

Entwicklungsschwerpunkt Urner Talboden / Gebiet Bahnhof Altdorf (ESP UT)

Standbericht – Februar 2014



Altdorf, 28. Februar 2014 / 11. März 2014

Herausgeber: Gesamtprojektleitung ESP UT

Redaktion: Remo Zandonella, Markus Maibach (INFRAS)

Verabschiedet durch Regierungsrat am 11. März 2014

Inhalt

Zusammenfassung	3
1 Einleitung	5
1.1 Ausgangslage	5
1.2 Überblick Projektphase 2011-2013	6
2 Gesamtkonzeption	10
2.1 Ziele und Etappen	10
2.2 Sektoren und Abhängigkeiten	11
3 Übergeordnete Erschliessung	13
4 Sektor Bahnhof Altdorf	19
4.1 Quartierrichtplan (QRP)	19
4.2 Einzelne Infrastrukturprojekte	22
4.3 Eigentümerverhältnisse und Erschliessung	25
5 Sektor Eyschachen	27
5.1 Quartiergestaltungsplan (QGP)	27
5.2 Erschliessungsprojekte	30
5.3 Umsetzung Quartiergestaltungsplan	32
5.4 Verkaufsstrategie	33
6 Kosten- und Nutzen-Überlegungen	35
6.1 Kosten	36
6.2 Nutzen	38
6.3 Übergeordnete Betrachtung	41
7 Würdigung	45
7.1 Würdigung der Ergebnisse der Projektphase	45
7.2 Kritische Punkte und Herausforderungen	47
8 Weiterführung und Ausblick	48
8.1 Massnahmeplan bis 2020	48
8.2 Organisation	50
8.3 Finanzierung	52
9 Literatur	53

Zusammenfassung

Planung im Bahnhof Altdorf und Eyschachen weiter konkretisiert

Das im Herbst 2006 abgeschlossene Testplanungsverfahren für die Raumentwicklung des unteren Reusstals hat den Startschuss für den Entwicklungsschwerpunkt Urner Talboden gelegt. Auf Beschluss des Regierungsrates des Kantons Uri im Februar 2007 ist der Prozess zur Konkretisierung der inhaltlichen, planungsrechtlichen und finanziellen Anforderungen fortgesetzt worden. In der folgenden Projektphase von 2009 bis 2011 lag der Fokus hauptsächlich auf der Gesamtkonzeption des Entwicklungsschwerpunktes Urner Talboden. Die Projektphase 2011 bis 2013 orientiert sich am zuvor formulierten Massnahmenplan bis 2017 und befasst sich mit den beiden Sektoren „Bahnhof Altdorf“ und „Eyschachen“.

Die beiden im Fokus stehenden Sektoren bilden keine unabhängigen Einheiten und beeinflussen sich gegenseitig. Zentral ist dabei die übergeordnete Verkehrserschliessung mit der geplanten neuen ÖV-Drehscheibe im Bahnhof Altdorf.

Ziele der zweiten Phase 2011-2013 weitgehend erreicht

In der Projektphase 2011-2013 konnten folgende Ziele erreicht werden:

Sektor Bahnhof Altdorf:

- Behördenverbindliche Festsetzung des Kantonalbahnhofs Altdorf im Richtplan durch den Landrat,
- Klärung des übergeordneten Bahnangebots und der Finanzierung der erforderlichen Bahninfrastruktur durch eine Vereinbarung über die Entwicklung des Bahnhofs Altdorf zum Kantonalbahnhof Uri zwischen der Urner Regierung, dem Bundesamt für Verkehr und den Schweizerischen Bundesbahnen,
- Verabschiedung des ÖV-Angebots Bus im Urner Talboden auf Basis der Vorgaben des regionalen Gesamtverkehrskonzepts durch den Regierungsrat,
- Durchführung einer städtebaulichen Testplanung und Verabschiedung des Quartierrichtplans Bahnhof Altdorf zuhanden der Gemeinde Altdorf durch den Regierungsrat.

Sektor Eyschachen:

- Festlegung eines Quartiergestaltungsplanes, welcher eigentümergebundene Vorgaben hinsichtlich der Nutzung sowie der Ver- und Entsorgung macht und somit die räumliche und gestalterische Entwicklung des Sektors vorgibt,
- Klärung der Eigentümerstrategien und -verhältnisse zwischen Kanton Uri und Armasuisse und Erarbeitung der Grundlagen für Vertragsabschlüsse hinsichtlich der künftigen Eigentümerstrategie. Dadurch kann die Verkaufsbereitschaft erstellt werden.

Investitionsausgaben der öffentlichen Hand rechnen sich dank Aufwertungsnutzen

In der ersten Phase bis zur anvisierten Umsetzung des Kantonalbahnhofs Altdorf im Jahr 2020/21 fallen für den Kanton Uri und die Gemeinde Altdorf im Sektor Bahnhof Kosten in der Höhe von 12.2 Mio. CHF an. Der grösste Teil davon fällt auf den Kanton (10.2 Mio. CHF). Ein Grossteil davon ist für die Finanzierung des Projekts Bahnhofplatz und für die Verlegung der Rynächtstrasse vorgesehen. Diese Investition ermöglicht die geplante Neugestaltung des Bahnhofareals als ÖV-Drehscheibe. Im Budget 2014 und im Finanzplan 2015-2017 des Kantons Uri sind dazu jährlich 765'000 CHF eingestellt.

Die Gegenüberstellung der Kosten und Nutzen zeigt, dass aus finanzwirtschaftlicher Sicht die Ausgaben weiterhin in einem guten Verhältnis zu den erwarteten monetären Einkünften stehen. Ein wesentlicher Kostenblock mit erheblicher Katalysatorwirkung ist die Neugestaltung des Bahnhofplatzes mit der Verlegung der Rynächtstrasse. Verbunden mit dieser Investition sind eine Reihe übergeordneter Nutzen, welche über den Bahnhofssektor hinaus wirken und die Erreichbarkeit im ganzen Urner Talboden verbessern.

Um die Gebiete im Sektor Eyschachen zu erschliessen, fallen für den Kanton Uri als Landeigentümer Kosten in der Höhe von 6.1 Mio. CHF an. Es ist vorgesehen, diese Kosten über das Finanzvermögen des Kantons zu decken.

Weitere Schritte und Herausforderungen

Der Massnahmenplan für die nächste Phase liegt vor. Die wichtigsten Massnahmen für die Arbeiten bis ins Jahr 2020/21 sind:

Sektor Bahnhof Altdorf:

- Busbahnhof: Realisierung ÖV-Konzept 1. Etappe bis Ende 2014 resp. 2. Etappe bis 2020 sowie der notwendigen Infrastrukturanpassungen (Verlegung Rynächtstrasse, Gestaltung Bahnhofplatz inkl. Haltekanten),
- Verlängerung der Perrons sowie der Personenunterführung am Bahnhof Altdorf,
- Finalisierung und Realisierung der angestrebten Haltepolitik im Schienenverkehr.

Sektor Eyschachen:

- Erschliessung des Eyschachens,
- Erstellung der operativen Verkaufsbereitschaft für die Flächen im Eyschachen.

Für die weitere Entwicklung des ESP UT ist nun entscheidend, dass die Projekte für die anstehenden Investitionen zeitnah weiter konkretisiert werden können. Dazu ist eine aktive Kommunikation gegenüber Politik, Öffentlichkeit und möglichen Investoren unabdingbar. Wichtig ist ferner, potenzielle Investoren im Eyschachen an Land ziehen zu können, um dort eine nachfragegenerierte Entwicklung zu realisieren.

Dabei sind auch die Abhängigkeiten zu den geplanten Verkehrsinvestitionsprojekten zu beachten (West-Ost-Verbindung WOV, Halbanschluss A2 Altdorf Süd/Attinghausen). Sie sind neben der Verlegung der Rynächtstrasse im Raum Bahnhof Altdorf eine wichtige Vorbedingung für die geplante Erschliessung und können Signalwirkung für die Investoren haben.

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

Basierend auf dem im Herbst 2006 abgeschlossenen Testplanungsverfahren für die Raumentwicklung des unteren Reusstals hat der Regierungsrat des Kantons Uri im Februar 2007 beschlossen, den eingeleiteten Prozess fortzusetzen. So hielt der Regierungsrat 2009 an der Festsetzung des Standorts des Kantonalbahnhofs Altdorf fest, und die verschiedenen Arbeiten im Zusammenhang mit dem Entwicklungsschwerpunkt Urner Talboden (ESP UT) wurden intensiv weitergeführt.¹

Am 29. Juni 2010 verabschiedete der Regierungsrat den Bericht und Antrag zum Verpflichtungskredit und Nachtragskredit ESP UT für die Projektphase bis Sommer 2011 an den Landrat. Im Rahmen dieser Arbeiten standen die Gesamtkonzeption des ESP UT, die Ausarbeitung einzelner Vorprojekte sowie von Projektideen und die Konkretisierung der Haltepolitik der SBB im Kanton Uri im Vordergrund. Der Standbericht vom 6. Oktober 2011 hat den damaligen Projektstand festgehalten und einen Massnahmenplan bis 2017 entwickelt (vgl. Kapitel 7 des Standberichts 2011, VD/BD Uri 2011). Dieser strukturiert den weiteren Umsetzungsprozess und nennt die zentralen Projekte. Die hohe Komplexität, die gegenseitigen Abhängigkeiten und die Vielzahl der Akteure erfordern ein stufenweises Vorgehen.

Die Projektphase von 2011 bis 2013 hat sich am Massnahmenplan bis 2017 orientiert mit dem Ziel, die einzelnen Elemente stufenweise umzusetzen. Im Zentrum stehen dabei die beiden Sektoren ‚Bahnhof Altdorf‘ und ‚Eyschachen‘, wobei Nutzungs- und Gestaltungsaspekte zu analysieren, Eigentümerverhältnisse und Investitionsanreize zu klären und Erschliessungsfragen im Eyschachen zu lösen waren.

Der vorliegende Standbericht fasst die wichtigsten Ergebnisse und Meilensteine dieser Projektphase zusammen und zeigt die weiteren Schritte auf.

¹ Am 4. April 2012 hat der Landrat mit der Genehmigung des kantonalen Richtplans den Standort Bahnhof Altdorf bestätigt.

1.2 Überblick Projektphase 2011-2013

Auftrag und Ziele

Basierend auf den Vorgaben des Standberichts 2011 hat der Regierungsrat des Kantons Uri am 6. September 2011 den wegweisenden Elementen für die Weiterführung des Projektes bis 2013 zugestimmt.² Für die Projektphase 2011-2013 wurden gemäss diesem Regierungsratsbeschluss rund 2 Mio. CHF eingestellt. Die Finanzierung setzt sich für diese Phase zusammen aus NRP-Geldern des Kantons Uri und des Bundes, sowie aus Mitteln der Gemeinde Altdorf, der armasuisse und der SBB. Zentrale Ziele dieser Phase sind:

Sektor Bahnhof Altdorf:

- Klärung des übergeordneten Bahnangebots und der Finanzierung der erforderlichen Bahninfrastruktur,
- Konkretisierung des ÖV-Angebots Bus im Urner Talboden auf Basis der Vorgaben des regionalen Gesamtverkehrskonzepts,
- Räumliche Festlegungen im Bahnhofareal für die Gestaltung und Erschliessung im Rahmen eines Quartierrichtplans.

Sektor Eyschachen:

- Räumliche und gestalterische Festlegungen der Erschliessung und Nutzung in Form eines Quartiergestaltungsplans,
- Klärung der Eigentümerstrategien und -verhältnisse zwischen Kanton Uri und armasuisse.

² Regierungsrat des Kantons Uri, Auszug aus dem Protokoll, Nr. 2011-558 R-330-12, Entwicklungsschwerpunkt Urner Talboden (ESP UT), weiteres Vorgehen und Finanzierung.

Projektorganisation

Auf organisatorischer Ebene begleitete das Projektteam unter der Leitung von Andreas Hurter die einzelnen Teilprojekte in den Sektoren. Ebenso waren alle Grundeigentümer sowie die betroffenen Behörden in den Prozess involviert. Die Projektaufsicht wurde durch die zuständigen Regierungsräte (Volkswirtschaftsdirektion und Baudirektion) sowie die Gemeindepräsidentin von Altdorf wahrgenommen. Die folgende Abbildung zeigt das Organigramm.

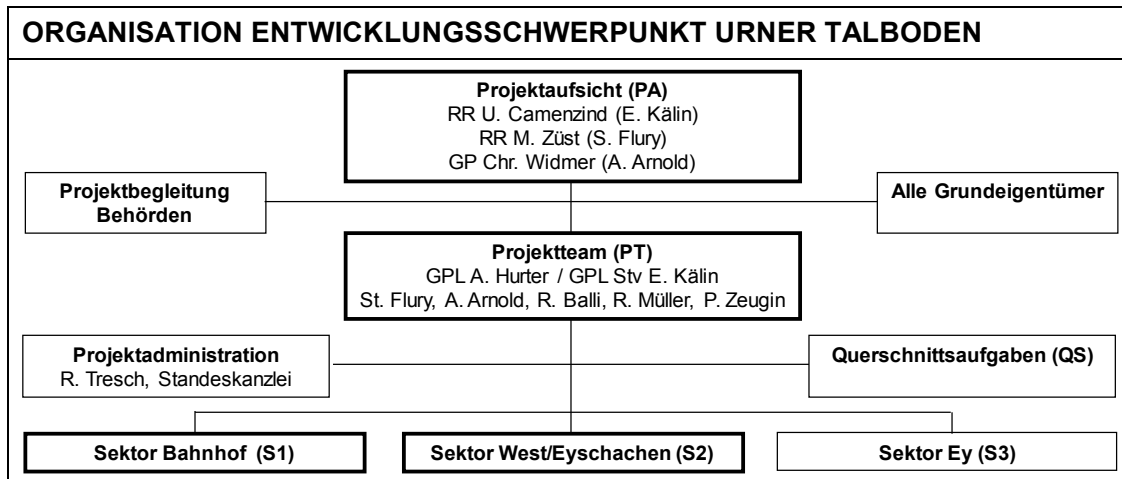


Abbildung 1 Quelle: Projektteam ESP UT, Juni 2012.

Projektübersicht

Für die Umsetzung der Projektziele sind verschiedene Teilprojekte gebildet worden. Tabelle 1 fasst diese Teilprojekte, deren Stand sowie die Zuständigkeiten zusammen.

ESP UT – PROJEKTPHASE 2011-2013: ÜBERSICHT TEILPROJEKTE		
Projekte / Planerische Grundlagen	Projektbearbeitung	Stand im Februar 2014
Sektor Bahnhof Altdorf		
Quartierrichtplan QRP / Testplanung	Metron AG, Brugg; Begleitgremium	Abgeschlossen, Synthesebericht vorliegend. Dokument QRP erarbeitet und vom RR am 22. Oktober 2013 verabschiedet; Genehmigungsverfahren sistiert, da Erschliessung Strickermatte noch offen
ÖV-Erschliessung und Buskonzept	Volkswirtschaftsdirektion Uri (VD); IBV Hüsler AG, Zürich	Abgeschlossen, Schlussbericht vorliegend; RRB vom 2. Juli 2013; 1. Umsetzung mit Fahrplan 2014/15
Strasseninfrastruktur/Bahnhofplatz	Amt für Tiefbau Uri (AfT)	Projektstudie vorliegend, Dezember 2013
Verkehrerserschliessung Bahnhof West		zurückgestellt
Verlängerung Personenunterführung	Gde. Altdorf; SBB	Integriert ins Projekt Perronverlängerung
Perronverlängerung SBB	SBB; VD und Baudirektion Uri (BD); Bundesamt für Verkehr (BAV), Gemeinde Altdorf	Bauvorhaben vereinbart, Finanzierung geklärt, verbindliche Zielvorgaben sind formuliert, Vorprojekt in Bearbeitung, Ziel: Vom Bund genehmigtes Projekt bis 2016
Bahnhofsgebäude SBB	SBB Immobilien; Germann & Achermann AG, Altdorf	Potenzialstudie durch SBB erstellt
Entwicklung Ey	Metron AG, Brugg	Entwicklungskonzept vorliegend, 2. Dezember 2012
Sektor Eyschachen		
Quartiergestaltungsplan QGP	Germann & Achermann AG, Altdorf; Suter, von Känel, Wild AG, Zürich	Quartiergestaltungsplan vorliegend, Februar 2014
Verkaufsbereitschaft, Landumlegung	Zeugin Gölker Immobilienstrategien GmbH, Zürich	AG für Strategie Verkauf aufgelegt, enge Zusammenarbeit mit armasuisse, Grundsätze für Verkauf in Diskussion
Parkierung ESP UT		laufende Abstimmung mit Sondernutzungsplanung
Verlegung Hochspannungsleitungen	Alpiq Enertrans, SBB, Swissgrid	2 Einsprachen hängig, Bearbeitung im Gang, Ziel: Verlegung bis 2015
Risikoanalyse, Störfall	Neosys AG, Gerlafingen	Abstimmung mit Sondernutzungsplan erfolgt, bauliche Auflagen teilweise erforderlich Bericht vorliegend
Autobahnanschluss A2, Industriestrasse	Bundesamt für Strassen (ASTRA), BD	Planung bei ASTRA im Gang
Strassenanlagen, Werkleitungskonzept	AfT; A. Kälin AG, Altdorf	Konzeptberichte vorliegend, 22. Januar 2014
Querschnittsprojekte		
Kosten-Nutzen-Überlegungen	INFRAS AG, Zürich	Detailbericht vorliegend, 28. Februar 2014

Tabelle 1

Wichtige Meilensteine

Die Phase 2011 bis 2013 hat die Projektziele weitestgehend erreicht. Die folgenden Meilensteine sind hervorzuheben:

- Am 4. April 2012 hat der Urner Landrat die behördenverbindliche Festsetzung des Kantonalbahnhofs Altdorf mit der Genehmigung des Richtplans beschlossen.
- Am 29. Mai 2012 hat der Regierungsrat entschieden, die Verkehrslösung im Bereich Busbahnhof sowie städtebauliche Fragen mittels Testplanungsverfahren zu klären und darauf aufbauend einen Quartierrichtplan auszuarbeiten.
- Am 27. September 2012 ist an einer öffentlichen Veranstaltung ('Im Westen viel Neues' in Altdorf) die Bevölkerung über den Projektstand und die Potenziale informiert worden.
- Am 20. Dezember 2012 unterzeichneten die Urner Regierung, das Bundesamt für Verkehr und die Schweizerischen Bundesbahnen eine Vereinbarung über die Entwicklung des Bahnhofs Altdorf zum Kantonalbahnhof Uri. Darin wird festgehalten, dass die Perrons im Bahnhof Altdorf für den Halt von InterRegio- und InterCity-Zügen auf eine Länge von rund 420 Metern ausgebaut werden sollen. Eine Einigung wurde auch hinsichtlich der Finanzierung dieses Projektes erzielt. Eine Projektorganisation der SBB erarbeitet bis im Sommer 2014 das Vorprojekt.³
- Am 4. Juli 2013 hat der Regierungsrat das ÖV-Konzept verabschiedet.
- Der Quartierrichtplan Bahnhof Altdorf zuhanden der Gemeinde Altdorf wurde vom Regierungsrat am 22. Oktober 2013 verabschiedet.
- Der Quartiergestaltungsplan Eyschachen zuhanden der Gemeinde Altdorf wurde vom Regierungsrat am 11. März 2014 verabschiedet.

³ Vgl. Medienmitteilung vom 21. Dezember 2012, Bahnhof Altdorf wird zum Kantonalbahnhof, im Internet verfügbar unter: http://www.ur.ch/dl.php/de/50d4004cbac7d/MM-SBB-BAV-UR_Bahnhof_Altdorf.pdf.

2 Gesamtkonzeption

2.1 Ziele und Etappen

Der Entwicklungsschwerpunkt Urner Talboden soll eine hochwertige Wirtschaftsfunktion für den ganzen Kanton Uri übernehmen. Die wichtigsten Ziele sind:

- Rahmenbedingungen für wertschöpfungsintensive und nachhaltige Nutzungen,
- Kantonalbahnhof Uri als Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs,
- Multimodale und effiziente Verkehrserschliessung mit regionalen- und überregionalen Anschluss- und Umsteigequalitäten,
- Städtebauliche Qualitäten im räumlichen Erscheinungsbild.

Taktgeber für die Entwicklung ist insbesondere die Entwicklung des NEAT-Bahnnetzes. Durch die Eröffnung des Gotthard-Basistunnels im Dezember 2016 erfährt der öffentliche Schienenverkehr auf der Nord-Süd-Achse eine grundlegende Veränderung. Im Jahr 2021, zwei Jahre nach der Eröffnung des Ceneri-Basistunnels 2019, soll der Bahnhof Altdorf seine Funktion als Kantonalbahnhof Uri vollständig übernehmen. Die zukünftigen Projektphasen sind entsprechend darauf auszurichten.

2.2 Sektoren und Abhängigkeiten

Stärker als in den vorhergehenden Projektphasen, wo teilweise grössere Perimeter betrachtet wurden, haben sich in der Projektphase 2011-2013 die Planungen auf die beiden zentralen Sektoren Bahnhof und Eyschachen bezogen. Diese Sektoren bilden keine unabhängigen Einheiten. Die Entwicklung in den einzelnen Perimetern wirkt sich immer auch auf die anderen Sektoren aus. Teilprojekte innerhalb eines Sektors können dabei wichtige Grundlagen für andere Teilprojekte im gleichen Sektor oder für die Weiterentwicklung in einem anderen Sektor sein. Die einzelnen Planungen fügen sich wie Puzzlesteine zusammen.

Verkehrerschliessung

Übergeordnete Verkehrerschliessung verbessert Erreichbarkeit des ESP Uri:

- Neuer Fernverkehrshalt in Altdorf mit IR-Zugshalten und einer noch nicht bestimmten Anzahl von IC-Zügen,
- Aufwertung und Neuausrichtung der Buserschliessung auf den neuen Kantonalbahnhof,
- Neue Verkehrsführung MIV mit West-Ost-Verbindung (WOV) und Halbanschluss A2 Altdorf Süd/Attinghausen.

Nutzungskonzeption

Ertüchtigung des Geländes ermöglicht stufenweise Realisierung:

- Planerische Festlegungen für die Bespielung der Areale,
- Klärung der Eigentümerverhältnisse und -strategien,
- Verlegung der Hochspannungsleitungen.

Die folgende Abbildung veranschaulicht die wichtigsten Elemente der Verkehrerschliessung und der Nutzungskonzeption.

ÜBERSICHTSPLAN ZUR VERKEHRERSCHLIESSUNG UND NUTZUNGSKONZEPTION IM ESP UT

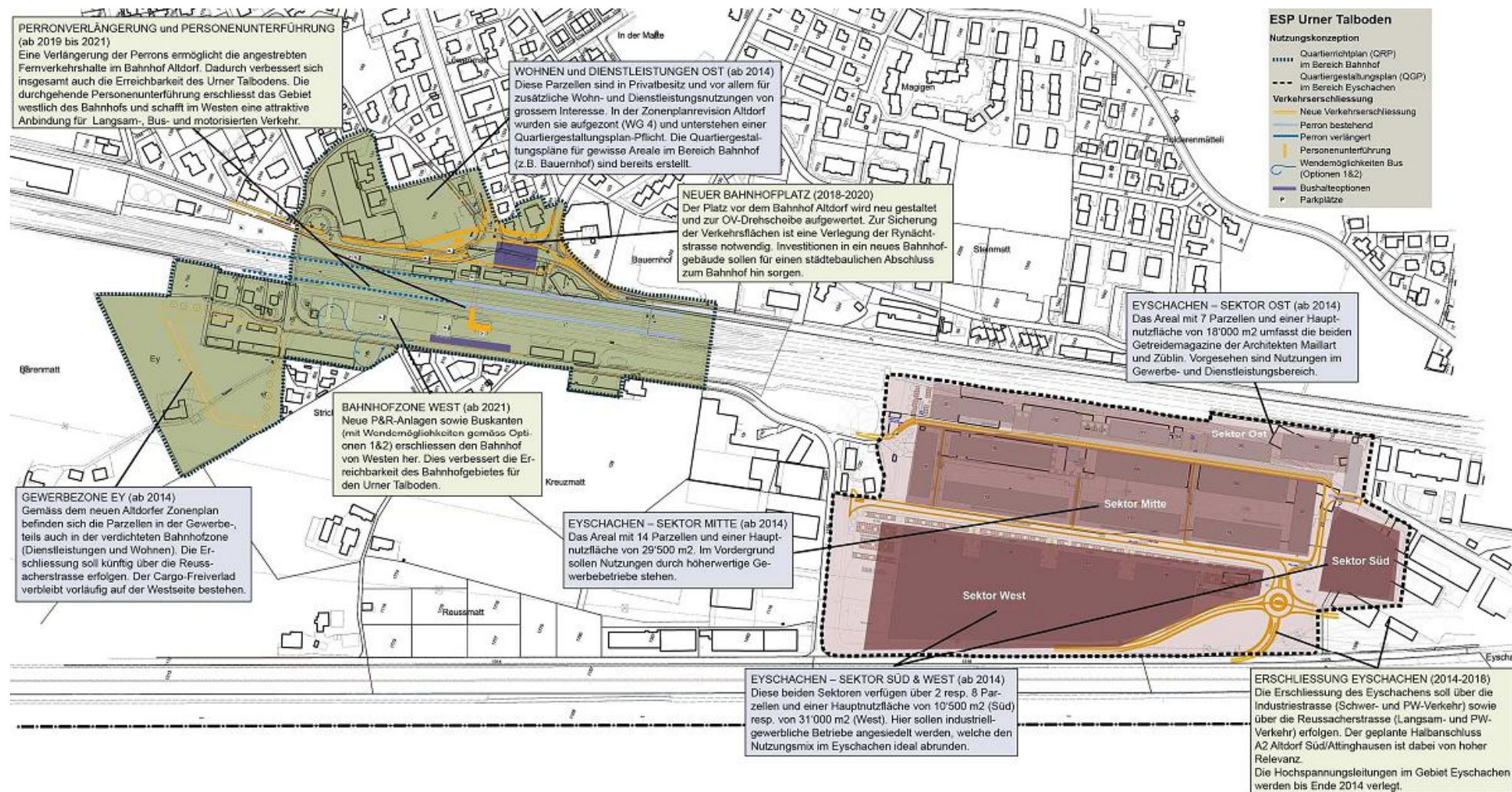


Abbildung 2

3 Übergeordnete Erschliessung

Der Entwicklungsschwerpunkt Urner Talboden ist planerisch auf übergeordnete Pläne und Konzepte abgestimmt. Der kantonale Richtplan, das regionale Gesamtverkehrskonzept sowie vorliegende Konzepte für den öffentlichen Schienenverkehr und den strassengebundenen öffentlichen Verkehr bilden die wichtigsten übergeordneten planerischen Grundlagen.

Regionales Gesamtverkehrskonzept

Das regionale Gesamtverkehrskonzept (rGVK) vom 6. Juli 2011 bildet die Basis für die übergeordneten Verkehrsprojekte, die vor allem folgende Ziele verfolgen:

- Für den öffentlichen Verkehr die Schaffung der ÖV-Drehscheibe Bahnhof Altdorf mit einem neuen Bahn- und Busangebot.
- Für den motorisierten Individualverkehr die Entlastung der Flüeler- und Gotthardstrasse im Siedlungsgebiet von Altdorf bis Schattdorf mit einer neuen West-Ost-Verbindung (WOV) in Verbindung mit einem neuen Halbanschluss an die A2.
- Für den Langsamverkehr die Verbesserung von Sicherheit und Attraktivität auf der entlasteten Ortsdurchfahrt in Altdorf, im Talboden auf der Nord-Süd-Achse entlang dem Bahntrasse und auf der Ost-West-Achse als Verbindungen im Siedlungsgebiet).

Im Sachplan Verkehr des Bundes ist ein neuer Bahn-Axentunnel mit Umfahrung Flüelen der Stammlinie und einer neuen Haltestelle im Gebiet Reider anvisiert (vgl. UVEK 2011, Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene). Der Dienst des Bahnhofs Flüelen ist deshalb längerfristig nicht gesichert und der Bahnhof Altdorf muss die Funktion eines Kantonsbahnhofs übernehmen. Der Kanton Uri hält an einer späteren Etappe ‚Berg-lang‘ (für den Güterverkehr) fest.

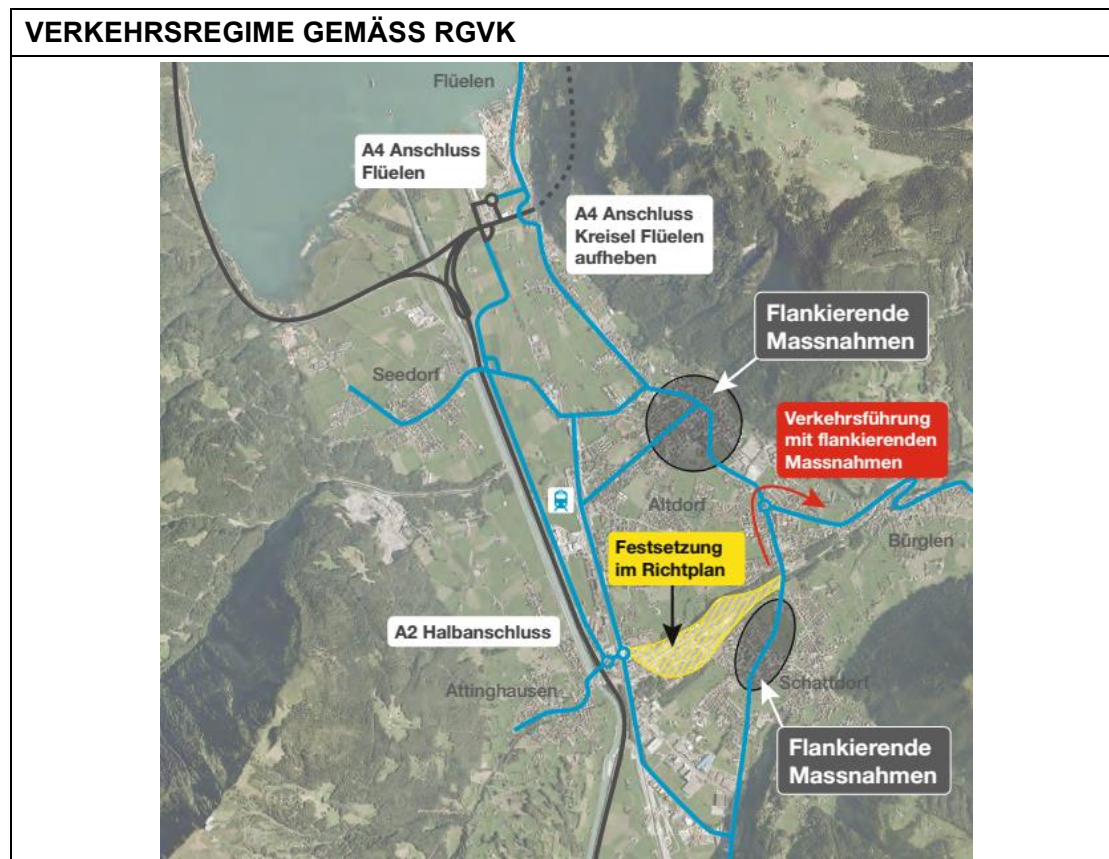


Abbildung 3 Quelle: Information rGVK, Baudirektion Kanton Uri 2012.

Stand der Planungen im Strassenbereich

Gemäss Richtplan ist zwischen der Unterführung Wysshus und der Gotthardstrasse im Bereich der Schächenbrücke eine neue Strassenverbindung vorgesehen. Ende Januar 2013 stimmte der Urner Landrat dem Planungskredit in der Höhe von 480'000 Franken für die WOV und die Aufwertungsmassnahmen im Schächenwald zu. Der Stand der Planungen wurde erstmals im Herbst 2013 der Bevölkerung vorgestellt. Die Volksabstimmung über den Baukredit ist auf Herbst 2014 geplant.

Halbanschluss A2: Der Halbanschluss A2 Altdorf Süd/Attinghausen ist ein wichtiges Element im regionalen Gesamtverkehrskonzept Unteres Reusstal (rGVK UR). Der Halbanschluss steht in engem Zusammenhang mit der West-Ost-Verbindung (WOV) in Altdorf. Die Planung ist beim ASTRA im Gang. Wird die WOV nicht realisiert, ist der Bau des Halbanschlusses nicht gesichert.

Kreisel Flüelen: Die stetige Verkehrszunahme führt zu zunehmenden Rückstaus insbesondere in den Flüelertunnel hinein. Es sind mittelfristig erste Massnahmen vorzusehen. Langfristig muss mit dem Bau der NEAT (Axentunnel inkl. Umfahrung Flüelen) nördlich des Bahnhofs Altdorf der Kreisel Flüelen aufgehoben werden.

Bahnkonzept

In der Vereinbarung mit dem Bundesamt für Verkehr und den SBB wird ausgeführt, dass an einem NEAT Halt in Altdorf festgehalten wird. Neben der stündlichen S-Bahn zwischen Zug und Erstfeld sollen neu ein stündlicher IR-Zug via Bergstrecke und ausgewählte IC-Züge via Basisstrecke halten. Diese Angebotselemente dienen als Eckpfeiler für die weitere Planung, insbesondere die Verlängerung des Perrons im Bahnhof Altdorf (siehe Kapitel 4.2).

Buskonzept

Der Expertenbericht von Hüsler IBV (2013) hat das Buskonzept im Urner Talboden konkretisiert und ein etappenweises Angebot auf Basis des regionalen Gesamtverkehrskonzepts ausgearbeitet. Der heutige ÖV-Anteil beträgt 7% im Binnen- und 16% im Ziel-Quellverkehr, bei Pendlern 25%. Diese ÖV-Anteile sind im Vergleich mit anderen Kantonen unterdurchschnittlich. Dies verdeutlicht die vorhandenen Potenziale und den Handlungsbedarf.

Das Buskonzept definiert differenzierte Angebotsstandards: 15'-Takt in HVZ im Hauptsiedlungsgebiet, 30'-Takt in kleineren Siedlungen rund um Altdorf und am Rand des UT, 60'Takt in den Seitentälern. Dies entspricht der gängigen Praxis in der Schweiz.

Das Linienkonzept im Endausbau 2020 zeichnet sich dadurch aus, dass auf der Hauptachse Schattdorf-Flüelen zwei Linien überlagert werden. Mit der Verlängerung der Linie vom Kantonalbahnhof-Attinghausen nach Rossgiessen/Schattdorf ergibt sich eine bessere Erschliessung des Industriegebiets Schattdorf bzw. der Einkaufsstandorte und eine zusätzliche Verbindung zwischen Schattdorf und dem Kantonalbahnhof. Der Fahrplan ermöglicht eine hohe Anschlussqualität Bahn-Bus am Kantonalbahnhof sowie in Flüelen und Erstfeld, aber auch im Ortszentrum von Altdorf. Nach wie vor halten alle wichtigen Linien am Telldenkmal.

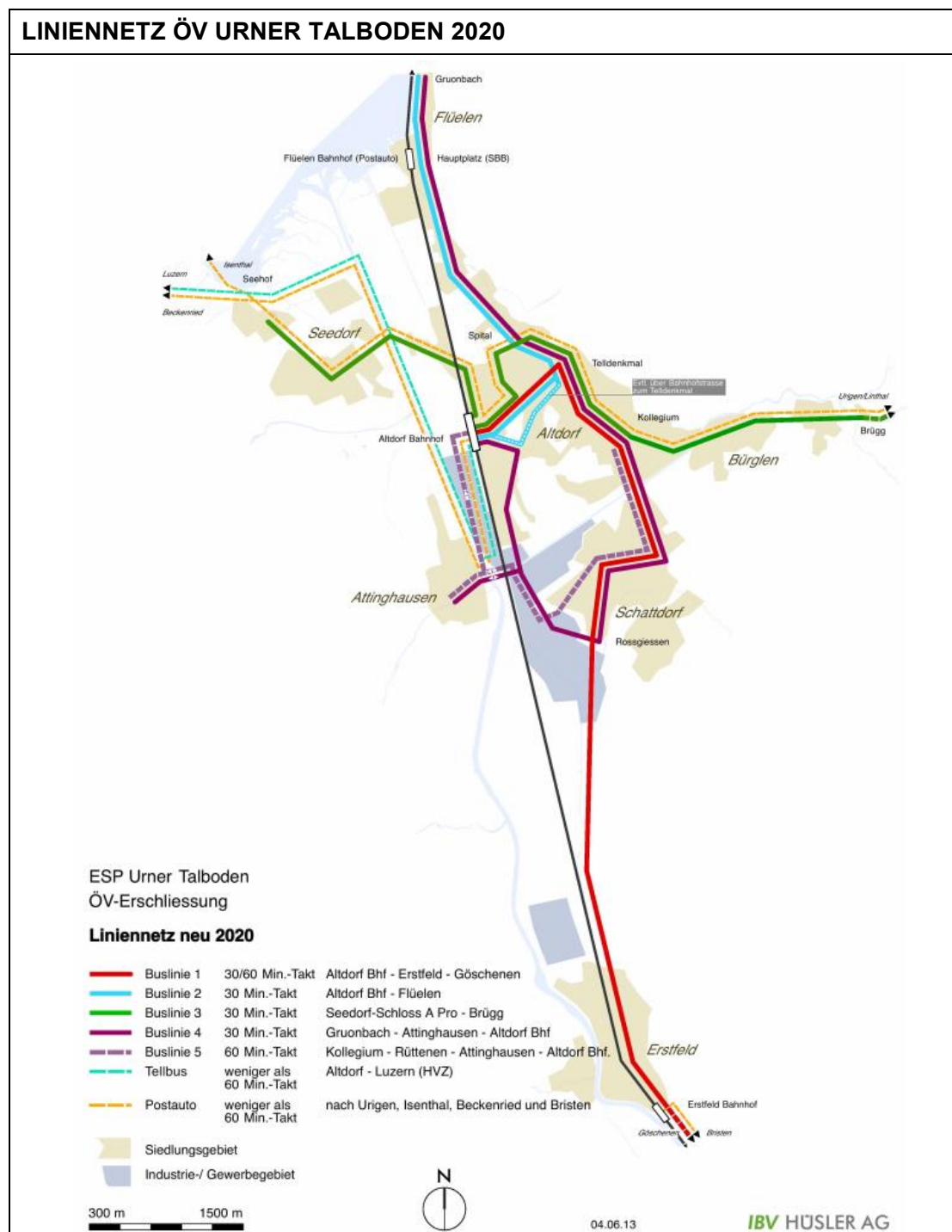


Abbildung 4 Quelle: IBV Hüsler 2013.

Mit dem neuen Angebot kann die Erschliessungsqualität gegenüber heute stark gesteigert werden. Nur wenige Relationen erreichen keine erstklassige bzw. hohe Qualität. Grosse Verbesserungen resultieren insbesondere für Bürglen, Attinghausen und Seedorf.

Die Verbesserungen führen zu einer Zunahme der Fahrten auf den einzelnen Korridoren um durchschnittlich 15%. Eine starke Zunahme ist aufgrund der neuen Drehscheibe im Raum Altdorf Bahnhof zu erwarten (+37% im Vergleich zum Zustand heute). Eine wichtige Voraussetzung für die Realisierung dieser Potenziale ist die Entlastung der Ortsdurchfahrt Altdorf vom motorisierten

Individualverkehr mit dem neuen Verkehrsregime. So kann auch die Fahrplanstabilität und damit die Qualität sichergestellt werden.

Das Konzept soll stufenweise umgesetzt werden. In einer **ersten Etappe** (mit Fahrplanwechsel Ende 2014) sind vor allem drei Massnahmen vorgesehen:

- Verlängerung zum Bahnhof Altdorf mit einem zusätzlichen Bus (Linie 1):
 - Die gemäss Nachfrageanalyse wichtige Verbindung Attinghausen - Rossgiessen Schattdorf wird hergestellt.
 - Die Stärkung des Angebotes nach Amsteg (in der Hauptlast) wird günstig realisiert.
 - Es entstehen tagsüber gute Verbindungen zu den Einkaufsgebieten in Rossgiessen und die Arbeitsplatzgebiete Eyschachen und RUAG erhalten eine erste Erschliessung.
- Änderung der Fahrplanlage der Linie 2; gleichzeitig eine fahrplanoptimierte Abstimmung mit den Bahnanschlüssen (S-Bahn):
 - Attinghausen bekommt neu gute Anschlüsse an die S-Bahn von und nach Norden. Es muss nicht mehr mit Umsteigen an der Haltestelle Telldenkmal über Flüelen gefahren werden.
 - Der Halbstundentakt sollte zum Basisangebot werden.
 - Es entsteht ein guter Anschluss auf die Linie Gruonbach-Göschenen am Telldenkmal, diese wird dadurch mit dem ESP verbunden.
 - Eine Passarelle von der Rynächtstrasse aus über die Geleise ist als zusätzliche Erschliessung des Gebietes Eyschachen möglich aber sehr langfristig angedacht. Diese Idee ist erst dann zu konkretisieren, wenn die Flächen im Eyschachen gut ausgenutzt sind.
- Linie 3 wird im 30' Takt und via Kantonsspital geführt:
 - Es entstehen gute Anschlüsse von und zu allen Zügen von und nach Norden.
 - Der Halbstundentakt wird zum Grundtakt mit guten Anschlüssen.
 - Das Kantonsspital Uri wird wesentlich besser erschlossen.

Die folgende Abbildung zeigt das Linienkonzept und den Fahrplan der ersten Etappe.

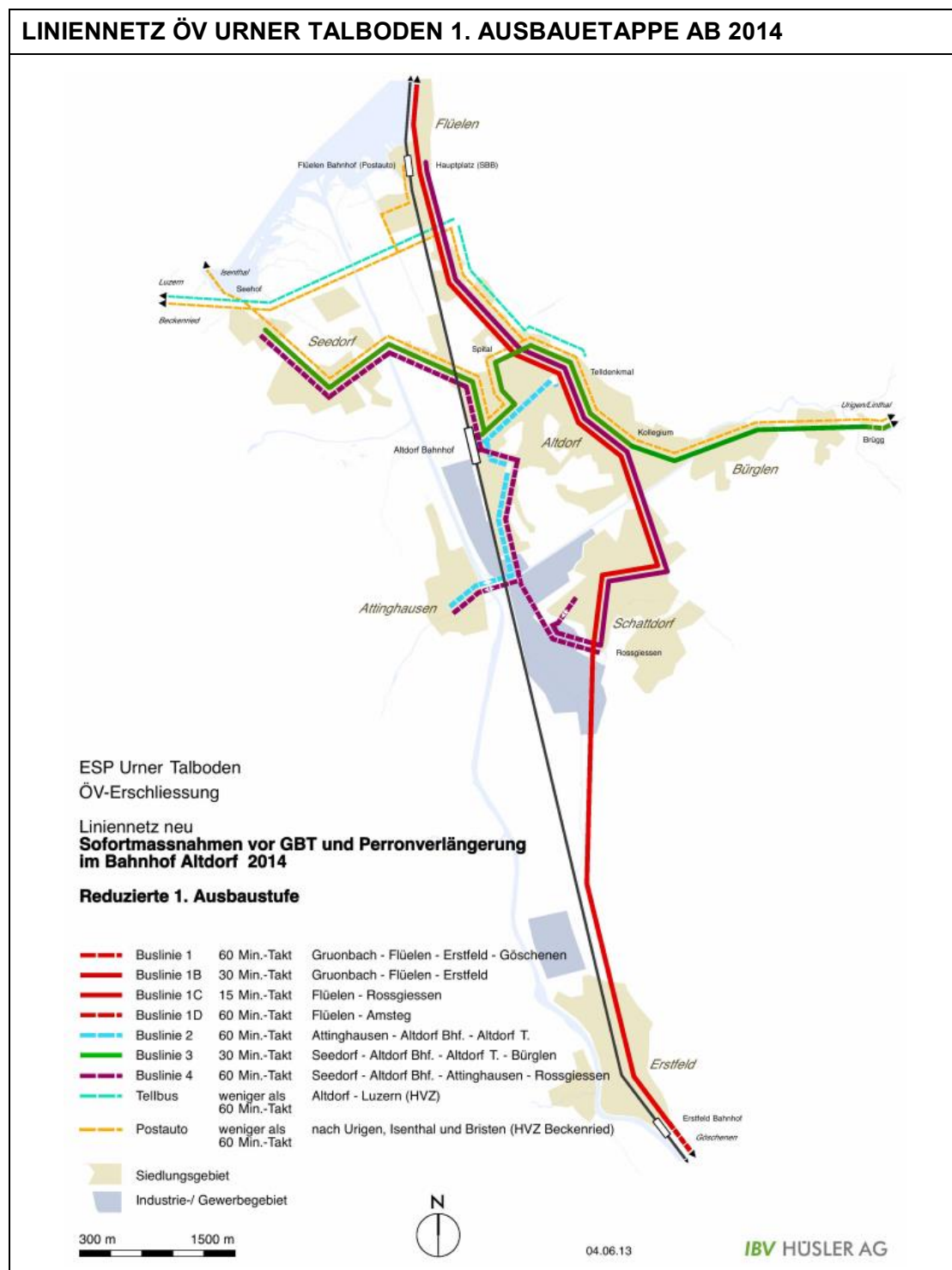


Abbildung 5 Quelle: IBV Hüsler 2013.

Das ÖV-Konzept hat auch die Infrastrukturmassnahmen und die resultierenden Kosten aufgezeigt. Von grosser Bedeutung für die Dimensionierung des neuen Kantonalbahnhofs sind die Erfordernisse an zusätzliche Buskanten. Für die erste Etappe sind drei, für den Endausbau sechs Buskanten notwendig. Dies hat einen grossen Einfluss auf die Realisierung des neuen Busbahnhofs (siehe Kapitel 4.2).

4 Sektor Bahnhof Altdorf

4.1 Quartierrichtplan (QRP)

Der Regierungsrat des Kantons Uri hatte mit dem Entscheid vom 29. Mai 2012 festgelegt, dass bis Sommer 2013 eine Klärung bezüglich der Verkehrslösung im Bereich Busbahnhof, der städtebaulichen Fragen und der unterschiedlichen Nutzer- und Grundeigentümerinteressen erreicht werden sollte. Um den Fächer der Lösungsmöglichkeiten zu öffnen, wurde eine Testplanung durchgeführt, mit folgenden Zielen:

- Sicherstellung eines qualitativ hochwertigen Gesamtkonzeptes,
- Stärkung des Charakters der beiden Bahnhofsseiten Ost und West,
- Sicherung der zukünftig möglichen Bebauung,
- Städtebauliche Setzung des neuen Bahnhofgebäudes auf der Bahnhofseite Ost,
- Sicherstellung einer hohen Aufenthaltsqualität in den öffentlichen Räumen,
- Räumliche Fassung der Strassen- und Platzräume in der Bahnhofzone,
- Wirtschaftliche und nachhaltige Realisierbarkeit der Gestaltung, Betrieb und Unterhalt der Strassenräume und Plätze,
- Stärkung der Einrichtungen des öffentlichen Verkehrs,
- Verkehrliche Organisation und Gestaltung des Langsamverkehrs (Fuss und Velo), des Busverkehrs (Haltestellen) und des motorisierten Individualverkehrs,
- Ausbau des Parkfeldangebots für den motorisierten Individualverkehr sowie Taxi,
- Eine ausgewogene Mischung von publikumsorientierten Nutzungen in den Erdgeschossen und Wohn- und Arbeitsnutzungen in den Obergeschossen.

Ergebnis der Testplanung

Die Arbeiten sind vom Büro Metron koordiniert worden. Der Prozess ist von April bis Dezember 2012 gelaufen und von einer Begleitgruppe mit Vertretern von Gemeinde/Kanton, Grundeigentümern und unabhängigen Experten assistiert worden. Aus den einzelnen Vorschlägen der drei Teams ist eine Synthese entstanden, die in einen Masterplan geflossen sind. Dieser ist wiederum mehrheitlich in den Quartierrichtplan (QRP) eingeflossen.

SYNTHESE TESTPLANUNG MASTERPLAN

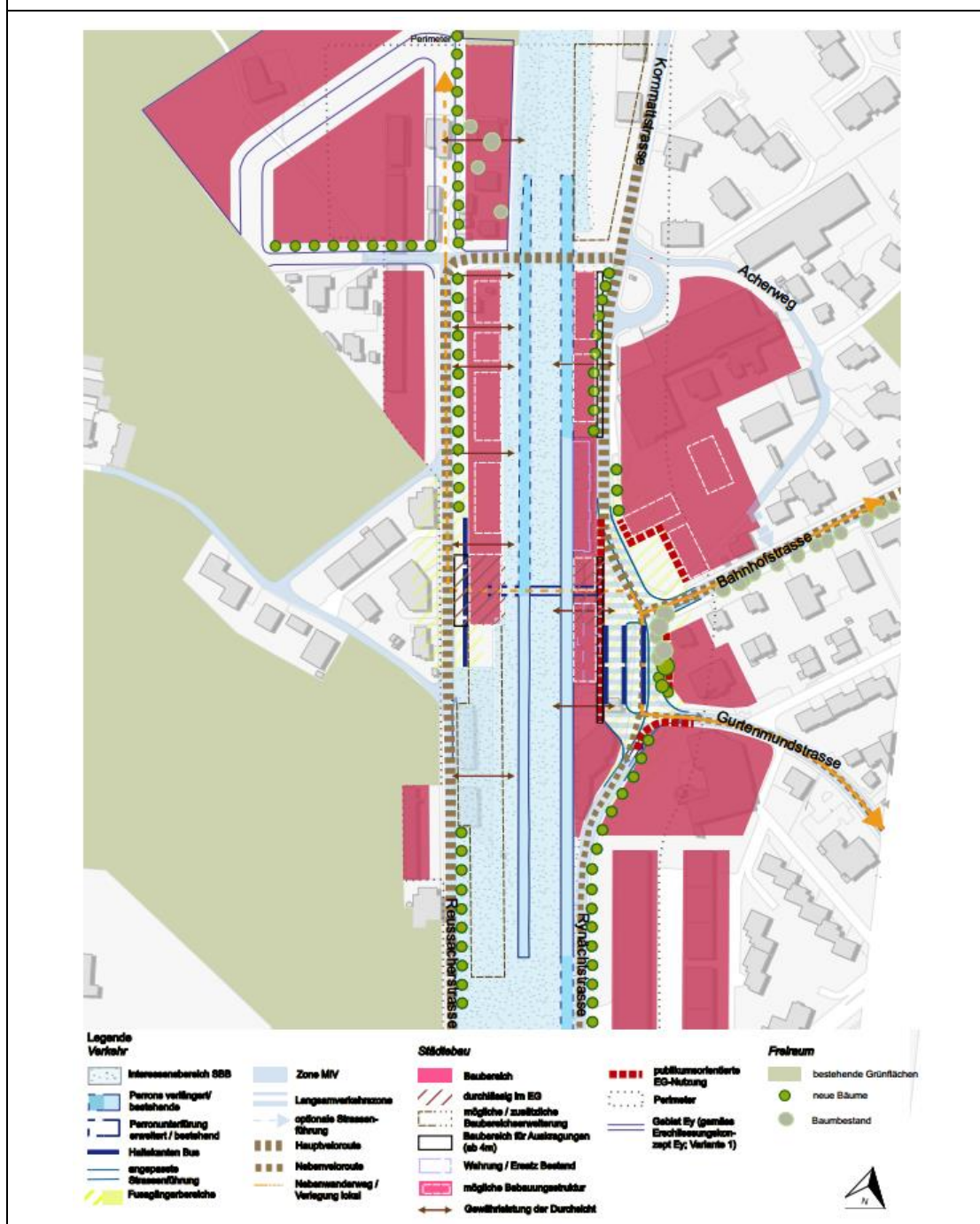


Abbildung 6 Quelle: Synthese Testplanung, Metron 2013.

Im Zentrum des Quartierrichtplans (QRP) steht die Gestaltung des Bahnhofplatzes mit folgenden Eckpunkten:

- Schaffung von weiteren Haltekanal für die Abwicklung des Busverkehrs: insgesamt sechs auf der Ostseite, drei auf der Westseite des Bahnhofs mit Wendemöglichkeiten,
- Der Güterfreiverlad auf die Bahn soll auf der Westseite weiterhin möglich sein,
- Verbesserte Zugänge für den Langsamverkehr sowohl auf der West- als auch der Ostseite,

- Ersatz des Bahnhofgebäudes und städtebauliche Aufwertungen, einerseits durch das Gebäude selbst, andererseits durch die Schaffung eines gestalteten Vorplatzes mit Frei- und Grünräumen.
- Um diesen Platz zu schaffen ist die Verlegung der Rynächtstrasse zwingend. Für die Umsetzung der ersten Etappe des Buskonzepts per Ende 2014 (Bedarf von drei zusätzlichen Halteketten) ist dies allerdings noch nicht notwendig.

VORSCHLAG GESTALTUNG BAHNHOFPLATZ

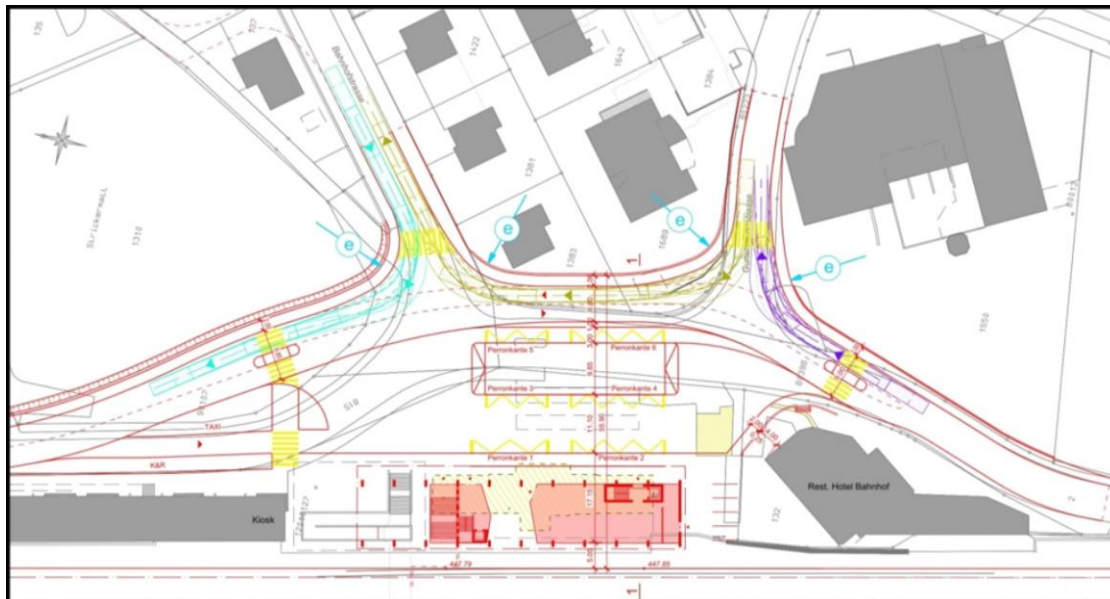


Abbildung 7 Quelle: AFT 2013.

Der Quartierrichtplan wurde am 22. Oktober 2013 durch den Regierungsrat verabschiedet und am 14. November 2013 bei der Gemeinde Altdorf eingereicht (zwecks Erlass der Gemeinde Altdorf). Aufgrund der noch offenen Erschliessung der Strickermatte ist das Genehmigungsverfahren bei der Gemeinde zurzeit hängig.

4.2 Einzelne Infrastrukturprojekte

Bahnhof: Perronverlängerung und Unterführung

Für die Abwicklung des Fernverkehrs im Kantonalbahnhof Altdorf ist eine **Verlängerung der Perrons** von 220 auf 420 Meter zwingend. Darüber hinaus sieht das NEAT-Sicherheitsdispositiv das Bahnhofareal für die Evakuierung von Personenzügen vor.

SBB Infrastruktur (2011) hat die Machbarkeit geprüft und zwei konkrete Varianten ausgearbeitet:

- a) symmetrische Verlängerung (beide Perrons Richtung Norden),
- b) asymmetrische Verlängerung (Ost-Perron Richtung Süden, Westperron Richtung Norden).

Aktuell wird ein baureifes Projekt gemäss Variante a) mit einer beidseitigen Verlängerung Richtung Norden. Im Brief von 10.7.2012 stellt der Kanton Uri den Antrag an das Bundesamt für Verkehr, diese Investition über den NEAT-Kredit (Aufräumarbeiten) zu finanzieren. Das BAV hat dies zugesichert (vgl. Schreiben vom 4. März 2013 an SBB Infrastruktur).

Momentan laufen die Detailplanungen. Spätester Baubeginn ist der Zeitpunkt der Eröffnung des Ceneri-Basistunnels. Die Inbetriebnahme ist spätestens 2021 vorgesehen.

Für die Verlängerung der **Personenunterführung** liegt eine Vorstudie vor (A. Kälin AG 2013). Nach der Verlängerung unterquert die Personenunterführung die gesamte Bahnlinie. Dabei sind verschiedene Konfliktpunkte und Abhängigkeiten zu beachten (insbesondere Umgang mit der Verladerampe der Firma Hartsteinwerk Gasperini AG, Schnittstellen zu SBB Planungen (Stellwerk, Geleiseanordnung), späterer Ausbau Park+Ride, Durchfahrt Reussacherstrasse, Erschliessung Tanklager Werkareal), Einpassung der Werkleitungen und Umgang mit Abwasser.

Das Variantenstudium (insgesamt wurden 4 Varianten studiert) hat folgende Bestvariante ergeben (siehe Abbildung 8). Damit kann die Verladeanlage Gasperini weiter betrieben werden. Bei der Umsetzung ist zu berücksichtigen, dass drei Materialboxen aufzuheben sind, eine Fusswegsicherung notwendig ist und dass das südliche Werkgeleise leicht gekürzt werden muss.

Das Sicherungs- und Rettungskonzept für den Gotthard-Basistunnel erhöht die Dringlichkeit für diese Investition.

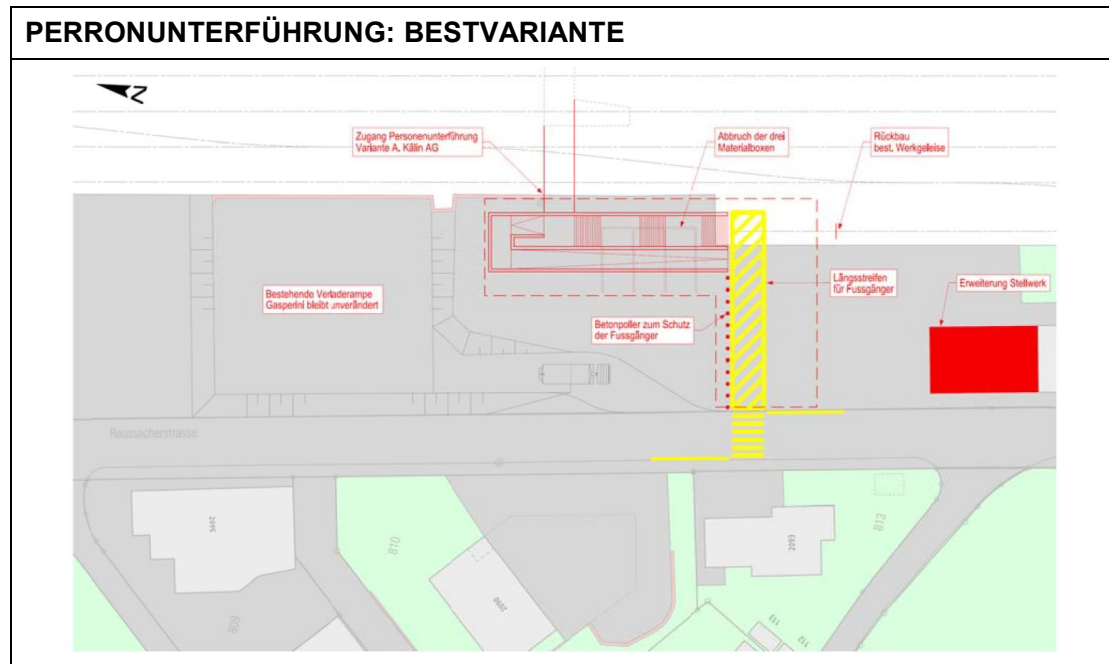


Abbildung 8 Quelle: A. Kälin 2013.

Infrastruktur – Bahnhofplatz und Strassenverlegung

Gemäss QRP ist die Verlegung der K24 Rynächtstrasse ein zentrales Element, um den erforderlichen Platz für die Busanordnung am Bahnhofplatz sicher zu stellen und Raum zu schaffen für ein neues Bahnhofgebäude. Aktuell verkehren zwischen 6'000 und 7'000 Fahrzeuge pro Tag auf dem Strassenabschnitt. Gemäss den Prognosen (rGVK) könnte sich diese Frequenzen verdoppeln. Die Verlegung ist für das ÖV-Konzept im Endausbau (2021) notwendig.

Das kantonale Amt für Tiefbau hat eine Vorstudie für die Gestaltung des Bahnhofplatzes ausgearbeitet (Aft 2013). Vorgesehen sind die folgenden Elemente:

- Busbahnhof mit 6 Haltekanten, Vorfahrt, Taxistandplätze, Kurzzeitparkplätze, Park und Ride.
- Die Funktion der Strasse soll beibehalten werden. Es gibt keine eigenen Fahrspuren für ÖV oder Radverkehr.
- Der erforderliche Landerwerb für die Strassenverlegung und den Bahnhofplatz beträgt 1'700 m² (Private) und 1'000 m² (SBB).

Gerechnet wird mit Kosten von 9.4 Mio. CHF im Endausbau. Eine Etappierung ist nicht möglich. Zu beachten ist, dass die erste Etappe des neuen Buskonzeptes (Fahrplanwechsel 2014) mit den bestehenden Platzverhältnissen bewältigt werden kann. Die Kosten für die Einrichtung der erforderlichen 3 Busstandplätze sind sehr gering.

Die Finanzierung des Projektes ist durch den Kanton zu tragen.

Der Bahnhofplatz und die Strassenverlegung könnten auch realisiert werden, wenn das alte Bahnhofgebäude bestehen bliebe. Dessen Zugänglichkeit wäre dann allerdings nur ungenügend gewährleistet; ebenso würde sich das städtebauliche Bild suboptimal präsentieren. Deshalb sollte ein Ersatzneubau im Vordergrund stehen.

Ersatzneubau Bahnhofgebäude

Das Bahnhofgebäude ist ein wichtiges städtebauliches Element und bildet zusammen mit dem Vorplatz das Zentrum der neuen ÖV-Drehscheibe Bahnhof Altdorf. Deshalb wurde mit SBB Immobilien zusammengearbeitet, um Lösungen für einen Neubau zu suchen. SBB Immobilien hat dazu das Büro Germann & Achermann AG, Altdorf, beauftragt, eine Potenzialanalyse für einen Neubau zu konkretisieren (Germann & Achermann AG 2013). Die Studie hat folgendes als maximal mögliche Nutzung ergeben:

- Das Gebäude soll leicht nach Norden verschoben werden, mit einer Länge von 62 m, Tiefe 15.85 m und Höhe über Erdgeschoss von 25.25 m, mit einem Untergeschoss, ein überhöhtes Geschoss, 5 Obergeschosse und ein Attikageschoss.
- Im Erdgeschoss ist die Gebäudeflucht zurückversetzt; die oberirdische Nutzfläche beträgt 4'300 m². Für die EG-Nutzung ist ein Mehrbedarf an Grundfläche notwendig (Verbreiterung der Bautiefe um 2-3 Meter).
- Als Nutzungen sind Läden und Restauration im Erdgeschoss und Büro und Dienstleistungen in den Obergeschossen vorgesehen.
- Die Investitionskosten werden auf 18.2 Mio. CHF geschätzt. Mit einer Bezugsmenge GF von 7'043 m², GV 25'637 m³ ergibt sich eine Ertragsschätzung von 800'000-850'000 CHF/a.
- Das Vorhaben wird als interessant eingestuft und sollte weiterverfolgt werden.

Das Gebäude wird von Germann und Achermann als Immobilie mit Zukunftspotenzial eingeschätzt. Die Erweiterung des Baufelds nach Norden wird als sinnvoll erachtet. Die Realisierung und Finanzierung ist allerdings offen. SBB Immobilien haben noch kein Interesse gezeigt, als Investor aufzutreten.

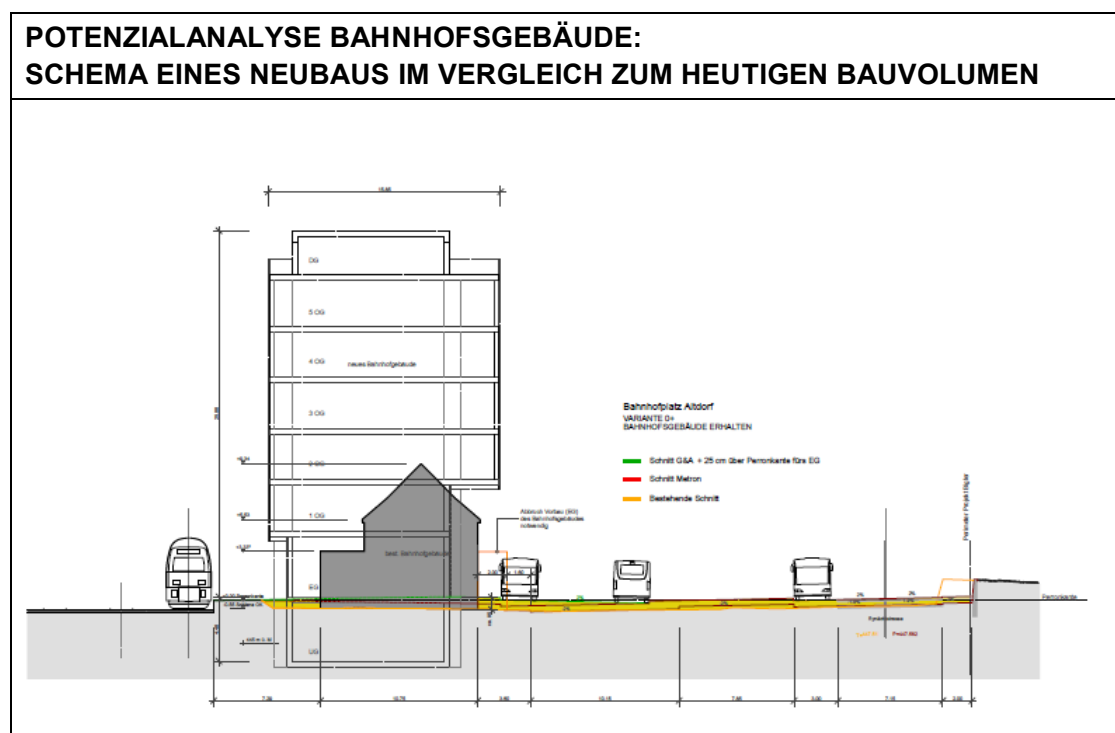


Abbildung 9 Quelle: Germann & Achermann AG 2013.

4.3 Eigentümerverhältnisse und Erschliessung

Gebiet Bahnhof Ost

Das direkt angrenzende Areal nordöstlich des Bahnhofs hat ein grosses Verdichtungspotenzial. Mit dem Entscheid der Firma Ruch AG den Unternehmensstandort auf Brachflächen von Dätwyler in Altdorf zu verlegen, ergeben sich auch kurzfristig Möglichkeiten für neue Entwicklungen auf dem frei werdenden Areal. Entsprechend besteht die Absicht, einen Quartiergestaltungsplan auszuarbeiten und dabei insbesondere die Feinerschliessung neu zu regeln.

Gebiet Ey / Bahnhof West

Vor dem Hintergrund der Entwicklung auf der Ostseite des Bahnhofs und insbesondere als Inputs für die Testplanung wurden erste Vorgaben auch für das Gebiet Ey im Westen der Bahnlinie erarbeitet. Die Abklärungen von Metron haben folgendes ergeben (Metron 2012):

- **Perimeter:** Im Fokus steht das Areal im Umkreis Eygasse, Bifangstrasse, Reussacherstrasse (s. Abbildung 10) mit Gewerbe- und Wohn-Gewerbe-Zonen, teilweise in Bahnhofzone. Die Flächen zwischen Reussacherstrasse und Bahnlinie spielen vorderhand keine Rolle in der Planung (Horizont erst ab 2030). Nach der Realisierung der Personenunterführung sind Anlagen für P&R etc. vorzusehen.
- **Nutzungen:** Im Zentrum stehen zonenkonforme Gewerbenutzungen mit Dienstleistungen/Büro entlang der Bahnlinie und in der ungenutzten Parzelle EWA (blauer Kreis in der Abbildung 10). Für Wohnnutzungen wäre eine Änderung des Zonenplans notwendig. Denkbar wären sie vor allem entlang der Bahnlinie. Dazu wäre eine Neuparzellierung zweckdienlich.
- **Erschliessung:** Sie erfolgt über die Reussacherstrasse und die neue Bahnunterführung.

Mit den Eigentümern haben verschiedene Gespräche stattgefunden. Eine Verkaufsbereitschaft ist teilweise vorhanden, aber noch nicht konkret. Es besteht die Absicht, in einem nächsten Schritt die etappenweise Erschliessung zu konkretisieren.

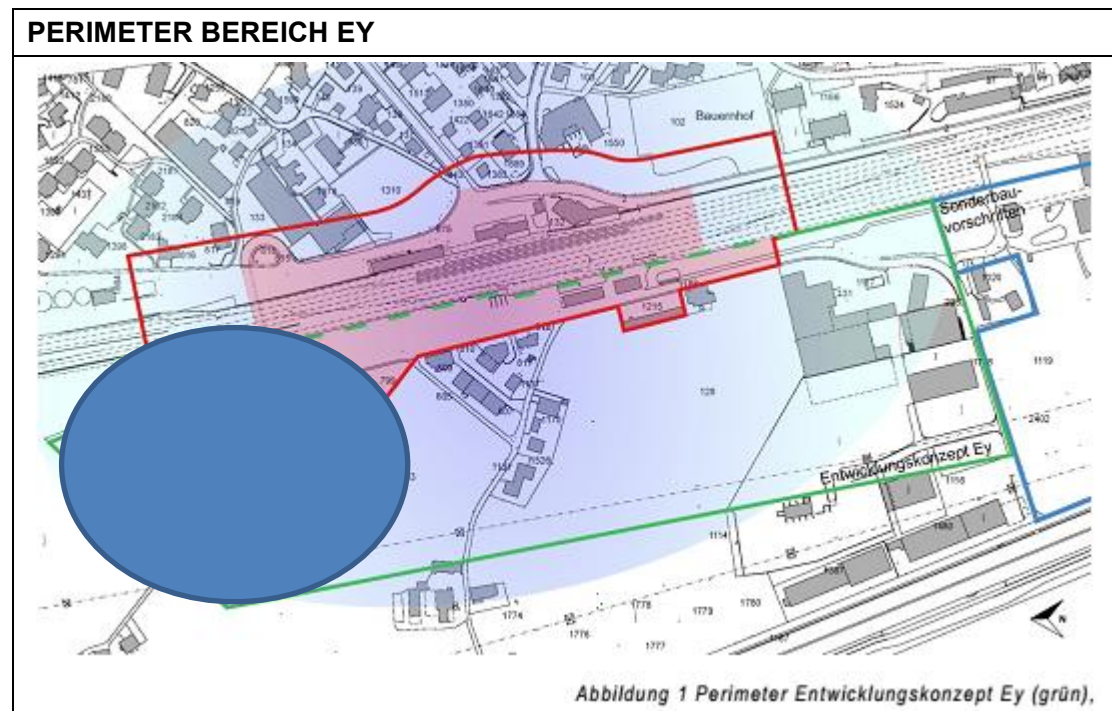


Abbildung 10 Blau eingekreist das Kern-Entwicklungsgebiet. Quelle: Metron 2012.

5 Sektor Eyschachen

5.1 Quartiergestaltungsplan (QGP)

Stand des Prozesses

Der Quartiergestaltungsplan vom Februar 2014 (QGP mit drei Elementen: Planungsbericht, Sonderbauvorschriften und Situationsplan) legt eigentümergebundene Vorgaben für die Nutzung, die Ver- und die Entsorgung fest und umfasst verschiedene Teilpläne und Berichte:

- Gestaltungsplan,
- Parzellierung und Eigentum mit Flächennachweis,
- Konzeptplan und Bericht zur Ver- und Entsorgung,
- Sonderbauvorschriften.

Die Erkenntnisse aus dem Störfallbericht (vgl. Neosys 2014) sind, wo sie Relevanz haben für Teilgebiete des Eyschachens, in die Sonderbauvorschriften (SBV) des QGP eingeflossen.

Der QGP Eyschachen wurde in den Jahren 2012/13 in drei Stufen entwickelt. Zwei Vernehmlassungsrunden mit den Landeigentümern, den Behörden und wichtigen Dritten führten zu den nun vorliegenden Ergebnissen. Die vier Sektoren Ost, Mitte, Süd und West bilden zusammen mit der inneren Feinerschliessung das Rückgrat der Quartierstruktur.

Zusätzlich zum QGP liegt auch eine Marktwertschätzung für die einzelnen Parzellen vor (vgl. Wüest & Partner 2013).

Hauptinhalte

Die folgende Tabelle fasst die wichtigsten Inhalte zusammen. Abbildung 11 zeigt den aktuellen Masterplan.

FESTLEGUNGEN QGP EYSCHACHEN	
Eigentümer	› Schweizerische Eidgenossenschaft › Kanton Uri › Schweizerische Bundesbahnen › Merck Schweiz AG
Parzellierung und Grenzbereinigung	› Vier Sektoren mit eigenen Sonderbauschriften › Die Sektoren werden in verbindliche Parzellen eingeteilt, in denen die Baufelder definiert werden › Grenzbereinigungen werden vorgenommen zwischen dem Kanton Uri und der armasuisse sowie zwischen dem Kanton Uri und der Merck & Cie, Altdorf
Verkehrserschliessung	› Externe Erschliessung: -A2 Halbanschluss mit Kreisel im Süden und direkter Wegfahrt nach Norden -Kantonsstrassen: Anschluss über Industriestrasse über Kreisel im Süden -Kommunalstrassen via Reussacherstrasse mit zwei Anschlussknoten -Schienennetz mit Industriegleisanschluss › Interne Erschliessung: Eyschachenstrasse (primäre Versorgungsstrasse, Eduard Züblin-Strasse mit Begegnungszone, Zeughausstrasse, Robert Maillart-Platz als Quartierzentrum inkl. Fusswegverbindung zur Eyschachenstr. Langsamverkehrsverbindung vom Kreisel über die Eyschachenstrasse zur Reussacherstrasse Private Strassen: Frei im Rahmen QGP › Parkierung: Innerhalb Gebäude und verbindliche Vorgaben für einzelne separate bewirtschaftbare Parkierungsanlagen; Vorgaben für Langsamverkehr
Ver- / Entsorgung	› gemäss Konzeptplan
Gebäude und Nutzungen	› Geschosshöhe 5 Meter für Erdgeschoss und 4 Meter pro Obergeschoss; › Bautypen: Unterschieden werden zwei Gebäudetypen (Hallenbauten und Geschossbauten). Die Bautypen sind vorgegeben › Die Art der Nutzung richtet sich nach der revidierten Bau- und Zonenordnung von Altdorf (7.4.2011) mit Gewerbenutzung › Die beiden Baudenkmäler von Maillart und Züblin stehen unter Denkmalschutz. Veränderungen dürfen nur in enger Zusammenarbeit mit der Denkmalpflege vorgenommen werden.
Sonderbauvorschriften allgemein	› Abgrenzung definiert durch Baugrenzlinien verbindlich; Geschosszahl und Gebäudehöhe sind für jedes Baufeld vorgegeben, kleine Abweichungen sind möglich › Dachgestaltung mit Flachdächern (exkl. Hallen)
Vorgaben für einzelne Sektoren	› Ost: Vorgaben für die Baudenkmäler und Immissionsschutz; Nutzungsbeschränkungen aufgrund Nähe zu Merck-Areal (vgl. Störfallbericht, Neosys 2014) › Mitte: Geschossbauten für die angestrebte hochwertige Nutzung; Abbruch der Flachlager ist zulässig, muss aber das gesamte Gebäude umfassen; Anlieferung über die Hofareale ist nicht zulässig › West: Vorgesehen für Hallenbauten mit einem grossen Baufeld; Richthöhe 17 Meter, minimale Parzellenbreite 60 Meter › Süd: analog Vorschriften Mitte, Nutzungsbeschränkungen aufgrund Nähe zu Merck-Areal › Weitere: Vorgaben für das Parkhaus › Umgebungsgestaltung: Ist für jede Parzelle nachzuweisen und verbindlich

Tabelle 2

QUARTIERGESTALTUNGSPLAN EYSCHACHEN – REFERENZPROJEKT

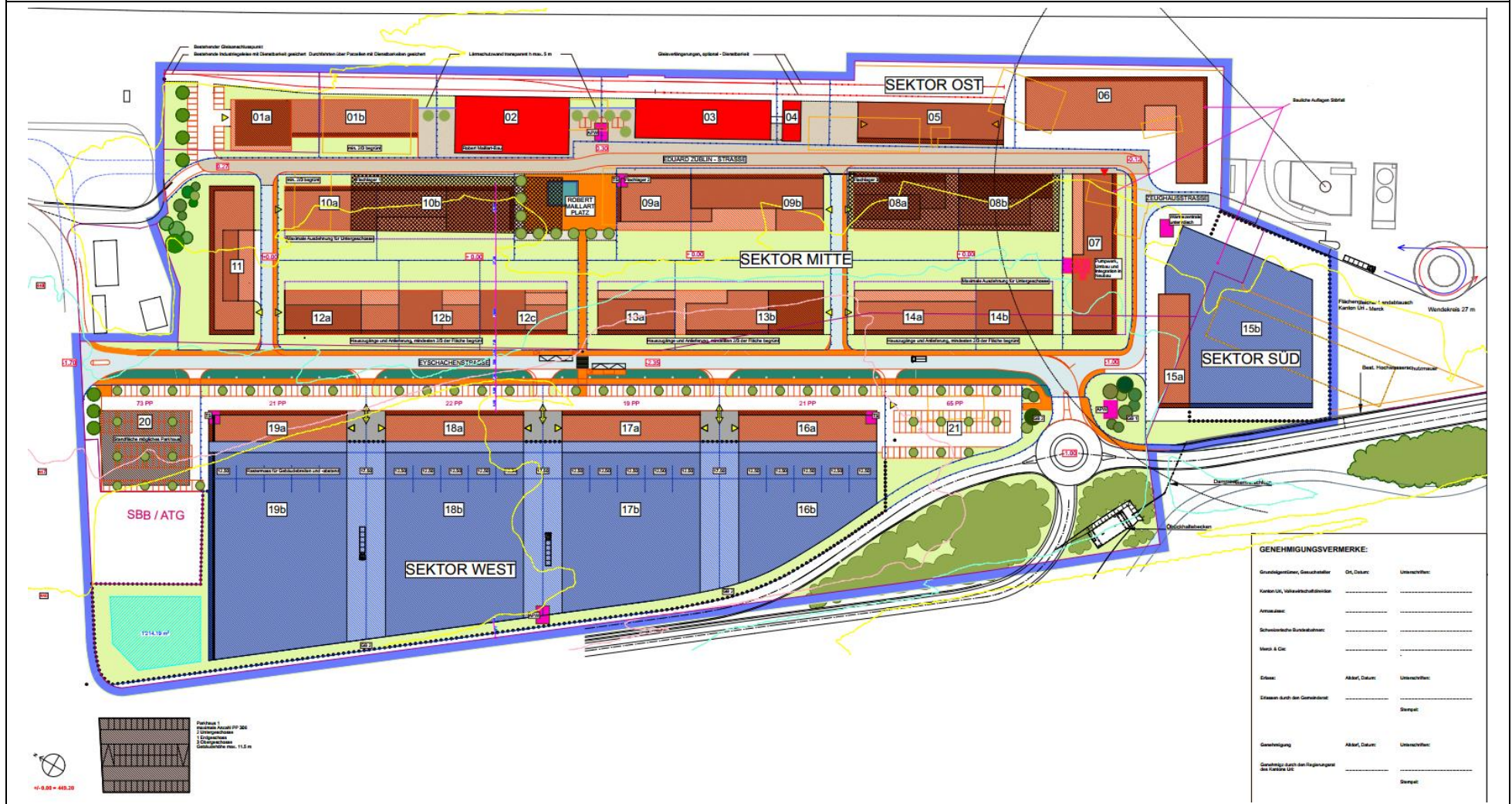


Abbildung 11 Quelle: Quartiergestaltungsplan, Suter, von Känel, Wild 2014b.

5.2 Erschliessungsprojekte

Verkehr

Der Perimeter wird begrenzt durch die Umfahrungsstrasse/Industriestrasse (K34) im Westen, die Reussacherstrasse im Norden, SBB-Gleisanlagen und Freiverladefläche im Osten und Nachbarparzellen im Süden. Die folgende Abbildung zeigt die verkehrliche Erschliessung.

- Der Anschlusspunkt für die neue Groberschliessung des Gebiets Eyschachen befindet sich direkt nördlich der Einmündung Stille Reuss in die Reuss. Dieser ist mit dem Bundesamt für Strassen ASTRA zu koordinieren, da in diesem Bereich auch der neue Halbanschluss A2 Altdorf Süd/Attinghausen auf die Nationalstrasse geplant ist.
- Die Feinerschliessung des Areals Eyschachen umfasst die Eyschachenstrasse, die Eduard Züblin-Strasse, die Zeughausstrasse und die Querverbindung zwischen Eyschachenstrasse und Eduard Züblin-Strasse (inkl. Robert Maillart-Platz). Die Eyschachenstrasse soll ostseitig mit einem Trottoir erstellt werden.

Zu beachten sind die Abhängigkeiten zur übergeordneten Erschliessung (Halbanschluss und West-Ost-Verbindung).

In einer ersten Etappe soll die Erschliessung vor allem über Norden erfolgen. Die Vorinvestitionen erfolgen durch die Eigentümer (Kanton Uri, armasuisse), aber erst zeitgleich mit dem Verkauf der ersten Parzelle im Eyschachen an einen Investor mit einem konkreten Projekt. .

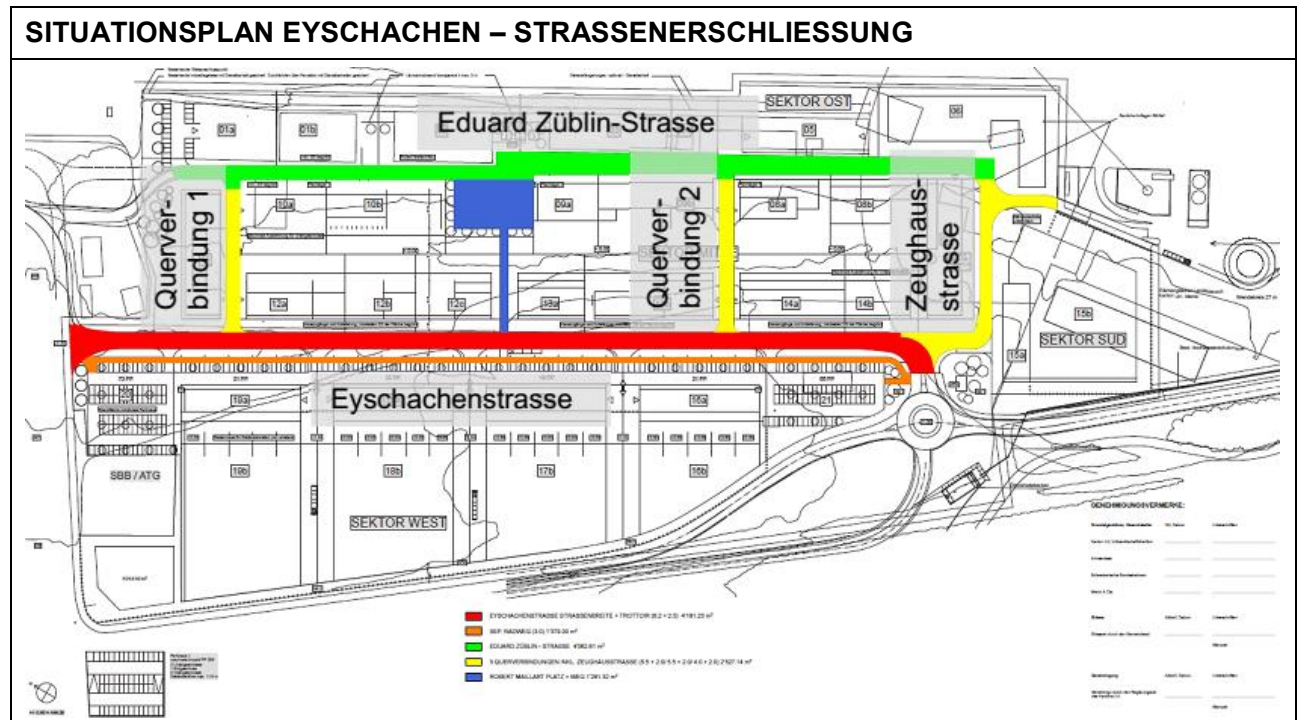


Abbildung 12 Quelle: Aft 2014.

Ver- und Entsorgung

Das Konzept (A. Kälin 22.1.2014) sieht folgendes vor:

- Der Baubereich befindet sich im Gewässerschutzbereich A. Die Strassen sind wo möglich mittels flächiger Versickerung zu entwässern.
- Die Bedürfnisse bezüglich Unterhalts und die besonderen Vorgaben der Bauherrschaft sind ausgeführt für die Wasserentsorgung und -versorgung, für die elektrische Energie sowie für die verschiedenen Werkleitungen. Dazu sind Etappierungen möglich.

Verlegung der Hochspannungsleitungen

Die Hochspannungsleitungen der Alpiq (seit 1. Januar 2013 im Besitz von Swissgrid) und der SBB queren heute das Areal Eyschachen. Sie sollen neu in einer kombinierten Leitung entlang dem Reussdamm geführt werden.

Im Dezember 2012 / Januar 2013 hat die öffentliche Auflage stattgefunden. Gegen das Projekt sind zwei Einsprachen eingegangen.

Die Auflage einer Projektänderung im Nordabschnitt vom September / Oktober 2013 zur Bereinigung einer Einsprache hat keine Einigung gebracht. Das Dossier wurde vom Eidgenössischen Starkstrominspektorat (ESTI) ans Bundesamt für Energie weitergeleitet. Die Plangenehmigungsverfügung ist in der zweiten Hälfte 2014 zu erwarten. Der Abschluss der Verlegung kann demnach frühestens per Mitte 2015 erfolgen.

5.3 Umsetzung Quartiergestaltungsplan

Nach der Eingabe des Quartiergestaltungsplans (QGP) bei der Gemeinde erfolgt das ordentliche Genehmigungsverfahren mit der Vorprüfung der Fachstellen, der öffentlichen Auflage und der Behandlung allfälliger Einsprachen. Daraus folgt letztlich der Erlass des Gemeinderates zuhanden des Regierungsrates und die anschliessende Genehmigung durch den Regierungsrat, voraussichtlich bis im Herbst 2014.

Danach ist die Umsetzung des Quartiergestaltungsplans bestimmt durch die folgenden Schritte:

- Parzellierung des Gebietes,
- Bereinigung der Eigentümerstrategien infolge des QGP,
- Erstellung der Dienstbarkeiten und der notwendigen Verträge,
- Bereinigung der Eigentümerverhältnisse, Landumlegungen und Grundbucheinträge.

Es ist zudem zu empfehlen, parallel zu obigen Prozessen die Erschliessung des Gebietes zu planen und zu projektieren.

5.4 Verkaufsstrategie

Abmachungen zwischen Kanton Uri und armasuisse

Ziel dieses Teilprojektes war es, die Aktivitäten im Projekt ESP UT im Bereich Eyschachen konsequent auf den Verkauf des Landes durch die armasuisse und den Kanton Uri auszurichten und zu koordinieren. Dies umfasste insbesondere folgende Aktivitäten: Die Koordination der Absichten und Interessen der Landeigentümer armasuisse und Kanton Uri in Bezug auf die Angebotsgestaltung (also die Inhalte des QGP: Nutzungen, Parzellenstruktur, Erschliessung usw.), die Planung der dazu notwendigen Infrastruktur (insbesondere der Verkehrserschliessung sowie Ver- und Entsorgung), die daraus resultierenden gegenseitigen Abhängigkeiten sowie die Vermarktung des Landes. Konkret präsentiert sich die Situation aktuell wie folgt:

- Für die beiden denkmalgeschützten Bauten (Maillart und Züblin) liegen Machbarkeitsstudien vor. Beim Züblin-Gebäude gibt es einen konkreten Interessenten. Beim Maillart-Gebäude ist eine kommerzielle Umnutzung möglich.
- Der Kanton Uri und die armasuisse haben sich im Grundsatz darauf geeinigt, dass der Kanton Uri die notwendigen infrastrukturellen Massnahmen plant, finanziert und umsetzt und die armasuisse dem Kanton zur Bezahlung seines Anteils Land im Eyschachen überträgt.
- Geplant ist eine Absprache / eine Koordination der beiden Landanbieter beim Verkauf.
- Eine erste Marktwertschätzung des Planungssperimeters des QGP Eyschachen, welche die Grundlage für die aus inhaltlichen Gründen notwendigen Grundstücksbereinigungen wie auch für die Abgeltung von Infrastrukturaufwendungen des Kantons Uri durch die armasuisse bildet, wurde von Wüest & Partner, Zürich, vorgelegt. Darin wird ein Marktwert von insgesamt rund 20 Mio. CHF vor resp. von 31 Mio. CHF nach der Erschliessung ausgewiesen. Die abschliessende Beurteilung steht noch aus.
- Per Februar 2014 besteht auf Seiten von armasuisse und des Kantons Uri die Absicht, die gegenseitigen Verpflichtungen vertraglich zu regeln. Ebenso sollen in einem weiteren Vertrag zwischen der Gemeinde Altdorf und den Landeigentümern (Kanton, armasuisse) die Erschliessungsverpflichtungen geregelt werden. Ausgangslage und Handlungsspielraum der armasuisse für diese Art von Geschäften sind in entsprechenden Dokumenten beschrieben und von ihren Vertretern auch verschiedentlich mündlich erörtert worden. Detailregelungen und weitere Absprachen sind Gegenstand der anstehenden Gespräche.
- Mit der Vermarktung kann begonnen werden wenn der neue QGP vorliegt bzw.
 - nach Vorliegen der Zustimmung der Landeigentümer,
 - nach Vertragsabschluss zwischen dem Kanton Uri als Landeigentümer und der armasuisse,
 - nach Erlass durch die Gemeinde Altdorf,
 - nach der Genehmigung durch Kanton als dafür zuständiger hoheitlicher Behörde (voraussichtlich 3. Quartal 2014).

- Der Katalog des Angebotes an Land (Ebene Parzelle) liegt im Entwurf bereits vor. Die dazu notwendigen Basisunterlagen konnten wegen der notwendigen zweimaligen Überarbeitung des QGP nicht wie vorgesehen innerhalb des Berichtszeitraums fertig gestellt werden.
- Für die operative Umsetzung der Verkäufe ist vorgesehen, dass armasuisse und Kanton ihre Flächen im Eyschachen in enger Kooperation aktiv am Markt nach ihren jeweiligen internen Regeln anbieten.

6 Kosten- und Nutzen-Überlegungen

Aktualisierung der bisherigen Schätzungen

Im Rahmen des Entwicklungsschwerpunktes Urner Talboden sind die Kosten- und Nutzen-Betrachtungen vertieft worden (INFRAS 2010, 2011). Im vorliegenden Bericht werden diese Grundlagen an die aktuelle Situation und Datenbasis angepasst.

Während die quantifizierbaren Kosten und Nutzen auf einzelne Projekte in den beiden abgegrenzten Sektoren (Bahnhof/Ey; Eyschachen) heruntergebrochen werden können, sind bei der Gesamtschau auch die qualitativen Nutzen entsprechend zu würdigen und Abhängigkeiten zwischen Teilprojekten aufzuzeigen. Die Methodik orientiert sich an der bisher angewendeten Abschätzung der Kosten und der Nutzen, insbesondere Landwertsteigerungen und volkswirtschaftliche Potenziale. Die Details sind im Expertenbericht INFRAS (2014) festgehalten. Die folgende Abbildung zeigt die einzelnen Elemente.

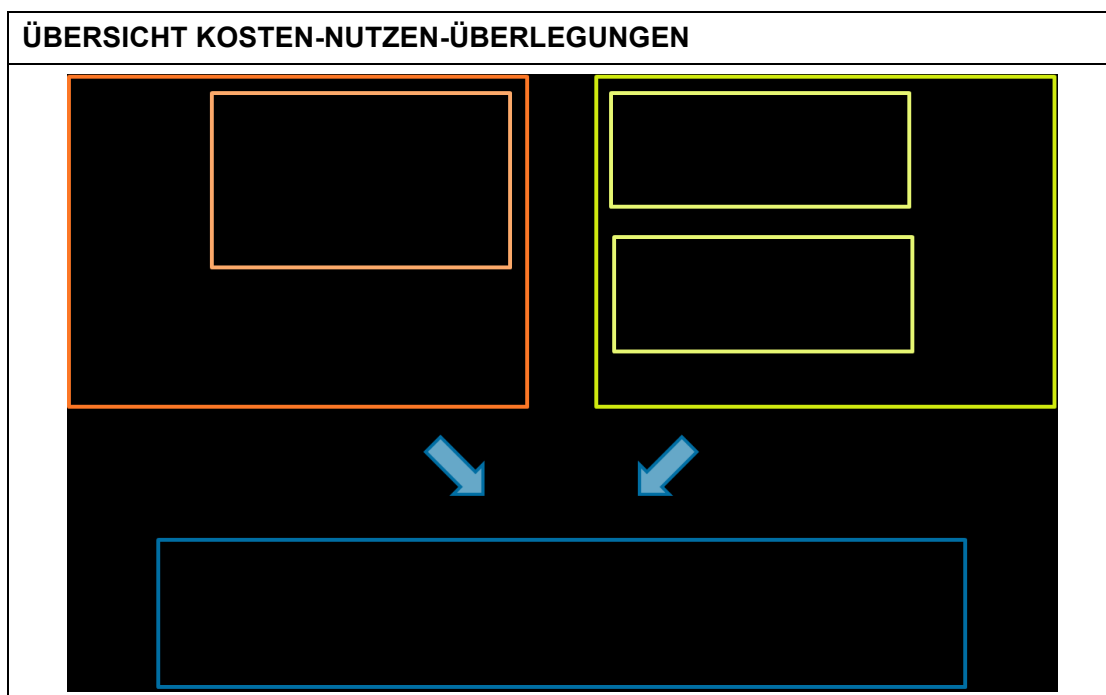


Abbildung 13 Quelle: INFRAS 2014.

6.1 Kosten

Kostenübersicht nach Sektoren

Die folgende Tabelle fasst die aggregierten Kosten für die öffentliche Hand (Kanton, Gemeinde Altdorf) und Dritte (SBB) im Sektor Bahnhof Altdorf (ohne bahnhofsnahe Gebiete westlich der Bahnlinie) sowie im Sektor Eyschachen zusammen.

INFRASTRUKTURKOSTEN FÜR DIE ÖFFENTLICHE HAND 2014-2020		
Mio. CHF	Sektor Bahnhof	Sektor Eyschachen
Kanton	10.2	1.1
Gemeinde Altdorf	2.0	0.3
Öffentliche Hand	12.2	1.4
SBB	44.8	-
Kanton als Eigentümer	-	6.1
armasuisse	-	5.8
Werke	-	6.8

Tabelle 3 Alle Kostenangaben basieren auf heutigen Abschätzungen und weisen eine Genauigkeit von +/- 20% auf. Ohne Kosten im Zusammenhang mit dem Ersatzbau des Bahnhofgebäudes im Sektor Bahnhof. Quelle: INFRAS 2014.

In der ersten Phase bis zur anvisierten Umsetzung des Kantonalbahnhofs Altdorf im Jahr 2020/21 fallen für den Kanton Uri und die Gemeinde Altdorf Kosten in der Höhe von 12.2 Mio. CHF an. Der grösste Teil davon fällt auf den Kanton (10.2 Mio. CHF), insbesondere für die Finanzierung des Projekts Bahnhofplatz und für die Verlegung der Rynächtstrasse (9 Mio. CHF). Der Rest der Kosten für den Kanton fällt für die Buskanten und Wendeschleifen auf der Westseite des Bahnhofs (1.2 Mio. CHF) an. Kosten im Zusammenhang mit einem allfälligen Ersatzneubau des Bahnhofgebäudes und allfälligen Anpassungen der Umgebung sind in den obigen Infrastrukturkosten nicht enthalten. Sie müssen in einer separaten Studie detailliert aufgegleist werden.

Im Sektor Eyschachen ergeben sich für den Kanton Kosten für hoheitliche Aufgaben im Zusammenhang mit der Projekt- und Prozessleitung, der Vermarktung und der Kommunikation (0.8 Mio. CHF) sowie für den Radweg entlang der Eyschachenstrasse (0.3 Mio. CHF). Für die Gemeinde fallen Kosten für die Groberschliessung des Eyschachens (Nord und Süd) sowie für Ver- und Entsorgung (0.3 Mio. CHF) an.

Als Landeigentümer im Eyschachen fallen für Kanton und armasuisse je rund 5.8 Mio. CHF für die Strasseninfrastruktur, die Ver- und Entsorgung sowie Prozessleitungs-, Vermarktungs- und Kommunikationstätigkeiten an. Dem Kanton als Landeigentümer entstehen zusätzlich Kosten von 0.25 Mio. CHF als Beteiligung an der Verlegung der Hochspannungsleitung.

Die Kosten für die 2. Phase (2021-2030) belaufen sich auf ca. 1 Mio. CHF (je hälftig zulasten Kanton als Eigentümer und armasuisse). Berücksichtigt sind Kosten für Projekt- und Prozessleitung sowie für die Vermarktung und die Kommunikation.

Weitere Erschliessungsinvestitionen fallen auf übergeordneter Ebene an (siehe Tabelle 6, Kapitel 6.3).

Finanzierung

Für die notwendigen Projektierungs- und Planungsarbeiten sind in der Finanzplanung bis 2017 des Kantons entsprechende Mittel eingestellt (vgl. nachfolgende Tabelle). Die Realisierung der baureifen Projekte wird über entsprechende Baukredite finanziert werden.

EINGESTELLTE GELDER GEMÄSS FINANZPLANUNG KANTON URI				
In CHF	2014	2015	2016	2017
Baudirektion: Investitionsrechnung Strassenverlegung	200'000	200'000	200'000	200'000
Volkswirtschaftsdirektion: Laufende Rechnung ESP UT	565'000	565'000	565'000	565'000
Total	765'000	765'000	765'000	765'000

Tabelle 4 Quelle: Finanzdirektion Kanton Uri.

Die Kosten, die dem Kanton in der Rolle als Landeigentümer für die erschliessungsmässige Ausstattung im Eyschachen entstehen, werden über das Finanzvermögen des Kantons gedeckt. Die Kantonsliegenschaft Eyschachen befindet sich nämlich im Finanzvermögen. Die vom Kanton als Liegenschaftseigentümer zu tragenden Infrastrukturkostenanteile sind als Aufwertung des Finanzvermögens, das heisst als Anlage zu qualifizieren. Dieser Finanzvorgang stellt finanztechnisch keine Ausgabe dar und bedarf keines Kredits.⁴ Indem sich die Erschliessung an der Nachfrage orientiert und in entsprechenden Etappen erfolgt, bleibt auch das finanzielle Risiko überschaubar.

⁴ vgl. Artikel 4 Absatz 2 Finanzhaushaltsverordnung (FHV; RB 3.21.11) e contrario sowie Artikel 80 Absatz 1 Buchstabe e und f FHV.

6.2 Nutzen

Volkswirtschaftlicher Nutzen

Den Kosten gemäss Abschnitt 6.1 stehen als Nutzen in den beiden Sektoren Einwohner- und Arbeitsplatzpotenziale sowie Grundstückaufwertungen gegenüber. Im Sektor Bahnhof belaufen sich diese auf 170-260 Einwohner und 200-280 Arbeitsplätze, im Sektor Eyschachen sind es rund 1'100 Arbeitsplätze. Durch Zonenänderungen und verbesserte Erreichbarkeiten entstehen zudem Bodenaufwertungen in der Höhe von 11 bis 18 Mio. CHF. Diese bilden wiederum die Grundlage für Einnahmen der Grundstückgewinnsteuern (bei Handänderungen).

REGIONALWIRTSCHAFTLICHE WIRKUNGEN – MAXIMALE POTENZIALE			
	Bahnhof	Eyschachen	Total
Potenzial Einwohner	170-260	Wenige	170-260
Potenzial Arbeitsplätze	200-280	1'100	1'300-1'380
Bodenaufwertungen (in Mio. CHF) ⁵	8.2-15.0	2.8 Mio.	11.0-17.8

Tabelle 5 Arbeitsplätze in Vollzeitäquivalenten, Bandbreite Sektor Bahnhof ohne resp. mit Berücksichtigung von Verdichtungspotenzialen. Keine Berücksichtigung von Verdrängungseffekten. Der Horizont für die vollständige Realisierung dieser Potenziale ist offen. Quelle: INFRAS 2014.

Aus volkswirtschaftlicher Sicht liegen die erwarteten Nutzen in Form von Bodenaufwertungen bei 11-18 Mio. CHF. Um diese Bodenaufwertungen im Bereich des ESP UT zu realisieren, müssen Investitionskosten in der Höhe von 12.2 Mio. CHF (siehe Tabelle 3) getätigt werden.

Finanzwirtschaftliche Ebene

Auf der finanzwirtschaftlichen Ebene geht es darum, die zu tätigenden Ausgaben den effektiven monetären Erträgen für die öffentliche Hand gegenüber zu stellen. Dies sind Steuererträge aus Haushaltseinkommen und Unternehmensgewinnen, welche sich durch die Ansiedlung neuer Einwohner und Arbeitsplätze ergeben. Im Falle von Handänderungen resultieren zudem aufgrund der Bodenaufwertungen Einnahmen aus der Grundstückgewinnsteuer.

Abbildung 14 zeigt die Kosten und Steuerbarwerte für die zwei Sektoren für den Kanton und für die Gemeinde Altdorf. Die Steuerbarwerte berücksichtigen keine Verdrängungseffekte durch Zuwanderung von anderen Gemeinden innerhalb des Kantons Uri. Sie beinhalten die Steuereinnahmen bei einer vollen Auslastung der berücksichtigten Gebiete beim Bahnhof und im Eyschachen.

⁵ Die Bodenaufwertungen umfassen nur Aufwertungen durch Umzonungen und Verbesserungen der Erreichbarkeit.

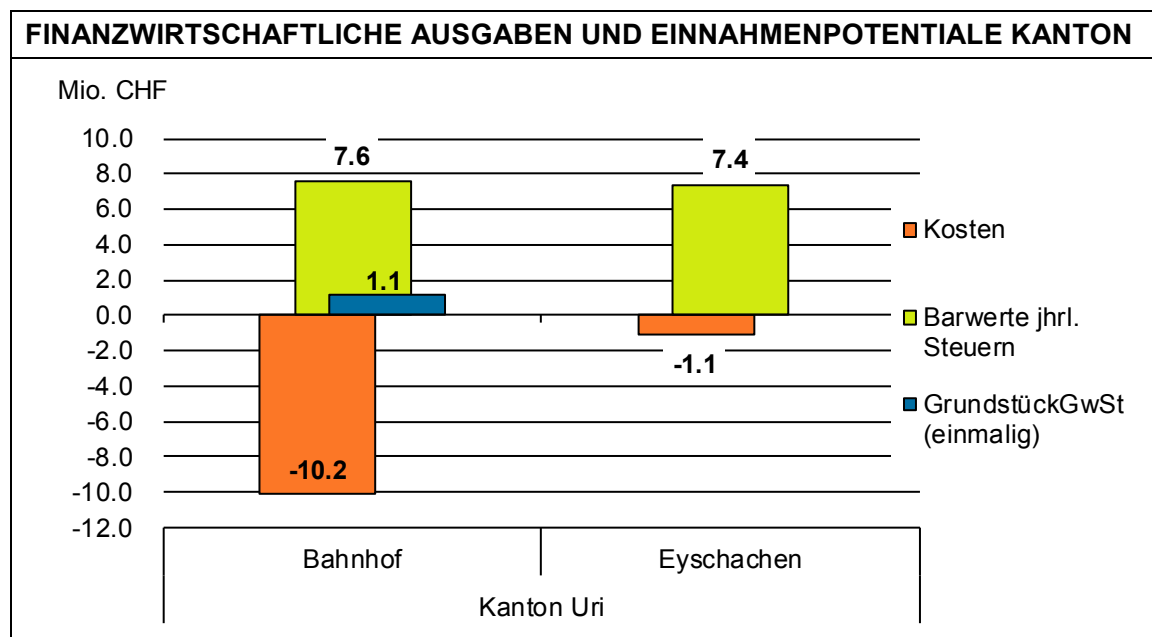


Abbildung 14 Quelle: INFRAS 2014.

Berücksichtigt sind Investitionskosten bis 2030 (1. & 2. Phase); die Barwerte berechnen sich aus den potenziellen jährlichen Steuereinnahmen, darin sind keine Verdrängungseffekte berücksichtigt. Da es sich im Eyschachen primär um Handänderungen zwischen Akteuren der öffentlichen Hand handelt, fallen gemäss Art. 132 des Gesetzes über die direkten Steuern im Kanton Uri (RB 3.2211) keine Grundstückgewinnsteuern an.

Aus den regionalwirtschaftlichen Einwohner- und Arbeitsplatzpotenzialen resultieren Steuererträge, welche eine Refinanzierung der Investitionen aus finanzwirtschaftlicher Sicht ermöglichen. Um die den ersten beiden Phasen zugeordneten Ausgaben mittels Steuerbarwerten aus den Einwohner- und Arbeitsplatzpotenzialen zu refinanzieren (Sicht Kanton Uri), ist in den Gebieten Bahnhof und Eyschachen eine durchschnittliche Auslastung von etwas über 70% notwendig.

Diese Resultate zeigen, dass aus finanzwirtschaftlicher Sicht die Ausgaben weiterhin in einem guten Verhältnis zu den erwartenden monetären Einkünften stehen. Im Vergleich zur letzten Berechnung (INFRAS 2011) ergibt sich jedoch ein höherer Schwellwert. Dies ist darauf zurückzuführen, dass

- die unterstellten Kosten im Bereich Bahnhof zwar in ähnlichem Rahmen liegen, der Kostenanteil für die Verkehrsinfrastruktur hingegen zulasten des Kantons angepasst werden musste. Dies erhöht die Kosten für den Kanton um rund 2.3 Mio. CHF (Ursache: neue Strassenfinanzierung Uri).
- die Steuererträge je Arbeitskraft im Kanton Uri gegenüber den in der Vorstudie verwendeten Werten stark gesunken sind (Ursache: Steuerreform des Kantons Uri).

Eine zentrale Investition mit Katalysatorwirkung ist die Neugestaltung des Bahnhofplatzes mit Verlegung der Rynächtstrasse. Für den Eyschachen ergibt sich finanzwirtschaftlich ein wesentlich besseres Bild, da dort keine wesentlichen Kosten anstehen.⁶ Diese lassen sich bereits bei einer Auslastung von rund 10% mit den resultierenden Steuererträgen decken.

Der finanzwirtschaftliche Vergleich zwischen Investitionskosten und Steuererträgen ist nur ein Aspekt in der wirtschaftlichen Betrachtungsweise. Die Aufwertung des Bahnhofareals weist aber auch

⁶ Der Kanton Uri hat aber für die Erschliessung der Flächen durch seine Rolle als Landeigentümer Kosten von rund 5.8 Mio. CHF zu tragen. Diese Investitionen können beim Verkauf resp. bei der Vermietung auf die Nutzer überwälzt werden.

einen übergeordneten Nutzen auf, der weit über den Betrachtungsperimeter Bahnhof hinausgeht und insbesondere eine neue ÖV-Drehscheibe im Kanton Uri ermöglicht.

In einem ersten Schritt (Realisierung 1. Etappe ÖV-Konzept bis Ende 2014) kann das Investitionsrisiko zudem dosiert werden, da die 1. Etappe des ÖV-Konzeptes (bis Ende 2014) mit einem geringen Mitteleinsatz realisiert werden kann. Die grösseren Kostenblöcke können dann getätigt werden, wenn hinsichtlich weiterer Projekte (Perronverlängerung, Personenunterführung) Klarheit bezüglich Realisierungshorizont besteht.

Die Kosten für die Verkehrsinfrastruktur beim Bahnhof wirken als Katalysator für die weitere Entwicklung und die Realisierung der oben ausgewiesenen Potenziale im ESP UT. Die Investitionen am Bahnhof wirken sich langfristig zudem positiv auf die umliegenden Gebiete aus und können dort Nutzen entfalten, welche in der obigen Rechnung nicht berücksichtigt sind, etwa im Bereich Bahnhof West (Cargo-Flächen). Ebenso besteht westlich der Reussacherstrasse die Möglichkeit, mit verhältnismässig geringen Investitionen weitere Gebietsentwicklungen vorzunehmen.

Die Anfangsinvestitionen im Bereich Bahnhof können deshalb als Bekenntnis zum ESP UT und zu einer langfristigen und bedarfsgerechten Realisierung von Nutzungspotenzialen im Umfeld der heute betrachteten Gebiete interpretiert werden.

6.3 Übergeordnete Betrachtung

Der ESP Urner Talboden hat eine regionale Ausstrahlung. So dienen die grossen beiden Kostenblöcke, die Gestaltung des Bahnhofs (inkl. Bahnhofplatz, Busbahnhof und Strassenführung) sowie die Erschliessung des Eyschachens, nicht nur den Eigentümern im angrenzenden Perimeter. Der Kanton nimmt hier eine öffentliche Aufgabe (langfristig ausgerichtete Verkehrserschliessung, Bereitstellung von attraktiven Gewerbe- und Industrieflächen) an die Hand. Von diesen Investitionen profitiert letztlich die ganze Urner Volkswirtschaft. Auf der Nutzenseite wirken sich die zusätzlichen Einwohner und Arbeitsplätze positiv aus, indem sie Steuereinnahmen für Kanton und Gemeinden generieren, und mit ihren Ausgaben, welche auch dem lokalen Gewerbe zufließen, die Urner Volkswirtschaft stärken (indirekte und induzierte Effekte).

Nutzen der verbesserten Erschliessung

Die Projekte im Rahmen des ESP UT haben eine bedeutende verkehrliche Komponente, was durch die Verknüpfung der Arbeiten mit dem neuen regionalen Gesamtverkehrskonzept (rGVK) unterstrichen wird. Die Teilprojekte wie etwa das ÖV-Konzept mit Kernpunkt am Bahnhof Altdorf verkörpern diese regionalen Charakteristika. So profitieren von der neuen Streckenführung und den neuen Linien im strassengebundenen ÖV im Urner Talboden nicht nur die Anwohner im Umkreis des Bahnhofs Altdorf. Eine Vorher-Nachher-Analyse der Verbindungsqualität zwischen den verschiedenen Orten im Urner Talboden verdeutlicht dies.

ÖV-KONZEPT URNER TALBODEN – QUALITÄTSVERÄNDERUNGEN									
	Altdorf Bahnhof	Altdorf Nord	Altdorf Süd	Schattdorf	Flüelen	Bürglen	Attinghausen	Seedorf	Erstfeld
Altdorf Bahnhof	↑	↑	↑	↑	↑	→	↑	→	↑
Altdorf Nord	↑	→	→	→	→	↑	↑	↑	→
Altdorf Süd	↑	→	→	→	→	→	↑	→	→
Schattdorf	↑	→	→	→	→	↑	↑	↑	→
Flüelen	↑	→	→	→	→	↑	↑	↑	→
Bürglen	→	↑	→	↑	↑	→	↑	↑	↑
Attinghausen	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑
Seedorf	→	↑	→	↑	↑	↑	↑	→	→
Erstfeld	↑	→	→	→	→	↑	↑	→	→

Abbildung 15 Legende: Grüner Pfeil = Verbesserung um mindestens eine Stufe, Gelber Pfeil = keine Veränderungen gegenüber heute. Veränderungen basierend auf 6-stufiger Qualitätsmatrix nach IBV Hüsler 2013.

Während die Kerngemeinden Altdorf, Flüelen und Schattdorf bereits bisher von guten Busverbindungen profitieren konnten, unterstreicht die Analyse der Qualitätsverbesserungen wie insbesondere die Gemeinden an den Randzonen des Urner Talbodens von besseren Anbindungen an den Bahnhof Altdorf und in die umliegenden Gemeinden profitieren. Durch das neu auf den Kantonalbahnhof ausgerichtete ÖV-Netz verbessert sich somit die Anbindung für die Gemeinden im Urner Talboden. Die für die Urner Volkswirtschaft relevanten Arbeitsplatzpotenziale im Bereich ESP UT liegen somit für die Bevölkerung innerhalb attraktiver Pendlerdistanzen.

Kantonalbahnhof Altdorf

Der Urner Talboden wird nach Realisierung des ÖV-Konzeptes nicht nur über weiträumigere Busverbindungen verfügen. Mit dem Kantonalbahnhof in Altdorf wird eine Schnittstelle nach aussen bestehen, welche den innerkantonalen Bus-Umsteigeknoten an das übergeordnete Bahnnetz anbindet (kantonaler Hub).

Nachstehende Abbildung veranschaulicht mit konkreten Zahlen für die Personenbewegungen, wie sich die Funktion des Bahnhofs in Altdorf mit Umsetzung des Verkehrskonzeptes ändert. Demnach dürfte sich der Kantonalbahnhof durch die Entwicklungen im ESP UT insbesondere auch zu einer von Fussgängern rege benutzten Zone entwickeln.

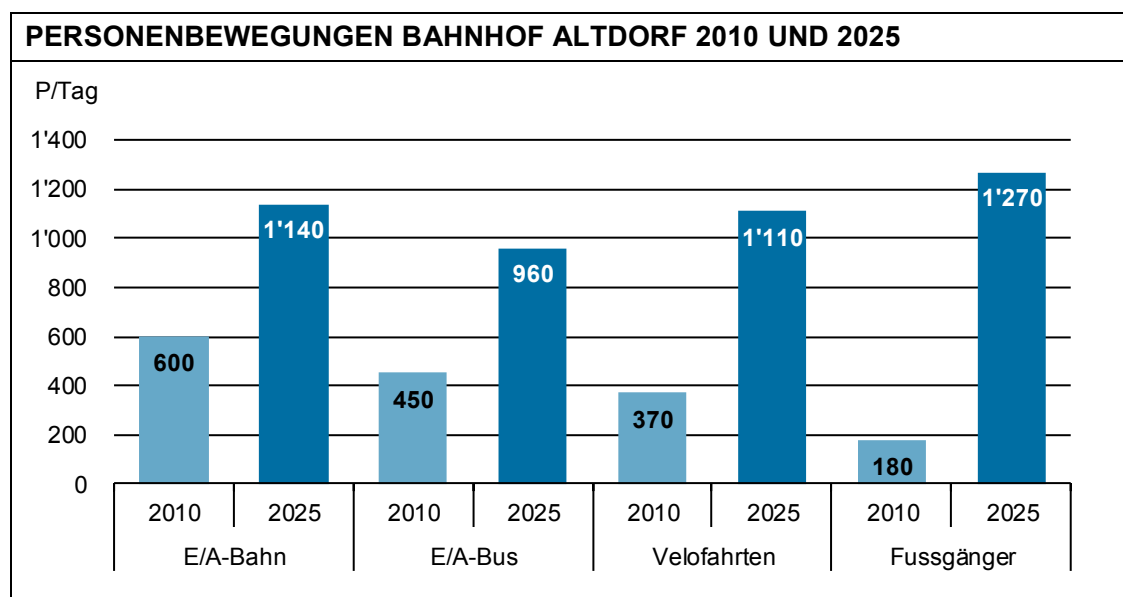


Abbildung 16 Die Zahlenwerte geben jeweils Ein- und Aussteiger sowie Personen für die verschiedenen Verkehrsträger am Bahnhof Altdorf an. Die Werte für 2025 unterstellen den Kantonalbahnhof sowie eine Bespielung der Flächen im Eyschachen. Quelle: Verkehrs- und Erschliessungskonzept Bahnhof Altdorf, Bericht Verkehrskonzept (SNZ 2011).

So hat insbesondere die Perronverlängerung sowie die damit zusammenhängende Haltepolitik im Bahnhof Altdorf eine über den eigentlichen Sektor hinausstrahlende Wirkung. Der Kantonalbahnhof ist damit für den ganzen Kanton Anknüpfungspunkt an das System öffentlichen Verkehr der Schweiz und garantiert dem Kanton Uri Verbindungen in die anderen Landesteile der Schweiz. Die Erreichbarkeit der Gebiete des ESP UT wird durch den IC- und IR-Halt erhöht. Dies kann für die Ansiedlung neuer Unternehmen ein gewichtiger Standortfaktor sein. Die verbesserte Erreichbarkeit ermöglicht es den Unternehmen nicht nur schneller bei Kunden und Absatzmärkten zu sein, sondern auch bei der Rekrutierung von Fachpersonal auf einen vergrösserten Markt zugreifen zu können.

Die ausserkantonale Anbindung macht den Standort Altdorf zudem bekannter. Ein Aspekt, der für die Vermarktung der Gebiete gegen aussen wichtig ist. Die Kommunikation kann auf einer höheren Ebene ansetzen, was der Ausschöpfung der Arbeitsplatzpotenziale im Gebiet Schub verleihen kann. Ein solcher neuer IC- und IR-Halt in Altdorf erzeugt deshalb, abgesehen von der eigentlichen Erreichbarkeitsverbesserung, eine wichtige Signalwirkung.

Neue Verkehrsführung MIV

Die ebenfalls im Zusammenhang mit dem ESP UT sowie mit dem rGVK stehenden Massnahmen im Bereich des motorisierten Individualverkehrs (MIV) führen zu zusätzlichen Nutzen im Urner Talboden:

- Verbesserte Erreichbarkeiten für den Urner Talboden nach innen und aussen (ÖV und MIV),
- Entlastungseffekte im Siedlungsraum zwischen Altdorf und Schattdorf (Umleitung des Durchgangsverkehrs),
- Verbesserung des Verkehrsflusses beim Bahnhof Altdorf durch Busbahnhof und Anpassung der Strassenführung,
- Verbesserte Erreichbarkeit des Kantonalbahnhofs für alle Einwohner im Urner Talboden.

Im Eyschachen wird die Verbindungsqualität nicht nur durch eine verbesserte Erreichbarkeit über den Bahnhof Altdorf und den strassengebundenen ÖV gesteigert. Hier leistet der Halbanschluss A2 Altdorf Süd/Attinghausen ans (übergeordnete) nationale Strassennetz eine wichtige zukünftige Komponente, welche dem Standort für hochwertige Arbeitsplätze auch eine gute Erschliessung mit dem motorisierten Individualverkehr garantiert.

Weitere Kosten und Nutzen

Neben den aufgezeigten Kosten und Nutzen, die zu einem gewissen Grad den Sektoren zuordenbar sind, gibt es Kostenarten, welche zwar an den ESP UT anknüpfen, welche aber eine klar übergeordnete Rolle haben resp. keine direkte Abhängigkeit mit der Realisierung des ESP UT aufweisen. Ebenso sind die übergeordneten Nutzen schwierig zu quantifizieren. Deshalb werden die bisher nicht berücksichtigten oder erwähnten Kosten und Nutzen in der folgenden Tabelle zusammengefasst. Die Kosten für die Perronverlängerung beim Bahnhof Altdorf (rund 45 Mio. CHF) haben zwar ebenfalls eine übergeordnete Dimension, sie sind jedoch eindeutig dem Bereich Bahnhof zuzuordnen (vgl. Kosten SBB in Tabelle 3, Kapitel 6.1).

WEITERE KOSTEN UND NUTZEN		
Beschreibung	Kostenrahmen	Bemerkungen
Kosten		
Abgeltungen für die verbesserte ÖV-Erschliessung (in Abhängigkeit des Angebotes)	› ca. 0.5 Mio. CHF pro Jahr in einer ersten Phase ohne IR-Halt (brutto, davon 0.11 Mio. CHF für den Kanton und 0.04 Mio. CHF für die Gemeinde), › ca. 0.5 Mio. CHF pro Jahr mit IR-Halt in Altdorf und Flüelen.	Angaben SNZ, Basis ÖV-Bericht rGVK-UT
Busbevorzugung an der Einmündung Bahnhof-/Gotthardstrasse	› ca. 0.25 Mio. CHF	Angaben SNZ
Halbanschluss A2	› Gesamtkosten von rund 10 Mio. CHF	Gemäss Schätzung im August 2013. Das ASTRA hat das Projekt als Bundesaufgabe anerkannt. Der Kanton beteiligt sich über das Einbringen von Land
Investitionen in den Hochwasserschutz	keine	Im Rahmen des Hochwasserschutzprogramms bereits umgesetzt
Ersatzneubau Bahnhofgebäude	› rund 20 Mio. CHF	Germann & Achermann 2013; Kosten grösstenteils durch Private zu tragen
Instandhaltungskosten der neuen Infrastrukturen (Betrieb, Unterhalt)	nicht quantifiziert	
Nutzen		
Übergeordnete Erschliessungsnutzen für den Urner Talboden	Gemäss den obigen Projekten	Verkehrs- und Erschliessungsnutzen gemäss obigen Ausführungen
Allfällige Aufwertungen bei Bahnhof- und Industriestrasse	nicht quantifiziert	
Induzierte und katalytische Effekte	nicht quantifiziert	› Beschäftigungseffekte durch Konsumausgaben von Zuzüglern › Zusätzliche Einnahmen durch Touristen und Geschäftsreisende › Einkommenseffekte durch die Bodenaufwertungen

Tabelle 6

7 Würdigung

7.1 Würdigung der Ergebnisse der Projektphase

- Die Projektphase 2011-2013 fügt die einzelnen Puzzlesteine zusammen und konkretisiert die zentralen Bausteine als Voraussetzung für die Realisierung des Entwicklungsschwerpunktes Urner Talboden.
- Mit dem QRP bzw. dem QGP liegen die zentralen behördenverbindlichen bzw. eigentümerverbindlichen Bausteine für die Realisierung der beiden wichtigsten Gebiete im Osten und Westen des Bahnhofs vor. Die Planungssicherheit für alle Beteiligten kann dadurch gewährleistet werden.
- Mit der Sicherung der Finanzmittel für die Perronverlängerung und der Zusicherung der Bahn-Haltepolitik sind die Voraussetzungen für den Kantonalbahnhof nun geschaffen. Das ÖV-Konzept für den Busverkehr fügt sich in den neuen Fahrplan ein und bringt grosse Verbesserungen sowohl auf der zentralen Nord-Süd-Achse als auch für die Erschliessung des gesamten Urner Talbodens. Gleichzeitig hat sich der Kanton Uri verpflichtet, die notwendigen Infrastrukturen bereitzustellen.
- Im Bereich des Bahnhofs schafft der QRP auf Basis der durchgeführten Testplanung einen behördenverbindlichen rechtlichen Rahmen, um das Bahnhofareal etappenweise aufzuwerten.
- Dazu braucht es insbesondere öffentliche Investitionen im Tiefbau. In einer ersten Etappe können mit kleineren baulichen Anpassungen die Voraussetzungen für den Bus-Fahrplanwechsel 2014 geschaffen werden. Bis zum Zeitpunkt 2020 (Eröffnung Ceneri-Basistunnel) ist eine öffentliche Investition von rund 10 Mio. CHF notwendig, um die verkehrliche Erschliessung des Kantonalbahnhofs strassenseitig funktional gestalten zu können. Die Verlegung der Rynächtstrasse ist wichtig, um den notwendigen Platz für die Buskanten und die neue Verkehrsorganisation sowie die städtebaulichen Aufwertungen im Bahnhofraum zu schaffen.
- Ein neues Bahnhofgebäude kann wesentlich zur städtebaulichen Aufwertung beitragen und ist Grundlage, um neue Arbeitsplätze an zentraler ÖV-Lage zu ermöglichen. Die im Rahmen der Projektphase 2011-2013 getätigten Berechnungen zeigen, dass eine kommerziell lohnenswerte Investition möglich ist. Von Seiten SBB Immobilien wird eine tragende Rolle erwartet.
- Im Bereich Eyschachen sind mit dem QGP die Anordnungen und Erschliessungen festgelegt, was mit dem Startpunkt für Investitionen in das Areal gleichzusetzen ist. Ein wichtiger Baustein für diese Entwicklungen ist der geplante Halbanschluss A2 Altdorf Süd/Attinghausen, der nicht nur die Erschliessung des Areals ermöglicht, sondern – zusammen mit der West-Ost-Verbindung – sicherstellt, dass die neue MIV-Verkehrsführung mit der Entlastung von Altdorf realisiert werden kann.
- Die Rolle des Kantons im Eyschachen ist eine andere als jene im Bereich des Bahnhofs. Bei letzterem handelt es sich um eine hoheitliche Aufgabe der öffentlichen Hand (Verkehrerschliessung). Im Eyschachen liegt hingegen kein direktes öffentliches Interesse für ein Aktivwerden vor. Vielmehr sind die zu tätigenden Investitionen für den Kanton in seiner Rolle als Landeigentümer zu suchen. In dieser hat der Kanton ein Interesse, das zentral gelegene Areal möglichst nutzenstiftend zu entwickeln. Darüber hinaus hat die öffentliche

Hand ein grundsätzliches Interesse an einer koordinierten übergeordneten Raumentwicklung, wozu sich die grossen eigenen Flächen an dieser Lage gut eignen.

- Die Verkaufsbereitschaft und die kommerziellen Potenziale für den Landeigentümer (Kanton) im Eyschachen sind abgeklärt. Die anzustrebenden Nutzungen und Eigentümerverpflichtungen sind zwischen den verschiedenen Landeigentümern (v.a. Kanton Uri und armasuisse) geklärt worden. Der Kanton Uri ist für die Erschliessung und Ver- und Entsorgungsinfrastruktur zuständig und wird dafür von den Landeigentümern mit der Übertragung von Eigentumsrechten abgegolten. Um die Flächen des Kantons Uri im Eyschachen zu veräussern, wird der Kanton auf der Basis eines entsprechenden Marktbearbeitungskonzepts aktiv am Markt auftreten. Die armasuisse wird die ihr verbleibenden Parzellen selbstständig verkaufen.
- Gegenüber den bisherigen Erkenntnissen sind vor allem die Investitionen und die Nutzungen konkretisiert worden. Nach wie vor ist das regionalwirtschaftliche Potenzial für den Urner Talboden sehr hoch und die Kosten-Nutzen-Bilanz bei einer guten Auslastung der Gebiete im ESP UT positiv.
- Für die weitere Entwicklung des ESP UT ist nun entscheidend, dass die Projekte für die anstehenden Investitionen zeitnah weiter konkretisiert werden können. Um die Projekte danach zu realisieren, ist zudem eine aktive Kommunikation gegenüber Politik und Öffentlichkeit notwendig. Wichtig ist ferner, potenzielle Investoren im Eyschachen an Land ziehen zu können, um dort eine nachfragegenerierte Entwicklung zu realisieren.

7.2 Kritische Punkte und Herausforderungen

- Die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs mit dem neuen Kantonalbahnhof mit Fernverkehrsanschluss und ÖV-Drehscheibe ist auf gutem Weg. Die erste Etappe des Buskonzepts kann mit wenig Investitionsbedarf umgesetzt werden.
- Beim MIV und der geplanten Groberschliessung im Eyschachen sind die Abhängigkeiten gross: Ein Ja der Bevölkerung des Kantons Uri zur West-Ost-Verbindung (WOV) ebnet den Weg für die weitere Umsetzung des rGVK, insbesondere die Realisierung des Halban schlusses A2 Altdorf Süd/Attinghausen. Ein Nein in dieser Abstimmung enthält das Risiko einer suboptimalen Erschliessung des Entwicklungsgebiets mit entsprechenden Einschränkungen bei der Standortattraktivität. Das ist in der politischen Kommunikation zu berücksichtigen. Generell sind die Abhängigkeiten bei der Realisierung der MIV-Erschliessung relativ hoch.
- Die anvisierte ÖV-Haltepolitik in Altdorf braucht nun ein starkes Investitionszeichen. Die erste Etappe zur Umsetzung des ÖV-Konzepts ist zwar günstig zu haben. Eine höhere Investition mit Mehrwert (Realisierung Bahnhofvorplatz mit Verlegung Rynächtstrasse) ist aber zentral. Dabei dürfte vor allem der Landbedarf mit Einschnitten für die angrenzenden Grundeigentümer und die Erschliessung dieser Parzellen ein Knackpunkt sein (u.a. Gefahr von Einsparungen und dadurch Verzögerungen). Der anstehende Investitionsbedarf im Bereich Bahnhof ist jedoch als Katalysator für die weitere Entwicklung des ESP UT zu sehen und entsprechend zu kommunizieren.
- Die Entflechtung von Interessen und Landeigentum im Eyschachen zwischen Kanton Uri – armasuisse ist geglückt. Nun geht es erstens darum, das Gebiet rechtzeitig auf infrastruktureller Ebene zu erschliessen. Zweitens ist der Verkauf seitens des Kantons und seitens armasuisse organisatorisch auf der Basis eines entsprechenden Marktbearbeitungskonzepts zu regeln. Danach sind drittens, Investoren und Unternehmen zu binden, um Bauten und die damit zusammenhängenden Mehrwerte zu realisieren.
- Die Entflechtung zwischen den beiden Gebieten Bahnhof und Eyschachen ist mit dieser Phase vollzogen. Die Baudirektion mit dem Amt für Tiefbau zeichnet sich als zentrale Stelle für die Realisierung der Bauten im Bereich Bahnhof verantwortlich. Die Volkswirtschaftsdi rektion ist, in Zusammenarbeit mit der Baudirektion, zuständig für die Entwicklung des Eyschachens. Dabei ist die Zusammenarbeit mit der Gemeinde Altdorf ein wichtiger Erfolgsfaktor.
- Es ist zu erwarten, dass die SBB Immobilien beim Ersatzneubau des Bahnhofgebäudes – zumindest vorerst – vor allem eine beobachtende Rolle einnimmt und nicht vorzeitig selbst als Investor aktiv wird. Umso wichtiger wird sein, dass der Kanton bei der Realisierung des Bahnhofvorplatzes eine aktive Rolle übernimmt. Dadurch kann die Basis gelegt werden, um andere Investoren anzuziehen, was wiederum das Interesse der SBB steigern dürfte.
- Nach wie vor sind die Abhängigkeiten zwischen den verschiedenen Projekten und Prozessen relativ gross. Es ist deshalb unumgänglich, weiterhin eine Koordination der verschiedenen Schlüsselprojekte sicherzustellen.

8 Weiterführung und Ausblick

8.1 Massnahmeplan bis 2020

Die wichtigsten Massnahmen für die Arbeiten bis ins Jahr 2020/21 sind:

Sektor Bahnhof Altdorf:

- Busbahnhof: Realisierung ÖV-Konzept 1. Etappe bis Ende 2014 resp. 2. Etappe bis 2020 sowie der notwendigen Infrastrukturanpassungen (Verlegung Rynächtstrasse, Gestaltung Bahnhofplatz inkl. Haltekanten),
- Verlängerung der Perrons sowie der Personenunterführung am Bahnhof Altdorf,
- Finalisierung und Realisierung der angestrebten Haltepolitik im Schienenverkehr.

Sektor Eyschachen:

- Erschliessung des Eyschachens,
- Erstellung der operativen Verkaufsbereitschaft für die Flächen im Eyschachen.

Der folgende Massnahmeplan listet die Punkte einzeln auf und zeigt, in welchen Zeithorizonten diese umgesetzt werden sollen.

MASSNAHMEPLAN 2020			2013		2014		2015		2016		2017		2018		2019		2020		2021		2022	
			1.H.	2.H.	1.H.	2.H.	1.H.	2.H.	1.H.	2.H.	1.H.	2.H.	1.H.	2.H.	1.H.	2.H.	1.H.	2.H.	1.H.	2.H.	1.H.	2.H.
Sektor Bahnhof	Quartierrichtplan "Bahnhof" Erlass durch Gemeinderat Altdorf	Gde Altdorf																				
	Busbahnhof: öV-Konzept 1. Etappe (3 Halteketten)	Kanton																				
	Personenunterführung Verlängerung	SBB																				
	Reussacherstrasse anpassen/Bushalteketten/P+R/B+R	Gde Altdorf																				
	Rynächtstrasse verlegen/Busbahnhof neu erstellen	Kanton																				
	Bahnhofsgebäude Ersatzneubau	SBB																				
	Verlängerung Perronanlagen	SBB																				
	Neues Betriebssystem SBB	SBB																				
	Busbahnhof: öV-Konzept 2. Etappe	Kanton																				
Sektor Eyschachen	Quartiergestaltungsplan Eyschachen Erlass durch Gde Altdorf / Genehmigung durch RR Landumlegung/Grundbuch/QGP abgeschlossen	RR Uri																				
	Verkaufsbereitschaft erstellt	Uri/AS																				
	Verlegung Hochspannungsleitung	Alpiq/Swissgrid																				
	Halbanschluss A2 / Industriestrasse	ASTRA																				
	Groberschliessung Eyschachen (Strassen)	Gde Altdorf																				
	Feinerschliessungen Strassen, Ver-& Entsorgungen	Uri/AS																				
	Bauvorhaben Privat	Investoren																				
	Verkauf/Marketing aufgebaut/operativ	Uri/AS																				

Abbildung 17 Legende: Gelb = Betrieb, Grün = Realisierung / Umsetzung, Blau = Planung / Projektierung, Rot = Entscheide /Erlasse (durch Eigentümer, Gemeinderat, Regierungsrat).
Quelle: Gesamtprojektleitung ESP UT, Februar 2014.

8.2 Organisation

Grundsätzliche Aspekte und Organisation im Bereich Bahnhof

- Der Bereich Bahnhof kann in die Linienorganisation des Kantons integriert werden (Bau- resp. Volkswirtschaftsdirektion); für die nächsten 2-3 Jahre kann die Nachfolgeorganisation zweckmässigerweise als Projekt geführt werden,
- Die Klammer über beide Sektoren und somit der Link zum ESP UT soll vorläufig weitergeführt werden, insbesondere für die Kommunikation gegenüber der Öffentlichkeit.

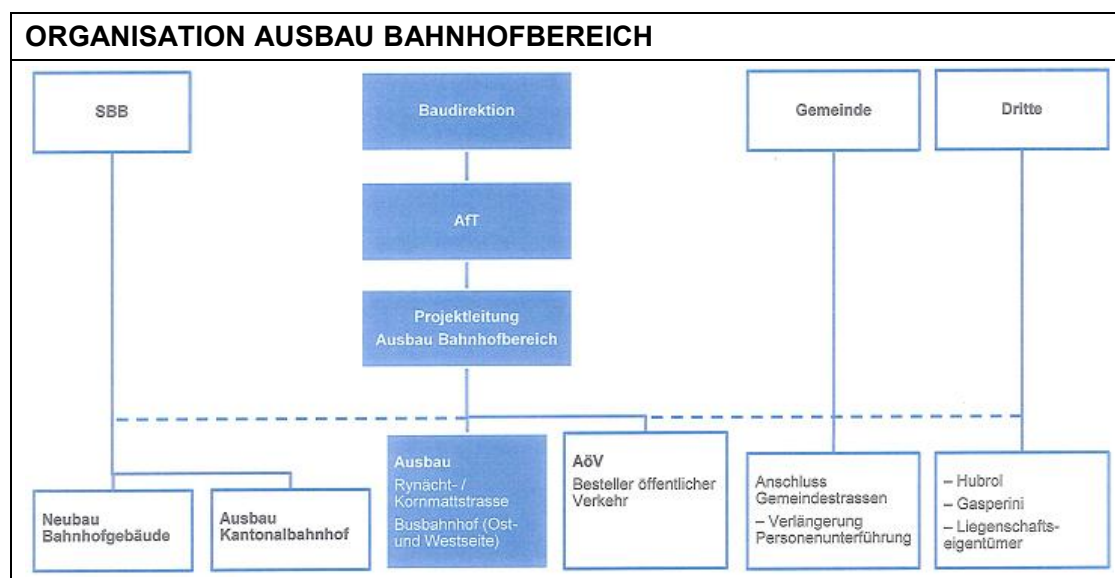


Abbildung 18 Quelle: Projektteam ESP UT, September 2013.

Kernaufgaben und Organisation im Eyschachen

- Alle Landeigentümer (ab 1. Juli 2014 für ca. 1-2 Jahre):
 - Begleitung des QGP-Verfahrens bis und mit Abschluss und Umsetzung
 - Koordination zw. den betroffenen Landeigentümern und Abstimmung mit Nachbarn

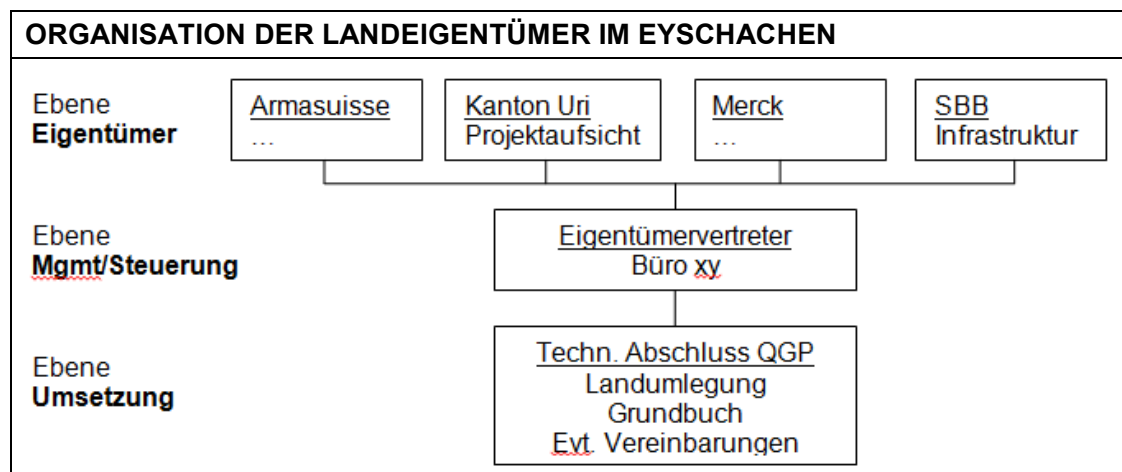


Abbildung 19 Quelle: Projektteam ESP UT, September 2013.

- Kanton Uri als Landeigentümer und Ersteller der Infrastruktur (ab 1. Juli 2014 für ca. 2-3 Jahre)
 - Entwicklungsplanungen/-szenarien für. Infrastrukturen und Verkauf,
 - Umsetzung der erforderlichen Infrastrukturen,
 - Aufbau und Operationalisierung Verkauf/Marketing,
 - Verträge,
 - Reporting,
 - Anlaufstelle / Informationsstelle.

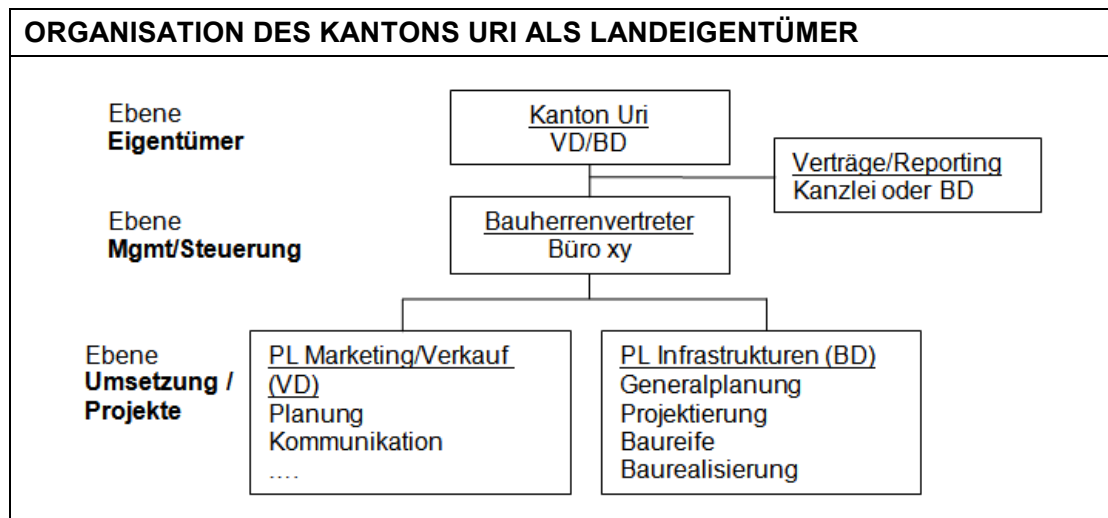


Abbildung 20 Quelle: Projektteam ESP UT, September 2013.

8.3 Finanzierung

Bis 2021 stehen für die öffentliche Hand Investitionen von rund 12 Mio. CHF im Bereich Bahnhof und 1.4 Mio. CHF im Bereich des Eyschachens an. Von diesen Kosten entfallen 10.2 Mio. CHF auf den Kanton Uri. Als Landeigentümer im Eyschachen hat der Kanton zudem Erschliessungskosten in der Höhe von rund 5.8 Mio. CHF und Kosten für die Verlegung der Hochspannungsleitung in der Höhe von 250'000 CHF zu tätigen.

Weitere Akteure mit wesentlichen Kostenblöcken sind armasuisse (Erschliessung Eyschachen, 5.8 Mio. CHF), die SBB (Perronverlängerung 45 Mio. CHF), die Werke (Ver- und Entsorgungser-schliessung Eyschachen, 6.8 Mio. CHF), die Gemeinde Altdorf (Verlängerung Personenunterführung⁷, Anpassungen div. Erschliessungen 2.3 Mio. CHF) sowie private Investoren (Bahnhofgebäude, knapp 20 Mio. CHF).

Finanzplan

Im Budget 2014 und im Finanzplan 2015-2017 des Kantons Uri sind pro Jahr für den Bahnhofbereich je 200'000 CHF bei der Baudirektion und je 565'000 CHF bei der Volkswirtschaftsdirektion eingestellt. Diese Gelder können Planungsarbeiten für die anstehenden Projekte finanzieren.

Für die Finanzierung der Infrastrukturinvestitionen sind jeweils separate Kreditvorlagen auszuarbeiten.

⁷ Im Zusammenhang mit dem Interventionskonzept NEAT wird noch über eine Kostenbeteiligung der SBB verhandelt.

9 Literatur

- A. Kälin AG 2013:** Verlängerung Personenunterführung Bahnhof Altdorf, Vorstudie, Technischer Bericht, 21. Januar 2013, Altdorf.
- A. Kälin AG 2014a:** P20 Sondernutzung Eyschachen, Strategische Planung / Machbarkeitsstudie, Kostenschätzung, 22. Januar 2014, Altdorf.
- A. Kälin AG 2014b:** P20 Sondernutzung Eyschachen, Strategische Planung / Machbarkeitsstudie, technischer Bericht Ver- und Entsorgung, 22. Januar 2014, Altdorf.
- Amt für Tiefbau Kanton Uri 2014:** ESP Urner Talboden, Projekt P26 Strassenanlagen Eyschachen, Kostenschätzung der Strassenanlagen Eyschachen, Erläuterungsbericht, 5. Februar 2014, Altdorf.
- Amt für Tiefbau Kanton Uri 2013:** ESP Entwicklungsschwerpunkt Unteres Reusstal, Bahnhof Ost, Verlegung K24 Rynächtstrasse, Konzept Busterminal und Nebenanlagen, Verkehrs- und anlagentechnische Grundlagen für die Richtplanung und die weiteren Grundsatzentscheide, Kosten, Etappierung, 6. Dezember 2013, Altdorf.
- Baudirektion Kanton Uri 2012:** Information zum regionalen Gesamtverkehrskonzept (rGVK), 15. Februar 2012, Altdorf. **Germann & Achermann AG 2013:** SBB Bahnhofgebäude Altdorf, Machbarkeitsstudie und Potenzialanalyse, 5. Juli 2013, Altdorf.
- IBV Hüsler AG 2013:** ESP Urner Talboden, ÖV-Erschliessung und Buskonzept, 17. Mai 2013, Zürich.
- INFRAS 2010:** ESP Urner Talboden, Kosten-Nutzen-Verhältnisse, Studie im Auftrag des Amts für Tiefbau und des Amts für Wirtschaft des Kantons Uri, Januar 2010, Zürich.
- INFRAS 2011:** ESP Urner Talboden, Vertiefungsbericht zu Kosten-Nutzen-Verhältnissen, Studie im Auftrag der Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Uri, Juli 2011, Zürich.
- INFRAS 2014:** ESP Urner Talboden, Kosten-Nutzen-Verhältnisse – Aktualisierungen, Vertiefungsbericht, 28. Februar 2014, Zürich.
- Metron 2012:** Bahnhof Altdorf (ESP Urner Talboden), Entwicklungskonzept Ey, Kurzbericht, 2. Dezember 2012, Brugg.
- Metron 2013a:** Testplanung Bahnhof Altdorf (ESP UT), Synthesebericht Testplanung, April 2013, Brugg.
- Metron 2013b:** Quartierrichtplan "Bahnhof" Gemeinde Altdorf, Planungsbericht nach Art. 47 RPV, 11. September 2013, Brugg.
- Metron 2013c:** Quartierrichtplan "Bahnhof", Richtplantext Stand: 11.9.2013, 11. September 2013, Brugg.
- Metron 2013d:** Quartierrichtplan "Bahnhof", Situationsplan 1:1'000, 11. September 2013, Brugg.
- Neosys AG 2014:** Auswertung Quartiergestaltungsplan Eyschachen in der raumplanerischen Risikoanalyse Urner Talboden, Endversion 11. März 2014, Gerlafingen.
- Regierungsrat Kanton Uri 2011:** Regionales Gesamtverkehrskonzept Unteres Reusstal, Synthesebericht, 6. Juli 2011, Altdorf.
- SBB Infrastruktur 2011:** Bahnhof Altdorf, Studie Ausbau für 420m Perronlänge, Entwurfsbericht, 16. Juni 2011, Luzern.

Suter, von Känel, Wild AG 2014a: Quartiergestaltungsplan Eyschachen, Sonderbauvorschriften, überarbeiteter Entwurf, 24. Januar 2014, Zürich.

Suter, von Känel, Wild AG 2014b: Quartiergestaltungsplan Eyschachen, Situation 1:500, überarbeiteter Entwurf, 24. Januar 2014, Zürich.

UVEK (Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation) 2011: Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene, Anpassungen und Ergänzungen 2011, 16. Dezember 2011, Bern.

Volkswirtschaftsdirektion und Baudirektion des Kantons Uri 2011: Entwicklungsschwerpunkt Urner Talboden / Gebiet Bahnhof Altdorf (ESP UT), Bericht der Projektgruppe ESP UT, 26. Oktober 2011, Altdorf.

Wüest & Partner 2013: Bewertung Entwicklungsschwerpunkt (ESP UT), Sondernutzungsplan Eyschachen, 27. Mai 2013, Zürich.