



# Regierungsrat des Kantons Uri

Auszug aus dem Protokoll

20. August 2013

Nr. 2013-479 R-720-12 Interpellation Matthias Steinegger, Flüelen, zu Kantonsbahnhof Altdorf; Antwort des Regierungsrats

## I. Ausgangslage

Am 24. April 2013 reichte Landrat Matthias Steinegger, Flüelen, und die Zweitunterzeichnenden Landrat Pius Käslin, Flüelen, sowie Landrat Christoph Schillig, Flüelen, eine Interpellation betreffend "Kantonsbahnhof Altdorf" ein.

Die Interpellation bezieht sich auf eine gemeinsame Medienmitteilung des Bundesamts für Verkehr (BAV), der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) und des Kanton Uri vom 21. Dezember 2012. Darin geben die Beteiligten die Unterzeichnung einer Vereinbarung bekannt, wonach die Perrons im Bahnhof Altdorf bis spätestens im Jahr 2021 für den Halt von Schnell- und Intercity-Zügen ausgebaut werden. Der Bahnhof Altdorf soll auf diesen Zeitpunkt hin zur Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs im Kanton Uri werden.

Gestützt darauf werden dem Regierungsrat fünf Fragen gestellt, die nachfolgend beantwortet werden.

## II. Zu den gestellten Fragen

- 1. Gemäss den Informationen seitens der Volkswirtschaftsdirektion bleibt die heutige Zufahrtlinie zum Gotthard Basistunnel für mindestens die nächsten 50 Jahre bestehen. Dies heisst, der Bahnhof Flüelen bleibt weiterhin direkt an der Stammlinie und kann mit der heute bestehenden Infrastruktur sämtliche, für Uri notwendige Halte auch nach der Eröffnung des Gotthard Basistunnels abdecken. Was für Vorteile entstehen für den ö.V.-Nutzer mit dem neuen Kantonsbahnhof 3,5 Kilometer südlich des bestehenden Bahnhofs Flüelen und sind die Investitionskosten für den zu behaupteten volkswirtschaftlichen Mehrwert gerechtfertigt?*

Der Kanton Uri steht vor grossen räumlichen Veränderungen. Im Zentrum der verkehrlichen Anbindung steht die Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels. Deshalb hat der Regierungsrat die räumliche Entwicklung im Kanton Uri prüfen lassen. Im Rahmen eines Testplanungsverfahrens wurden kurz-, mittel- und langfristige Perspektiven für die Raumentwicklung des unteren Reusstals für fünf Schwerpunktthemen erarbeitet:

- Ausarbeitung von Entscheidungsgrundlagen für eine Linienführungsentscheid "NEAT-Anschluss Nord";
- Bestätigung des Standortentscheids für den Kantonalbahnhof Altdorf mit Erarbeitung eines Entwicklungskonzepts;
- 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 für die Siedlungs-, Industrie- und Gewerbegebiete – unter Berücksichtigung der hochwasserbedingten Gewässerräume, der Landschaftsräume und der Natur- und Freizeiträume;
- Förderung der raumplanerischen und wirtschaftlichen Zusammenarbeit der betroffenen Gemeinden.

Die Konkretisierung erfolgte mit dem regionalen Gesamtverkehrskonzept und der Überarbeitung des kantonalen Richtplans. Dieser wurde am 4. April 2012 vom Landrat genehmigt. Im Richtplan sind unter anderem das Gebiet Eyschachen als Entwicklungsschwerpunkt und der Bahnhof Altdorf als Kantonalbahnhof festgesetzt worden.

Mit dem Regierungsprogramm 2012 bis 2016 hat der Regierungsrat konkrete Entwicklungsziele formuliert. Die anvisierten Zielsetzungen ergeben folgenden Nutzen für die ö.V.-Nutzer:

- Das Bahn- und Busangebot über den neuen Kantonsbahnhof Altdorf wird aufwärtskompatibel ausgebaut - mit neuen verdichteten Transportketten zu den Gemeinden, zu den innerkantonalen Regionen und zu den ausserkantonalen Agglomerationen;
- Nebst S-Bahnleistungen werden in Altdorf neu Interregio- sowie GBT-Zugsleistungen aufgenommen, womit zusätzliche Verbindungen für die Urner Bevölkerung geschaffen werden;
- Stärkung und Ausbau des gesamten ö.V.-Netzes.

Für die Standortwahl des Kantonsbahnhofs in Altdorf waren folgende Gründe

ausschlaggebend:

a) Raumordnungspolitische Gründe

Der Kanton Uri als traditioneller Transitkanton zwischen Mittelland und Tessin liegt gleichzeitig am südlichen Rand der "Perlenkette" der Entwicklungsräume im Sog des Metropolitanraums Zürich und des städtischen Raums Luzern. Mit dieser Lage stellt sich eine spezielle Herausforderung den Anschluss an die räumliche Entwicklung der Schweiz sicherzustellen.

Ein zentraler Schwerpunkt des "Raumkonzepts Schweiz" ist die Bildung eines polyzentrischen Netzes von Städten und Gemeinden. In diesem Zusammenhang ist die Erschliessung der Zentren mit öffentlichem Verkehr eine zentrale Voraussetzung. Für den Gotthardraum fordert das Raumkonzept die Stärkung der kantonsübergreifenden Kooperation, insbesondere zwischen Kanton Uri und Tessin.

Gemäss Richtplan des Kantons Uri ist das untere Reusstal der Hauptentwicklungsraum des Kantons. Damit lebt der Kanton Uri die Anforderungen des Raumkonzepts Schweiz. Für die Förderung der regionalen Siedlungs- und Zentrumsstruktur ist Altdorf das Hauptzentrum und soll als Kantonshauptort mit einem Kantonalbahnhof aufgewertet werden. Flüelen soll als Wohnstandort gestärkt werden und seine Funktion als Verbindungsort für den Schiffsverkehr beibehalten.

Im Übrigen ergab das oben erwähnte Testplanverfahren zur Vorbereitung des Richtplans, dass sich Flüelen hervorragend als Wohnstandort eignet. Der Regierungsrat hat auf Grund der Erkenntnisse aus der Testplanung gemeinsam mit der Gemeinde Flüelen die Arbeiten zum ESP Wohnen in Flüelen (Projekt Flüelen West) in Angriff genommen. Eine Vorstudie zeigte, dass im Bereich westlich der Bahnlinie für die Gemeinde Flüelen grosses entwicklungsrelevantes Potenzial für künftige Wohn- und Tourismusnutzungen besteht. Die Gemeindeversammlung lehnte am 1. Juli 2010 aber einen Kredit für ein städtebauliches Konkurrenzverfahren, das Ideen zur Lösung offener Fragen und zur Klärung langfristiger Entwicklungsperspektiven aufgezeigt hätte, ab. Im durch den Landrat genehmigten Richtplan ist aber Flüelen (mit Flüelen West) nach wie vor als Entwicklungsschwerpunkt für Wohnen, Dienstleistung und Tourismus als Vororientierung vorgesehen. Die Gemeinde Flüelen arbeitet zurzeit an einer Gesamtrevision der Nutzungsplanung. Wenn die Gemeinde Flüelen im Rahmen der Arbeiten der Gesamtrevision der Nutzungsplanung zum Schluss kommen sollte, dass

die Arbeiten am Entwicklungsschwerpunkt Flüelen (allenfalls in reduzierter Form) wieder aufnehmen möchte und Vorabklärungen angehen will, bietet der Kanton für diese grosse Chance für das untere Reusstal seine Unterstützung an.

Rund 80 Prozent der Urner Bevölkerung leben im Talboden, wo sich auch Dienstleistungs-, Industrie- und Gewerbebetriebe konzentrieren. Das Gebiet wird sich in den kommenden Jahren – auch durch die Eröffnung des Gotthard-Basistunnels 2016 – verändern.

Mit dem Entwicklungsschwerpunkt Urner Talboden (ESP UT) rund um den Bahnhof Altdorf packt der Kanton Uri ein Generationenprojekt an: Hier sollen nachhaltige Nutzungen im regionalen Gesamtinteresse entstehen und die entsprechenden Wirtschafts-, Siedlungs- und Verkehrsinfrastrukturen sorgfältig aufeinander abgestimmt werden. Damit unternimmt der Kanton auch Anstrengungen, die generell geforderte Verdichtung nach innen sicher zu stellen. Um diese Entwicklung in Gang zu bringen, braucht es Vorleistungen der öffentlichen Hand: Verbesserung der Erreichbarkeit, Investitionen in den öffentlichen Verkehr, Vorinvestitionen in die lokale Infrastruktur. Die im Rahmen des ESP UT erstellte Kosten-Nutzen-Analyse hat ergeben, dass mit einer optimierten Investitionsplanung eine positive Kosten-Nutzen-Bilanz erreicht werden kann (Potenziale für neue Arbeitsplätze und zusätzlichen Wohnraum).

Der Kanton Uri unternimmt für die Entwicklung des ESP UT grosse Anstrengungen, hat dazu einen breit angelegten Prozess in Gang gesetzt und ist bereit, eigene Investitionen zu tätigen. Ein zentraler Katalysator für die Entwicklung dieses Gebiets ist eine verbesserte Erreichbarkeit mit einem Schnellzugs- bzw. IC-Halt.

#### b) Regionalwirtschaftliche Gründe

Die Entwicklung des Kantons Uri war in der Vergangenheit geprägt von Bevölkerungsschwund in vielen Regionen. Die Wirtschafts- und Standortförderung hat deshalb einen hohen Stellenwert. Mit dem Entwicklungsraum Urner Talboden will der Kanton Uri Gegensteuer geben. Die Bevölkerungs- und Beschäftigungszahlen sind wieder positiv. Gleichzeitig ist auch im Tourismus (Andermatt) Aufbruchsstimmung zu verspüren.

Die Wirtschaftsinstitute (z. B. BAK, CS) geben der Zentralschweiz gute Noten und erwarten für die nächsten Jahre eine überdurchschnittliche Wirtschaftsentwicklung. Der Kanton Uri hat dank den regionalen Strukturen eine hohe Krisenresistenz bewiesen. Sowohl im sekundären als auch im tertiären Sektor sind die

Wachstumsaussichten des Kantons Uri gemäss BAK-Prognosen intakt. In einer unlängst veröffentlichten Studie hat die Credit Suisse die finanzielle Wohnqualität der Schweizer Gemeinden und Kantone analysiert<sup>1</sup>. Dem Ranking liegt ein umfassender Kriterienkatalog zugrunde. Relevant für die Bewertung waren neben der Steuerbelastung auch die lokalen und regionalen Immobilienpreise, Krankenversicherungsprämien, Familienzulagen sowie auch weitere Faktoren. Nachdem der Kanton Uri im Jahr 2008 noch auf Platz 11 stand, hat das Land am Gotthard nun den Spitzenplatz übernommen. Bei den einzelnen Kriterien schneidet aber der Raum Altdorf bezüglich verkehrlicher Erreichbarkeit schlecht ab.

Gemäss aktuellen Berechnungen könnten im direkten Umfeld des Kantonalbahnhofs Uri mit dem Entwicklungsschwerpunkt bis zu 1'500 neue Arbeitsplätze geschaffen werden. Das sind mehr als das Vierfache der heutigen Arbeitsplätze in diesem Raum und knapp 10 Prozent der Arbeitsplätze des Kantons.

#### c) Erreichbarkeit und verkehrsfunktionale Gründe

Mit der Inbetriebnahme der NEAT ergibt sich ein neues Fahrplankonzept. Das vorgesehene Basis-Angebotskonzept sieht einen Halt im Kanton Uri vor.

Für die Erreichbarkeit sind Direktverbindungen eine zentrale Voraussetzung als Standortfaktor (für die Standortgunst, für Investoren). Mit dem neuen Kantonalbahnhof und den vorgesehenen IR- bzw. IC-Halt ergeben sich Direktverbindungen insbesondere in die Wirtschaftsräume Zürich und Tessin. Die Lage an der Achse steigert damit die Erreichbarkeit und ermöglicht die Umsetzung der wirtschaftlichen Potenziale im ESP UT.

Mit dem Kantonalbahnhof und den regionalen Entwicklungen soll die Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs stärker nach Altdorf verlegt werden. Der Kanton Uri hat dazu ein Konzept für den öffentlichen Verkehr erarbeitet, das den Kantonsbahnhof Altdorf auch als Busdrehscheibe stärkt. Gemäss Berechnungen dürften sich dadurch die ö.V.-Frequenzen Bahn/Bus im Bahnhofareal Altdorf massiv verbessern.

Der Sachplan Verkehr sieht längerfristig einen NEAT-Zulauf mit Umfahrung Flüelen vor. Dies erfordert eine weiter entwickelte Haltepolitik im Reusstal.

---

<sup>1</sup> Credit Suisse Economic Research "Wohnen und Pendeln: Wo lebt sich's am günstigsten? Das verfügbare Einkommen in der Schweiz"  
[http://www.ur.ch/dl.php/de/5097cc3c859fa/20110524\\_SlRegionen\\_RDI2011\\_DE%5B3%5D.pdf](http://www.ur.ch/dl.php/de/5097cc3c859fa/20110524_SlRegionen_RDI2011_DE%5B3%5D.pdf)

#### d) Verkehrspolitische Gründe

Der Kanton Uri profitiert als Transitkanton von den Investitionen in die Gotthardachse und leidet gleichzeitig auch unter den zusätzlichen Immissionen. Auch die Eröffnung der NEAT wird trotz Verlagerungspolitik diese Immissionen (v. a. Lärmimmissionen im Urner Talboden) weiter erhöhen. Die Forderung nach der Umfahrung von Flüelen ist deshalb konsequent aufrechtzuerhalten.

Während der Kanton Uri mit der Autobahn gut erreichbar ist, ist es zentral, dass er auch von der NEAT profitiert. Das ist nur mit einem zusätzlichen IR- und IC-Halt in Altdorf der Fall.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass für den Regierungsrat im Zusammenhang mit der Standortwahl des Kantonalbahnhofs Uri ausschlaggebend waren:

- die Lage und Erreichbarkeit bezüglich des Hauptsiedlungsgebiets im unteren Reusstal, insbesondere Altdorf, Schattdorf und Bürglen (einwohnerstärkste Gemeinden des Kantons);
- die Entwicklungsmöglichkeiten im Umfeld des Bahnhofs: ein Bahnhof ist nicht nur Verkehrsknoten, sondern auch idealer Standort für hochwertige Nutzungen;
- die Tatsache, dass mit der Umfahrung Flüelen langfristig nur noch Standorte zwischen dem Portal des Gotthard-Basistunnels nördlich von Erstfeld und dem Eintritt in den Axentunnel südlich von Flüelen in Frage kommen<sup>2</sup>;
- das Ziel, die Blockade von Entwicklungsmöglichkeiten lokal, regional und kantonal zu entschärfen bzw. aufzuheben;
- die Entlastung des Busknotens im Zentrum von Altdorf (Telldenkmal);
- die Einhaltung der Rahmenbedingungen für die Erstellung eines neuen Autobahnhalbanschlusses A2 Altdorf Süd.

---

<sup>2</sup> Der Entscheid im Zusammenhang mit der künftigen Linienführung der NEAT nördlich des Bahnhofs Altdorf ist zugunsten von "RES" (Reider ebenerdig schnell; inkl. Umfahrung Flüelen) gefallen. Die Linienführung "Reider" für den Anschluss des Kantonsbahnhofs Uri wurde in den Objektblättern 7.1 Rigi und 7.2 Axen/Uri zum Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene vom Bundesrat anlässlich seiner Sitzung vom 16. Dezember 2011 festgesetzt und von Frau Bundesrätin Doris Leuthard mit Schreiben vom 16. Dezember 2011 an den Regierungsrat des Kantons Uri bestätigt. Der Bahnhof Flüelen wird damit – unabhängig von der Variantenwahl – für den Halt von hochwertigen Zügen im Kanton Uri langfristig nicht mehr zur Verfügung stehen.

2. *Wie wird die Finanzierung geregelt? Gemäss den Medien wird die dringend benötigte Perronverlängerung auf 400 Meter zu einem grossen Teil vom BAV finanziert. Wie sieht das Finanzierungsmodell für den geplanten Perronausbau, den Busbahnhof, die Park-and-ride-Infrastruktur und die weiteren Anpassungen aus?*

Die zwischen dem BAV, der SBB und dem Kanton Uri getroffene Vereinbarung sieht betreffend Finanzierung Folgendes vor: Die Projektierungsarbeiten werden bis zum Vorliegen des genehmigungsreifen Projekts vom BAV übernommen. Die Finanzierung der Perronverlängerung, einschliesslich der damit verbundenen Anpassungen der Bahnanlagen erfolgt durch das BAV. Die strassenseitigen Infrastrukturmassnahmen obliegen dem Kanton und der Standortgemeinde. Die Kostenabschätzungen für den Urner Teil bilden Gegenstand der noch laufenden ESP UT-Planungsarbeiten. Die definitive, detaillierte Zuscheidung der einzelnen Projektteile und deren Finanzierung erfolgt auf Basis des Projektanforderungsprofils.

3. *Dass der Bahnhof Flüelen weiterhin nach Inbetriebnahme des Kantonsbahnhofs im Halbstundentakt ohne IC-Halt betrieben wird, gilt gemäss der Volkswirtschaftsdirektion als gesichert. Aus internen Kreisen der SBB wird diese Sichtweise der Regierung sehr verhalten geteilt. Ein Betrieb von drei Bahnhöfen innerhalb von 7 km Fahrstrecke gilt als unrealistisch. Wie verbindlich sind die Zusagen seitens der SBB für einen weiteren Betrieb der Bahnhöfe Flüelen und Erstfeld wirklich?*

Die Verbindlichkeit der Zusagen seitens der SBB für einen weiteren Betrieb der Bahnhöfe Flüelen und Erstfeld ist sehr hoch. Dies unterstreicht unter anderem das vom CEO der SBB anlässlich der Medienorientierung vom 8. August 2013 kommunizierte Fahrplankonzept auf der Gotthard-Strecke für die Zeit nach der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels. Das vorgestellte Fahrplankonzept basiert auf den Angebotsplanungen, welche von der SBB, zusammen mit den Kantonen Tessin, Schwyz und Uri erarbeitet wurde. Die Bahnhöfe Flüelen und Erstfeld werden dabei in den Mittel- wie auch in den Langfristplanungen vorbehaltlos berücksichtigt und fahrplantechnisch mit einem Halbstunden-Takt (jeweils ein S-Bahnzug und ein Interregio-Zug je Richtung und Stunde) bedient. Das heutige Bahnangebot in Flüelen und Erstfeld erfährt somit keine Abstriche. Nebst der nördlichen Hauptlastrichtung sind auch die Transportketten in Richtung Süden - im Speziellen in den Gotthardraum - von grosser Bedeutung und entsprechend in den Planungsgrundlagen berücksichtigt.

Die "Haltung der Regierung" wird von der SBB nicht - wie vom Interpellanten angedeutet - nur "sehr verhalten", sondern vollumfänglich geteilt. Die Verbindlichkeit der Zusagen seitens der SBB kann deshalb als "gegeben" bezeichnet werden. Die Bahnhöfe Flüelen und Erstfeld

bleiben somit weiterhin wie heute bedient. In diesem Sinne ist keine Schmälerung der Bahnangebote zu erwarten.

Abschliessend ist darauf hinzuweisen, dass im Kanton Schwyz mit Arth-Goldau, Schwyz und Brunnen eine ähnliche Situation besteht, welche ebenfalls fahrplantechnisch hinterlegt ist.

4. *Das touristische Zentrum des Urner Talbodens liegt mit dem Naturschutzgebiet Reussdelta und deren Badeinseln, dem Weg der Schweiz, dem Vierwaldstättersee und seiner Personenschiffahrt mit Personenfrequenzen von bis zu 350'000 Personen jährlich klar im unmittelbaren Bereich des Bahnhofs Flüelen. Was unternimmt der Regierungsrat, um eine Schwächung des ö.V.-Angebots (Bahn, Bus, Schiff) am Tourismusschwerpunkt Flüelen zu verhindern und wie soll die bis anhin hohe Benutzerfreundlichkeit erhalten bleiben?*

Wie in der Antwort zur dritten Frage dargelegt, erfährt das ö.V.-Angebot in Flüelen keine Schwächung. Es ist weder ein Abbau der Verkehrsleistungen, noch eine Schwächung in den Angebotsplanungen vorgesehen. Die regionalen Verkehrsangebote sind eine Verbundaufgabe zwischen Bund, Kanton und den Gemeinden. Mit dem Fahrplanangebot 2014 bis 2015 wird die erste Etappe des neuen Buskonzepts eingeführt. Mit Umsetzung der zweiten Etappe im Jahr 2021 wird Flüelen, wie auch der gesamte Raum im Urner Reusstal, von Angebotsausbauten profitieren. Die dannzumaligen Verbesserungen der Verbindungen innerhalb und zwischen den Urner Gemeinden sind der nachfolgenden Matrix zu entnehmen.



ÖV-Qualitätsstufen	
A	direkte und häufige Verbindung (ca. 15')
A-	30' direkte Verbindung
B	30', teilweise mit Umsteigen
C	30' mit Umsteigen oder 60' direkt
D	60' mit Umsteigen
E	30' oder 60' mit Umsteigen und Umweg gegenüber MIV

Tabelle 1: Qualitätsstufen des ÖV Systems

Sektoren	Altdorf Bhf.	Altdorf Nord	Altdorf Süd	Schattdorf	Flüelen	Bürglen	Attinghausen	Seedorf	Erstfeld
Altdorf Bhf.	A-	B	A-	B	B	A-	C	A-	C
Altdorf Nord	B	A	A	A	A	C	D	B	A-
Altdorf Süd	A-	A	A	A	A	A-	D	A-	A-
Schattdorf	B	A	A	A	A	C	E	C	A-
Flüelen	B	A	A	A	A	C	D	E	A-
Bürglen	A-	C	A-	C	C	A-	D	C	C
Attinghausen	C	D	D	E	D	D	C	D	E
Seedorf	A-	B	A-	C	E	C	D	A-	C
Erstfeld	C	A-	A-	A-	A-	C	E	C	A-

Tabelle 2: Qualitätsmatrix des bestehenden ÖV Busnetzes.

Sektoren	Altdorf Bhf.	Altdorf Nord	Altdorf Süd	Schattdorf	Flüelen	Bürglen	Attinghausen	Seedorf	Erstfeld
Altdorf Bhf.	A	A	A	A	A-	A-	A-	A-	A-
Altdorf Nord	A	A	A	A	A	A-	A-	A-	A-
Altdorf Süd	A	A	A	A	A	A-	A-	A-	A-
Schattdorf	A	A	A	A	A	A-	A-	B	A-
Flüelen	A-	A	A	A	A	B	A-	B	A-
Bürglen	A-	A-	A-	A-	B	A-	C	A-	B
Attinghausen	A-	A-	A-	A-	A-	C	A-	B	C
Seedorf	A-	A-	A-	B	B	A-	B	A-	C
Erstfeld	A-	A-	A-	A-	A-	B	C	C	A-

Tabelle 3: Qualitätsmatrix des neuen Bussystems

Die Qualitätsmatrizen zeigen, dass von einer Verschlechterung der ö.V.-Bedienung für Flüelen keine Rede sein kann; das Gegenteil ist der Fall.

5. *Wie werden die heutigen Grundeigentümer (Private und wirtschaftliche Betriebe), welche von der Umzonung beim Bahnhof Altdorf betroffen sind, und daher einen neuen Standort benötigen, informiert, in die Planungen eingebunden, und wie werden sie seitens des Kantons organisatorisch und finanziell unterstützt?*

Der am 7. April 2011 durch die Gemeindeversammlung Altdorf genehmigte Zonenplan legt neu eine Bahnhofszone fest. Die Bauordnung der Gemeinde Altdorf verlangt für die Bahnhofszone einen Quartierrichtplan (QRP).

Der Regierungsrat hat mit dem Entscheid vom 29. Mai 2012 (Nr. 2012-346 R-330-12) festgelegt, dass in der laufende Planungsphase (bis Herbst 2013) eine Klärung bezüglich der Verkehrslösung im Bereich Busbahnhof, der städtebaulichen Fragen und der unterschiedlichen Nutzer- und Grundeigentümerinteressen erreicht werden soll. Um den Fächer der Lösungsmöglichkeiten zu öffnen, ordnete der Regierungsrat eine Testplanung an, um auf dieser Basis den Quartierrichtplan zu erarbeiten. Im Rahmen dieser Testplanung konnten sich alle betroffenen Grundeigentümer an drei ganztägigen Workshops orientieren und sich in die laufende Planung einbringen. Der Entwurf des Syntheseberichts dieser Testplanung wurde allen Grundeigentümern nochmals zur Stellungnahme zugestellt.

Der Quartierrichtplan Bahnhof wird im Rahmen des ordentlichen Verfahrens, das voraussichtlich nach den Sommerferien 2013 eingeleitet wird, allen Grundeigentümern zur Stellungnahme zugestellt.

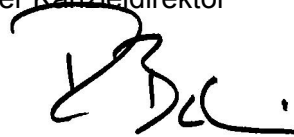
Der Regierungsrat ist überzeugt, dass die betroffenen Grundeigentümer gut in die laufende Planung einbezogen wurden. Mit den attraktiven Rahmenbedingungen durch die neu geschaffene Bahnhofszone sind heutige Nutzungen im Rahmen der langfristigen Entwicklungsmöglichkeiten im Einzelfall zweifellos neu zu überdenken. Die aktuelle Planung zeigt jedoch auf, dass auf absehbare Zeit keine Betriebe zwingend einen neuen Standort benötigen. Andere Grundeigentümer mit Wohnobjekten oder noch unüberbauten Arealen sind teilweise stark tangiert. Die kantonale Gesamtprojektleitung ESP UT ist mit allen unmittelbar betroffenen Grundeigentümern in engem Kontakt.

Mitteilung an Mitglieder des Landrats (mit Interpellationstext); Mitglieder des Regierungsrats; Rathauspresse; Standeskanzlei; Direktionssekretariat Volkswirtschaftsdirektion und Volkswirtschaftsdirektion.

Im Auftrag des Regierungsrats

Standeskanzlei Uri

Der Kanzleidirektor

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'E. B. C.', written in a cursive style.