

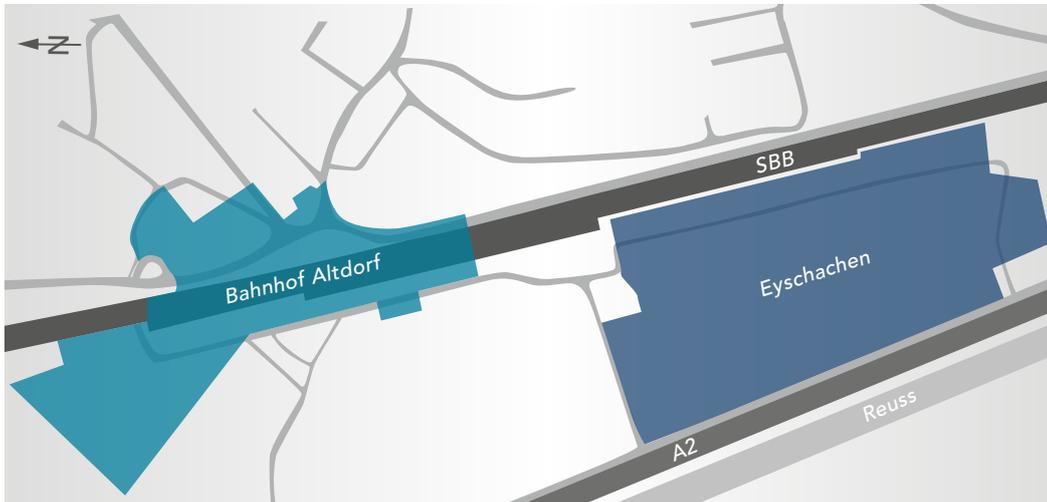


Entwicklungsschwerpunkt
URNER TALBODEN





«Der Name sagt es bereits: Die Vorhaben rund um den Entwicklungsschwerpunkt Urner Talboden sollen das gesamte untere Reusstal vorwärtsbringen und auch positiv in die Seitentäler ausstrahlen. Wir sprechen also von einer Chance für den ganzen Kanton Uri.»
 Erich Herger, Gemeindepäsident Bürglen



Das Projekt Entwicklungsschwerpunkt Urner Talboden (ESP UT) besteht aus zwei Elementen: dem Areal beim Bahnhof Altdorf und jenem im Gebiet Eyschachen. Für die beiden Teile gelten unterschiedliche Ziele und Termine, sie werden in der vorliegenden Broschüre erläutert.

BISHERIGE MEILENSTEINE UND NÄCHSTE SCHRITTE

2006 bis 2009: Der Urner Regierungsrat beschliesst 2007, den durch das Projekt REUR (Raumentwicklung unteres Reusstal) eingeleiteten Prozess fortzuführen.

2010 bis 2012: Das regionale Gesamtverkehrskonzept Unteres Reusstal (rGVK) und der Kantonale Richtplan werden festgesetzt. Es wird beschlossen, den künftigen Kantonsbahnhof in Altdorf zu realisieren und verschiedene Planungsarbeiten zum Entwicklungsschwerpunkt Urner Talboden (ESP UT) fortzusetzen.

Projektphase 2011 bis 2013: Für diese Projektphase des ESP UT werden 2 Mio. Franken bereitgestellt und wichtige Zwischenziele (öV-Konzept, Quartierrichtplan Bahnhof Altdorf, Quartiergestaltungsplan Eyschachen) definiert.

ab 2014: Der Quartierrichtplan Bahnhof soll Mitte 2014, der Quartiergestaltungsplan Eyschachen Ende 2014 in Kraft treten. Die erste Etappe des neuen öV-Konzepts gilt ab Dezember 2014. Für 2015 ist die Volksabstimmung zur West-Ost-Verbindung (WOV) geplant, später jene zum Baukredit für den Ausbau Bahnhofplatz und die Verlegung der Rynächtstrasse. Das gesamte Vorhaben im Gebiet Bahnhof soll bis 2021 realisiert sein.

MASSNAHMENPLAN

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
BAHNHOF	Quartierrichtplan Bahnhof								
	öV-Konzept Etappe 1 und 2	1							2
	Verlegung Rynächtstrasse, Realisierung Busterminal, Ersatzneubau Bahnhofgebäude								
	Perronverlängerung ^A , neues Betriebssystem SBB ^B						A		B
	Verlängerung Personenunterführung								
	Anpassung Reussacherstrasse, Realisierung Bushaltekanten								
EYSCHACHEN	Quartiergestaltungsplan Eyschachen								
	Verkauf, Marketing operativ								
	Verlegung Hochspannungsleitung								
	Verkehrerschliessung, Ver- und Entsorgung, in Etappen								
	Bauvorhaben angesiedelter Unternehmen								

STELLEN WIR DIE WEICHEN AUF ZUKUNFT

In den letzten drei Jahren sind im Grossprojekt Entwicklungsschwerpunkt Urner Talboden (ESP UT) wichtige Planungsschritte erfolgt. Dabei haben die betroffenen Gemeinden, wie auch die Grundeigentümer in den Gebieten Bahnhof und Eyschachen mitgewirkt und ihre Anliegen eingebracht. Nun sind die Ziele der Projektphase 2011 bis 2013 erreicht. Es ist an der Zeit, auch Sie, geschätzte Urnerinnen und Urner, mit der vorliegenden Broschüre über die Arbeiten zu informieren.

2014 geht die Planungs- in die Umsetzungsphase über. Wichtige Erlasse wie der Quartierrichtplan Bahnhof und der Quartiergestaltungsplan Eyschachen liegen nächstens vor. Es stehen sicht- und spürbare Veränderungen an: Am Bahnhofplatz entstehen schrittweise neue Halteketten für Busse. Mit dem Fahrplanwechsel erfolgt die Umsetzung der ersten Etappe des neuen Buskonzepts. Besonders Passagiere von und nach Bürglen, Attinghausen und Seedorf werden sich darüber freuen.

Bereits die ersten Realisierungsschritte zeigen es: Der Entwicklungsschwerpunkt Urner Talboden schafft im öffentlichen Verkehr und in der Volkswirtschaft Impulse für den ganzen Kanton. Der Regierungsrat, die involvierten Ämter und weitere wichtige Akteure treiben das Projekt mit hohem Druck voran. Der ESP UT zeichnet sich durch seine zentrale Lage in den bevölkerungsreichsten Siedlungsgebieten Uris aus. Weiter sprechen beachtliche, verkaufsbereite Landreserven und eine ideal zu erstellende Erschliessung für sich. Es ist das erklärte Ziel, bis zur Realisierung des Kantonsbahnhofs 2021 alle wichtigen Siedlungsgebiete direkt mit den beiden Sektoren des Entwicklungsschwerpunkts zu verbinden, gute Anschlüsse zur Bahn herzustellen und beim Kantonsbahnhof ein Busterminal mit komfortablen Umsteigemöglichkeiten sowie Dienstleistungen einzurichten.

Wir freuen uns, wenn viele Urnerinnen und Urner die grossen Vorhaben unterstützen – packen wir es an für die Zukunft unseres Kantons!



Urban Camenzind
Volkswirtschaftsdirektor
des Kantons Uri

Markus Züst
Baudirektor
des Kantons Uri

Titelbild: Visualisierung des Bahnhofplatzes Altdorf mit Busterminal und neuem Bahnhofgebäude. (Germann & Achermann AG)

Bereich Bahnhof

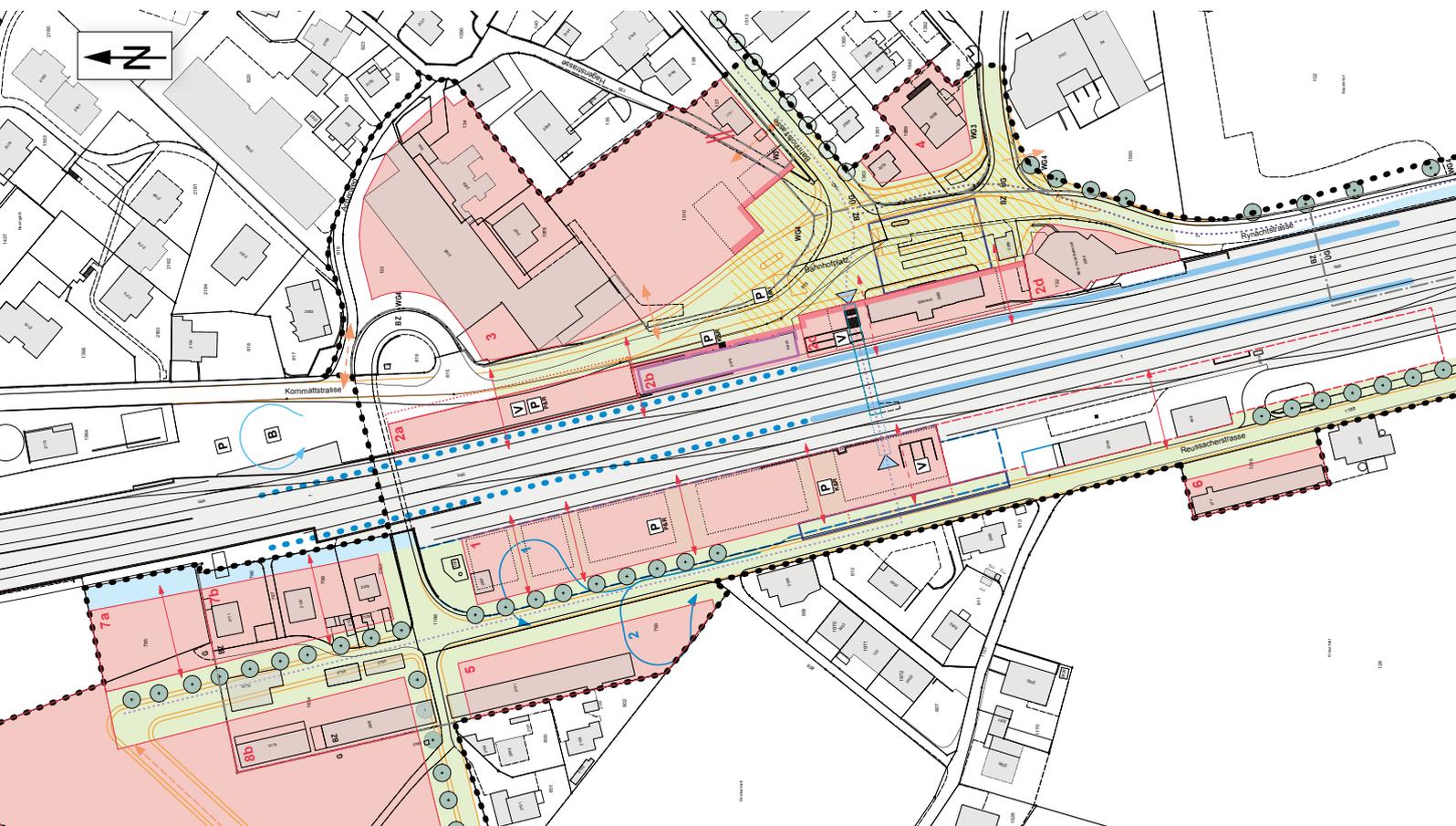
In den nächsten sechs Jahren gibt es beim Bahnhof Altdorf wichtige Veränderungen. Es entsteht ein neues Busterminal, die Perrons und die Personenunterführung werden verlängert und die Kornmatt- und Rynächtstrasse werden verlegt. Um für den Raum östlich und westlich des Bahnhofs Planungssicherheit zu erreichen, wird ein Quartierrichtplan erlassen.

Derzeit wird die Vorbereitungsphase 2011–2013 des Projekts Entwicklungsschwerpunkt Urner Talboden (ESP UT) abgeschlossen. Alle wichtigen Zwischenziele sind erreicht worden. Neben dem Bereich Eyschachen ist der Bereich Bahnhof Altdorf zentral für den ESP UT. «Hier geht es vor allem um verkehrspolitische Weichenstellungen, die für Uri grosse Bedeutung haben», bringt es Gesamtprojektleiter Andreas Hurter auf den Punkt. «Der Kanton Uri hat beim Bahnhof – zusammen mit der Gemeinde Altdorf – hoheitliche Aufgaben zu erfüllen und ist zuständig für funktionierende Verkehrsverbindungen.» Mit dem Urner Richtplan von April 2012 wurde nicht nur der Perimeter für den ESP UT definiert, sondern auch der künftige Kantonsbahnhof am Standort Altdorf festgesetzt. Wichtige Verkehrsachsen und flankierende Massnahmen werden im regionalen Gesamtverkehrskonzept (rGVK) festgehalten. Einen engen Zusammenhang mit dem ESP UT hat auch die Revision der Ortsplanung Altdorf von 2011. «Eine aktive Koordination zwischen diesen und weiteren Planungen ist entscheidend für

das gute Vorankommen im ESP UT», betont Andreas Hurter. Ein wichtiger Taktgeber ist ausserdem die NEAT mit der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels (Dezember 2016) und des Ceneri-Basistunnels (2019). Bis spätestens 2021 sollen die Ausbauten im Sektor Bahnhof Altdorf realisiert und der Kantonsbahnhof mit all seinen Dienstleistungen und Infrastrukturen in Betrieb sein.

STÄDTEBAU, BAHNBETRIEB UND GEBIETSENTWICKLUNG

«Beim Bahnhof geht es einerseits um eine städtebauliche Aufwertung des Bahnhofplatzes, die sich stark nach dem neuen Buskonzept richtet», sagt Kantonsingenieur Stefan Flury. «Andererseits sind bahnbetriebliche Anpassungen insbesondere bei den Perrons nötig. Und drittens geht es um die Gebietsentwicklung östlich und westlich des Bahnhofs.» Für die Planungssicherheit beim Bahnhof Altdorf braucht es einen Quartierrichtplan (QRP). Dieser wird im Frühling 2014 vom Gemeinderat Altdorf erlassen und ist anschliessend behördenverbindlich.





«Bereits bei der Revision der Altdorfer Ortsplanung galt dem Raum rund um den Bahnhof besondere Aufmerksamkeit. Nun steht der entsprechende Quartierriichtplan und ich freue mich, dass erste Zeichen der Entwicklung am Bahnhofplatz in Kürze sichtbar werden.»
Christine Widmer Baumann, Gemeindepäsidentin Altdorf

WICHTIGE ELEMENTE IM QUARTIERRIICHTPLAN

Der Quartierriichtplan Bahnhof enthält folgende Eckpunkte: Für den Busverkehr (vgl. Seiten 6–7) müssen auf dem Bahnhofplatz sechs und westlich des Bahnhofs drei Haltekanten gebaut werden. «Dafür ist beim Bahnhofplatz die Verlegung der Kornmatt- und Rynächtstrasse notwendig. Allerdings noch nicht in der ersten Etappe 2015, in der vorerst drei Haltekanten realisiert werden», erklärt Stefan Flury. Im Weiteren werden die Zugänge für Velofahrer und Fussgänger auf beiden Seiten des Bahnhofs verbessert. Für das Bahnhofgebäude ist ein gegenüber heute deutlich grösserer Ersatzneubau geplant. Eine eingehende Analyse zeigt, dass der Ersatzneubau des Bahnhofgebäudes eine Immobilie mit Zukunftspotenzial ist. Die Realisierung und Finanzierung ist derzeit indes noch offen.

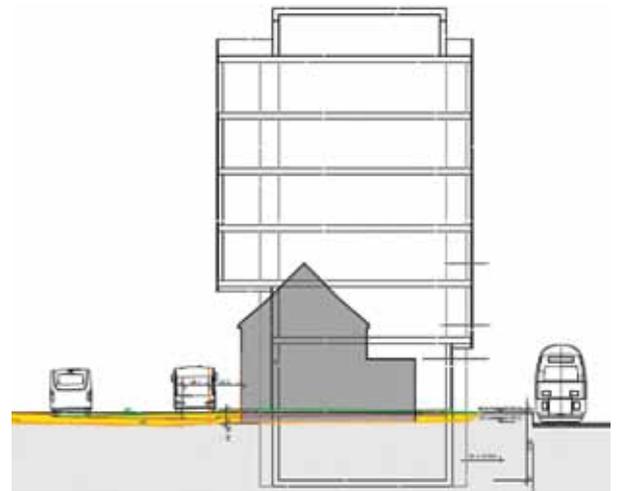
Für die Verlegung der Kornmatt- und Rynächtstrasse muss der Kanton Land von Privaten erwerben. Entsprechende Gespräche sind im Gang. Für die Realisation der Strassenverlegung rechnet das kantonale Amt für Tiefbau mit Kosten von rund 9 Millionen Franken im Endausbau. Zusätzlich dürften für Strassenanpassungen auf der Westseite des Bahnhofs 1,2 Millionen Franken anfallen. Zur Freigabe des Baukredits braucht es eine Volksabstimmung. Für die erste Etappe des neuen Buskonzepts, die mit dem Fahrplanwechsel 2014/2015 startet, ist noch kein Landerwerb notwendig und die notwendigen Bau- und Infrastrukturkosten sind marginal.

LÄNGERE PERRONS UND EINE UNTERFÜHRUNG

Am Kantonsbahnhof sollen ab 2021 nebst S-Bahn- und Interregio-Zügen auch ausgewählte Intercity-Züge halten. Um dies zu ermöglichen, ist eine Verlängerung beider Perrons von 220 auf 420 Meter nötig. Die Kosten von rund 45 Millionen Franken trägt der Bund. «Dies ist ein enormer Vorteil, der nicht verpasst werden darf», sagt Emil Kälin, Direktionssekretär der Volkswirtschaftsdirektion. «Die SBB ist interessiert an der Perronverlängerung, da das NEAT-Sicherheitsdispositiv den Kantonsbahnhof mit einbezieht.» Spätestens bis 2021 soll der Bau der langen Perrons abgeschlossen und damit der Halt von Interregio- und IC-Zügen möglich sein.

VERÄNDERUNGEN WESTLICH DES BAHNHOFES

Westlich der Gleise liegt die Gewerbezone Ey und weiter südlich davon die grosse Industrie-, Dienstleistungs- und Gewerbezone Eyschachen. Ebenfalls auf der Westseite des Bahnhofs werden Park & Ride-Anlagen und – wie oben erwähnt – Bushaltekanten erstellt. Damit Fussgänger die verschiedenen Anlagen, Arbeitsplätze und Perrons sicher erreichen, ist eine durchgehende Personenunterführung vorgesehen. Momentan laufen dazu Gespräche mit verschiedenen Involvierten.



i Der Bahnhof damals und heute

Als 1882 die Gotthard-Bahnlinie gebaut wurde, suchten die Chefingenieure eine schnurgerade Linienführung von Flüelen nach Erstfeld. Diese ist der Grund dafür, dass der Bahnhof für damalige Verhältnisse weitab vom Dorfczentrum gebaut wurde. Der Urner Nationalrat Dr. Franz Schmid opponierte dagegen beim Bundesrat – erfolglos. Um den Bahnhof mit dem Dorf zu verbinden, baute man die gleichfalls streng gerade, alleeartige Bahnhofstrasse. Der Bau der Gotthardbahnlinie brachte bald neue, grosse Betriebe nach Uri, zum Beispiel 1909 die Schweizerischen Draht-, Kabel- und Gummiwerke (heute Dätwyler Schweiz AG). Der Bahnhof selber diente lange Zeit primär dem Güterverkehr, wovon noch heute die historischen Getreidemazine (vgl. Seite 10) und Lagerschuppen zeugen. Inzwischen hat sich Altdorf längst zum Bahnhof hin entwickelt. Mit dem Kantonsbahnhof und dem ESP UT entstehen neue Perspektiven: Der Kantonsbahnhof entspricht den modernen Bedürfnissen des Personenverkehrs. Östlich des Bahnhofplatzes wurden grosse Parzellen aufgezont, um zusätzliche Wohn- und Dienstleistungsnutzungen zu ermöglichen.

Das neue Urner öV-Konzept



i Erfolgreicher Tellbus

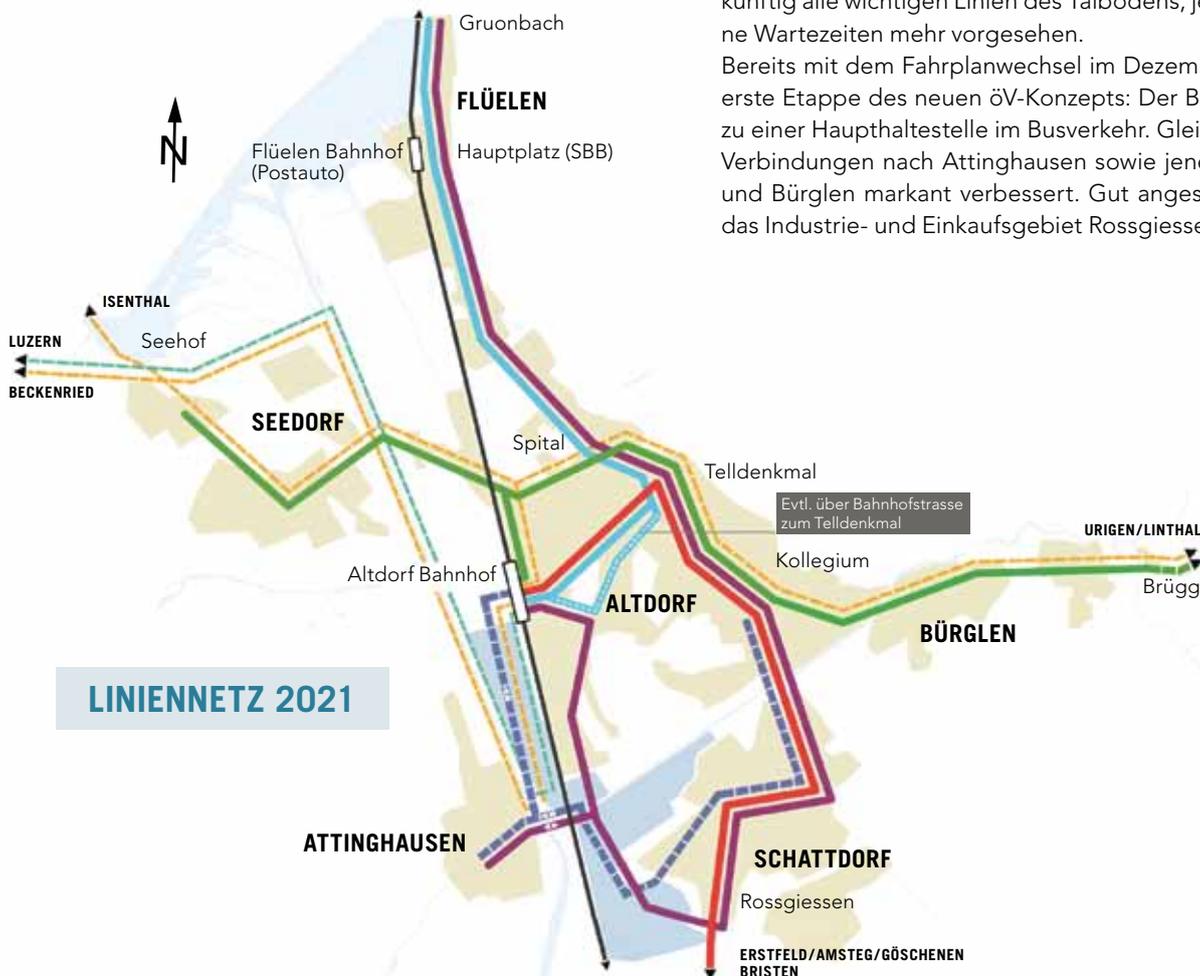
Seit 2006 ist der Tellbus die schnellste öV-Verbindung von und nach Luzern. Das Angebot kommt vor allem bei Pendlerinnen und Pendlern sehr gut an und wurde per 2014 erneut ausgebaut. Mittlerweile verkehrt der Tellbus an Werktagen zehnmal zwischen Altdorf und Luzern. Die erfolgreiche Zusammenarbeit mit der SBB wird fortgeführt. In einigen Jahren wechselt der Abfahrtsort des Tellbusses vom Telldenkmal an den Bahnhof Altdorf. Dort treffen sich künftig alle wichtigen Bus- und Zugsverbindungen, so dass rasche und komfortable Umsteigemöglichkeiten auch von den Seitentälern auf den Tellbus entstehen.

DIE ERSTE ETAPPE LÄUFT 2014 AN

Die Eröffnung des Gotthard-Basistunnels Ende 2016 bringt grosse Veränderungen für den öffentlichen Verkehr (öV) mit sich. Uri will den Anschluss nicht verpassen und arbeitet aktiv mit an der öV-Zukunft. Dies vor allem mit der Entwicklung des neuen Busterminals beim Kantonsbahnhof: Damit entsteht dort der zentrale Umsteigeknotenpunkt vom Bus auf die Bahn und umgekehrt oder von einer Buslinie zur anderen.

Um die Machbarkeit und Effizienz der neuen öV-Erschliessung vorgängig zu prüfen, hat der Kanton Uri ein entsprechendes Konzept erarbeitet. Die wichtigsten Ergebnisse wurden im Herbst 2013 publiziert: Das heutige Busangebot konzentriert sich auf die nachfragestärkste Achse Flüelen–Schattdorf. Der zentrale Umsteigeplatz befindet sich heute beim Telldenkmal. Das soll sich ändern, denn sowohl die neuen Bahnanschlüsse als auch der Ausbau des Entwicklungsschwerpunkts beim Bahnhof und Eyschachen verlangen nach einer Aufwertung des Busangebots. Das neue Buskonzept reagiert darauf mit einem angepassten, einfachen Liniennetz und einem fahrgastfreundlichen Taktfahrplan, der auch weiter entfernte Dörfer optimal an den Kantonsbahnhof anbindet. Wichtig für ein attraktives Bussystem ist auch seine Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit: Daher sollen Altdorf und Schattdorf durch die neue West-Ost-Verbindung (WOV) und den geplanten neuen A2-Halbanschluss Altdorf Süd sowie mit diversen flankierenden Massnahmen entlastet werden. Beim Telldenkmal halten auch künftig alle wichtigen Linien des Talbodens, jedoch sind dort keine Wartezeiten mehr vorgesehen.

Bereits mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2014 startet die erste Etappe des neuen öV-Konzepts: Der Bahnhof Altdorf wird zu einer Haupthaltestelle im Busverkehr. Gleichzeitig werden die Verbindungen nach Attinghausen sowie jene zwischen Seedorf und Bürglen markant verbessert. Gut angeschlossen wird auch das Industrie- und Einkaufsgebiet Rossgiessen in Schattdorf.



Nachgefragt bei zwei Experten

Emil Kälin, Direktionssekretär der Volkswirtschaftsdirektion Uri, und der Geschäftsführer der Auto AG Uri, Michael Roost, haben am neuen Konzept für den öffentlichen Verkehr mitgearbeitet. Sie erklären, welche Überlegungen dem Konzept zu Grunde liegen, wie und wann Verbesserungen umgesetzt werden oder was es nebst neuen Linienführungen und Fahrplänen zu beachten gilt.

Welches waren die Grundsätze bei der Erarbeitung des neuen öV-Konzepts?

Emil Kälin (links im Bild): Ein Betriebs- und Linienkonzept soll prinzipiellen Charakter haben, flexibel und machbar sein. Es ging also nicht darum, jetzt einen minutenscharfen Fahrplan für die nächsten zehn Jahre zu fixieren. Vielmehr galt es, aufgrund des Ist-Soll-Vergleichs die Grundregeln zu bestimmen, Überlegungen zur Infrastruktur einzubeziehen und den Konsens zu finden mit den öV-Partnern. Die Auto AG Uri, PostAuto Zentralschweiz und die SBB haben denn auch am Konzept mitgewirkt.

Michael Roost (rechts im Bild): Das neue Netz- und Angebotskonzept folgt einem sogenannten Hub-Prinzip. Hub bedeutet soviel wie Netzknoten oder Drehscheibe. Diese liegt künftig beim Kantonsbahnhof, wo die S-Bahn-, Interregio- und IC-Züge halten und von wo aus die verschiedenen Buslinien die Feinverteilung übernehmen. Auch die Bahnhöfe Flüelen, Erstfeld sowie Göschenen sind wichtige Knoten, die weiterhin gleich gut bedient werden.

erfolgt auch der Mittelbedarf schrittweise. Ein anderes strategisches Ziel ist die optimale Verknüpfung der Buslinien am Kantonsbahnhof und die Verbesserung der aktuellen Linienführung.

Weshalb ist der öV-Anteil in Uri unterdurchschnittlich und wodurch soll sich das ändern?

Emil Kälin: Tatsächlich beträgt der öV-Anteil gegenüber dem motorisierten Individualverkehr innerhalb von Uri lediglich 5 Prozent. Das ist im schweizweiten Vergleich ein tiefer Wert. Bei Pendlerfahrten über die Kantonsgrenze macht der Autoverkehr rund zwei Drittel aus. Wir haben die aktuellen Verkehrsströme analysiert und wissen, wo es im öV am meisten Entwicklungspotenzial gibt: nämlich genau dort, wo heute die Buserschliessung schwach ist. Die Attraktivität des öV steigt mit dem passgenauen Angebot. Und mit seiner Pünktlichkeit. Deshalb ist es wichtig, die Zentren wenn möglich vom motorisierten Individualverkehr zu entlasten, um dem Bus freie Fahrt zu verschaffen.

Wie wissen Sie dereinst, ob Sie die Ziele erreicht haben?

Michael Roost: Das Konzept enthält eine Matrix für den Ist- und den Soll-Zustand, aus der man die sich verbessernde Verbindungsqualität zwischen zwei Bushaltestellen ersieht. Im Urner Talboden gelangt man künftig im Viertel- oder Halbstundentakt an jede gewünschte Haltestelle. Wir rechnen bis ins Jahr 2020 mit einer Zunahme der Fahrgastzahlen um einen Fünftel, bis 2030 – nach Realisierung der Vorhaben im Eyschachen – mit einem Plus von rund 40 Prozent. Diese Ziele lassen sich gut messen.

Was bleibt gleich und was wird neu im Bus- und Bahnbetrieb?

Emil Kälin: Weiterhin bestehen die Hauptachse des Busverkehrs zwischen Flüelen und Erstfeld und eine Querachse zwischen Bürglen und Seedorf. Auf der Hauptachse überlagern sich künftig zwei Linien, die vom Telldenkmal aus in zwei Ästen aufgefächert zum Kantonsbahnhof führen. Ganz neu ist, dass Attinghausen im Halbstundentakt via Kantonsbahnhof nach Schattdorf-Rossgiessen und von da aus nach Flüelen angeschlossen ist. Die Linie Bürglen–Seedorf führt selbstverständlich weiterhin über den Bahnhof. Künftig jedoch via Spital, wo es auch eine neue Haltestelle gibt. Diese Verbesserungen kommen – zusammen mit einem optimierten Fahrplan nach Amsteg – schon mit dem nächsten Fahrplanwechsel. Ab 2021 führt die neue Linie 5 vom Kantonsbahnhof aus über die Reussacherstrasse beim Eyschachen nach Attinghausen und von dort via Rüttistrasse nach Schattdorf. Nach der Inbetriebnahme des Kantonsbahnhofs gibt es in Altdorf zwei Zugverbindungen pro Stunde. Hinzu kommen IC-Halte und auch der geplante «Innerschweizer Sprinter», der morgens und abends Erstfeld und Zürich schnell und direkt verbindet.

Wie lauten die wichtigsten strategischen Ziele des Konzepts?

Michael Roost: Die Passagiere – oder anders gesagt: der Kundennutzen – stehen ganz klar im Zentrum. Benutzerfreundlich sind erfahrungsgemäss einfache Netzstrukturen mit möglichst direkten Linien und eingängigen Taktfahrplänen. Das neue Busnetz soll zudem möglichst viele Wohn- und Gewerbegebiete im gesamten Talboden abdecken.

Emil Kälin: Unsere Planung richtet sich also nach der erwarteten Nachfrage. Dadurch erreichen wir auch eine höhere Wirtschaftlichkeit. Da das neue öV-Konzept in Etappen umgesetzt wird,



Bereich Eyschachen

Anders als beim Bahnhof liegt im Eyschachen das Hauptinteresse bei der wirtschaftlichen Entwicklung des Gebiets. Hier soll sich aus einer grossen Landfläche ein attraktives Gewerbe- und Industriequartier entwickeln. Um die entsprechenden Ziele zu erreichen, braucht es einen vorausschauenden Quartiergestaltungsplan und ausdauernden Umsetzungswillen, denn der Eyschachen ist ein echtes Generationenprojekt.

Der Bereich Eyschachen ist – nebst dem Bereich Bahnhof – zentral für das Gesamtvorhaben ESP UT. Während beim Bahnhof vor allem verkehrspolitische Überlegungen im Vordergrund stehen, hat der Eyschachen primär wirtschaftspolitisch eine grosse Bedeutung: Der Eyschachen ist eines der letzten grossen, noch weitgehend unbebauten Areale im Urner Talboden, die für Industrie, Dienstleistungen und Gewerbe eingezont sind. Die Landflächen gehören derzeit zum grossen Teil dem Kanton Uri sowie dem Bund (armasuisse Immobilien); kleinere Flächen sind im Besitz des Pharmaunternehmens Merck & Cie sowie der SBB.

EIN BLICK ZURÜCK...

Wie ist eigentlich die freie Fläche im Eyschachen entstanden? Vor rund 150 Jahren wurden der Reusskanal und kurz darauf die Gotthardeisenbahn gebaut, in den 1980er-Jahren kam die Autobahn A2 dazu. Seither durchschneiden diese Bauwerke den unteren Urner Talboden. Es entstand eine lange, damals schwer zugängliche Fläche, in der auch der Eyschachen liegt. Lange Zeit wurde

die Fläche kaum genutzt. Erst während des Ersten Weltkrieges entstanden erste Nutzungen, die meist in enger Verbindung zur Bahnlinie standen. Das prominenteste Beispiel sind die eidgenössischen Getreidemazine der Architekten Robert Maillart und Eduard Züblin. Später kamen Infrastrukturbauten – wie etwa Hochspannungsleitungen, Gewerbe- und Industriebetriebe auf den angrenzenden Liegenschaften dazu.

...UND EIN BLICK VORAUSS

Mit dem Grossprojekt ESP UT erhält der Eyschachen heute ein sehr interessantes Potenzial, das eine weitere bauliche Entwicklung ermöglicht sowie entsprechende Vorinvestitionen verlangt und rechtfertigt. Der Eyschachen ist wichtig für die wirtschaftliche Zukunft Uris, denn hier sollen zahlreiche neue Arbeitsplätze entstehen. Anders als beim Kantonsbahnhof, der bis 2021 realisiert sein soll, handelt es sich bei den Vorhaben im Eyschachen um ein echtes Generationenprojekt mit einer schrittweisen Umsetzung und einem Horizont von 20 bis 30 Jahren. 2011 hat die Gemein-

So könnte der Bereich Eyschachen – gut erschlossen mit dem Halbinschluss A2 – dereinst aussehen. (Visualisierung: Diego Balli)





«Von Anfang an wurde unser Betrieb aktiv in die Planungen für den Eyschachen einbezogen. Der Quartiergestaltungsplan sorgt nun dafür, dass eine sinnvolle und sichere Überbauung mit optimaler Erschliessung entstehen kann. Wir freuen uns auf neue Nachbarn.»

Dr. Matthäus Braun, Werkleiter Merck & Cie

de Altdorf den Eyschachen in die neu geschaffene Industriezone 2 überführt. Auf dieser Basis gehen die Planungen weiter: Die armasuisse Immobilien will ihre denkmalgeschützten Getreidemagazine (vgl. Box Seite 10) sowie weitere Liegenschaften und unbebautes Land verkaufen. Zusammen mit dem ab Herbst 2014 verkaufsbereiten Bauland im Kantonsbesitz entsteht eine arrondierte Fläche von rund 120000 m².

DAS WILL DER QUARTIERGESTALTUNGSPLAN

Damit der Boden und die Liegenschaften verkaufsbereit werden und die Entwicklung des Gebiets Eyschachen in der vorgesehenen Art erfolgt, braucht es einen Quartiergestaltungsplan (QGP). Ein QGP ist ein eigentümerverbindliches, parzellenscharfes Planungsinstrument, das öffentlich aufgelegt wird. Bauwillige Investoren und Firmen erhalten damit klare Vorgaben hinsichtlich Nutzung, Gestaltung und Infrastrukturen. Der QGP Eyschachen peilt folgende Ziele an:

- hohe Ausnützung des verfügbaren Bodens
- hohe räumliche und architektonische Qualität
- konsequente Umgebungsgestaltung mit Grünflächen
- hohe Arbeitsplatzdichte
- hohe Wertschöpfung

Der QGP Eyschachen wurde in enger Zusammenarbeit unter Behörden, Landeigentümern und wichtigen Dritten entwickelt. Er wird durch den Gemeinderat Altdorf erlassen und soll im Herbst 2014 durch den Regierungsrat genehmigt werden.

BEBAUUNG UND NUTZUNG

Das im QGP berücksichtigte Gebiet Eyschachen umfasst die vier Sektoren Ost, Mitte, West und Süd, für die spezifische Bautypen und Nutzungsanforderungen definiert wurden. Der Sektor Ost verläuft entlang der Bahnlinie und umfasst auch die denkmalgeschützten Getreidemagazine. Wie diese sollen auch neue Gebäude mehrgeschossig und als Riegel realisiert werden. Büros, Dienstleistungen oder Gewerbebetriebe finden hier Platz. Der Sektor Mitte erhält einen weiten begrünten Hof, um den sich mehrstöckige Bauten für Dienstleistungen und Feinindustrie gruppieren. Die Sektoren West (Randlage zur Autobahn) und Süd sind als Hallenbauten für Industriebetriebe vorgesehen. Da das ESP-Gebiet im Süden an das Areal der Firma Merck & Cie grenzt, gelten hier besondere Anforderungen zur Störfallvorsorge. Alle Bauvorhaben sollen innerhalb der Sektor-Vorgaben architektonisch überzeugen. Dies wird in den einzelnen Bauwilligungsverfahren geprüft. Wohnungsbau ist im Eyschachen aus raumplanerischen Gründen nicht möglich (Industriezone 2), zumal damit die Reserven des Zonenplans Altdorf für Wohnnutzung überschritten worden wären.



Hochwasserschutz im Urner Talboden

2009 hat das Stimmvolk Ja gesagt zum neuen Hochwasserschutzprogramm. Es soll Siedlungsgebiete vor einem 100-jährlichen Hochwasser und die Industriegebiete im Urner Talboden gar vor einem 300-jährlichen Hochwasser schützen. Die Arbeiten am Schächen und an der Stillen Reuss sind weitestgehend abgeschlossen: Die Schächendämme werden bei der Einmündung in die Reuss um 1,5 Meter erhöht. So wird sichergestellt, dass auch bei einem sehr grossen Hochwasser im Schächen kein Wasser und Geschiebe über die Ufer treten können. Zudem wird das rechte Reussufer in diesem Bereich mit Steinblöcken verstärkt.

Schlüsselemente im Gesamtverkehrskonzept

Die West-Ost-Verbindung (WOV) ist – neben dem geplanten A2-Halbanschluss und flankierenden Massnahmen in den Dörfern – eines von drei eng zusammenhängenden Schlüsselementen des regionalen Gesamtverkehrskonzepts Unteres Reusstal (rGVK): Bestehende Verkehrsprobleme sollen nachhaltig gelöst werden, indem der Durchgangsverkehr um die dicht besiedelten Gebiete herum geführt wird. Auch für den ESP UT sind die drei Hauptelemente des rGVK sehr wichtig, insbesondere der neue A2-Halbanschluss Altdorf Süd. Anfang 2015 findet voraussichtlich die Volksabstimmung zum WOV-Kredit statt. Diese bezieht sich auf die Variante Querung. Die Linienführung nimmt dabei sowohl auf die Natur (Schächental), als auch auf Wohnquartiere und die Wirtschaft Rücksicht.

Verlegung zweier Hochspannungsleitungen

Eine wichtige Voraussetzung für die Nutzung des Eyschachens ist die Verlegung der beiden Hochspannungsleitungen von Swissgrid und SBB, die heute das Gebiet queren. Die beiden Übertragungsleitungen sollen zusammengelegt und entlang dem östlichen Reussdamm, parallel zur Autobahn, geführt werden. Sobald zwei hängige Einsprachen entschieden sind, wird die Verlegung realisiert. Da die Fundamente für die Leitungsmasten nur bei niedrigem Wasserstand der Reuss gebaut werden können, ist der frühest mögliche Termin der Winter 2014/2015.



«Zusammen mit dem Kanton Uri arbeiten wir daran, im Eyschachen über 20 grosse und kleinere Parzellen verkaufsbereit zu machen. Die armasuisse Immobilien ist daran interessiert, ihr Land bald zu veräussern. Wir unterstützen damit die Ziele des Entwicklungsschwerpunkts.»

Florence Gentil-Perret, Portfoliomanagerin armasuisse Immobilien



BEGRÜNTÉ STRASSEN UND BELEBTE PLÄTZE

Die Illustration auf Seite 8 zeigt zwei parallel verlaufende neue Quartierstrassen und einen zentralen Platz, die den öffentlichen Raum im Eyschachen strukturieren: Die Eduard-Züblin-Strasse liegt zwischen den Sektoren Ost und Mitte. Sie wird als verkehrsberuhigte Zone ausgebildet und soll – unter Mitsprache der neuen Besitzer der angrenzenden Parzellen – von einer Fachperson gestaltet werden. Die ebenfalls neue Eyschachenstrasse ist die innere Hauptversorgungsachse des Quartiers; von hier aus erfolgt die Anlieferung zu den Sektoren Mitte und West. Der breite Strassenraum enthält nebst der eigentlichen Fahrbahn auch einen Velo- und einen Fussweg. Weiter finden mit Bäumen begrenzte Parkplätze sowie ein Grünstreifen Platz. Der geräumige Robert-Maillart-Platz westlich des gleichnamigen Gebäudes lädt zum gemütlichen Aufenthalt ein. Hier stehen vielleicht künftig Bistrotische unter Schatten spendenden Bäumen, so dass aus dem Arbeitsquartier auch ein Begegnungsort wird.

FÜR JEDLICHEN VERKEHR GUT ERSCHLOSSEN

Ein grosser Vorteil, den viele städtische Gewerbe- und Industriegebiete nicht haben, ist im Eyschachen die optimale Erschliessung von aussen. Bereits heute führt die Industriestrasse nach Flüelen und über die Umfahrungsstrasse nach Erstfeld und erreicht so die A2, ohne Wohngebiete zu belasten. Die Reussacherstrasse ist die rasche Verbindung zum Bahnhof für Auto- und Velofahrer. Diese Erschliessungswege sollen mit der weiteren Umsetzung des ESP UT und namentlich des Gebiets Eyschachen noch verbessert werden: Zum einen soll der neue A2-Halbanschluss «Altdorf Süd» in unmittelbarer Nähe des Eyschachens einen direkten Autobahnzugang von und nach Norden schaffen. Zum andern ist auch die neue West-Ost-Verbindung (WOV; vgl. Box auf S. 9) wichtig, die den A2-Halbanschluss mit der Gotthardstrasse verbindet. Die

WOV soll somit grosse Siedlungsgebiete in Schattdorf, Bürglen sowie Altdorf direkt mit dem Gewerbegebiet Eyschachen verbinden, ohne Wohnquartiere zu belasten.

Für Personen, die künftig mit dem Velo oder zu Fuss zu ihrem Arbeitsplatz im Eyschachen gelangen, werden sichere Verkehrswege über die Reussacher- und die südliche Industriestrasse gestaltet. Innerhalb des Eyschachens ist ein ausgebautes Fuss- und Radwegnetz geplant. Den Kantonsbahnhof erreichen Pendlerinnen und Pendler künftig komfortabel über die verlängerte Personenunterführung. Auch das neue Buskonzept (vgl. Seite 6) bezieht den Eyschachen mit ein: Sobald es komplett ausgebaut ist, führt eine zusätzliche Buslinie vom Kantonsbahnhof aus über die Reussacherstrasse mitten ins neue Arbeitsquartier.

i Zwei schweizweit bekannte Baudenkmäler

Wer mit dem Zug unterwegs ist, kennt die beiden mächtigen Getreidemazine südlich des Bahnhofs Altdorf. Hier lagerte bis 2001 der «Bundesweizen» für den Kriegsfall. Das Silogebäude von Eduard Züblin (1912/13, im obigen Foto rechts) ragt hoch in den Himmel. Das Sackmagazin (1912, im obigen Foto links) des Ingenieurs Robert Maillart ist eine der ersten Pilzdeckenkonstruktionen, für die der Stahlbeton-Pionier Maillart später berühmt wurde. Die Bauten sorgten während ihrer Entstehungszeit weit über die Region hinaus für Diskussionen. Von «Naturverschandelung» war die Rede, standen die Getreidemazine damals doch exponiert in der Landschaft. Heute sind sie wichtige Zeitzeugen. Deshalb stehen das Maillart- und das Züblin-Gebäude unter Denkmalschutz. Sie sollen auch künftig Wahrzeichen des Quartiers Eyschachen bleiben.

Von der Vision zur Umsetzung

Kosten und Nutzen sind im Projekt ESP UT eingehend analysiert worden. Jetzt gilt es, das Potenzial zugänglich zu machen und interessierte Firmen als Nutzer und Investoren anzusprechen. Gefragt sind dabei innovative Unternehmen aus Uri und der ganzen Schweiz, die insbesondere im Eyschachen Arbeitsplätze und Lehrstellen mit Zukunftspotenzial schaffen.

Am Anfang des Vorhabens ESP UT stand eine Vision: Uri entwickelt seine grössten zusammenhängenden Landreserven im Eyschachen sowie das Gebiet rund um den Bahnhof und eröffnet so für die Zukunft neues wirtschaftliches Potenzial. Selbstverständlich reichen bei einem so grossen Projekt gute Ideen allein nicht. Gefragt sind harte Fakten, um Sinn und Machbarkeit abschätzen zu können. So sind im Laufe der Projektentwicklung Kosten-Nutzen-Betrachtungen mehrmals vertieft und von externen Fachleuten geprüft worden. In der Phase bis zur Inbetriebnahme des Kantonsbahnhofs ist für den Kanton Uri und die Gemeinde Altdorf mit Kosten von total 13,6 Millionen Franken zu rechnen. Der Grossteil davon betrifft das Teilprojekt Bahnhofplatz sowie die Verlegung der Rynächtstrasse. Hier wird das Urner Stimmvolk über einen entsprechenden Kredit befinden. Der Kanton hat in seiner Finanzplanung entsprechende Mittel für die Projektierungsarbeiten eingestellt. Anders im Eyschachen, wo dem Kanton vor allem in seiner Rolle als Landeigentümer Kosten entstehen: Diese sollen nicht über das Verwaltungsvermögen, sondern über das Finanzvermögen des Kantons gedeckt werden.

VIELFÄLTIGER NUTZEN

Den Kosten steht der volkswirtschaftliche und finanzwirtschaftliche Nutzen gegenüber: Neben der Schaffung von über tausend Arbeitsplätzen, rechnet der Kanton mit einer deutlichen Aufwertung des Bodens. Neu angesiedelte Firmen bringen zusätzliche Steuereinnahmen, die eine Refinanzierung der Investitionen ermöglichen. Zuzüger und Geschäftsreisende tätigen im Kanton Uri auch verschiedene Ausgaben, die wiederum dem lokalen Gewerbe zufließen und so die Urner Volkswirtschaft stärken. Zu diesem quantifizierbaren Nutzen kommen wichtige qualitative Vorteile, insbesondere durch die optimierte Erreichbarkeit (öffentlicher Verkehr) und den verbesserten Verkehrsfluss (Individualverkehr). Der ESP UT hat eine überregionale Ausstrahlung und eröffnet neue Chancen und Perspektiven.

DEN EYSCHACHEN VERKAUFSBEREIT MACHEN

Im ESP-Bereich Eyschachen spielt der Kanton Uri zusammen mit dem Bund (armasuisse Immobilien) eine wichtige Rolle als Landeigentümer: Es liegt daher im Zentrum des Interesses, das grosse Areal – insgesamt beläuft sich die Fläche im Eyschachen auf rund 12 Hektaren – koordiniert und zielorientiert zu entwickeln. Es ist vorgesehen, dass armasuisse Immobilien und der Kanton Uri ihre Flächen in enger Zusammenarbeit und nach abgestimmten Richtlinien zum Verkauf anbieten.

Grundsätzlich soll im Eyschachen möglichst viel Land möglichst so verkauft werden, dass dort zukunftsorientierte gewerbliche und industrielle Arbeitsplätze entstehen können. Dieses Ziel mit

einem Horizont von insgesamt mehreren Jahrzehnten verlangt nach messbaren Zwischenzielen. In einer ersten Phase werden passende Nutzer für die beiden bestehenden Gebäude Maillart und Züblin gesucht. Auch im Industrie- und im Gewerbebereich wird angestrebt, möglichst bald je erste Firmenniederlassungen zu erreichen. Die Herausforderung für die Urner Wirtschaftsförderung besteht darin, zusammen mit weiteren Partnern die einzelnen Areale zielführend zu entwickeln, Nutzer und darauf gestützt Investoren zu finden, die dann entsprechende Bauten und Arbeitsplätze errichten.

i Infrastrukturkosten für die öffentliche Hand 2014–2020 (in Mio. CHF)*

	Bahnhof	Eyschachen
Kanton Uri	10.2	1.1
Gemeinde Altdorf	2.0	0.3
SBB (Perronverlängerung)	45.0	–
Kanton als Eigentümer	–	6.1
armasuisse Immobilien	–	5.8
Werke	–	6.8

* Die Angaben basieren auf dem Stand 2014 und weisen eine Genauigkeit von +/-20% auf. Der Neubau des Bahnhofgebäudes ist nicht enthalten.

Volkswirtschaftliches Potenzial

Potenzial Einwohner (östlich des Bahnhofs)	170 – 260
Potenzial Arbeitsplätze (östlich und westlich des Bahnhofs)	1300 – 1380
Bodenaufwertung induzierte Effekte (Konsum, Beschäftigung etc.)	mind. 11 Mio. CHF
Verkehrs- und Erschliessungsnutzen	

Areal Eyschachen: Zahlen & Fakten für interessierte Firmen und Investoren

Arealfäche	122659 m ²
Fläche handelbare Parzellen	93591 m ²
Anzahl Parzellen	19
Arbeitsplätze Geschossbauten	1 AP pro 30 m ²
Arbeitsplätze Hallenbauten	1 AP pro 150 m ²

Ansprechpartner für Firmen und Investoren:
Volkswirtschaftsdirektion Uri,
Dr. Emil Kälin (041 875 24 00, emil.kaelin@ur.ch)



«Der Entwicklungsschwerpunkt Urner Talboden ist für ganz Uri von grosser Bedeutung. Neue Arbeitsplätze bringen Einkommen, diese wiederum Steuererträge für die Gemeinden und den Kanton.»

Urban Camenzind, Regierungsrat / Volkswirtschaftsdirektor des Kantons Uri

In der ersten Phase investieren der Kanton Uri und die Gemeinde Altdorf rund 13,6 Millionen Franken in den Entwicklungsschwerpunkt Urner Talboden. Der grösste Teil der Kosten fällt auf den Kanton. Der Urner Volkswirtschaftsdirektor Urban Camenzind ist überzeugt, dass sich diese Investition in die Zukunft lohnt.

Der Kanton Uri muss geschickt haushalten. Lohnt es sich, in einer ersten Phase gut 11 Millionen in das Projekt ESP Urner Talboden zu investieren?

Regierungsrat Urban Camenzind: Wenn der Kanton Uri zusammen mit der Gemeinde Altdorf, armasuisse Immobilien und der SBB derart viel Geld in ein Projekt investiert, darf er das nur tun, wenn sich das lohnt. Der Kanton hat deshalb schon früh eine vertiefte Kosten- und Nutzen-Analyse vorgenommen. Diese hat gezeigt, dass vom Entwicklungsschwerpunkt Urner Talboden der ganze Kanton in verschiedenster Hinsicht profitiert.

Können Sie das näher erläutern?

Das Gebiet rund um den Bahnhof Altdorf ist eine der letzten grossen, zusammenhängenden Landreserven – sozusagen das Filetstück – im Urner Talboden. Hier liegt ein gewaltiges Potenzial brach. Direkt beim Bahnhof sollen zusätzliche Wohnungen und Dienstleistungsbetriebe entstehen. Vorgesehen ist auch ein markanter Ersatzneubau für das Bahnhofgebäude selber. Von anderen Gegenden der Schweiz wissen wir, dass Wohn- und Arbeitsraum in unmittelbarer Bahnhofsnähe äusserst begehrt ist. Denken Sie nur an Visp, das dank der NEAT und dem Neubau des Bahnhofs innerhalb weniger Jahre einen gewaltigen wirtschaftlichen Aufschwung erlebt hat. In Altdorf sind die Infrastruktur- und Bauvorhaben im Bereich Bahnhof wichtige Katalysatoren für das ganze Gebiet ESP UT.

Was macht das Gebiet Eyschachen so interessant?

Die Fläche des künftig hervorragend erschlossenen Landes beträgt rund 120 000 m² und ist ideal für Gewerbe und Industrie.

Studien zeigen, dass hier bis zu 1100 neue Arbeitsplätze – darunter auch viele Lehrstellen – mit Zukunftspotenzial und hoher Wertschöpfung entstehen können. Der Kanton ist sehr interessiert daran, das Projekt erfolgreich umzusetzen. Neue Arbeitsplätze bringen neuen Verdienst und zusätzliche Steuererträge für die Gemeinden und den Kanton. Diese Chance gilt es jetzt anzupacken.

Profitiert davon nicht allein Altdorf?

Abgesehen davon, dass uns das enge Gemeindedenken nicht weiter bringt, wirkt sich der ESP UT, wie es der Name deutlich sagt, auf mindestens den ganzen Urner Talboden positiv aus. Zum einen ermöglichen der neue Kantonsbahnhof, das neue Buskonzept und der geplante neue Autobahn-Halbanschluss Altdorf Süd eine ausgezeichnete Erschliessung der umliegenden Dörfer. Zum anderen profitiert bei der Schaffung neuer Arbeitsplätze die ganze Region. Ich bin überzeugt, dass das Gebiet rund um den Bahnhof Altdorf zum Hauptentwicklungsraum im unteren Reusstal wird und gleichzeitig auf ganz Uri – gerade auch in die Seitentäler – ausstrahlt.

Welche Rolle spielt der Kanton bei der Realisierung des Generationenprojekts?

Im Grunde genommen eine doppelte: Im Bereich des Bahnhofs hat er die Aufgabe, für eine optimale Verkehrserschliessung zu sorgen. Im Eyschachen ist der Kanton als Landeigentümer und aus volkswirtschaftlicher Sicht sehr daran interessiert, das zentral gelegene, baureife Areal möglichst nutzenstiftend zu vermarkten. Aus diesem Grund führt die Wirtschaftsförderung Uri auch intensive Gespräche mit möglichen Investoren und bietet ihnen gerne ihre vielseitigen Dienstleistungen an.

