



Landammann und Regierungsrat des Kantons Uri

AlpTransit Gotthard AG
Zentralstrasse 5
6003 Luzern

NEAT: Vorprojekte Uri Berg lang Axen, 2. Entwurf der Varianten Hafnerried tief (HAT) und der Variante Reider ebenerdig schnell (RES); Stellungnahme des Kantons Uri

Sehr geehrter Herr Direktor Simoni

Am 9. November 2009 haben Sie dem Kanton Uri die umfangreichen Dossiers der AlpTransit Gotthard AG (ATG) mit dem zweiten Entwurf der Vorprojekte HAT und RES zugestellt und eine Frist für die Stellungnahme bis zum 26. Februar 2010 gegeben. Vorab danken wir Ihnen für die detaillierten Unterlagen und die Möglichkeit zur Stellungnahme zu einem Zeitpunkt, der noch Korrekturen für die Endversion gestattet. Der Regierungsrat hat die Gemeinden von Sisikon bis Erstfeld sowie die kantonalen Fachstellen zur Beurteilung eingeladen.

A Grundsätzliche Bemerkungen

Die Festlegung der Grundsätze für die beiden Vorprojekte fand in Abstimmung mit dem Kanton Uri statt. Der Regierungsrat dankt dafür, dass seine Anliegen schrittweise und weitgehend einbezogen werden.

Planungsziel

Die Grundidee von Uri Berg lang Axen (UBLA) ist es, den in Uri nur noch knapp vorhandenen Siedlungs- und Entwicklungsraum vor belastenden, neuen Bahninfrastrukturen soweit als möglich zu schonen. In Anbetracht der bereits vorhandenen grossen Beanspruchung durch nationale Werke wie die Gotthardbahn, die Nationalstrassen N2 und N4 sowie die

grossen Überlandleitungen der Elektrizitätswerke kam bereits die vom Bundesrat im Jahr 2001 ausgelöste "Vision Urner Reussebene 2030" zum Schluss, dass zusätzliche Belastung durch die NEAT Kompensationen erfordern.

UBLA hält die Belastungen des transitierenden Bahnverkehrs mit dem Tunnel Berg lang und dem Umfahrungstunnel Flüelen so weit als möglich vom Siedlungsgebiet fern. UBLA berücksichtigt mit der Ausfahrt ins Urner Reusstal die Anschluss- und Erschliessungsbedürfnisse von Uri, die Verknüpfung mit der bestehenden SBB-Bergstrecke und die Sicherheits- und Störfallanforderungen, die sich für den Betrieb von langen Eisenbahntunnels ergeben.

Von der ATG erwartete Beurteilungen

In der derzeitigen Schlussphase der Vorprojektentwicklung stehen gemäss ATG Detailfragen zu den Dossierentwürfen II im Vordergrund. Hierzu ist zu den Dossierteilen 1 bis 3 Stellung zu nehmen. Die grosse Frage für den Kanton Uri hingegen, wann das Ziel, nämlich die Umwelt- und Raumentlastung, erreicht wird, bleibt leider aus politischen Gründen derzeit noch völlig offen. So sind heute Zeit- und Finanzierungsprogramme nicht einmal vage greifbar. Im Gegenteil: heute steht mit hoher Wahrscheinlichkeit fest, dass UBLA nur in Teilschritten realisiert werden kann. Die angezielte Entlastung des Unteren Reusstals bleibt also ungewiss – ja es entstehen bei einer Teilrealisierung gar erhebliche Zusatzbelastungen in Uri.

Teil 4 der Vernehmlassungsunterlagen mit dem Raumplanungsbericht und dem Variantenvergleich ist bereits als Vorbereitung zum nachfolgenden Mitwirkungs- und Sachplanverfahren zur Vernehmlassung abgegeben worden. Es erscheint dem Regierungsrat deshalb als sinnvoll, die grundsätzlich aufgeworfenen Fragen nicht nur der ATG, sondern bereits in dieser Phase dem Bundesamt für Verkehr (BAV) zu stellen. Das BAV wird bekanntlich die fertig gestellten Vorprojekte übernehmen und damit die weiteren Schritte auslösen. Die zwei Vorprojekte führen anschliessend zur Eingrenzung auf eine Linienführung und dann zur Genehmigung der gewählten Variante mit Aufnahme in den Sachplan Verkehr. Mit dem Sachplan wird u. a. darauf abgezielt, den Korridor und die Installationsflächen für die spätere Realisierung zu sichern.

Weitere Vorbehalte

Im Übrigen erinnern wird daran, dass wir rechtzeitig ein Betriebskonzept für die betreffenden NEAT-Strecken erwarten. Zudem ist sicherzustellen, dass auch blosser Teilumsetzungen des Vorhabens bzw. Zwischenphasen und -arbeiten sich für Uri nicht nachteilig auswirken.

B Hauptanliegen

Die Unterlagen für die zwei Linienführungen HAT und RES zeigen, dass beide Lösungen im dargelegten Gesamtumfang grundsätzlich machbar sind und spezifische Vor- und Nachteile aufweisen. Weitere Optimierungen in späteren Phasen sind offen zu halten. Während HAT weniger im Raum in Erscheinung tritt, liegt der Vorteil von RES in der Bahnerschliessung von Flüelen. Beide Varianten entlasten mit der Stammlinienumfahrung den Siedlungsraum von Flüelen. Der Kantonalbahnhof ist in beiden Linienführungen in Altdorf vorgesehen. In der aktuellen Phase haben der Kanton Uri und die Gemeinden folgende Hauptanliegen:

Zur **Landsicherung** gehören neben den definitiv durch die Bahn zu belegenden Trasse- und Infrastrukturflächen vor allem auch die grossen Flächen für die Installationsplätze in der Bauphase. Die Summe aller Flächenbeanspruchungen im Kanton Uri wird in den Entwürfen mit rund 70 bis 73 ha ausgewiesen, wovon etwa 66 bis 67 ha für Installationsplätze nötig sein sollen. Diese für unsere Massstäbe enormen Flächen erschweren eine Raumentwicklung entscheidend und blockieren deren Eigentümer, bis die Neat-Bauvorhaben realisiert sind. Diese Flächenreservierung auf unbestimmte Zeit bedeutet eine grosse Last für Gemeinden und Grundeigentümer, umso mehr als die einseitig geforderten Einschränkungen weder zeitlich noch bezüglich tatsächlichem Nutzen absehbar sind. Hierin sieht der Regierungsrat eine grosse Problematik, welche bereits für die Endfassung der Vorprojekte behandelt werden muss. Die grossen Belastungen für Uri nicht erst in der Bauphase, sondern schon durch die Flächenreservierung im Sachplan, stellen für uns eine schmerzhaft Last dar. Sie dienen hingegen dem Bund als Bahnbesteller. Sie sind einseitig und lassen jegliche Opfersymmetrie vermissen. Der Regierungsrat will, dass bereits mit der Vorprojektbereinigung die Flächenreservierung massiv, d. h. auf das künftige Bahntrasse und die für den Tunnelbau notwendigen Angriffstellen, reduziert wird. In diesem Zusammenhang ist z.B. auch der Flächenbedarf für die Unterstation Altdorf zu hinterfragen. Neben der grundsätzlichen Notwendigkeit dieser Anlage im Raum Uri sind unterirdische Lösungen und allenfalls Einhausungen zu prüfen. Die Problematik muss gelöst bzw. entschärft werden. Deshalb erwartet der Regierungsrat eine massive Reduktion der im Sachplan zu reservierenden Flächen.

Erstmals erhalten wir mit den Vorprojekt-Entwürfen eine Gesamtübersicht über die **Kosten**. Bis heute waren diese nur bruchstückhaft bekannt. Die Höhe der Kosten überrascht. Es scheint, dass die Projektverfasser sämtliche negativen Erfahrungswerte kumulieren. Wir beurteilen diese Kosten als unrealistisch hoch und können dies am Beispiel der A4- Umfahrung Flüelen (Eröffnung 2005) auch belegen. Im nationalen Vergleich von konkurrenzierenden Bahnprojekten werden die Kosten dieser Vorprojekte ausserdem mit Projekten verglichen, die nur mit Laufmeterpreisen geschätzt werden. Das verschlechtert die Umsetzungschancen von UBLA massiv.

Wir fordern eine gründliche Überprüfung und transparente Darstellung der Kosten. Zweckmässigerweise ist dazu eine neutrale Stelle zu beauftragen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Umfahrung Flüelen ein ganz normales Eisenbahnprojekt darstellt. Demzufolge ist es nicht zulässig, bei der Bahntechnik mit Kilometerkosten oder Zuschlägen der viel anspruchsvolleren Neubaulinie zu operieren. Die Kosten des Teilabschnitts "Anschluss / Umfahrung Flüelen" sind aufzuteilen, damit der Aufwand für die Umfahrung Flüelen transparent erscheint.

Die Vorprojekte zeigen bei ganzheitlicher Umsetzung eine positive **Umwelt- und Raumbilanz** auf. Die realistische Einschätzung der finanziellen und politischen Möglichkeiten lässt hingegen eine gesamtheitliche Umsetzung in einem Schritt als unwahrscheinlich erscheinen. Falls etappiert werden muss, ist der Regierungsrat im Grundsatz mit der vorgesehenen Variante F, welche die gleichzeitige Realisierung des Axentunnels zusammen mit der Verlegung der Stammlinie in eine Umfahrung von Flüelen in der ersten Etappe beinhaltet, einverstanden. Dabei ist die Gleichzeitigkeit als erste Etappe zwingend.

Der Regierungsrat stellt fest, dass die für Raum und Umwelt gesetzten Ziele mit einer ersten Etappe hingegen dennoch nicht erreicht werden. Im Gegenteil: daraus resultieren wesentliche Mehrbelastungen des unteren Reusstals zwischen Flüelen und Erstfeld. Der Regierungsrat erwartet Lösungen, die nicht nur der Bahn, sondern auch dem beanspruchten Raum die erforderlichen Fortschritte bringen. Erst mit der Gesamtumsetzung von UBLA wird die vom Bundesrat dem Kanton Uri versprochene Zielsetzung erreicht. Jede Teilumsetzung muss umwelt- und raumverträglich sein und zielgerichtet zur Gesamtumsetzung führen.

C Bemerkungen zu den Dossiers

Vorbemerkung

Gemäss Begleitschreiben der ATG vom 9. November 2009 werden in der Überarbeitung der Dossiers nur Stellungnahmen berücksichtigt, welche in vorbereiteten, mitgelieferten Dokumenten systematisch aufgelistet und präzise den Dossiers zugeordnet sind. Sie sollen auch EDV-mässig abgeliefert werden. Obwohl der Kanton Uri seine Hinweise auf diese Weise auch einbringt (vgl. Beilagen "Listen der konkreten Anträge pro Dossier"), fordert der Regierungsrat für die weitere Bearbeitung, dass die notwendigen Querbezüge zu anderen Textstellen und zu anderen Variantendossiers in der Überarbeitung berücksichtigt werden. Die Verantwortung, dass die Vorprojekte quer durch alle Dossiers widerspruchsfrei aufgearbeitet werden, kann nicht von den Projektverfassern auf die Vernehmlasser delegiert werden. So sind z. B. sämtliche Korrekturen an den Kosten und Flächen auch in anderen Teildossiers sowie im vergleichenden Bericht oder im Raumplanungsbericht einzuarbeiten, auch ohne dass dies von uns explizit aufgeführt wird. Das Resultat muss wiederum, wie der vorliegende Entwurf, als Einheit und ohne Widersprüche auftreten.

Die nachfolgenden Hinweise zu den Berichten weisen summarisch auf die Bemerkungen hin, die in der geforderten Tabelle detailliert erwähnt und zugeordnet sind. Zu folgenden Dossiers werden Stellungnahmen abgegeben:

- **UVB HAT** (in Liste 1: Dossier Rohbau HAT Berichte 1): Vorab werden Bemerkungen zur Umweltverträglichkeit bei Teilrealisierung und zur Problematik der hohen Flächenbeanspruchung eingebracht.
- **Technischer Bericht HAT und Studie Etappierungsvarianten HAT** (in Liste 2: Dossier Rohbau HAT Berichte 2): Hier sind Bemerkungen eingebracht zur Schonung von Raum und Umwelt, zur Kostenhöhe und zur Kostengliederung, zur Flächenbeanspruchung, zu den Auswirkungen von UBLA auf das Strassennetz, zur Unterstation Altdorf und zur Umweltverträglichkeit bei Teilrealisierungen.
- **UVB RES** (in Liste 4: Dossier Rohbau RES Berichte 1): Auch hier sind Bemerkungen zur Umweltverträglichkeit bei Teilrealisierung und zur Problematik der hohen Flächenbeanspruchung) eingebracht. Ausserdem wird erwartet, dass die optimierte Anpassung der N4 im Hafnerried im Vorprojekt aufgenommen wird.
- **Technischer Bericht RES und Studie Etappierungsvarianten RES** (in Liste 5: Dossier Rohbau RES Berichte 2): Die wesentlichen Eingaben beziehen sich auf die Schonung von Raum und Umwelt, die Kostenhöhe, die Kostengliederung, die Flächenbeanspruchung, die Auswirkungen von UBLA auf das Strassennetz und den Dorfbach, die Unterstation Altdorf und die Umweltverträglichkeit bei Teilrealisierungen.
- **Variantevergleich HAT / RES Raumplanungsbericht und Variantevergleich HAT / RES** (in Liste 7: Dossier HAT RES Raumplanungsbericht und Variantevergleich): Neben Hinweisen auf den Nachführungsbedarf bei den Kosten- und Flächenangaben sind vorab zusätzlich die öV-Erschliessung und die Raum- bzw. Umweltverträglichkeit bei etappiertem Ausbau thematisiert.

D Anträge

1. Beide Varianten HAT und RES zeigen sich aus der Sicht des Kantons Uri als grundsätzlich machbar. Sie sind im Sinne der Stellungnahme aufzuarbeiten und fertig zu stellen. Die Wahl der weiter zu verfolgenden Linienführung soll in der nächsten Phase stattfinden.
2. Die definitive Landbeanspruchung ist im Sinne der Stellungnahme massiv zu reduzieren. Die Installationsflächen stellen wegen der Ausdehnung und der zeitlich unbestimmten massiven Erschwerung für Eigentümer und Gemeinden eine unzumutbare Belastung dar. Im Sachplan sind nur die späteren Bahntrassen und die für den Tunnelbau notwendigen Zugangsstellen zu reservieren. Dies ist im Vorprojekt vorzubereiten.
3. Die Baukosten werden als unrealistisch hoch eingestuft. Sie sind zu überprüfen. Der Aufwand für die Bahntechnik hat die Verhältnisse der Umfahrung Flüelen zu berücksich-

tigen und ist nicht nach den Ansätzen der Neubaulinie einzusetzen. Die Kostenstruktur hat die Umfahrung von Flüelen separat aufzuzeigen.

4. Die für das Gesamtprojekt dargelegte Umweltverträglichkeit muss auch bei Teilrealisierungen ausgewiesen sein. Die Vorteile des etappierten Ausbaus für die Bahn dürfen nicht mit Verschlechterungen im Raum Uri einhergehen. Etappierungsprojekte haben darauf Rücksicht zu nehmen und verbindliche Garantien sind hier notwendig. Weitere Aufteilungen der Etappierung sind in den Vorprojekten wie auch im nachfolgenden Sachplan auszuschliessen. Auch bei einem etappierten Ausbau muss die regionale Erschliessung nach innen und aussen für alle Verkehrsarten jederzeit und mit hinreichender Qualität gewährleistet sein. Am Ziel "Gesamtrealisierung von UBLA" ist unvermindert festzuhalten. Beim zeitlichen Realisierungsprozess sind Verkürzungen zu suchen.
5. Im Rahmen der Vorprojekte sind stufengerecht die Auswirkungen auf die Erschliessungen für alle Verkehrsarten (öV, MIV, Langsamverkehr) aufzuzeigen und geeignete Lösungsvorschläge darzulegen. Leider kann die Beurteilung der unterschiedlichen Raumererschliessung von Uri und insbesondere von Flüelen bei RES und HAT erst erfolgen, wenn Angaben über das Schienenangebot und die Haltepolitik vorliegen.
6. Die mit den detaillierten Listen eingebrachten Punkte dieser Stellungnahme sind in der Überarbeitung aller Dossiers zu berücksichtigen.
7. Vor der Entscheidungsfindung über die Variantenauswahl ist ein Sachplanentwurf vorzulegen, der Einblick über die Konsequenzen für die betroffenen Grundeigentümer gibt.
8. In der derzeitigen Phase werden jene Klärungen erwartet, die für den Grundsatzentscheid der Linienführungswahl notwendig und stufengerecht sind. Für spätere Phasen sind vertiefere Abklärungen über die konkreten Lösungen bei den Kantons- und Gemeindestrassen, zum Hochwasserschutz, zum Grundwasser, zu den öV-Erschliessungen, zu schonenden und schnelleren Bauweisen, zu den raumwirksamen Veränderungen mit entsprechenden Kompensationen sowie die Suche nach weiteren Optimierungen unabdingbar.

Sehr geehrter Herr Simoni, wir danken für die Gelegenheit der Stellungnahme und bitten Sie, die begründeten Anliegen des Kantons Uri bei der Schlussbearbeitung der Vorprojekte aufzunehmen, und grüssen Sie freundlich.

Altdorf, 9. Februar 2010



Im Namen des Regierungsrats

Der Landammann

I. Baumann
Isidor Baumann

Der Kanzleidirektor

P. Huber
Dr. Peter Huber