



Regierungsrat des Kantons Uri

Auszug aus dem Protokoll

21. April 2009

Nr. 2009-283 R-720-12 Postulat Toni Bunschi, Flüelen, zu Konzept und Zeitplan "Umfahrung Flüelen/REUR"; Antwort des Regierungsrats

1. Ausgangslage

Am 8. Dezember 2008 hat Landrat Toni Bunschi, Flüelen, ein Postulat eingereicht. Darin wird der Regierungsrat gebeten, einen Bericht mit einem Zeitplan vorzulegen, in dem die Linienführung der SBB "ab Umfahrung Flüelen Nord bis Altdorf" unter Einbezug der Testplanungen REUR dargelegt wird. Dabei soll die Bahn-Umfahrung Flüelen mit einer Haltestelle in der Nähe des Sees, z. B. Reider, sowie der Rückbau der bestehenden Gleise auf der Zeitachse aufgezeigt werden.

In der Begründung wird Bezug auf die vier Expertenberichte betreffend der Testplanung zur Gestaltung des unteren Reusstals genommen, welche nun seit zwei Jahren vorliegen. Ein umfassendes Dokument bezüglich des Eisenbahntransits durch den Kanton Uri bilde der Bericht des Regierungsrats an den Landrat als Antwort auf die Interpellation von Max Clapasson aus dem Jahre 2005. Die Linienführung der SBB sei das zentrale Problem, die eine Ausgestaltung der REUR gemäss der Expertenberichte im unteren Reusstal entscheidend beeinflusst. In diesen Expertenberichten wird die Umfahrung Flüelen mit einer Verknüpfung, sprich Haltestelle, zum See aus touristischer Sicht als "logisch" beurteilt. Die bestehenden Gleise sollten zurückgebaut werden. Mit einer Haltestelle in Flüelen sei der geplante Kantonalbahnhof in Altdorf von den Postulanten weder in Frage gestellt noch kommentiert. Eine Haltestelle in Flüelen sei vielmehr für die mehr als hunderttausend Gäste, die jährlich den Weg der Schweiz besuchen, bzw. eine Verbindung zur Schifffahrt wünschen, notwendig. Zudem werde eine Busbahnhaltstelle "Flüelen Süd" für die Bevölkerung der Hafencity sowie für die Bewohner des Siedlungsrückgrats "Flüelen, Altdorf, Bürglen" laut Postulatstext ein Bedürfnis befriedigen.

2. Antwort des Regierungsrats

2.1 Planungen, die in direktem Zusammenhang mit dem im Postulat angesprochenen Thema stehen

Richtplanung Unteres Reusstal: Wie im Postulat aufgeführt, ist die Testplanung für das Gebiet unteres Reusstal im Jahr 2006 abgeschlossen worden. Basierend darauf erarbeitete der Regierungsrat einen Synthesebericht. Dieser weist auf die Chance von Flüelen für bevorzugten Wohnraum im unteren Reusstal hin. Zu einer Siedlungsentwicklung gehören auch entsprechende Verkehrserschliessungen mit dem öffentlichen Verkehr und mit dem Individualverkehr. Als zentrale Anbindung des unteren Reusstals an den öffentlichen Verkehr wird die Entwicklung eines Kantonalbahnhofs am Standort des heutigen Bahnhofs Altdorf vorgesehen. Das Umfeld dieses Kantonalbahnhofs bietet sich als Entwicklungsschwerpunkt des unteren Urner Reusstals an. Mit der Festlegung eines Kantonalbahnhofs müssen die bestehenden Strasseninfrastrukturen und Buslinien auf diesen zentralen Anknüpfungspunkt ausgerichtet werden.

Neben der Siedlungsanbindung im unteren Reusstal ist der See als Verkehrspotenzial besonders wichtig, denn die Schifffahrt bringt jährlich eine grosse Anzahl Passagiere nach Flüelen. Diese brauchen entsprechende Verkehrsverbindungen, weshalb die öV-Anbindung auf Strasse und Schiene sichergestellt bleiben muss.

Aktuell wird die Revision des Richtplans für das untere Reusstal bearbeitet. Den gemachten Ausführungen wird im revidierten Richtplan Rechnung getragen. Mitte 2009 wird der Richtplanentwurf in die Vernehmlassung gehen.

Planung Flüelen West: Die Gemeinde Flüelen hat ein Raumplanungsbüro beauftragt, die Machbarkeitsstudie für das beabsichtigte Siedlungsgebiet Flüelen West zu erstellen. Die Arbeiten schreiten gut voran und Resultate dieser Studie werden auf Sommer 2009 erwartet.

Regionales Gesamtverkehrskonzept (rGVK): Aktuell wird ebenfalls an der Entwicklung eines rGVK als wichtiges Element des Richtplans unteres Reusstal gearbeitet. Im Zentrum steht dabei die Erarbeitung eines koordinierten Konzepts über alle Verkehrsarten (motorisierter Individualverkehr (MIV), Langsamverkehr, öffentlicher Verkehr) mit aufeinander abgestimmten Massnahmen zu den einzelnen Verkehrsarten. Der Synthesebericht zum rGVK soll bis Ende 2009 vorliegen.

NEAT-Nordzufahrt: Eine zentrale Bedeutung in der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung des unteren Reusstals kommt der künftigen Nordzufahrt der NEAT (Raum Flüelen bis Bahnhof Altdorf) und der angestrebten Verlegung der Stammlinie vom Seeufer von Flüelen weg in ei-

nen Umfahrungstunnel zu. Bezug nehmend auf den Bundesratsbeschluss vom 19. Juni 2000, in welchem sich der Bundesrat für die Aufnahme von "Uri Berg lang-Axen" (UBLA) als Zufahrtslinie entschied, wird derzeit durch ATG und SBB die Vorprojektierung zweier Linienführungsvarianten - "Hafnerried Tief (HAT)" und "Reider ebenerdig schnell (RES)" - entwickelt. Der Umfang der beiden Vorprojekte umfasst:

- die Neubaustrecken aus dem Raum Brunnen via Axen in den Raum Flüelen;
- den Berg lang-Tunnel als unterirdische Verbindung zwischen dem Axen und dem Gott-hard-Basistunnel;
- die Südausfahrt des Axentunnels mit Austritt im unteren Reusstal und Anschluss an den Kantonalbahnhof Altdorf sowie
- die Stammlinienumfahrung von Flüelen, samt Aufhebung der bestehenden Stammlinie längs des Seeufers.

Die beiden Linienführungsvarianten unterscheiden sich im Wesentlichen durch die Ausfahrt aus dem Axentunnel in die Reussebene.

Die erste Variante "Hafnerried Tief" (HAT) unterquert das Gebiet Hafnerried an der Gemeindegrenze Flüelen/Altdorf. Im Raum Allmendstrasse Altdorf liegt das Tunnelportal, anschliessend steigt die offene Linienführung allmählich auf und erreicht auf der Trassenhöhe der heutigen Stammlinie den Bahnhof Altdorf.

Die zweite Variante "Reider ebenerdig schnell" (RES) tritt mit einem ebenerdigen Tunnelportal im Gebiet Reider aus dem Berg aus und schwenkt dann in offener Linienführung zum Trasse der heutigen Stammlinie bei der ARA Altdorf. Nur bei dieser Variante ist eine Haltestelle im Raum Reider in der Gemeinde Flüelen möglich; die Haltestelle im Raum Reider bildet denn auch Bestandteil dieses Vorprojekt-Variante.

Flüelen soll bei beiden Varianten, zumindest in einer ersten Phase, mit einem Industriegleis auf dem Trasse der heutigen Stammlinie bis zum Kantonalbahnhof in Altdorf erschlossen bleiben.

Der Vorprojektierungsprozess verlangte in der Startphase mehrere Zwischenentscheide des Regierungsrats. Dieser hat die betroffenen Gemeinden stets einbezogen, bevor er sich dem Bundesamt für Verkehr und AlpTransit gegenüber geäussert hat. Dieser Entscheidprozess führte zu einem grösseren Zeitbedarf als ursprünglich vorgesehen.

Gemäss aktuellen Informationen ist davon auszugehen, dass die vollständig ausgearbeiteten Vorprojekte für die Varianten "HAT" und "RES" im ersten Semester des Jahres 2010 vorliegen. Nach Vorliegen der Vorprojekte ist jene Variante zu wählen, die raumplanerisch in den Sachplan AlpTransit aufgenommen werden soll. Sie muss mit den weiteren Planungen im

betroffenen Raum abgestimmt sein und bildet die Basis für die künftigen Entwicklungen. Der Regierungsrat rechnet damit, dass der Bundesrat über die Sachplanfestsetzung im Jahr 2011 entscheiden kann.

2.2 Zum angebehrten Bericht und Zeitplan

Die Darlegung der verschiedenen laufenden Projektprozesse unter Ziffer 2.1 lässt erkennen, dass die laufenden Planungen koordiniert zu einem Abschluss gebracht werden müssen. Der Richtplan unteres Reusstal, die regionale Gesamtverkehrsplanung im unteren Reusstal, die Vorprojektierung bzw. Sachplanung AlpTransit sowie die Planung der künftigen Entwicklung der Gemeinde Flüelen beeinflussen sich gegenseitig derart, dass hier nur ein gesamthaft abgestimmtes Gesamtkonzept zielgerichtet weiterführt.

Hinzu kommt, dass die Umsetzung der verschiedenen Planungen ganz unterschiedliche Finanzierungen voraussetzt. Da derzeit keine der Planungen verabschiedet und die Finanzierung der Umsetzungen ebenfalls noch völlig offen ist, kann der im Postulat angeregte Bericht mit Zeitplan nicht erstellt werden. Das Einzige, was derzeit zu diesem wichtigen Themenkreis ausgesagt werden kann, sind der dargelegte Zeitablauf und die inhaltliche Verknüpfung der planerischen Arbeiten. Ein Zeitplan für deren Umsetzung ist zentral abhängig von der Finanzierung der einzelnen Vorhaben.

Aus Sicht der Bahn hat die Neubaustrecke im Axen zwischen Brunnen und Flüelen die erste Priorität für die Realisierung, weil sie die begrenzten Transportkapazitäten der Stammlinie im Axen deutlicher erhöht und somit die Zufahrt zum Gotthard-Basistunnel und zur Bergstrecke verbessert und den Regionalverkehr stärkt.

Aus der Sicht des Kantons Uri kommt - neben der Sicherung der Regionalschliessung dank genügenden Kapazitäten am Axen - der Stammlinienumfahrung von Flüelen ebenfalls erste Priorität zu, weil damit der wichtige Siedlungsraum Flüelen wesentlich entlastet und somit ein zentrales Element der Entwicklungsvorstellungen im unteren Reusstal umgesetzt werden kann.

Das eidgenössische Parlament hat vom Bundesrat eine Vorlage über den künftigen Bahnausbau eingefordert. Bis 2010 soll unter dem Namen "Bahn 2030" ein Konzept vorgelegt werden. Der Regierungsrat erachtet es als zwingend, dass die Zufahrtslinie am Axen zum Gotthard-Basistunnel Bestandteil dieses Konzeptes sein wird.

3. Fazit

Zusammenfassend sind gemäss heutigem Wissensstand folgende Planungstermine zu erkennen:

Revision Richtplanung unteres Reusstal:	Uri/Bund	Genehmigung bis ca. 2010
Regionales Gesamtverkehrskonzept:	Kt. Uri	Synthesebericht bis Ende 2009
Vorabklärung Flüelen West:	Flüelen	Machbarkeitsbericht bis Sommer 2009
Vorprojektierung UBLA:	ATG	in zwei Varianten, bis Frühjahr 2010
Festsetzung Sachplan Alptransit:	Uri/Bund	Bundesratsbeschluss bis ca. 2011

Die Realisierungstermine hängen von den notwendigen Finanzierungen ab.

Die Umsetzung des rGVK soll bereits auf die Inbetriebnahme des Kantonalbahnhofs, also mit der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels der NEAT im Jahr 2017, erfolgen. Die Entwicklung von Flüelen West und der Bau der Nordzufahrten im Axen mit integrierter Stammlinienumfahrung des Dorfes Flüelen sind derzeit bezüglich der Finanzierung völlig offen. Ein Zeitplan hierzu liegt nicht vor. Bei der Bahn rechnet man heute nicht mit einer Inbetriebnahme vor dem Jahr 2030. Der Zeitbedarf für die Realisierung der Nordzufahrt wird in der Grössenordnung von mindestens 15 Jahren liegen.

Basierend auf diesen Überlegungen kommt der Regierungsrat zum Entschluss, dass der eingeforderte detaillierte Bericht mit gesichertem Zeitplan keine zusätzlichen Erkenntnisse zu den dargelegten Ausführungen bringt. Weitergehende Informationen sind direkt abhängig von den geschilderten, aktuell laufenden Prozessen.

4. Empfehlung des Regierungsrats

Gestützt auf diese Ausführungen empfiehlt der Regierungsrat dem Landrat, folgenden Beschluss zu fassen:

1. Das Postulat wird überwiesen und gleichzeitig als materiell erledigt abgeschrieben, soweit es sich um Fragen handelt, für die der Kanton Uri zuständig ist und die vorliegend beantwortet worden sind.
2. Im Übrigen wird das Postulat mangels Zuständigkeit des Kantons nicht überwiesen.

Mitteilung an Mitglieder des Landrats (mit Postulatstext); Mitglieder des Regierungsrats; eidgenössische Parlamentarier aus Uri; Rathauspresse; Standeskanzlei; Amt für Raumplanung; Amt für Tiefbau; Amt für Wirtschaft und öffentlicher Verkehr; Direktionssekretariat Volkswirtschaftsdirektion und Volkswirtschaftsdirektion

Im Auftrag des Regierungsrats
Standeskanzlei Uri
Der Kanzleidirektor

