



Landammann und Regierungsrat des Kantons Uri

Bundesamt für Verkehr
3003 Bern

Stellungnahme zum Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene

Sehr geehrter Herr Direktor

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Ihrem Schreiben vom 30. November 2009 haben Sie uns im Rahmen der Anhörung der Kantone nach Artikel 19 der Raumplanungsverordnung eingeladen, zum Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene, Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Vernehmlassung und äussern uns dazu wie folgt.

I. Ziele und Grundsätze

Die Ziele des Bundes für den öffentlichen Verkehr (vgl. S. 11) und die Grundsätze für die Planung der Schieneninfrastruktur (vgl. S. 11ff.) werden ausdrücklich begrüsst. Insbesondere die strategischen Ziele und Entwicklungsstrategien aus dem Sachplan Verkehr, Teil Programm (vgl. S. 67ff.), sind von grosser Tragweite. Von besonderer Bedeutung ist für den Kanton Uri insbesondere, dass die Erreichbarkeit der ländlichen Räume und der Tourismusregionen gewährleistet sowie die Grundversorgung im öffentlichen Verkehr sichergestellt ist. Die Umweltbelastungen zu senken und die räumlichen Lebensgrundlagen zu schonen, ist ein weiteres bedeutendes strategisches Ziel. Für die aktuelle Vernehmlassung des Sachplans Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene, gelten die strategischen Ziele als Rahmenbedingungen. Die Festlegungen im Sachplan sind demzufolge an den strategischen Zielen und Entwicklungsstrategien zu messen.

II. Räumliche Einordnung konkreter Vorhaben

Die Angaben zum Stand der Koordination der Vorhaben im Sachplan Verkehr entsprechen den Anforderungen von Artikel 5 der Raumplanungsverordnung (RPV). Im Abschnitt "Uri Berg lang-Axen" (UBLA) sind für alle Projektelemente in den nächsten Monaten Vorprojekte fertig ausgearbeitet. Gemäss den Angaben zum Stand der Koordination der Vorhaben im Sachplan Verkehr (vgl. S. 38) ist eine Festsetzung der Projektelemente im Abschnitt UBLA nach erfolgter Auswahl der Linienführung zulässig. Die Festlegungen von raumbezogenen Objektangaben und Koordinationsanweisungen erfolgen im Sachplan Verkehr nach funktionalen Teilräumen. Für den Teilraum Luzern/Zentralschweiz wird der Stand der Koordination für die NEAT-Zulaufstrecke Arth-Goldau - Altdorf (Urmibergtunnel und Axentunnel, UBLA) sowohl als Festsetzung als auch als Zwischenergebnis aufgeführt (vgl. S. 54). Im Gebiet des Felderbodens stimmen die farblichen Darstellungen im Plan (vgl. S. 55) betreffend den Koordinationsstand der Objektelemente teilweise nicht mit dem Text überein. So ist im Plan zum Teilraum Luzern/Zentralschweiz alles rot als Festsetzung eingetragen (vgl. S. 55) wogegen das detaillierte Objektblatt für das Gebiet Felderboden orange Elemente als Zwischenergebnis aufführt (vgl. Objektblätter Modul 1 S. 61).

Der Abschnitt UBLA weist mit seinen vier Elementen Axentunnel, Berg lang-Tunnel, Ausfahrt zum Kantonsbahnhof und Umfahrung Flüelen als Ganzes den gleichen Planungsstand, Stufe eines Vorprojekts, auf. Die Umfahrung Flüelen wird im Plan zum Teilraum Luzern/Zentralschweiz als Vororientierung (gelbe Farbe) dargestellt. Dies ist ein Widerspruch zum Sachplantext, wo keines der Elemente im Abschnitt UBLA als Vororientierung aufgeführt ist (vgl. S. 54).

Antrag: Der Axentunnel, der Uri Berg lang-Tunnel, die Ausfahrt zum Kantonsbahnhof und die Umfahrung Flüelen sind bis zur definitiven Auswahl der Linienführung als Zwischenergebnis (orange Farbe), nach der Auswahl der Linienführung als Festsetzung (rote Farbe) im Sachplan Verkehr darzustellen.

III. Objektblätter Modul 1

Für die Beurteilung einzelner Objektblätter kommt, wie bereits eingangs erwähnt, den Planungszielen und Entwicklungsstrategien des Sachplans Verkehr, Teil Programm, eine zentrale Bedeutung zu. Die Sicherstellung der Netzfunktionalität der Verkehrsinfrastrukturen stellt eine wesentliche Voraussetzung dar, um die Verkehrsnachfrage effizient zu bewältigen. Bei ihren Planungen im Gebiet überlasteter Verkehrsinfrastrukturen berücksichtigen die Bundesstellen entsprechende Grundsätze (vgl. Anhang S. 69). So wird der Bedarf für den Bau neuer

Infrastrukturen als erwiesen erachtet, wenn vorhandene Kapazitäten ausgeschöpft sind, die Entlastung durch andere Infrastrukturen oder Verkehrsmittel nicht den erhofften Beitrag liefern und die Ausbauten möglichst zu angestrebten Raumentwicklung beitragen und den Grundsätzen der Nachhaltigkeit entsprechen. Bezug nehmend auf die oben aufgeführten Grundsätze weisen wir darauf hin, dass die Kapazitäten auf der Stammlinie am Axen als kritisch zu beurteilen sind. Aus Sicht der regionalen Erschliessung sind die Kapazitäten auf den Zulaufstrecken zum Gotthard Basistunnel von zentraler Bedeutung. Es ist zu befürchten, dass ohne oder nur sehr langfristige Kapazitätserweiterung auf den Zulaufstrecken eine Verdrängung des regionalen Personenverkehrs im begrenzt zur Verfügung stehenden Bahnnetz (Trassen) zwischen Brunnen und Altdorf stattfindet. Im Hinblick auf die Realisierung des Tourismusresort in Andermatt ist die Erschliessung des Kantons mit dem ÖV zentral. Dabei sind gesicherte Trassen für den Regionalverkehr notwendig. Eine zentrale Rolle nimmt dabei die Gotthard Bergstrecke ein, welcher in Zukunft eine unverzichtbare Erschliessungsfunktion zukommt. Ferner verlangt die Verkehrsumlagerung aus dem Verfassungsauftrag Alpenschutz eine Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Zufahrtslinien.

Objektblatt 1.4 Raum Zug

Die im Objektblatt 1.4 aufgeführte Spange Rotkreuz wird begrüsst. Die Spange führt zu einer Verbesserung der Schieneninfrastruktur auf der Gotthardachse indem die Zugverbindungen ab dem Zimmerbergtunnel und dem Knonaueramt in Richtung Gotthard-Basistunnel verbessert werden, was sowohl der angestrebten Verkehrsverlagerung wie auch der Qualität der Erschliessung des ländlichen Raums und der Tourismusregion Gotthard zugute kommt.

Objektblatt 7.2 Axen/Uri (Nord) und Objektblatt 7.3 Axen/Uri (Süd)

Der Abschnitt UBLA mit seinen vier Elementen Axentunnel, Uri Berg lang, Anschluss Kantonsbahnhof Uri und Umfahrung Flüelen sind entsprechend aufgeführt (vgl. S. 64). Es fehlt aber der Hinweis, dass diese vier Elemente des Abschnitts UBLA integral aufeinander abgestimmt sind und in der Gesamtbeurteilung zur Erreichung der angestrebten Raumentwicklung und Umweltziele als Einheit betrachtet werden müssen.

Antrag: Der integrale Zusammenhang der vier Elemente im Abschnitt UBLA ist im Sachplan zu verdeutlichen und zu ergänzen. In der Plandarstellung zum Abschnitt UBLA M 1:50'000 sind die vier Elemente Axentunnel, Uri Berg lang, Anschluss Kantonsbahnhof und Umfahrung Flüelen farblich einheitlich darzustellen, da sie den gleichen Planungs- und Beschlussstand aufweisen. Da der Linienführungsentscheid noch nicht gefällt ist, sind die Elemente im Abschnitt UBLA als Zwischenergebnis, also orange, im Plan darzustellen.

Der Kantonsbahnhof ist im Sachplanentwurf bereits als Ausgangslage, in schwarzer Farbe, dargestellt. Der Kantonsbahnhof Uri stellte im bisherigen Sachplan AlpTransit stets ein Element der NEAT dar. Der bereits heute beschlossene Umbau des Bahnhofs Altdorf stellt noch nicht den Kantonsbahnhof Uri dar und ist somit nicht als Ausgangslage zu betrachten.

Antrag: Als Ausgangslage ist nur der "Bahnhof Altdorf" in schwarzer Farbe im Sachplan darzustellen. Der neue Kantonsbahnhof Uri bedingt einen Ausbau des heutigen Bahnhofs, weshalb dieser als farbig eingetragenes Element im Sachplan einzuzeichnen ist.

In den Objektblättern 7.2 Axen/Uri (Nord) und 7.3 Axen/Uri (Süd) sind verschiedene Installationsplätze eingetragen. Dabei ist lediglich der Installationsplatz Sulzegg als Festsetzung im Sachplan vorgesehen. Aufgrund der engen Platzverhältnisse im unteren Reusstal ist der Kanton Uri sehr daran interessiert, dass die Flächen für Installationsplätze auf das absolut Notwendige, das eigentliche Trasse und die Tunnelangriffstellen, reduziert sind. In der Entwicklungsstrategie S7.3 (vgl. S. 71) wird festgehalten, dass die Planungen des Bundes darauf ausgerichtet sind den Boden haushälterisch zu nutzen.

Antrag: Für Installationsplätze sind lediglich Flächen in den Gebieten Sulzegg, Gruonbach (beide für Tunnelausbrüche), bei Hafnerried 1 (Angriff für die Ausfahrt vom Axentunnel zum Kantonsbahnhof), beim Moosbad (Angriff für den Berg lang Tunnel) und im Rynächt (zweiter Angriff für den Berg lang Tunnel) im Sachplan einzutragen. Die Installationsplätze Hafnerried 2 und 3 sind aus dem Sachplan zu streichen. Im Rahmen der kantonalen Richtplanung sind die Flächen der Installationsplätze Hafnerried 2 und 3 langfristig als Landwirtschaftsland reserviert und somit einer baulichen Entwicklung entzogen.

Antrag: Sämtliche Installationsplätze sind im Sachplan als Zwischenergebnis einzutragen (orange Farbe). Nach Entscheid der Linienführung im Abschnitt UBLA können die Installationsplätze als Festsetzung im Sachplan eingetragen werden (rote Farbe). Letzteres gilt jedoch nur, wenn technisch und finanziell konkrete, zeitliche definierbare Ziele eine Sachplanfestsetzung begründen können. Es braucht dazu also Finanzierungsbeschlüsse und zeitlich zuverlässige und absehbare Realisierungshorizonte.

In Flüelen ist der Standort am See, westlich der Bahnlinie, für die Materialbewirtschaftung als Festsetzung im Sachplan eingetragen. Zurzeit laufen für das Gebiet Flüelen-West Bestrebungen das Gewerbegebiet zu verlagern und das Gebiet umzunutzen. Der Standort für die Materialbewirtschaftung wird dadurch aber nicht grundsätzlich in Frage gestellt. Allenfalls wird aber mittel- bis langfristig eine Standortverschiebung notwendig.

Antrag: Der Standort für eine Materialbewirtschaftung in Flüelen ist im Sachplan Verkehr als Zwischenergebnis (orange Farbe) einzutragen.

Es ist vorgesehen, beim Standort Sulzegg das Ausbruchmaterial aus den Entwässerungstollen und allenfalls aus dem Axentunnel, beziehungsweise aus Teilen des Anschlusses an den Kantonsbahnhof Uri, auf Schiffe zu verladen. Damit handelt es sich beim Standort Sulzegg nicht nur um einen Installationsplatz, sondern auch um einen Standort für Materialbewirtschaftung. Die Signatur müsste deshalb angepasst werden.

Antrag: Im Sachplan ist der Standort Sulzegg nicht nur als Installationsplatz, sondern auch als Standort für Materialbewirtschaftung einzuzeichnen.

Im Sachplan wird die neue Linienführung UBLA vom Felderboden im Kanton Schwyz bis zum Gotthard-Basistunnel inklusive dem Element "Umfahrung Flüelen" bezüglich Stand der Koordination als Zwischenergebnis aufgeführt (vgl. Tabelle S. 66). Die Linienführung des Axentunnels sollte unseres Erachtens bis zu jenem Punkt als Festsetzung in den Sachplan einfließen, wo sich die Linienführungen für die Variante Hafnerried tief (HAT) oder Reider ebenerdig schnell (RES) zu unterscheiden beginnen. Im Plan zum Objektblatt 7.2 Axen/Uri (Nord) ist die Unterscheidung zum Stand der Koordination dagegen richtig eingetragen.

Antrag: Im Sachplan ist der Stand der Koordination für den Abschnitt UBLA auf der Seite 66 im blau hinterlegten Kasten entsprechend anzupassen, indem die neue Linienführung von UBLA vom Südende des Axentunnels und nicht vom Felderboden bis zum Gotthard-Basistunnel inklusive der Umfahrung Flüelen als Zwischenergebnis (orange Farbe) einzustufen ist.

Im Unterkapitel Hinweise zu den Festlegungen (vgl. S. 66) wird in einem Überblick die Historie der Sachplanfestlegungen aufgezeigt. Hier sollte unseres Erachtens das vom Kanton Uri angebehrte Sachplanbereinigungsverfahren im Anschluss an den Bundesratsbeschluss vom 19. Juli 2000 erwähnt werden. Im zweiten Abschnitt des Unterkapitels Hinweise und Festlegungen sollte im letzten Satz als zentrales Anliegen die Raum- und Umweltbelastung erwähnt werden, an Stelle von Lärm - und Umweltbelastung. Im letzten Abschnitt des Unterkapitels wird die aktuelle Richtplananpassung unteres Reusstal unter dem Titel "raumplanerische Entwicklung unteres Reusstal" erwähnt. Der Richtplanprozess für das untere Reusstal ist mit der Testplanung 2006 gestartet worden. In der Folge wurde eine räumlich als auch thematisch auf das untere Reusstal eingegrenzte Richtplananpassung erarbeitet. Die öffentliche Mitwirkung zur Richtplananpassung hat im August und September 2009 stattgefunden. Die Richtplananpassung ist zurzeit noch beim Bund in der Vorprüfung. Es ist vorgesehen,

dass der Regierungsrat die Richtplananpassung unteres Reusstal noch vor den Sommerferien erlässt.

Im Plan zum Objektblatt 7.3 Axen/Uri (Süd) ist der Installationsplatz im Gebiet Rynächt als Vororientierung im Sachplan eingetragen. Wir sind der Ansicht, dass der Installationsplatz Rynächt im Objektblatt analog dem Berg lang-Tunnel als Zwischenergebnis, also in oranger Farbe, einzutragen ist.

Antrag: Der Installationsplatz Rynächt ist im Sachplan als Zwischenergebnis (orange Farbe) einzutragen.

Im Anhörungsentwurf ist der Materialbewirtschaftungsstandort Lindenried/Langmatt als Festsetzung im Anhörungsentwurf zum Sachplan eingetragen (vgl. Objektblatt 7.3 Axen/Uri Süd S. 67). Der Materialbewirtschaftungsstandort Lindenried/Langmatt ist gemäss Plangenehmigungsverfügung nach Abschluss der Arbeiten für den Gotthard-Basistunnel wiederum der ursprünglichen Nutzung zurückzuführen. Demnach müsste der Materialbewirtschaftungsstandort unserer Ansicht nach, analog dem Materialbewirtschaftungsstandort Grund/Brindli in Amsteg, als Ausgangslage (schwarze Farbe) im Sachplan eingetragen werden.

Antrag: Der Materialbewirtschaftungsstandort für den Abschnitt UBLA im Gebiet Rynächt ist im Sachplan als Ausgangslage (schwarze Farbe) einzutragen.

Im Sachplanentwurf fehlt auf dem Plan zum Objektblatt 7.3 Axen/Uri (Süd) als Ausgangslage der Abzweiger vom Gotthard Basistunnel zu UBLA. Die Ergänzung der Ausgangslage des Sachplans mit dem Abzweiger vom Gotthard Basistunnel zum Abschnitt UBLA ist deshalb von Bedeutung, weil der Abzweiger für die Realisierung des Berg lang-Tunnels eine wichtige Vorinvestition zur Erleichterung des späteren Baus des Berg lang-Tunnels darstellt.

Antrag: Die Ausgangslage im Objektblatt 7.3 Axen/Uri (Süd) ist im Plan mit einer Signatur für den Abzweiger vom Gotthard Basistunnel zum Abschnitt UBLA zu ergänzen.

IV. Schlussbemerkungen und zentrale Anliegen

Erschliessungsqualität

Gemäss Planungsziel S 4.1 (vgl. S. 70) des Sachplans Verkehr ist der Bund bei Bau, Betrieb und Unterhalt der Verkehrsinfrastrukturen von gesamtschweizerischer Bedeutung bestrebt, die Erschliessungsqualität von ländlichen Räumen und touristischen Gebieten sowie gute Verbindungen zu wichtigen Tourismusregionen aufrechtzuerhalten. Das Transportangebot

und damit die Erschliessungsqualität werden durch den Bau der NEAT in manchen Gebieten deutlich verbessert, insbesondere sind deutlich kürzere Reisezeiten zwischen den grossen Zentren möglich. Für Gebiete zwischen den Bahnknoten der NEAT besteht allerdings die Gefahr, zukünftig mit einer deutlich schlechteren Anbindung konfrontiert zu sein. Konkrete Festlegungen von Fahrplankonzept, Haltestellen und Knoten der NEAT sind heute noch nicht abschliessend bekannt. Nach wie vor ist kein angebotsseitiger Urner Anschluss an die neue Alpentransversale aufgezeigt. Für den Kanton Uri ist aus volkswirtschaftlicher Sicht ein Halt von hochwertigen Zügen am Kantonsbahnhof wichtig. Mit dem Halt von Zügen die den Gotthard Basistunnel benutzen und der Möglichkeit der Verknüpfung mit der Gotthard Bergstrecke wird eine gute Erschliessungsqualität der Tourismusregion Gotthard erreicht.

Aus Sicht der regionalen Erschliessungsqualität sind die Kapazitäten auf den Zulaufstrecken zum Gotthard Basistunnel für Uri von zentraler Bedeutung. Ohne ausreichende Kapazitätserweiterung auf den Zulaufstrecken wird eine Verdrängung des regionalen Personenverkehrs im begrenzt zur Verfügung stehenden Bahnnetz (Trassen) zwischen Brunnen und Altdorf befürchtet. Auch mit dem Betrieb des Gotthard Basistunnels müssen ausreichend Trassen für den regionalen Personenverkehr zur Verfügung stehen.

Infrastrukturfinanzierungen

Nach wie vor ist keine klare Regelung in der Investitionsfinanzierung im Schienenverkehr aufgezeigt. Es besteht weiterhin eine differenzierte Handhabung für Mitfinanzierungen für SBB-Infrastrukturen und solcher von Privatbahnnetzen, beispielsweise der Matterhorn Gotthard Bahn (MGB). Kantone mit grossen Anteilen an Privatbahnstrecken müssen jährlich hohe Summen in den Unterhalt und den Ausbau von Bahninfrastrukturen einschliessen. Dabei besteht nach wie vor ein grosser Rückstand im Netunterhalt.

Als problematisch erachten wir auch die Vorfinanzierung von einzelnen Infrastrukturobjekten durch die Kantone. Derartige Vorfinanzierungen sind namentlich aus staatspolitischer Sicht fragwürdig, begünstigen sie doch finanzstarke Kantone bezüglich öffentlicher Infrastrukturaufgaben, bei denen alle gleich behandelt werden sollen. Aufgrund der strukturellen Voraussetzungen und eingeschränkten finanziellen Möglichkeiten wären solche Vorfinanzierungen durch den Kanton Uri eine enorme und nicht verkraftbare Belastung.

Etappierung der Vorhaben und Reservierung von Flächen

Gemäss der Zielsetzung des Bundes S7.3 (vgl. S. 71) sind die Planungen darauf ausgerichtet, die von den Transportvorgängen ausgehenden Belastungen für die Bevölkerung und die natürliche und gebaute Umwelt auf ein verträgliches Niveau zu senken und den Boden haushälterisch zu nutzen. Die Etappierung des Ausbaus der Elemente im Abschnitt UBLA

erhöht die Umweltbelastung im Raum zwischen Flüelen und dem Gotthard Basistunnel und reserviert langfristig grosse Flächen, was dem Postulat einer haushälterischen Nutzung des Bodens entgegenläuft. Eine rasche und integrale Umsetzung des ganzen Vorhabens UBLA ist notwendig, um die Belastungen im Talboden auf ein verträgliches Niveau zu senken. Die Reservierung grosser Flächen im Sachplan für die spätere Realisierung von UBLA bringt für die Raumentwicklung im unteren Reusstal, dem hauptsächlichen Wohn- und Wirtschaftsstandort im Kanton Uri, grosse Unsicherheiten und Probleme mit sich. Die sachplanerische Konsequenz erachten wir nur dort gerechtfertigt, wo technisch und finanziell konkrete, zeitliche definierbare Ziele dies begründen können. Es braucht also Finanzierungsbeschlüsse und zeitlich zuverlässige und absehbare Realisierungshorizonte.

Sehr geehrter Herr Direktor, sehr geehrte Damen und Herren, wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und grüssen Sie mit vorzüglicher Hochachtung.

Altdorf, 18. März 2010



Im Namen des Regierungsrats

Der Landammann

I. Baumann
Isidor Baumann

Der Kantonsdirektor

P. Huber
Dr. Peter Huber