



## Landammann und Regierungsrat des Kantons Uri

Bundesamt für Verkehr BAV  
3003 Bern

### **Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene, Anpassungen und Ergänzungen 2011; Vernehmlassung**

Sehr geehrter Herr Direktor  
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 18. Oktober 2010 haben Sie den Regierungsrat eingeladen, zu den vorliegenden Anpassungen und Ergänzungen 2011 des Sachplans Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene, Stellung zu nehmen und die Mitwirkung der Bevölkerung nach Artikel 19 Raumplanungsverordnung (RPV; SR 700.1) durchzuführen. Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme und teilen Ihnen Folgendes mit:

Kantonaler Richtplan und Sachplan sind widerspruchsfrei aufeinander abzustimmen und grundsätzlich als gleichberechtigte Raumplanungsinstrumente zu behandeln. Einer fortlaufenden Koordination dieser beiden Raumplanungsinstrumente ist hohe Bedeutung beizumessen. Mit dem vorliegenden Teil Infrastruktur Schiene wird der Sachplan AlpTransit, der vom Bundesrat 1995 verabschiedet und 1999 letztmals angepasst wurde, vollständig abgelöst.

Gleichzeitig mit den Dokumenten zu den Anpassungen und Ergänzungen 2011 hat das BAV dem Kanton Uri umfangreiche Akten für die zwei Vorprojekte von Uri Berg lang Axen als "Va-

riante Reider ebenerdig schnell" (RES) und als "Variante Hafnerried tief" (HAT) zugestellt. Die Vorprojekte wurden entsprechend den Vorgaben von Artikel 17 Absatz 2 der Alpen transitverordnung (AtraV; SR 742.104.1) unter Einbezug des Kantons Uri erarbeitet. Die Vorprojekte tragen das Erstellungsdatum vom 8. Juli 2010. Die Anhörung nach Artikel 19 Raumplanungsverordnung (RPV; SR 700.1) bildet eine Basis für den anstehenden Variantenentscheid zwischen HAT und RES. Die Diskussion zum Variantenentscheid wurde im Kanton Uri parallel zur öffentlichen Planaufgabe der Anpassungen und Ergänzungen 2011 geführt. Dazu hat der Regierungsrat die Einwohnergemeinden Altdorf, Attinghausen, Bürglen, Erstfeld, Flüelen, Schattdorf, Seedorf und Sisikon sowie die zuständigen kantonalen Fachstellen einbezogen.

Die öffentliche Planaufgabe der Anpassungen und Ergänzungen 2011 des Sachplans wurde im Amtsblatt des Kantons Uri am 29. Oktober 2010 publiziert. Vom 2. November bis 1. Dezember 2010 fand während 30 Tagen die öffentliche Planaufgabe in den Gemeinden Altdorf, Flüelen und Schattdorf sowie auf dem Amt für Raumentwicklung statt.

Insgesamt sind 14 Stellungnahmen zu den Anpassungen und Ergänzungen 2011 des Sachplans eingegangen. Im Rahmen der Anhörung haben sich die Gemeinden Altdorf, Attinghausen, Bürglen, Flüelen, Schattdorf und Seedorf vernehmen lassen. Als Organisationen haben sich der Verkehrsclub der Schweiz (VCS), die Allianz für die NEAT im Berg und der Bauernverband Uri mit einer Stellungnahme vernehmen lassen. Zudem haben sich vier Privatpersonen zur Planaufgabe geäußert. Die Schifffahrtsgesellschaft Vierwaldstättersee hat ihre Stellungnahme direkt an das BAV zugestellt (vgl. Anhang).

### Ausgangslage

Der Regierungsrat hat im Dezember 2007 die Linienführung HAT zur Ausarbeitung als Vorprojekt bestimmt. Daneben beantragte der Regierungsrat am 9. September 2008 neben der Variante HAT eine zweite Linienführungsvariante, die Variante RES, ebenfalls als Vorprojekt auszuarbeiten. Nachdem Ende 2009 die Entwürfe der beiden Vorprojekte dem Kanton Uri unterbreitet wurden, hat sich der Regierungsrat am 9. Februar 2010 in einem Brief an die AlpTransit Gotthard AG (ATG) dahingehend geäußert, dass beide Varianten grundsätzlich machbar sind aber verschiedene Vertiefungen und Korrekturen an den Vorprojekten notwendig sind. Die heute vorliegenden, bereinigten Vorprojekte sind von der ATG in einzelnen Punkten präzisiert worden, in vielen Fällen wurden vertiefende Abklärungen aber auf spätere Zeitpunkte verschoben. Dies wird vom Regierungsrat bedauert.

Die beiden Vorprojekte HAT und RES beinhalten integral die Elemente "Axentunnel" vom Felderboden/Brunnen bis in den Raum Flüelen, den "Berg lang-Tunnel" als Verbindung zwischen dem Axentunnel und dem Gotthard-Basistunnel und die "Stammlinienumfahrung von Flüelen samt Rückbau der heutigen Gleisanlagen durch Flüelen". In beiden Vorprojekten wird auch dargestellt, dass bei einer etappierten Realisierung der NEAT im Abschnitt UBLA der Axentunnel und die Umfahrung von Flüelen in einer ersten Bauetappe, der Tunnel Berg lang dagegen in einer zweiten Bauetappe realisiert werden sollen.

Mit Schreiben vom 10. Dezember 2010 an die Volkswirtschaftsdirektion Uri bestätigt das BAV, dass aufgrund von künftigen Entwicklungen wesentliche Änderungen in der Ausgangslage denkbar seien, was zu Überprüfungen und zu Änderungen des Sachplans führen müsste. Explizit wird bestätigt, dass es sich beim Sachplan um ein dynamisches Instrument handelt. In diesem Lichte sind die Beurteilungen der zwei Vorprojekte kritisch auf Eventualitäten zu untersuchen, insbesondere bezüglich weiterer Linienführungen, Realisierungshorizonte oder neuer Lösungsansätze bei Bau oder Betrieb der Bahn.

Vor dem Hintergrund der grossen Unsicherheiten bezüglich Finanzierung und Realisierungshorizonte ist der Kanton Uri angehalten zu einem ungewissen Projekt Stellung zu beziehen. Der Kanton muss sich mit der Variantenwahl zu Einschränkungen in der Raumnutzung verpflichten, ohne dass Gewähr besteht, dass sich diese Einschränkungen für die Raumentwicklung im Kanton Uri je rechtfertigen lassen. Auf der anderen Seite hat der Kanton Uri aufgrund der Vorgeschichte damit rechnen dürfen, dass eine erste Ausbautetappe im Rahmen des Programms "Bahn 2030" stattfinden wird. Deshalb sprach sich der Regierungsrat für die Ausarbeitung von Vorprojekten aus und begleitete diesen Prozess in den letzten Jahren intensiv. Gerade weil sich die Ausgangslage zwischenzeitlich in Bezug auf einen Realisierungstermin stark verändert hat, fordert der Regierungsrat Klärungen in Bezug auf die künftige Bahnentwicklung. Obwohl die Zurückweisung des ganzen Geschäfts bis zur grundsätzlichen Klärung der Umsetzungsmöglichkeiten der einzelnen Elemente durchaus angebracht wäre, ist dies nicht im Sinne des bisher erfolgten kooperativen Planungsprozesses. Der Regierungsrat geht somit aufgrund der vorgelegten Vorprojekte von der integralen Realisierung der Projektelemente im Abschnitt UBLA aus, wie dies in den Vorprojekten klar zum Ausdruck kommt.

#### Rückmeldungen der Gemeinden, Organisationen und Privatpersonen zum Sachplan

Im Abschnitt UBLA sind die Gemeinden Altdorf und Flüelen durch die NEAT am stärksten betroffen. Im Rahmen der Mitwirkung spricht sich der Gemeinderat Altdorf für die Wahl der Variante HAT aus, da diese Variante bezüglich der Umweltverträglichkeit im Raum Altdorf

und Flüelen als weniger gravierend beurteilt wird. Der Gemeinderat Flüelen fordert in erster Linie die Umfahrung mit der Stammlinie und die Aufhebung der heutigen Bahngeleise im Siedlungsgebiet. Zusätzlich legt der Gemeinderat Flüelen grosses Gewicht auf einen direkten Bahnanschluss und favorisiert deshalb die Variante RES. Ohne Stammlinienumfahrung beurteilt der Gemeinderat Flüelen die Variante RES hingegen als absolut inakzeptabel, da die Zäsur im Siedlungsgebiet massiv ist, ohne dass entsprechende Verbesserungen im Siedlungsraum von Flüelen eintreten. Das Belassen eines Gleises der heutigen Stammlinie als S-Bahn-Gleis lehnt der Gemeinderat derzeit ab, trotz der zu erwartenden deutlichen Minderung der Immissionen des Bahnverkehrs. Die Trennwirkung der Bahn im Siedlungsgebiet bliebe auch mit einem Gleis bestehen.

Die Gemeinde Sisikon ist auch in Zukunft mit dem neuen NEAT-Axentunnel auf eine gute S-Bahn-Erschliessung angewiesen und bevorzugt die Variante RES weil man mit dieser Variante aus Sicht der Gemeinde diesem Anspruch eher gerecht wird. Die Gemeinden Attinghausen, Bürglen, Erstfeld, Schattdorf und Seedorf halten sich in ihren Stellungnahmen bezüglich Variantenwahl zurück.

Der Bauernverband Uri äussert Bedenken für einen Variantenentscheid zu einem Zeitpunkt grosser Unklarheiten bezüglich Finanzierung und Realisierungszeitpunkt der NEAT im Abschnitt UBLA. Durch den Bau der NEAT werden beträchtliche Kulturlandflächen benötigt. Der Kulturlandverbrauch war im unteren Reusstal in den vergangenen Jahren durch die Siedlungstätigkeit, aber auch durch Infrastrukturbauten des Bundes einschneidend. Der Bauernverband fordert insbesondere, dass die Installationsflächen auf das absolut Notwendige reduziert werden.

Die Allianz für eine NEAT im Berg verlangt die integrale Realisierung der NEAT. Insbesondere soll zwischen Ingenbohl und dem unterirdischen Anschluss an den Gotthard-Basistunnel hinter Erstfeld in einer einzigen Etappe ein zweispuriger Eisenbahntunnel für den Güterverkehr gebaut werden. Damit soll hauptsächlich die Entlastung des Talbodens vor schädlichen Umwelteinflüssen erreicht werden. Ferner verlangt die Allianz für eine NEAT im Berg neue S-Bahn-Haltestellen im Gebiet Gruonbach in der Gemeinde Flüelen und im Gebiet Schächenquerung in der Gemeinde Attinghausen. Die Allianz für eine NEAT im Berg fordert zudem, dass mit der Inbetriebnahme der NEAT im Kanton Uri IC-EC-Züge halten. Die Umsetzung der Variante HAT wird bevorzugt.

Der VCS fordert in seiner Stellungnahme, dass ein neuer Axentunnel für den Güterverkehr gebaut wird. Damit bestünde im Abschnitt vom Felderboden bis nach Flüelen eine Überholspur für den Güterverkehr. Für den Regionalverkehr bestünden damit auch mit der zu erwartenden

tenden Zunahme des Güterverkehrs auf der Gotthardachse ausreichend Trassen. Personenzüge und Güterverkehr sollen mit der Inbetriebnahme der NEAT getrennt geführt werden. Die Aufhebung der Stammlinie in Flüelen wird vom VCS als nicht sinnvoll erachtet, da damit bei der Variante HAT eine bestehende attraktive Anbindung von Flüelen an den schienengebundenen Personenverkehr verloren geht und auch die direkte Umsteigebeziehung zwischen Schiff und Bahn nicht mehr bestünde. Die Umsetzung der Variante HAT wird bevorzugt.

Die SGV bemerken in ihrer Stellungnahme, dass mit der Aufhebung oder Verlegung des Bahnhofs Flüelen für die Fahrgäste vom Schiff auf die Bahn eine markante und einschneidende Verschlechterung entstehen würde. Mit einer Verschlechterung der Anbindung von Flüelen und der daraus resultierenden Frequenzeinbusse wäre die ganze Bedienung des Urnersees durch die SGV in Frage zu stellen.

Die Stellungnahmen der Privatpersonen ergeben sich aus der direkten Betroffenheit der jeweiligen Liegenschaftsbesitzer und betreffen sowohl die Variante HAT in der Gemeinde Altdorf als auch die Variante RES in der Gemeinde Flüelen.

#### Rückmeldungen der kantonalen Fachstellen zum Sachplan

Die kantonalen Fachstellen haben im Rahmen der Anhörung zum Sachplan die beiden Vorprojekte HAT und RES geprüft. In Bezug auf die Umweltverträglichkeit wird die Variante HAT deutlich besser bewertet als die Variante RES (inklusive der vollständigen Umsetzung mit Umfahrung Flüelen). HAT tritt in der Landschaft und auch mit Lärm- und Erschütterungsimmissionen weniger in Erscheinung. Zudem weist die Variante HAT einen geringeren Landbedarf auf und verursacht weniger Aufwand bei der Umorganisation des strassenseitigen Verkehrs auf der National- und Kantonsstrasse. Bei der Variante HAT ist der Eingriff ins Grundwasser aber deutlich grösser als bei der Variante RES. Bezüglich dem Raumbedarf für die NEAT halten sich die beiden Varianten HAT und RES in etwa die Waage. Während RES deutlich mehr Abbrüche von bestehenden Bauten erfordert und mehr Zäsuren im bestehenden Siedlungsgebiet schafft, beansprucht HAT mit dem bis in den Kantonsbahnhof Altdorf geführten Industriegleis nach Flüelen mehr Flächen zwischen der Abwasserreinigungsanlage Altdorf (ARA) und dem Bahnhof Altdorf. Eine zentrale Differenz zeigt sich bei den Varianten bezüglich der Erschliessungsqualität mit dem schienengebundenen öffentlichen Verkehr. Die Variante RES beinhaltet mit der Haltestelle Reider für Flüelen eine direkte Anbindung an die Bahnlinie und ermöglicht somit auch langfristig eine direkte Umsteigebeziehung zwischen dem Schiffsverkehr auf dem Vierwaldstättersee und der Bahn, welche jährlich von rund 200'000 Personen genutzt wird. Die Lage der Haltestelle im Gebiet Reider ist im Rahmen der

Ausführungsplanung weiter zu optimieren, damit die Distanz zwischen dem hauptsächlichen Siedlungsgebiet von Flüelen und der Schiffsanlegestelle am See verkürzt werden kann. Mit einer Haltestelle im Gebiet Reider können die vorhandenen Entwicklungspotenziale des Standorts Flüelen im Bereich Tourismus und Wohnen am See besser genutzt werden, als ohne direkte Anbindung der Gemeinde an die Bahn.

#### Überlegungen des Regierungsrats zur Variantenwahl

Im Vergleich der beiden integral präsentierten Linienführungen zeigt sich die Hauptfrage in der Abwägung der besseren Umweltverträglichkeit bei der Variante HAT gegenüber einer direkten und damit besseren Bahnanbindung von Flüelen bei der Variante RES mit dem Bau einer neuen Haltestelle im Gebiet Reider. Die Variantenwahl zwischen HAT und RES wird durch die heute noch sehr unbestimmten Rahmenbedingungen bezüglich finanzieller, zeitlicher und inhaltlicher Umsetzung deutlich erschwert. Eine Variantenwahl zwischen HAT und RES basiert auf der Voraussetzung einer integralen Realisierung der Projektelemente, insbesondere auch der Stammlinienumfahrung von Flüelen.

#### Variantenentscheid

Der Regierungsrat unterstützt die Variante RES mit Stammlinienumfahrung Flüelen. Sie bietet Flüelen einen direkten Bahnanschluss, ist flexibler und kann besser auf allfällig geänderte Rahmenbedingungen reagieren. Der Regierungsrat beantragt somit die Variante RES im Sachplan festzulegen.

Als Grundlage für seinen Entscheid sind die beiden integral zu realisierenden Vorprojekte HAT und RES mit je einem Element Axentunnel, Tunnel Berg lang und Stammlinienumfahrung von Flüelen. Sollten andere Rahmenbedingungen als die heute dargelegten, integralen Lösungen aktuell werden, ist die Linienführungswahl vom Regierungsrat neu zu erwägen und der Sachplan entsprechend den neuen Erkenntnissen anzupassen. Eine Linienführungswahl zwischen HAT und RES ist zum heutigen Zeitpunkt nur möglich, weil beide Lösungen integral, d. h. mit der Stammlinienumfahrung von Flüelen in einer ersten Bauetappe, vorgesehen sind. Die Variante RES ohne Umfahrung von Flüelen wäre völlig inakzeptabel, weil sie grosse Lasten für Flüelen bedeuten würde, ohne die entsprechende Verbesserung im Siedlungsgebiet längs des Seeufers zu bringen.

#### Forderungen zum Sachplaneintrag

Das BAV beabsichtigt, das Ergebnis zur Variantenwahl im Sachplan als Festsetzung aufzu-

nehmen. Sachpläne des Bundes enthalten gemäss Artikel 14 Absatz 3 Raumplanungsverordnung (RPV; SR 700.1) räumlich und zeitlich konkrete Aussagen sowie verbindliche Anweisungen an die zuständigen Bundesbehörden. Wie auch immer der Variantenentscheid ausfällt, bedeutet er für die Entwicklung des unteren Reusstals und für den Kanton Uri insgesamt eine erhebliche Beschränkung. Dies umso mehr, als die Verwirklichung der Projekte im Abschnitt UBLA, das dem Sachplan zugrunde liegt, weder in zeitlicher noch in sachlicher Hinsicht feststeht. Es ist somit davon auszugehen, dass der Kanton Uri in seiner Entwicklungsfähigkeit über Generationen stark eingeschränkt ist. Sachpläne müssen aber auch dem Grundsatz der Verhältnismässigkeit entsprechen.

Deshalb fordert der Regierungsrat, dass sich die Elemente im Sachplan auf das absolut notwendige Minimum beschränken und nur diejenigen Elemente festgelegt werden, die räumlich und zeitlich einen ausreichenden Konkretisierungsgrad aufweisen. Weitere Elemente sind im Sachplan nicht festzusetzen sondern lediglich als Vororientierung im Sachplan aufzunehmen.

Daraus ergeben sich aus Sicht des Regierungsrats folgende Bedingungen für den Sachplaneintrag:

- Die Sachplaneinträge sollen sich auf ein, gemäss heutigem Konkretisierungsgrad der Umsetzung des Projekts, vertretbares Minimum beschränken.
- Es ist der Raumbedarf für die Umsetzung der Linienführung RES und die Punkte für die notwendigen Zwischenangriffe für den Tunnel Berg lang im Moosbad in der Gemeinde Altdorf und Rynächt in der Gemeinde Schattdorf als Festsetzung im Sachplan aufzunehmen.
- Die übrigen Flächen und Bereiche insbesondere für Installationsplätze sind im Richtplan lediglich als Vororientierung im Sachplan aufzunehmen.
- Bei neuen Erkenntnissen ist der Sachplan einer neuen Mitwirkung zu unterziehen und entsprechend anzupassen.
- Der Regionalverkehr bis Göschenen bzw. Andermatt, welcher heute als Bahnersatz mit Bussen auf der Strasse geführt wird, soll im Sachplan als schwarze Linie markiert sein. Dabei sollen Göschenen und Andermatt im Sachplan als Knoten erscheinen (SIS: Konzeptteil/Übersichtskarte 1, Seite 10).
- Grundsätze für die Planung (SIS: Konzeptteil, Seite 13, Ziff. 3.3); "Dabei hat der nach Artikel 9a EBG der im Takt geführte Personenverkehr bei der Zuteilung von Trassen im Schienennetz Vorrang." Der Sachplan soll hier ergänzt werden im Sinne, dass eine Verdrängung des schienengebundenen Personenverkehrs zu verhindern ist.
- Der nachstehende Satz soll folgendermassen ergänzt werden (SIS: Konzeptteil, Seite 31): "Das Gewährleisten guter Verbindungen und durchgehender Transportketten im re-

gionalen Personenverkehr ist sowohl in den Agglomerationen als auch im ländlichen Raum für die Bevölkerung und Wirtschaft von grosser Bedeutung."

- Die Bahnhöfe Erstfeld, Sisikon und Flüelen sind als Kreissymbole im Sachplan aufzunehmen (SIS: Objektblatt, Seite 71).

### Schlussbemerkungen

Für die zu einem späteren Zeitpunkt erfolgenden Ausführungsplanungen ist der Kanton in geeigneter Weise im Sinne eines kooperativen Planungsprozesses einzubeziehen, um notwendige Projektoptimierungen zu erreichen. Insbesondere soll die neue Haltestelle im Gebiet Reider möglichst weit nach Norden zu liegen kommen, damit eine gute Verknüpfung mit dem bestehenden Siedlungsgebiet von Flüelen mit kürzeren Wegen erfolgen kann. Die für den Bau der NEAT notwendigen Installationsplätze sind im Rahmen der Ausführungsplanung in der Fläche als auch in der zeitlichen Belegung möglichst zu reduzieren.

Der Kanton Uri ist in Anbetracht der zu erwartenden starken Zunahme des alpenquerenden Güter- und Personenverkehrs an einer möglichst raschen und integralen Umsetzung der NEAT interessiert. Es soll möglichst verhindert werden, dass der alpenquerende Verkehr auf der Schiene den hauptsächlichen Lebens- und Wirtschaftsraum im unteren Reusstal über weitere Jahrzehnte übermässig belastet und die Raumentwicklung im engen Talraum zu stark einschränkt. Ferner muss verhindert werden, dass der für den Kanton wichtige Personennahverkehr auf der Schiene durch Fernverkehrs- und Güterzüge verdrängt wird. Der Regierungsrat erwartet deshalb, dass der Bund Möglichkeiten einer raschen und integralen Umsetzung mit hoher Priorität prüft.

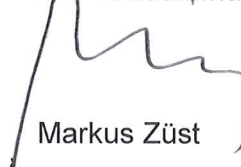
Sehr geehrter Herr Direktor, wir danken für die Gelegenheit zur Stellungnahme und grüssen Sie mit vorzüglicher Hochachtung.

Altdorf, 17. März 2011

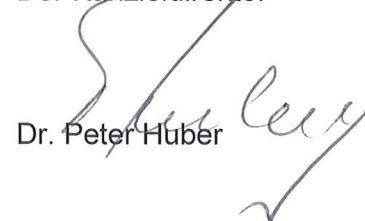


Im Namen des Regierungsrats

Der Landammann

  
Markus Züst

Der Kanzleidirektor

  
Dr. Peter Huber

### Anhang

Übersicht Stellungnahmen Anhörung

## Übersicht Stellungnahmen im Rahmen der Anhörung nach Art. 19 RPV

Nr.	Wer	zentrale Feststellungen	Anträge / Anliegen
<b>Eingabe von Gemeinden</b>			
1	<b>Gemeinderat Schattdorf</b> 26.11.2010	Da die Linienführung die Gemeinden Flüelen und Altdorf betreffen äussert sich der GR nicht dazu.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Etappierung "Uri Berg lang" ist zu verhindern.</li> <li>• keine raumplanerische Sperrzone im Bereich des Projektanschlusses und dem Installationsplatz</li> <li>• keine Blockierung für allfällige Erweiterung des Industriegebiets "Rynächt Süd"</li> <li>• Keine Gefährdung der Grundwassernutzung. Von Beginn weg im Planung miteinbeziehen.</li> </ul>
2	<b>Gemeinderat Seedorf</b> 01.12.2010	GR meldet Bedenken bezügl. Variantenentscheid zum jetzigen Zeitpunkt, da def. Finanzierung und Baustart unklar sind. Flächen werden dadurch heute schon blockiert (und Liegenschaften entwertet).	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Installationsflächen reduzieren und auf das MSA-Areal beschränken (keine Blockierung von FFF!).</li> <li>• Optimale Anbindung an den Kantonalbahnhof Altdorf wird gefordert (ÖV, LV).</li> <li>• Es sollen primär die Meinungen der Gem. Altdorf und Flüelen beachtet werden.</li> </ul>
3	<b>Gemeinderat Flüelen</b> 13.12.2010	<p>Negative Auswirkungen des Bahnverkehrs erhöhen sich ab 2016 nach Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels.</p> <p>Kritisch gegenüber HAT: keine Haltestelle in Flüelen, längere Umfahrung = teuer, Nachteile betr. Umweltverträglichkeit, höhere Betriebskosten.</p> <p>Linienführung RES beinhaltet Umfahrung und Haltestelle. Massiven Eingriffe im südl. Gemeindegebiet zu erwarten. RES kann nur im Gesamtpaket zugestimmt werden, sonst Ablehnung</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• direkter regionaler und nationaler Bahnanschluss mit Verbindung Bahn/Schiff.</li> <li>• betr. Haltestelle: Funktionalität aufzeigen, P+R erstellen, Haltestelle im Berg prüfen.</li> <li>• Massnahmen HWS im Gebiet Reider (Retention) notwendig.</li> <li>• Es sollen die Auswirkungen der Zunahme des Bahnverkehrs ab 2016 aufgezeigt werden.</li> <li>• Bahnumfahrung Flüelen und Stilllegung der heutigen Gleisanlage durchs Dorf.</li> </ul>

Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene  
Anpassungen und Ergänzungen 2011

Nr.	Wer	zentrale Feststellungen	Anträge / Anliegen
			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Betr. Tunnelvortrieb mit Sprengung sind die Auswirkungen auf die Bevölkerung/Gebäude auszuweisen. Wie sehen die allg. Massnahmen zum Schutz des Dorfs aus?</li> <li>• Optimierungspotential der Variante RES: Verlängerung Tagbaustrecke, Linienführung gegen Hang verschieben, Absenkung Gleisanlage (kein Damm), Lärmschutzmassnahmen aufzeigen.</li> <li>• Bei Sperrung des Strassentunnels wegen Anpassungsarbeiten sind Alternativen zur Tunnelsperrung aufzuzeigen.</li> <li>• Sicherstellung des A2 Anschlusses.</li> <li>• Die (Betriebs-)Kosten sind zu überarbeiten und zu begründen.</li> <li>• Frei werdendes Bahngelände soll unentgeltlich abgetreten werden und die Grundeigentümer sind grosszügig zu entschädigen. Anstossfinanzierung durch Bund für Planung an frei werdendes Gemeindegebiet.</li> <li>• Raumplanerische Untersuchungen über künftige Siedlungsentwicklung unter Finanzierung der ATG.</li> <li>• GR fordert verbindliche Garantie für Realisierung vor einer Festsetzung der Linienführung im Sachplan.</li> <li>• Die offene Verbindung Erstfeld - Axentunnel muss mit Hinweis auf Berg lang einen genügenden Ausbaustandart erhalten.</li> </ul> <p>&gt;&gt; <b>Variante RES</b> (unter Bedingung der gleichzeitigen Ausführung Axentunnel, Umfahrung Flüelen, Haltestelle Reider, Stilllegung der Linie durchs Dorf).</p>

Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene  
Anpassungen und Ergänzungen 2011

Nr.	Wer	zentrale Feststellungen	Anträge / Anliegen
4	<b>Gemeinderat Attinghausen</b> 15.12.2010	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Das Gemeindegebiet wird von beiden Varianten nicht tangiert. Attinghausen betrifft das Projekt v.a. in raumplanerischen Fragen und rückwärtigen Verkehrserschliessung.</li> <li>• Auf eine Stellungnahme wird aufgrund der geringen Betroffenheit verzichtet.</li> </ul>	
5	<b>Gemeinderat Altdorf</b> 15.12.2010	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Finanzierung und Realisierung sind im Sachplan nicht festgelegt. Im Finanzierungspaket Bahn 2030 sind weder Axentunnel noch Umfahrung Urner Talboden enthalten.</li> <li>• Die meisten Anliegen Uris (und der Gemeinden) zur Ergänzung der Projektunterlagen wurden für spätere Projektarbeiten pendent gehalten und nicht aufgezeigt.</li> <li>• Die Variante RES tangiert Siedlung und Landschaft wesentlich stärker als die Variante HAT.</li> <li>• Mit der Variante RES verschlechtern sich die Fussgänger-, Velo- und Autoverbindungen zwischen Flüelen und Altdorf.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entwicklung Hauptbahnhof Uri in Altdorf darf nicht mit einer Haltestelle Reider konkurrenzieren. Flüelen soll mit S-Bahn und Interregiozügen erschlossen sein, wobei das heutige Bahntrasse durchs Dorf erhalten bleiben soll.</li> <li>• Die Installationsflächen sind nur als Vororientierung oder gar nicht einzuzeichnen. Da weder die Finanzierung noch der genaue Zeitplan gesichert sind, kann eine Einschränkung der Siedlungsentwicklung in diesen Bereichen nicht hingenommen werden.</li> </ul> <p>&gt;&gt; <b>Variante HAT</b> (Variante RES stellt für den GR keine Option dar).</p>
6	<b>Gemeinderat Bürglen</b> 27.12.2010	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Gemeinde Bürglen ist von beiden Varianten wenig betroffen und verzichtet deshalb auf eine Stellungnahme.</li> </ul>	

Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene  
Anpassungen und Ergänzungen 2011

Nr.	Wer	zentrale Feststellungen	Anträge / Anliegen
<b>Eingabe von Organisationen</b>			
7	<b>VCS</b> 30.11.2010	Mischverkehr Güter-/Personenzüge wird als nicht sinnvoll eingestuft Besser und günstiger: reine Güterbahnlinie Aufhebung Stammlinie in Flüelen nicht sinnvoll	<ul style="list-style-type: none"> <li>• HAT ist besser/schonender</li> <li>• Verzicht auf Stammlinienumfahrung Flüelen</li> <li>• Axentunnel <u>bis Harmettlen</u> als Güterverkehrslinie in Doppelsturtunnel. Mit gleichzeitigem Urmiberggrunnel von Harmettlen bis Felderboden</li> <li>• Güterverkehrslinie bis Hafnerried, ohne Verknüpfung mit Stammlinie im Felderboden.</li> <li>• IC- und EC-Züge mit Halt in Uri</li> </ul>
8	<b>Allilanz für NEAT im Berg</b> 27.11.2010	Mischverkehr Güter./Personenzüge wird als nicht sinnvoll eingestuft Besser und zu halben Kosten eine Güterbahnlinie (UBLA-G) Aufhebung Stammlinie in Flüelen möglich, aber nicht zwingend.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Anschluss des Axentunnels an die Stammlinie soll mit HAT erfolgen.</li> <li>• Zwischen Ingenbohl und GBT ist ein Doppelspurtunnel für den Güterverkehr zu realisieren.</li> <li>• Die Realisierung soll in einer einzigen Etappe erfolgen. Der Kantonsbahnhof Altdorf ist auf IC-EC-Züge auszulegen.</li> <li>• Im Bereich Ausserdorf/Gruonbach Flüelen und Schächenquerung/Attinghausen werden neue S-Bahn Haltestellen eingeplant.</li> </ul>
9	<b>Bauernverband Uri</b> 25.11.2010	lw.-Flächen werden blockiert. Gebäude entwertet durch Sachplan und Bauvorhaben. HAT mit etw. weniger def. Landbedarf aber Vorsicht bei lw. Entwässerungssystem.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Installationsflächen müssen auf MSA-Areal reduziert werden.</li> <li>• Tragbare Entschädigungen früh bei Umsetzung gefordert.</li> <li>• Ref.-Felderbecken und Schaltanlage sind unterschiedlich anzuordnen.</li> <li>• Rekultivierung muss frühere Qualität garantieren.</li> <li>• Güterzusammenlegung ist zu prüfen.</li> </ul>

Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene  
Anpassungen und Ergänzungen 2011

Nr.	Wer	zentrale Feststellungen	Anträge / Anliegen
10	<b>SVG</b> 27.01.2011	Verlegung des Übergangspunkts Schiff/Bahn = markante und einschneidende Verschlechterung (v.a. für Tourismus). Bei Ferquenzeinbussen wird die Bedienung des Urnersees in Frage gestellt.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sicherstellung einer attraktiven und nahtlosen Verknüpfung Bahn/Schiff in Flüelen.</li> <li>• mind. Einspurige Erhaltung der best. Linie.</li> <li>• Es wird erwartet, dass auch künftige qualifizierte internationale Züge auf der Gotthardachse verkehren.</li> <li>• Angebot gem. Bahn 2000 beibehalten. Aufhebung des Bahnhofs Flüelen widerspricht aber der Idee des Konzepts Bahn 2000</li> </ul>

**Eingabe von Privatpersonen**

11	<b>Robert Herger-Walker</b> Byfangweg 3, Altdorf 29.11.2010	HAT entwertet Liegenschaft in Bahnhofzone Allein schon Sachplanfestsetzung führt zu Entwertung Erhöhte Gefahr von Lärm Erschütterungsimmissionen durch Güterzugzunahme	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Für Güterverkehr Tunnel Berg lang einsetzen</li> <li>• Gleise nach Osten verlegen, dass kein raumbedarf westlich nötig wird (kein zusätzliches Gleis zu nahe westlich führen)</li> <li>• Erwartet: Gespräch und vorgängig Raumplanungsbericht</li> </ul>
----	---	---	---

12	<b>Zacharias Büchi</b> Byfangweg 1, Altdorf 29.11.2010	identisch oben	identisch oben
----	--	----------------	----------------

13	<b>Svetlana und Daniel Manetsch-Karpov</b> Eygasse 2, Altdorf 29.11.2010	identisch oben	identisch oben
----	--	----------------	----------------

14	<b>Fam Thomas u. Lisi Epp</b> Gotthardstrasse 33, Flüelen 02.12.2010	Wohnen im Reider 5-jährigem neuem und selber gebauten Wohnhaus, mit 6 Kindern. Möchten Haus auch noch in 20 Jahren nicht verlassen. Sind mit Flüelen sehr verbunden	<ul style="list-style-type: none"> <li>• RES bedeutet der Familie ein grosses Problem</li> </ul>
----	--	---	--

Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene  
Anpassungen und Ergänzungen 2011

Nr.	Wer	zentrale Feststellungen	Anträge / Anliegen
<b>Eingabe der kant. Fachstellen</b>			
15	<b>Amt für Tiefbau</b> 03.12.2010	Realisierungstermin offen; Bauzeit lange und Immissionen hoch; Flächenbedarf vorübergehend enorm. Siedlungsentwicklung kann nicht auf Vorhaben ausgelegt werden, also eher "Entsiedelung" der betroffenen Gebiete vorsehen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verkehrsinfrastrukturen so verändern, dass sie später dienen.</li> <li>• An diese Vorinvestitionen soll sich Bund massgeblich beteiligen, da sie das Projekt erleichtern.</li> <li>• Aus heutiger Sicht ist kein Variantenentscheid notwendig und kann in späteren Zeiten aus der aktuellen Sicht getroffen werden.</li> </ul>
16	<b>Amt für Umweltschutz</b> 03.12.2010	Beurteilung zum Entwurf Vorprojekt gilt grundsätzlich immer noch. HAT zeigt weniger Lärmprobleme und beeinträchtigt die Siedlung weniger. Beide Vorprojekte weisen Grundwassereingriffe auf, die aber lösbar sind. HAT erfordert weniger Flächen und beeinträchtigt Landschaft weniger.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• HAT ist aus Umweltsicht zweckmässiger und weist deutliche Vorteile zu RES auf.</li> </ul>
17	<b>Amt für Raumentwicklung</b> 03.12.2010	Beurteilung zum Entwurf Vorprojekt gilt grundsätzlich immer noch. Hautunsicherheiten sind Finanzierung und zeitliche Umsetzung. Konflikt: ESP Schattdorf / Grundwasserschutz und IP NEAT im Rynächt. Beide Varianten zeichnen sich durch starken Eingriff im Raum aus. Abwägung zwischen besserer Umweltausgangslage von HAT gegenüber der besseren Anbindung mit dem ÖV von RES.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• HAT ist bezüglich Umweltflächen einfacherer Lösung als RES. Anbindung von Flüelen aber nur mit RES direkt. Oder 1 Gleis Stammlinie in Flüelen belassen für S-Bahn.</li> <li>• Der Landbedarf für Installationsplätze und Nebenanlagen ist noch zu optimieren. Landbedarf der IP's evtl. nur als Zwischenergebnis</li> <li>• Die temporär beanspruchten Landflächen sind nach dem Bau vollständig und qualitativ gleichwertig der Landschaft zurückzugeben.</li> <li>• Eine rasche Umsetzung ist anzustreben. Neue Lösungen sollen trotz Festsetzung später überprüft werden können.</li> </ul>