufsicht (PA)	19
4.2.2 Projektteam (PT)	19
4.2.3 Projektbegleitung Behörden (PB)	19
4.2.4 Projektadministration / Anlaufstelle (Administration)	19

1 Ausgangslage und Auftrag

Am 13. Dezember 2005 beschloss der Regierungsrat, im Rahmen eines Testplanungsverfahrens kurz-, mittel- und langfristige Perspektiven für die Raumentwicklung des unteren Reusstals zu erarbeiten. Das Testplanungsverfahren konnte im Herbst 2006 abgeschlossen werden.

Am 6. Februar 2007 hat sich der Regierungsrat für die Weiterführung des eingeleiteten Prozesses ausgesprochen und im Sinne der Prioritätensetzung die folgenden fünf Schwerpunktthemen für die weitere Bearbeitung formuliert:

- Ausarbeitung der Entscheidungsgrundlagen, damit möglichst bald ein Linienführungsentscheid für den Anschluss Nord der NEAT gefällt werden kann.
- Bestätigung des Standortentscheids für den Kantonalbahnhof Altdorf. Darauf aufbauend ist ein Entwicklungskonzept rund um den Bahnhof Altdorf zu erarbeiten - unter Berücksichtigung der regionalen und lokalen Verkehrsanbindung.
- Erarbeitung eines gesamtheitlichen Verkehrskonzepts - unter Berücksichtigung der Anschlüsse an den Kantonalbahnhof und des übergeordneten Strassennetzes sowie der angestrebten Entlastung des Dorfkerns von Altdorf.
- Konzentration bzw. Schwerpunktbildung des Siedlungsgebiets und der Industrie- und Gewerbegebiete - unter Berücksichtigung der Hochwasser bedingten Gewässerräume, der Landschaftsräume und der Natur- und Freizeiträume.
- Förderung der raumplanerischen und wirtschaftlichen Zusammenarbeit der betroffenen Gemeinden - mit der Schaffung neuer Organisations- und Ausgleichsformen.

Am 15. April 2008 spricht sich der Regierungsrat grundsätzlich dafür aus, die strategischen Eckwerte bezüglich der fünf Schwerpunktthemen umzusetzen und den eingeleiteten Prozess fortzuführen.

Am 16. September 2008 beschliesst der Regierungsrat das Vorgehen für die Entwicklung des Kantonalbahnhofs und für das regionale Gesamtverkehrskonzept (rGVK) im unteren Reusstal.

Am Seminar vom 3. Juni 2009 nimmt der Regierungsrat vom Stand des Projektes Kenntnis und formulierte dabei folgende Aufträge für die Weiterbearbeitung der Thematik:

- Beim Bahnhof Altdorf ist die Ausgestaltung der Personenunterführung als funktionsfähiger Durchgang Ost-West weiter zu bearbeiten (Federführung bei der Gemeinde Altdorf, nachdem es sich dabei um eine Groberschliessung handelt);
- Für die Verlegung der Hochspannungsleitungen sind dem Regierungsrat verschiedene Varianten mit Finanzierungsfolgen vorzulegen;
- Der Raumbedarf für die öV-Erschliessung und Strassenführung auf der Ostseite des Bahnhofs Altdorf ist zu präzisieren; zur Sicherstellung des Raumbedarfs sind bei den Grundeigentümern entsprechende Abklärungen vorzunehmen;
- Für die Bahnerschliessung ist die Vorstellung eines ½-Studentakts der S-Bahn Richtung Norden zu entwickeln und darüber dem Regierungsrat ein Bericht zu erstellen;
- Für die anstehenden Investitionsentscheide sind die Kosten- bzw. Nutzenverhältnisse des Gesamtvorhabens abzuschätzen. Dazu ist ein entsprechender Auftrag "Grobkosten, Finanzierung, volkswirtschaftliche Bedeutung, direkter bzw. indirekter Ertrag" auszulösen;

- Um räumliche Fehlentwicklungen rund um den Bahnhof Altdorf zu verhindern, sind entsprechende raumplanerische Lösungsmöglichkeiten zu erarbeiten;
- Die Schutzwürdigkeit oder Abbruchfähigkeit der Baracken im Eyschachen sind dem Regierungsrat zur Entscheidung zu unterbreiten.

Im Bericht der Justizdirektion zur „Richtplananpassung unteres Reusstal“ vom 14. August 2009 wird die Festsetzung des Kantonalbahnhofs Altdorf und des ihn umfassenden Entwicklungsschwerpunktes Urner Talboden empfohlen. Am 15. Dezember 2009 behandelt der Regierungsrat das Ergebnis der öffentlichen Mitwirkung zur "Richtplanung unteres Reusstal: Zwischenentscheid zum weiteren Vorgehen" und hält in diesem Zusammenhang fest: "Verkehrsdrehscheibe Kantonalbahnhof: An der Festsetzung des Standorts des Kantonalbahnhofs in Altdorf soll festgehalten werden."

Anlässlich seines Seminars vom 5. Februar 2010 lässt sich der Regierungsrat über den Stand des Projektes orientieren und bestätigt dabei die eingeschlagene Stossrichtung. Für die Projektfinanzierung soll eine Kreditvorlage zuhanden des Landrats erarbeitet werden. Der Regierungsrat hält fest, dass das Vorhaben mit anderen laufenden, raumwirksamen Projekten (insbesondere Entwicklungsplanung Flüelen West und Bahnhofareal Erstfeld) zu koordinieren ist.

Am 16. März 2010 fasst der Regierungsrat folgende Beschlüsse im Zusammenhang mit dem "Entwicklungsschwerpunkt Urner Talboden / Gebiet Bahnhof Altdorf":

- Die Vorhaben im Perimeterbereich A+ (Erschliessung Bahnhof Ost, durchgehende Bahnhofunterführung, Parkplatz West) sind prioritär anzugehen - die Umsetzungsreihenfolge der übrigen Teilperimeter soll primär von der Nachfrage und weiteren Rahmenbedingungen abhängig gemacht werden.
- Die Entwicklung des ESP UT kann kurzfristig ohne Verlegung/Bündelung der Hochspannungsleitungen erfolgen bzw. gestartet werden. Der Regierungsrat nimmt zur Kenntnis, dass die Variante "Bündelung der Hochspannungsleitungen" politisch, finanziell und volkswirtschaftlich insgesamt besser abschneidet als die erdverlegte Lösung.
- Die durch die öffentliche Hand wahrzunehmenden Aufgaben sind organisatorisch strukturiert anzugehen. Dazu ist die bestehende Projektorganisation in eine eigentliche Umsetzungsorganisation zu überführen, welche für die erfolgreiche Realisierung des ESP UT verantwortlich ist.
- Mit geeigneten Kommunikationsmassnahmen soll der ESP UT in einem ersten Schritt der Behördendelegation (alle Gemeinden im Urner Talboden) bekannt gemacht werden. Anschliessend sind der Urner Landrat und die breite Öffentlichkeit in geeigneter Form über das Vorhaben zu informieren.
- Der Regierungsrat beauftragt - als Vorbereitung für die nächste Arbeitsphase - die Projektleitung ESP UT mit der Erarbeitung eines RRA bis Juni 2010 und einer LR-Vorlage für die Session vom 1. September 2010.

2 Stand der Arbeiten

2.1 Ziele

Das Gebiet um den Bahnhof Altdorf ist ein Entwicklungsschwerpunkt mit hochwertigen Wirtschaftsfunktionen für den ganzen Kanton Uri. Hier entstehen zukunftsgerichtete Betriebe und Arbeitsplätze sowie Wohnraum.

Mit optimalen Rahmenbedingungen und Massnahmen ist darauf hinzuwirken, dass zeitgerecht hochwertige und nachhaltige (wirtschaftlich, ökologisch, sozialverträglich) Nutzungen im regionalen und kantonalen Gesamtinteresse erfolgen.

Der Bahnhof Altdorf übernimmt frühestens ab der Eröffnung NEAT 2017 seine Funktion als Kantonalbahnhof Uri. Dabei funktioniert der Kantonalbahnhof Uri als Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs und sichert attraktive regionale- und überregionale Anschluss- und Umsteigequalitäten.

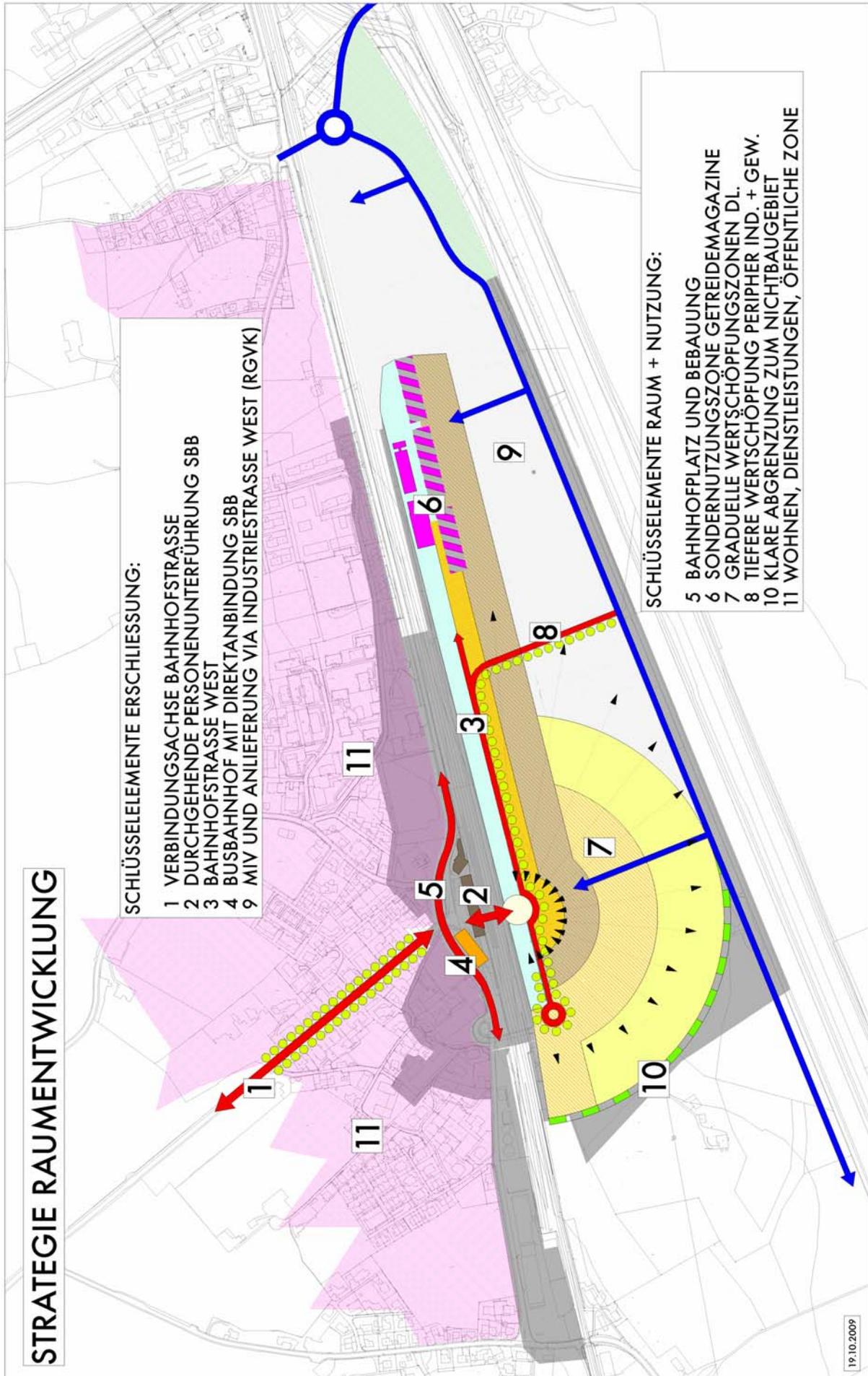
Mit einer effizienten Verkehrserschliessung (multimodal) ist die Attraktivität des ganzen Gebietes zu erhöhen.

Die räumliche Erscheinung, die städtebauliche Qualität und die Qualität der Bauten sind als besondere Merkmale des Ortes zu pflegen.

2.2 Strategie Raumentwicklung und Teilgebiete

Die inhaltliche Ausrichtung wird in den nachfolgenden beiden Abbildungen dargestellt:

- Die Abbildung „Strategie Raumentwicklung“ stellt die Schlüsselemente in den Bereichen Erschliessung sowie Raum und Nutzung in ihrem ganzheitlichen übergeordneten Zusammenhang dar und beschreibt damit die Strategie, welche dem "Entwicklungsschwerpunkt Urner Talboden / Gebiet Bahnhof Altdorf" zugrunde liegt.
- Die Abbildung „Schlüsselemente Ostseite/Schlüsselemente Westseite“ beschreibt die zu treffenden Vorkehrungen für die weitere Entwicklung des ESP UT. Diese sind notwendig, um die Strategie umzusetzen.
- In der Karte „Teilgebiete/Perimeter“ werden zudem räumliche Prioritäten dargestellt, d.h. die einzelnen Bereiche des ESP UT, die phasenweise entwickelt werden sollen. Die in dieser Karte dargestellten Bereiche stellen eine grobe Annäherung dar. Sie sind in der weiteren Bearbeitung zu konkretisieren, d.h. nach Möglichkeit parzellenscharf mit dem neuen Zonenplan der Gemeinde Altdorf abzugleichen (vgl. unten, Kap. 2.4 Zusammenarbeit mit der Gemeinde Altdorf, 2.4.1 Zonenplan).



SCHLÜSSELELEMENTE OSTSEITE:

4. BUSBAHNHOF

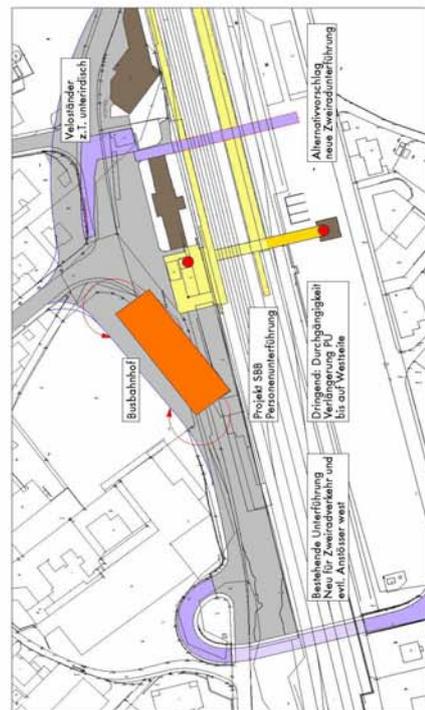
- Knotenpunkt Bahn - Regionaler ÖV
- 7 - 8 Anlegekanten, erweiterbar, übersichtlich
- Warteraum und Wendeschlaufe für Linienbusse
- Gemeinsame, attraktive Passagierinfrastruktur mit Bahn
- Direkter Zugang zur Personenunterführung

5. BAHNHOFPLATZ

- Ende der Verbindungssachse
- Landerwerb unabdingbar
- Anpassung Strassenführung
- ÖV - Zugangstor zu Altdorf und Uri
- Multifunktional, Fussgängerzone
- Gute Gestaltung, ebene Fläche
- Ausnützung topografischer Vorteile
- Angemessener, starker baulicher Abschluss / Dienstleistung
- Anreize schaffen: Hohe Ausnutzung, etc.

2. PERSONENUNTERFÜHRUNG

- Zwingende Weiterführung bis auf Westseite
- Ausschliesslich für Fussgänger
- angemessene Breite, Gestaltung und Belichtung
- Direktverbindung Busse - Züge
- Fahrradunterführung Nord separat



19.10.2009

SCHLÜSSELELEMENTE WESTSEITE:

2. PERSONENUNTERFÜHRUNG

- Direktverbindung Bahnhof und Busbahnhof
- Angemessener Aufgang Westseite
- Direktanbindung an Bahnhofstrasse West

3b. BRACHE WEST

- Wichtiger Infrastrukturräum
- Parkierung, Raumreserve, spätere Überbauung
- Vorerst frei halten oder nur oberirdische Parkierung
- Verbindung zur Sonderzone Getreidemagazine
- Erwerb sicherstellen. Langfristig hochwertige Investition

3. BAHNHOFSTRASSE WEST

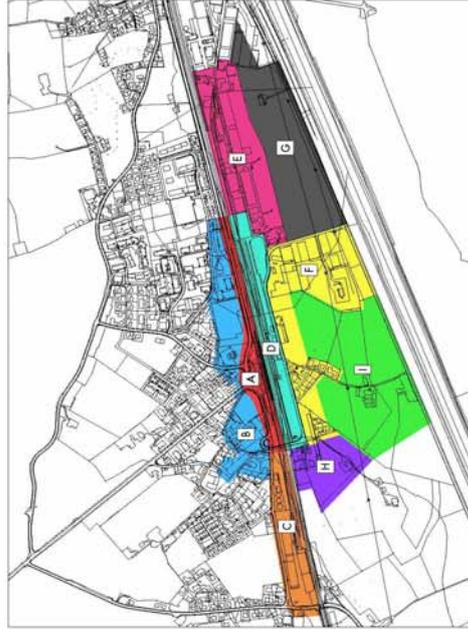
- "Fortsetzung" der Bahnhofstrasse Ost
- Künftig räumlich wichtigste Strasse West
- Rückgrat in bester Nutzungszone (Dienstleistung)
- Angemessenes Erscheinungsbild sicherstellen.

6. SONDERNUTZUNGSZONE GETREIDEMAGAZINE

- Aktive Bewirtschaftung der Potenzials
- Potenzial der Bauten aufzeigen (Denkmäler Transformation)

TEILGEBIETE/ PERIMETER

- Freigabe einzelner Teilgebiete phasenweise
- Die Entwicklung der Teilgebiete muss eine innere Logik aufweisen, ist aber zugleich abhängig von der Nachfrage und weiteren Rahmenbedingungen



2.3 Kosten- / Nutzen-Verhältnisse

Von entscheidender Bedeutung sind die wirtschaftlichen Auswirkungen des Vorhabens "Entwicklungsschwerpunkt Urner Talboden / Gebiet Bahnhof Altdorf" auf den Kanton bzw. die Region. Dabei geht es um die Frage, ob das Vorhaben ökonomisch vertretbar ist.

Zur Abklärung dieser Grundsatzfrage wurde zusammen mit der Firma INFRAS ein Grundlagenbericht „ESP UT, Kosten - Nutzen Verhältnisse“ erarbeitet. Die nachfolgenden Abbildungen stammen aus diesem Bericht. Vorerst wurden die einzelnen Teilgebiete (vgl. Abschnitt 2.2 Strategie Raumentwicklung und Teilgebiete, Karte „Teilgebiete/Perimeter“) charakterisiert:

Entwicklungsschwerpunkt Urner Talboden / Gebiet Bahnhof Altdorf Perimeter-Charakterisierung			
Perimeter	Heutige Nutzung	Geplante Nutzung	Einschätzung
A. Erschliessung Bahnhof Ost	Bahnhof mit Busverbindung ins Zentrum, Hotel, 2-3 Dienstleistungsbetriebe	Drehscheibe des kantonalen Busverkehrs (Busbahnhof) Dienstleistungen am Bahnhof	Erste Signalwirkung für umliegende Zonen, wichtig für das Bild eines Kantonalbahnhofs Abzustimmen auf bahnhofsnahe Entwicklungen (B)
B. Ost	Lockere bis verdichtete Wohn- und Gewerbeeinheiten um den und nördlich des Bahnhofs	Dienstleistungen am Bahnhof Verdichtete und qualitativ höherwertige Wohn- & Gewerbeflächen	Wichtig sind insbesondere bahnhofsnahe Gebäude (Leuchtturmfunktion) Verdichtung im Wohngebiet Nord im Gange resp. absehbar
C. Nord-Ost	Industriezone	Neues Wohngebiet in heutiger Industriezone	Heutige Industriezone wird kurz- bis mittelfristig erhalten bleiben; nicht geeignet für hochwertiges Wohnen, allenfalls Mischnutzung
D. SBB-Areal	Bahnhof mit S-Bahn-Anschluss, Schienengüteranschluss Unaufgeräumtes Gelände entlang Bahnlinie, Parkplätze	Kantonalbahnhof mit IR-Halt Bahnnahes P&R Zone mit Dienstleistungsbetrieben (1.Reihe) Regionaler Technopark	Primär abhängig von Entscheiden der SBB Essentiell für die Nutzung des westlichen Bahnhofgeländes Kleinere hochwertige Dienstleistungsbetriebe
E. Getreidemagazin	Nicht genutzte Branche (Armasuisse)	Ansiedlung von arbeitsplatzintensivem Gewerbe	Nutzung bestehender Infrastruktur ist wichtig, alternativer Türöffner für Erschliessung West.
F. West	Vereinzelte kleine unzusammenhängende Wohn- und Gewerbezonnen, dazu Lagerplätze Areal Baldini mit flächenstarker Indust-	Mischzone mit Dienstleistungsbetrieben (2.Reihe) Evtl. Tauschflächen für Umsiedlungen von Gewerbe (aus Perimeter B, C)	Längerfristig für Konsolidierung der Erschliessung West wichtig, vorerst nicht relevant Aufräumen des Areals wichtig (Baldini), nachhaltige Planung bei Um-

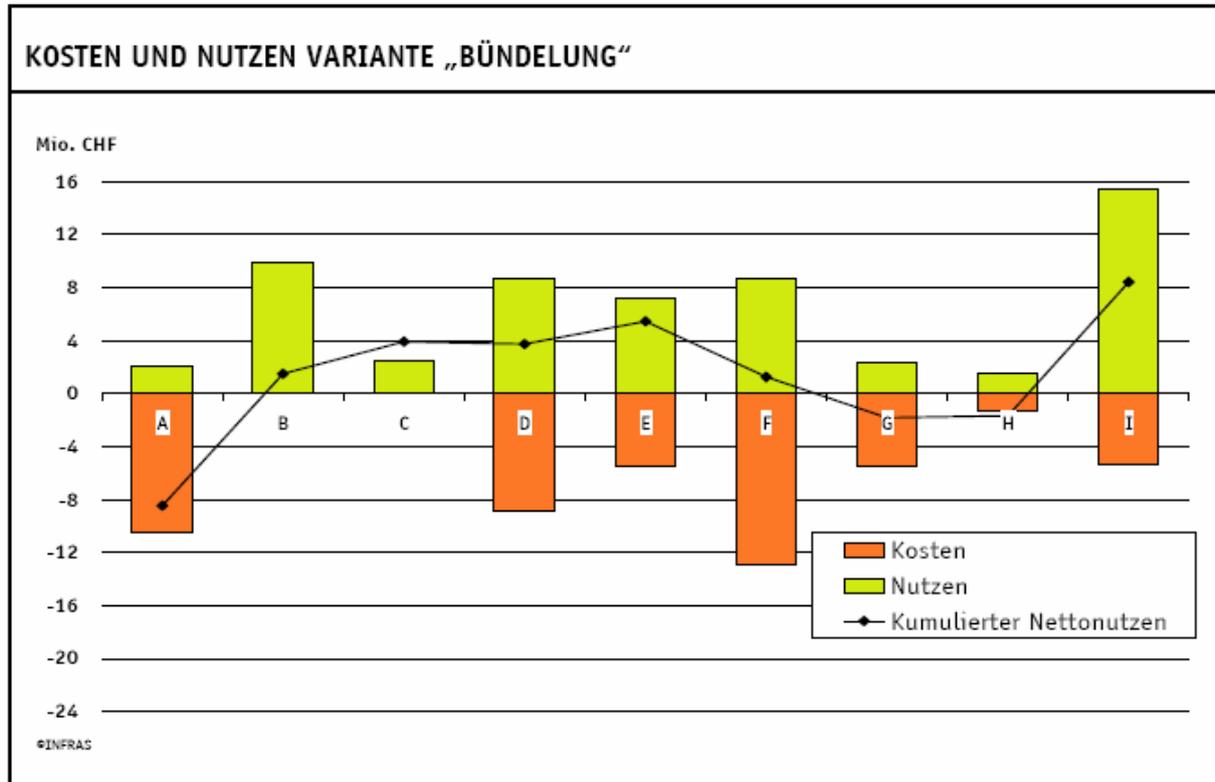
Entwicklungsschwerpunkt Urner Talboden / Gebiet Bahnhof Altdorf Perimeter-Charakterisierung			
Perimeter	Heutige Nutzung	Geplante Nutzung	Einschätzung
	rie- und Gewerbe- nutzung		siedlungen
G. Regierungs- schachen	Landwirtschaftliche Nutzung, Reserve- fläche des Kantons	Regierungsschachen als Reserve resp. Tauschfläche	Geeignet als zusätzliche Reserve bei Umsiedlun- gen oder für Pufferung der Entwicklung, kurzfris- tige hochwertige Nutzung unwahrscheinlich
H. Nord-West	Unterdurchschnittlich genutzte Wohn-& Gewerbezone	Bahnnahe Wohnen in der Landschaft Verdichtung durch Mehrfamilien- und ReihenEFH	Kein optimales Gebiet für Qualitätswohnzone, ab- warten Kurzfristig Fokus auf Er- haltung (keine weitere Zersiedelungen)
I. Reussmatt	Landwirtschaftszone	Reservezone, die mit- tel- bis langfristig (ab- hängig von der Ent- wicklung rund um Bahnhof) Erweite- rungspotenzial auf- weist	Aktuell noch Landwirt- schaftszone, frühzeitiger Einbezug einplanen (Einzonung), längerfristi- ge Option

Basierend auf diesen Einschätzungen wurden die veranschlagten notwendigen Investitionskosten (Ausgaben) mit den abgeschätzten Einnahmen in Beziehung gebracht. Daraus lässt sich schliessen, dass das Vorhaben "Entwicklungsschwerpunkt Urner Talboden / Gebiet Bahnhof Altdorf" aus ökonomischer Sicht sinnvoll ist:

- Mit optimiert getakteten Investitionen lässt sich eine positive Kosten-Nutzen-Bilanz ermitteln.
- Es ist anzunehmen, dass ein Teil des ausgewiesenen Potenzials auf Umlagerungseffekten innerhalb des Kantons beruht (Annahme: 50 %). Unter Berücksichtigung dieser Umlagerungseffekte sind theoretische "Nettopotentiale" möglich:
 - Wohnraum für 360 Einwohnerinnen und Einwohner.
 - 920 Arbeitsplätze.
 Auch wenn diese Potentiale - insbesondere was die Arbeitsplätze betrifft - nur partiell ausgeschöpft würden, rechtfertigt sich die Realisierung des ESP UT aus Kosten-Nutzen-Überlegungen.
- Die "Nutzenschwelle" liegt bei einer 86-prozentigen Auslastung über sämtliche Perimeter - d.h. ab einer 86-prozentigen Realisierung der eruierten Potentiale sind die generierten Einnahmenseffekte für die öffentliche Hand grösser als die notwendigen Investitionen (basierend auf den verdrängungseffektbereinigten Einwohner- und Arbeitsplatzpotentialen).
- Die Einnahmen aus Grundstückgewinnsteuern und zukünftigen Einkommens-, Vermögens- und Gewinnsteuern decken die Investitionskosten, welche für den Kanton anfallen.

Im Hinblick auf die Auswirkungen der einzelnen Teilgebiete/Perimeter bzw. Entwicklungsphasen weist die Studie in den Schlüsselbereichen folgenden konkreten Ergebnisse aus.

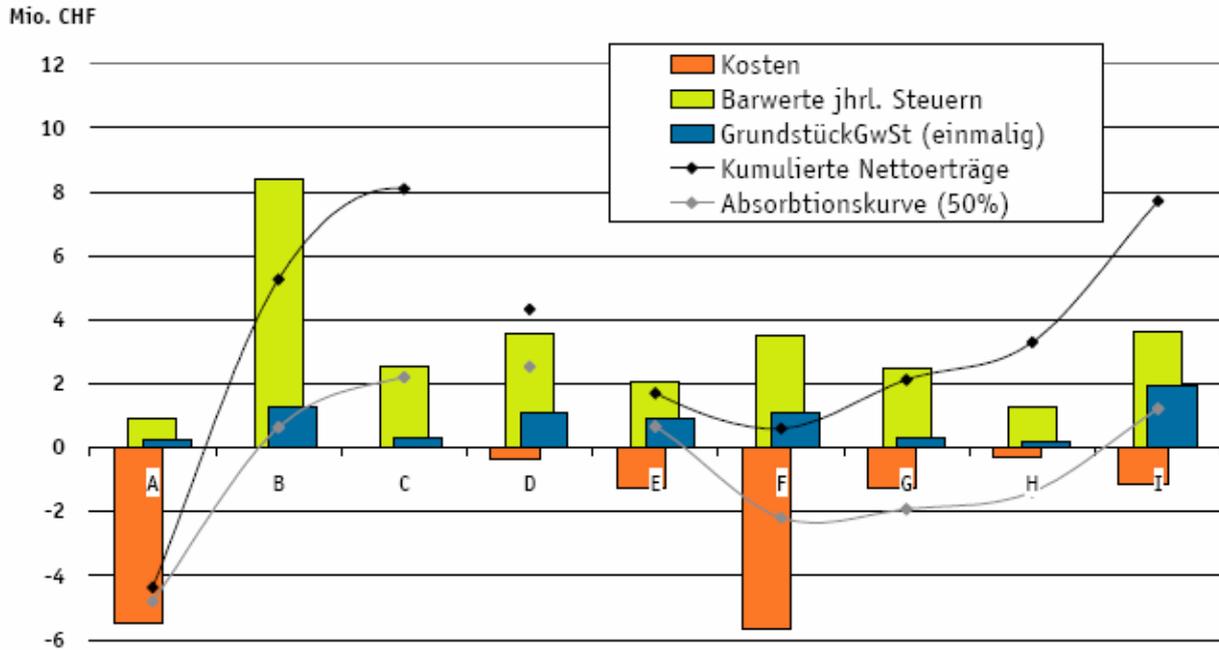
Gesamtwirtschaftliche Ebene, Investitionen im Vergleich zu Grundstücksgewinnen



Regionalwirtschaftliche Wirkungen, Einwohner und Arbeitsplatzpotenziale (differenziert nach Teilperimetern bzw. Umsetzungsetappen)

	Teilperimeter			Total
	(A) - (C)	(D)	(E) - (I)	
EinwohnerInnen	230 - 460	0	130 - 280	360 - 740
Arbeitsplätze (Vollzeit-Äquivalente)	210 - 410	220 - 450	490 - 970	920 - 1'830

Finanzwirtschaftliche Wirkungen, Investitionsausgaben und Steuereinnahmen



2.4 Schnittstellen mit der Gemeinde Altdorf

2.4.1 Zonenplanrevision

Die Gemeinde Altdorf erarbeitet zurzeit eine Zonenplanrevision. Dabei soll die revidierte Zonenordnung eng auf die vorliegenden Ergebnisse aus dem bisherigen Prozess "Entwicklungsschwerpunkt Urner Talboden / Gebiet Bahnhof Altdorf" abgestimmt werden.

Dies ist nach Einschätzung des aktuellen Standes der Zonenplanänderung auch gelungen - d.h. mit den bestehenden und neuen Vorschriften sind die Ziele des "Entwicklungsschwerpunkts Urner Talboden / Gebiet Bahnhof Altdorf" mittelfristig realisierbar (mittelfristig deshalb, weil gewisse Umzonungen noch nicht vorgenommen, sondern durch die Schaffung von Reservezonen erst vorbereitet wurden).

Das öffentliche Mitwirkungsverfahren zum Zonenplanentwurf ist abgeschlossen. Für Ende Sommer 2010 ist das rechtsverbindliche Auflageverfahren vorgesehen. Im Jahr 2011 soll die Ortsplanungsrevision der Gemeinderversammlung und dem Regierungsrat zum Erlass resp. zur Genehmigung vorgelegt werden.

2.4.2 Personenunterführung

Die Erschliessung des Gebietes westlich vom Bahnhof - insbesondere für Fussgänger - ist für den "Entwicklungsschwerpunkt Urner Talboden / Gebiet Bahnhof Altdorf" von grosser Bedeutung.

Kanton und Gemeinde wollen deshalb bis Ende 2011 ein Projekt erarbeiten, das eine Verlängerung der neuen Personenunterführung im Bahnhof Altdorf in Richtung

Reussacherstrasse ermöglicht. In Zusammenarbeit mit der SBB soll auch geprüft werden, ob in diesem Zusammenhang nicht auch provisorische Park+Ride-Parkplätze auf der Westseite des Bahnhofs angeboten werden können. Damit könnte sowohl die Attraktivität des bereits bestehenden öV-Angebotes gesteigert werden als auch ein Zeichen im Hinblick auf den anvisierten IR-Halt Altdorf sowie die spätere öV-Drehscheibe Kantonalbahnhof Uri gesetzt werden.

Der Projektierungskredit für die Verlängerung der Personenunterführung von Fr. 100'000.-- wurde anlässlich der Gemeindeversammlung Altdorf am 19. November 2009 genehmigt.

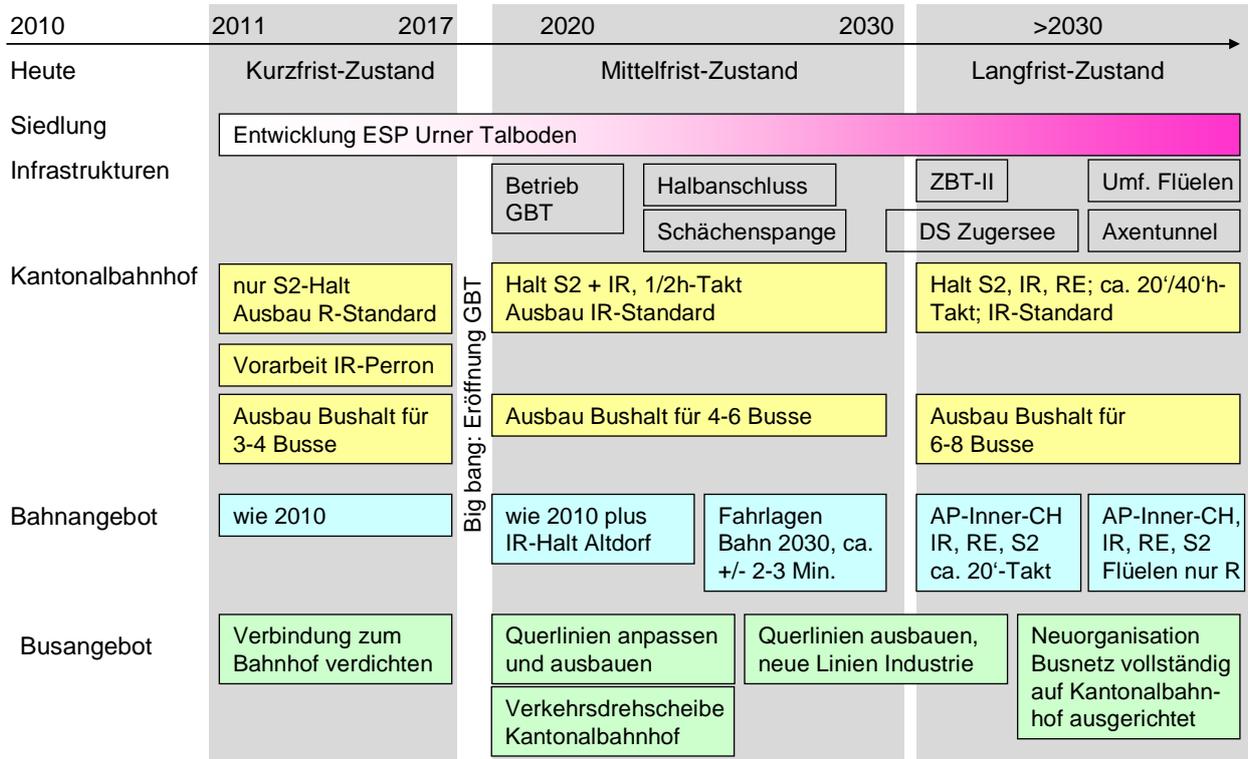
2.5 Zusammenarbeit und Angebotsplanung SBB

Die Zusammenarbeit und Koordination mit der SBB wurde in der letzten Zeit intensiviert. Dabei stehen folgende Themenbereiche, für die Lösungen intensiv diskutiert werden, im Vordergrund:

- Angebotsplanung SBB.
- Infrastrukturen zur Ermöglichung von IR-Halten in Altdorf (frühestens ab Eröffnung Gotthard-Basistunnel); zentral sind dabei kostengünstige Lösung für notwendige Perronverlängerungen.
- Umplatzierung der technischen Anlagen im Aufnahmegebäudes (Bahnhof) per 2015 - damit ergeben sich Optionen (z. B. Nutzung für andere Zwecke; Rückbau und Schaffung von freien Flächen für Bushof etc.).
- Fussgängerunterführung.

Anstehend sind Gespräche mit "SBB Immobilien" hinsichtlich des Engagements bzw. der Verwertung der SBB-Immobilien im Zusammenhang mit dem "Entwicklungsschwerpunkt Urner Talboden / Gebiet Bahnhof Altdorf" - d.h. kurzfristig durch ein (provisorisches) Park+Ride und mittelfristig im Hinblick auf Projektentwicklungen. Diese Gespräche sollen im Zusammenhang mit der geplanten Fussgängerunterführung (vgl. oben, Kap. 2.4.2 Personenunterführung) geführt werden.

Öffentlicher Verkehr: angestrebte Zustände auf der Zeitachse



2.6 Verkehrserschliessung

Die Bündelung des öffentlichen Verkehrs beim angestrebten Kantonalbahnhof erfordert aufgrund der neuen Linienführung auch eine Umgestaltung bzw. massive Vergrößerung der Haltestellen beim Bahnhof. Eine erste Studie zeigt auf, dass das Vorhaben machbar ist und etappiert umgesetzt werden sollte. Mittels kurzfristiger Anpassungen kann mittelfristig zwischen verschiedenen Varianten ausgewählt werden, wobei exemplarisch vier Ansätze dargestellt und erläutert werden:

Anpassungsvorschlag M1: Kreisel Rynächtstrasse und Bahnhofplatz



Abbildung 91: mittel-/langfristiger Ausbau, erste Etappe M1a

Anpassungsvorschlag M2: Bahnhofplatz als grosser Kreisverkehr

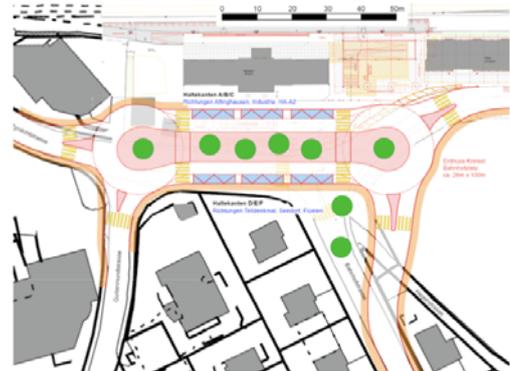


Abbildung 93: mittel-/langfristiger Ausbau Vorschlag M2

Anpassungsvorschlag M3: Bushof auf Bahnhofvorplatz



Abbildung 94: mittel-/langfristiger Ausbau Vorschlag M3

Anpassungsvorschlag M4: Bushof vis-à-vis Bahnhofplatz



Abbildung 95: mittel-/langfristiger Ausbau Vorschlag M4

Die Verfasser der Studie bewerten die verschiedenen Varianten wie folgt: „Bei den kurzfristigen Lösungsansätzen hängt die Beurteilung stark davon ab, ob Klarheit bezüglich des mittel- bis langfristigen Ausbaus herrscht. Kommen mangels einer solchen Klarheit nur Provisorien in Frage, so stehen M1 und M3 im Vordergrund. Ansonsten sind auch die aufwändigeren Lösungen wie M4 oder M1a denkbar. Diese erfordern aber zusätzliches Land und eine längere Realisierungszeit. Die Beurteilung der mittel-/langfristigen Lösungsansätze hängt stark vom Einbezug der Umgebung und weiteren Gebäuden ab. Die vorliegenden Lösungen gehen von der weitestgehenden Beibehaltung der bestehenden Gebäuden aus; wird davon abgewichen, sind noch deutlich mehr Möglichkeiten denkbar“.

Tatsächlich ergeben sich ab 2015 eventuell neue Gegebenheiten, welche auch neue Lösungen für den Busbahnhof ermöglichen: Das bestehende Bahnhofsgebäude wird dann zumal für den Bahnbetrieb nicht mehr benötigt und kann umgenutzt oder auch abgebrochen werden. Daraus ergeben sich allenfalls zusätzliche Optionen für die Gestaltung des Bahnhofplatzes und des Bushofs!

Eine gewisse Entschärfung der generellen Verkehrssituation im Bereich Kornmattstrasse / Bahnhof Altdorf wird durch ein Sanierungsprojekt des Kantons angestrebt, das Anfang 2012 zur Ausführung gelangt.

2.7 Verlegung/Bündelung Hochspannungsleitungen

Kurzfristig kann die Entwicklung des ESP UT auch ohne eine Verlegung/Bündelung der Hochspannungsleitungen erfolgen. Mittel- und langfristig dürfte das kaum möglich sein.

Mit Blick auf den Entwicklungsschwerpunkt - speziell auf das Gebiet Eyschachen - und der Problematik der Hochspannungsleitungen in der Reussebene hat der Regierungsrat ursprünglich eine Erdverlegung angestrebt. Die Baudirektion hat - unter Miteinbezug einer Expertengruppe - dazu eine vertiefte Beurteilung vorgenommen. Die Abklärungen haben zu folgenden Resultaten geführt:

- Die technische, finanzielle und administrative Machbarkeit der Erdverlegung wird als kritisch beurteilt. Sofern die Erdverlegung in gasisolierten Leitungen ausgeführt wird, ist die Verkabelung der 380 kV - Leitung der Alpiq Netz AG technisch machbar. Die 132 kV - Leitung der SBB kann aus elektrischen Gründen nicht erdverlegt werden. Für diese Leitung müsste ein neuer mit der Raumplanung kompatibler Korridor für eine Freileitung ausgetrennt werden.
- Die Bewilligung der Verlegung einer Hochspannungsleitung unterliegt einem speziellen bundesrechtlichen Verfahren. In diesem Sachplanverfahren Übertragungsleitungen (SÜL-Verfahren) ist vorerst ein verbindlicher Leitungskorridor festzulegen und zu bewilligen. Das SÜL-Verfahren erfolgt unter Leitung des Bundesamtes für Energie. Im Rahmen dieses Verfahrens zur Festlegung eines optimalen Leitungskorridors wird die Vorlage und Prüfung von Korridorvarianten sowohl als Freileitungen, wie auch als erdverlegte Leitungen verlangt. In dieses Bewilligungsverfahren kann nicht nur mit einer vorgegebenen Erdverlegung eingestiegen werden.

Die Grobbeurteilung der zur Diskussion stehenden Varianten führt zu folgenden Schlussfolgerungen:

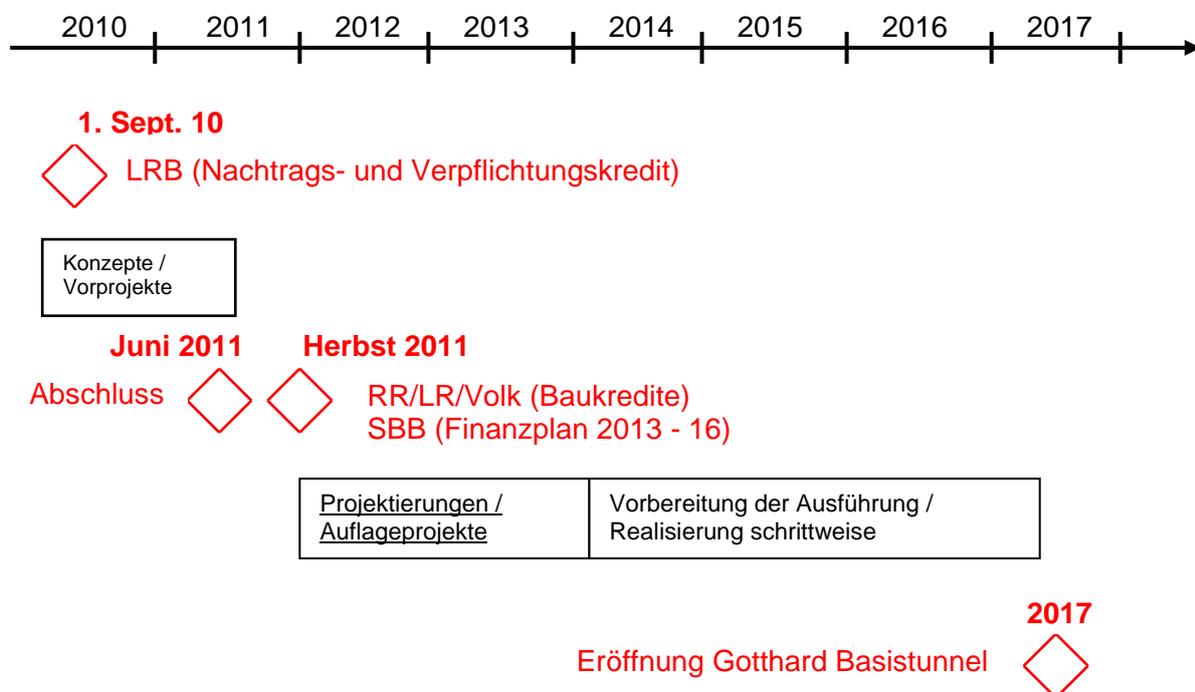
- Die Variante Erdverlegung weist bei der technischen Machbarkeit und den Risiken "Erstellung" und "Betriebssicherheit" erhebliche Mängel auf. Zudem weist diese Variante ein sehr schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis aus.
- Die grosse Umlegung aller bestehenden Freileitungen des Urner Talbodens in den Raum Attinghausen auf eine neue gemeinsame Freileitung kostet ein Mehrfaches im Vergleich zu Bündelungen längs Reuss und Autobahn. Bisherige Verlegungsbemühungen haben gezeigt, dass für eine Verlegung in den Raum Attinghausen die politische Akzeptanz fehlt.
- Bei der kleinen Umlegung und Bündelung der bestehenden Freileitungen auf die Westseite der Reuss kommt die neue Freileitung auf Attinghausergebiet zu liegen. Aufgrund der fehlenden politischen Akzeptanz ist diese Variante nicht realisierbar.
- Die Verlegung der bestehenden Freileitungen auf eine neue Freileitung ostseitig der Reuss kann die politische Akzeptanz finden und bringt im Rahmen des Projektes Entwicklungsschwerpunkt Urner Talboden einen positiven Nutzen. Der Gemeinderat Altdorf unterstützt eine Verlegung und Bündelung der Hochspannungsleitungen auf der Ostseite der Reuss. Die Kosten für die öffentliche Hand sind tragbar. Die Verhandlungen sollen dahingehend laufen, dass die Werke alle Kosten übernehmen.

Basierend auf den dargelegten Schlussfolgerungen wird folgende Lösung angestrebt: Bündelung der Hochspannungsleitungen im Urner Talboden mit einer Freileitung in einem optimierten Korridor östlich und längs der Autobahn A2 und der Reuss.

3. Die nächsten Schritte

Als Herausforderung steht an, dass auf die Eröffnung vom Gotthard Basistunnel ("big bang 2017") die infrastrukturellen Grundlagen/Voraussetzungen geschaffen sind, dass der Kantonalbahnhof seine Funktion wahrnehmen kann und die Entwicklung im Urner Talboden spürbar lanciert ist. Hinsichtlich der Zusammenarbeit mit der SBB ist der Input in den SBB-Investitions-Fahrplan 2013 bis 2016 im Juni 2011 von Bedeutung. Der Meilenstein Juni 2011 ist aber auch für den Kanton Uri hinsichtlich der rechtzeitigen Vorbereitung von Kreditvorlagen und Grundlagen für Bewilligungsverfahren wichtig. Teilweise müssen Vorprojekte vorliegen.

Daraus ergibt sich folgender genereller Vorgehensplan:



3.1 Notwendige Projekte

Um den Erfolg Entwicklungsschwerpunktes Urner Talboden sicherstellen zu können, müssen eine Reihe von Projekten kurzfristig vorangetrieben werden. Im Wesentlichen handelt es sich dabei um die nachfolgend aufgeführten Aufgaben, die in der Zeit zwischen September 2010 bis ca. Juni 2011 planerisch angegangen bzw. gelöst werden müssen.

- Konkretisierung der Gesamtkonzeption "ESP UT" (Etapplierungsplan, Eckwerte für die Nutzungen, Konzept von Zwischennutzungen, Kriterienraster für die Flächendisposition, Verhinderung von Fehlentwicklungen, Rahmenbedingungen für allfällig notwendige strategische Landkäufe) und soweit erforderlich: Ausarbeitung von Vorprojekten insbesondere im Bereich Verkehrserschliessung, Basisinfrastrukturen, Bahnhofvorplatz, Personenunterführung;
- Erarbeitung von Projektideen für die Entwicklung des SBB-Areals (Perronverlängerungen, Hochbauten, Parkplätze West);

- Abschätzung der Investitionskosten, Vorschläge zu Kostenteiler und Finanzierung, Finanzierungsetappen;
- Entwicklung eines Instrumentes zur Beurteilung von Entwicklungsmöglichkeiten aufgrund der effektiven Nachfrage hinsichtlich der Kosten-Nutzenüberlegungen als Entscheidungsgrundlagen;
- Konkretisierung der Angebots- und der Haltepolitik der SBB im Kanton Uri;
- Sicherstellung der erforderlichen Abstimmungen mit anderen laufenden raumwirksamen Projekten wie Zonenplanrevision Gemeinde Altdorf, Flüelen West, Bahnhof Erstfeld, Bündelung Hochspannungsleitungen, Industriestrasse, Kreisel Wyssshus;
- Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit.

3.1.1 Bahnhoferschliessung:

- Konzept;
- Einbettung in rGVK UT;
- Erschliessung miV, öV, LV;
- Parkraumkonzept;
- Güterverlad.

3.1.2 Busbahnhof

- Erschliessungsstrasse Ost & West;
- Busbahnhof (in Etappen);
- Vorplatz Bahnhof.

3.1.3 Gestaltung Perimeter A (enger Bahnhofbereich)

- Masterplan;
- Grundlagen für das weitere Vorgehen.

3.1.4 Personenunterführung

- Ausbau der Personenunterführung zur durchgehenden Unterführung (Projektierungskredit von der Gemeindeversammlung Altdorf am 19. November 2009 bewilligt).

3.1.5 Perronanpassung zur Ermöglichung von IR-Halten

- Koordination mit der SBB;
- allenfalls Variantenstudium;
- Rahmenbedingungen klären.

3.1.6 Zwischennutzungen

- Konzeption (Funktionen, Nutzungen, Grundsätze);
- geeignete Gebäude/Grundstücke eruieren;
- Investitionen, Nutzen klären;
- Organisation;
- Partnerschaften/Projektideen prüfen, anregen;
- provisorisches Park+Ride auf der Bahnhof-West-Seite (Bedarfsabklärung, räumliches Konzept, Kosten; Partnerschaften (SBB, Gemeinde Altdorf)).

3.1.7 Option Erwerb Armasuisse-Areal

- Konzept (Nutzungen/Nutzer, Organisation usw.);
- prüfen, allenfalls vorbereiten.

3.1.8 Koordination mit der SBB

- Angebotsplanung (IR-Halt);
- Infrastruktur (Perronverlängerung);
- Immobilien/Hochbauten (P+R, Bahnhofgebäude usw.);
- Rahmenbedingungen klären;
- Projekte aufgleisen.

3.1.9 Bündelung Hochspannungsleitung

- Begleitung SÜL-Prozess;
- Auswirkungen aus ESP UT.

3.1.10 Kommunikation

- Betroffene, Interessierte, Bevölkerung;
- Erstinformation;
- Instrumente für effektive Nachfrage (Nutzer, Investoren).

3.2 Optionale Projekte

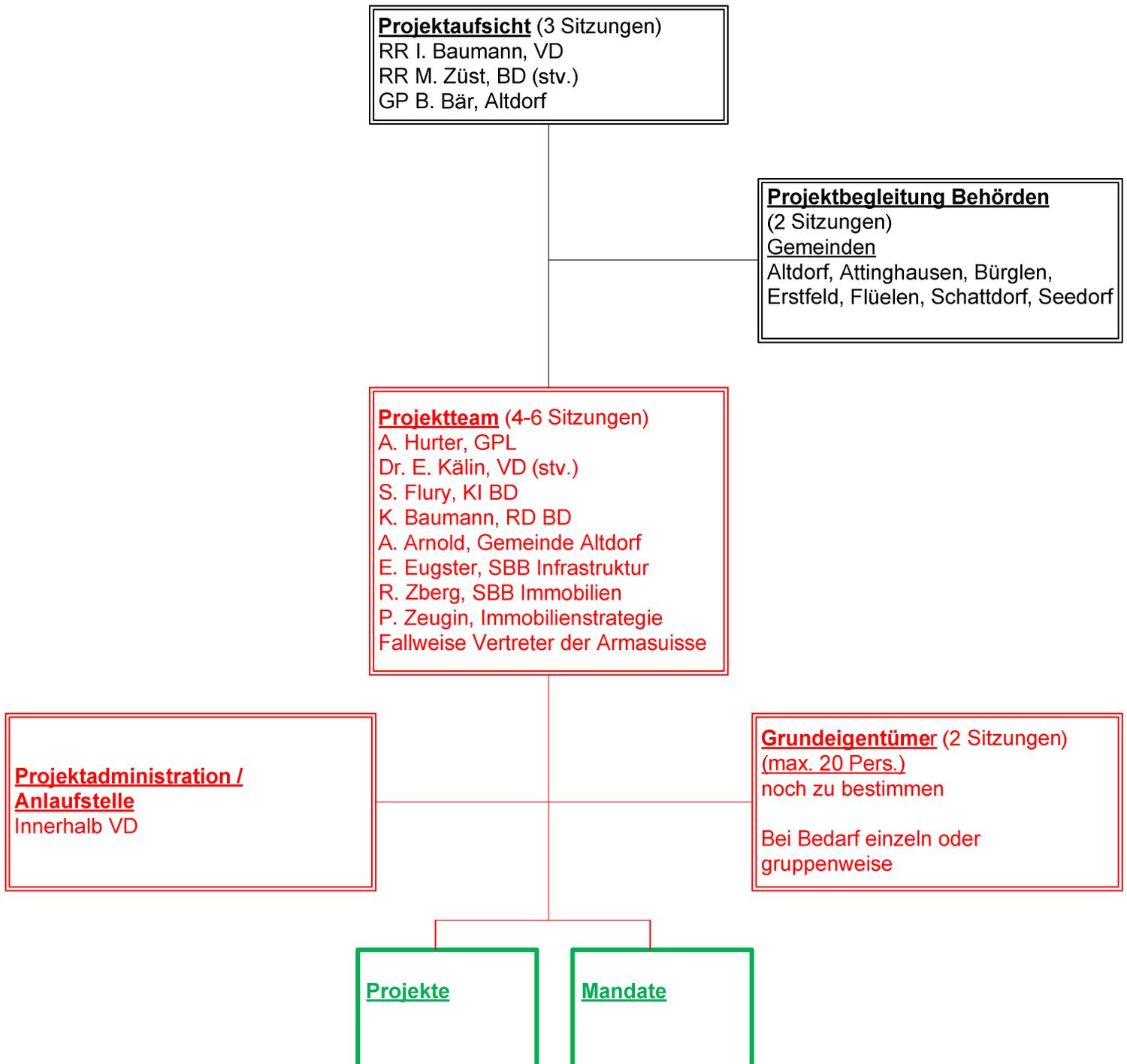
Daneben gibt es weitere, optionale Projekte, die je nach Fortschritt und Kosten-Nutzen-Überlegungen bzw. ausgelöst durch externe Ereignisse und Anfragen anfallen können:

- Bahnhofüberbauung;
- Erschliessung Armasuisse;
- und eventuell weitere.

4 Organisation

4.1 Organigramm Projekt

Das Projekt ist für die Phase vom September 2010 bis ca. Juni 2011 wie folgt organisiert:



4.2 Aufgaben der Projektbeteiligten

4.2.1 Projektaufsicht (PA)

Die Projektaufsicht wird von RR I. Baumann, Volkswirtschaftsdirektor, RR M. Züst, Baudirektor und B. Bär, Gemeindepräsidentin Altdorf, wahrgenommen. Die Projektaufsicht ist letztlich dem Regierungsrat unterstellt und diesem verantwortlich für die Umsetzung des Entwicklungsschwerpunkt Urner Talboden.

Die Aufgaben der Projektaufsicht sind insbesondere:

- Vernetzung RR / LR / Bevölkerung;
- Vernetzung Standortgemeinden;
- Vernetzung zu umliegenden Gemeinden;
- Vernetzung zu Gewerbe / Industrie / Wirtschaft;
- Vernetzung / Abstimmung zu SBB, Armasuisse;
- Entscheiden von wesentlichen Vorgehensschritten im Projekt;
- Repräsentation nach aussen.

4.2.2 Projektteam (PT)

Die Projektteamleitung liegt bei A. Hurter, Volkswirtschaftsdirektion. Der Gesamtprojektleiter ist verantwortlich für das Gesamtprojekt in der Planungsphase. Er wird durch den VD eingesetzt, ist ihm unterstellt und informiert ihn laufend über den Projektfortschritt.

Die Aufgaben des Projektteams sind insbesondere:

- Führen des Gesamtprojektes und der Teilprojekte;
- Gestaltung öffentlicher Raum;
- Basisinfrastruktur (Strasse, Plätze, öV, miV, LV);
- Verkehr (miV, öV, LV);
- Recht / Verfahren / Landerwerb;
- Aktualisierung Kosten-Nutzen / Finanzierung / Wirtschaftsförderung;
- Vernetzung/Koordination zu den ESP Flüelen und Erstfeld;
- Vernetzung/Orientierung kantonale Fachstellen;
- Grundlagen Marketing / Kommunikation.

4.2.3 Projektbegleitung Behörden (PB)

Die Projektbegleitung setzt sich aus den sieben Gemeinden des Urner Talbodens zusammen. Die Aufgaben der Projektbegleitung sind insbesondere:

- Beurteilung des Projektes aus der Gesamtsicht der Gemeinden / Vertretung nach aussen;
- Förderung der Akzeptanz.

4.2.4 Projektadministration / Anlaufstelle (Administration)

Die Projektadministration ist Stabstelle der Gesamtprojektleitung und unterstützt diese in administrativen Arbeiten und bereitet die Geschäfte vor, hat aber keine eigene Entscheidungsbefugnis. Die Aufgaben sind insbesondere:

- Vorbereitung und Protokollierung der Sitzungen;
- Vorbereitung der Unterlagen;
- Nachführung der Dokumente der Termin- und Kostenkontrolle;
- Nachführung der Pendenzenliste;
- Nachführung der periodischen Standberichte.