

Eidgenössisches Justiz- und Polizeidepartement  
Bundesamt für Raumplanung

## Sachplan AlpTransit

Bericht über das  
Bereinigungsverfahren Uri

3003 Bern, 31. März 2000

---

## Inhalt

<b>1</b>	<b>Ausgangslage</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Ablauf des Bereinigungsverfahrens</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>Position des BAV</b>	<b>6</b>
<b>4</b>	<b>Position des Kantons Uri</b>	<b>9</b>
<b>5</b>	<b>Ergebnisse des Bereinigungsverfahrens / Variantenfächer</b>	<b>13</b>
5.1	Talvariante mit Schächenunterquerung (Alternativvariante 1994)	13
5.2	Bergvariante mit 2 Anschlüssen des Kantons Uri (Grobvariante "Bergvariante lang")	14
5.3	Talvariante mit neuer Linienführung bei Altdorf ("Talvariante West")	15
5.4	Variantenfächer	16
5.5	Fonds als Mittel zur Minderung von negativen Synergien	16
<b>6</b>	<b>Interessenabwägung aus der Sicht des BRP</b>	<b>17</b>
6.1	Realisierungszeithorizont	17
6.2	Akzeptanz im Kanton Uri	17
6.3	Bedeutung einer baldigen Realisierung des Gotthard-Basistunnels	20
6.4	Technische Entwicklung innerhalb der kommenden 30 Jahre	20
6.5	Verhältnismässigkeit und Präjudizien	21
6.6	Talvarianten	22
6.7	Bergvarianten	23
6.8	Tal- oder Bergvariante	25
6.9	Kantonsbahnhof Uri	26
6.10	Optimierung der Auflageprojekte	27
6.11	Konzentration von Infrastrukturen im unteren Reusstal / Fonds	27
<b>7</b>	<b>Würdigung</b>	<b>29</b>
<b>8</b>	<b>Abschliessende Anhörung</b>	<b>31</b>
<b>9</b>	<b>Weiteres Vorgehen / Anträge</b>	<b>32</b>

---

## 1 Ausgangslage

Auf Grund der Vorprojekte 1996 und in Folge der Änderungen vom 20. März 1998 des Alpentransit-Beschlusses ist der Sachplan AlpTransit vom 12. April 1995 gesamthaft überarbeitet worden. Der Bundesrat hat am 15. März 1999 auf Antrag des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) folgenden Beschluss gefasst:

1. Die Vorprojekte für die Streckenabschnitte am Gotthard, am Lötschberg und am Zimmerberg (ohne Hirzel) gemäss Artikel 5<sup>bis</sup> des Alpentransit-Beschlusses werden mit Ausnahme der Linienführung im Kanton Uri entsprechend den Anträgen im Prüfbericht des Bundesamtes für Verkehr (BAV) genehmigt und gemäss Prüfungsbericht des Bundesamtes für Raumplanung (BRP) im Sachplan AlpTransit festgesetzt.
2. Für die übrigen Streckenabschnitte wird die Vorprojektgenehmigung zurückgestellt. Die betroffenen Abschnitte werden entsprechend den Anträgen im Prüfbericht des BAV und gemäss Prüfungsbericht des BRP im Sachplan AlpTransit festgelegt (Art. 8<sup>bis</sup> Alpentransit-Beschluss). Die Linienführung des Hirzeltunnels ist derart zu optimieren, dass die Standards einer Neubaustrecke in betrieblicher und sicherheitstechnischer Hinsicht erfüllt werden. Das optimierte Vorprojekt ist in Absprache mit dem UVEK (BAV) einzureichen.
3. **Es wird ein Bereinigungsverfahren nach Artikel 12 des Bundesgesetzes vom 22. Juni 1979 über die Raumplanung (RPG; SR 700) zwischen dem UVEK (BAV) und dem Kanton Uri zum Sachplan AlpTransit angeordnet. Das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement (EJPD) wird beauftragt, das Verfahren einzuleiten, durchzuführen und dem Bundesrat einen Antrag auf Genehmigung des Vorprojekts für den Abschnitt Uri vorzulegen. Für die Dauer des Bereinigungsverfahrens darf nichts unternommen werden, was seinen Ausgang nachteilig beeinflussen könnte.**
4. Der Sachplan AlpTransit wird gutgeheissen.
5. Die Auflageprojekte für die unter Ziffer 1 aufgeführten Streckenabschnitte sind unter Berücksichtigung des Prüfberichts des BAV, der Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens und der Pflichtenhefte des BUWAL für die Umweltverträglichkeitsprüfung 3. Stufe auszuarbeiten. Für diese Auflageprojekte wird auf die Durchführung von verwaltungsinternen Vorprüfungsverfahren gemäss Bundesbeschluss über das Plangenehmigungsverfahren für Eisenbahn-Grossprojekte verzichtet.

In Bezug auf die Chronologie und Entwicklung des Projektes wird auf den Sachplan AlpTransit, insbesondere auf dessen Erläuterungen vom 15. März 1999 und vom 12. April 1995, verwiesen.

## 2 Ablauf des Bereinigungsverfahrens

Parteien im Bereinigungsverfahren waren der Kanton Uri (Kanton) und das Bundesamt für Verkehr (BAV), welches die AlpTransit Gotthard AG (ATG), die mit dem Bau des Gotthard-Basistunnels beauftragte Tochtergesellschaft der SBB AG, in das Verfahren einbezogen hat. Es stand unter der Leitung des Direktors des Bundesamtes für Raumplanung (BRP).

Am 26. Mai 1999 fand in Bern die erste Einigungsverhandlung zwischen den Parteien statt mit dem Ziel, die gegensätzlichen Positionen zu erläutern, um so den Spielraum für eine Annäherung der divergierenden Positionen auszuloten und die weiteren Schritte zum Erreichen einer Einigung festzulegen. An der ersten Einigungsverhandlung wurden weder vom Kanton noch vom BAV und der ATG neue Argumente für die Berg- bzw. die Talvariante ins Spiel gebracht. Hingegen wurde die ATG beauftragt, die Lärmstudie auf der nördlichen Zufahrtsstrecke zum Gotthard-Basistunnel (GBT) beschleunigt fertig zu stellen. Überdies hat das BAV in Aussicht gestellt, sich schriftlich zu folgenden drei Fragen des Kantons zu äussern: Umweltverträglichkeit der Talvariante (namentlich mit Blick auf Artikel 4 des Bundesbeschlusses vom 1. Dezember 1992 über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale [Alpentransit-Beschluss; Änderungen vom 20. März 1998; SR 742.104; ATB]), Stellenwert und Funktion des künftigen Kantonsbahnhofs Uri und Standard der Sanierung des Axentunnels. Schliesslich wurde vereinbart, Optimierungsmöglichkeiten zu den beiden Varianten vorzuschlagen und gemeinsam zu diskutieren.

Die Berichte der SBB betreffend zusätzlicher Lärmsanierung der Stammlinie in Folge des Verzichts auf den Neubau der Strecke Arth-Goldau - Altdorf/Erstfeld gemäss Artikel 5<sup>bis</sup> des geänderten ATB sowie betreffend Sanierung des Axentunnels konnten im August 1999 den Parteien zugestellt werden. Der Kanton Uri rügt den Bericht betreffend Lärmsanierung: Er vermöge keine abschliessende Antwort auf die Frage der Umweltverträglichkeit der Talvariante zu geben. Im Übrigen sind von keiner der beiden Parteien explizit Rückfragen zu diesen Berichten gestellt worden.

Die auf den 28. September 1999 festgelegte 2. Einigungsverhandlung musste in eine Arbeitssitzung abgestuft werden, weil in Folge des unfallbedingten, mehrmonatigen Ausfalls der beiden Sachbearbeiter der Bericht des BAV betreffend Stellenwert des Kantonsbahnhofs Uri und Optimierungspotenzial der Tal- und der Bergvariante noch nicht vorlag. Im August / September 1999 fanden überdies informelle Kontakte zwischen den Parteien, teils unter Beizug des vermittelnden BRP, statt. Am Augenschein vom 20. August 1999, an welchem das BAV nicht beteiligt war, liess sich der Direktor BRP durch den Kanton über die zwischenzeitlich ins Spiel gebrachte, als Optimierung der Talvariante gedachte Unterquerung des Schächens ins Bild setzen.

Parallel dazu prüften die Bundesstellen den vom Kanton zur Genehmigung vorgelegten Richtplan des Kantons Uri. Unter anderen sind seitens der Verkehrs-

stellen des Bundes namhafte Vorbehalte gegen die Genehmigung des Urner Richtplans geltend gemacht worden, teilweise auch betreffend der Festlegungen zur Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (NEAT). Mit Blick auf den Bundesratsbeschluss vom 15. März 1999 (siehe Ziffer 1. Punkt 3. hiervor) hat das BRP das Richtplan-Genehmigungsverfahren nicht weiter vorangetrieben.

Ende Oktober 1999 lag der Bericht und Antrag des BAV im Entwurf vor. Dieser enthielt u.a. Aussagen zum Stellenwert des Kantonsbahnhofs Uri sowie einen Vorschlag zur Schaffung eines von der NEAT unabhängigen Fonds zur allgemeinen Verbesserung der Bodennutzung in der unteren Reusebene. Er wurde auf Expertenebene am 25. Oktober und am 11. November 1999 in Luzern diskutiert.

Am 18. November 1999 gab das BAV seinen Bericht ans BRP ab (siehe Ziffer 3 hiernach) und orientierte gleichzeitig die Medien darüber. Dieser Bericht ist vom BRP dem Kanton zur Stellungnahme unterbreitet worden, der sich mit Schreiben vom 21. Dezember 1999 zum Bericht des BAV und zum Bereinigungsverfahren abschliessend äusserte (vgl. Ziffer 4.).

Am 23. November 1999 konnte sich die Vorsteherin des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartements (EJPD) vor Ort durch eine Delegation der Urner Regierung im Beisein des Direktors BRP ins Bild setzen lassen. Der Vorsteher des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) wurde am 27. Januar 2000 in Bern von einer Dreierdelegation des Urner Regierungsrates im Beisein von Delegationen des BAV und des BRP über den Stand des Verfahrens orientiert.

Am Rande dieser Orientierung wurde die Idee einer "*Bergvariante lang*", die ganz im Berg verläuft und an welche der Kanton Uri mit je einem Anschluss und "Fluchtweg" Süd und Nord anzuschliessen wäre, ins Spiel gebracht. In intensiven Kontakten auf verschiedenen Ebenen wurde diese Idee, die einer im Rahmen des Grobvariantenvergleichs des Jahres 1994 verworfenen Untervariante entspricht, anfangs Februar 2000 vertiefter diskutiert. Parallel dazu wurde die Hochwasser- und die Grundwassergefährdung, die bei einer denkbaren "*Talvariante mit Unterquerung des Schächenbachs*" entstünde, zusammen mit dem Bundesamt für Wasser und Geologie (BWG) und dem Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (BUWAL) abgeklärt.

Der Vorsteher des Eidgenössischen Departements für auswärtige Angelegenheiten (EDA) und der Vorsteher des Eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartements (EVD) besuchten den Kanton Uri ebenfalls, während der Vorsteher des Eidgenössischen Departements für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS) und der Vorsteher des Eidgenössischen Finanzdepartements (EFD) Interessenvertreter des Kantons Uri empfingen.

### 3 Position des BAV

Das BAV unterstützt auf Grund einer umfassenden Prüfung und Abwägung der relevanten Kriterien (Betrieb und Sicherheit, Umwelt und Raumplanung, Bau, Kosten, technische Entwicklung im Eisenbahnverkehr, Etappierung) die Talvariante gemäss Vorprojekt 1996 (Basisvariante II, "*Talvariante Hafnerried*"). Sie sei ein Endprodukt eines langjährigen und konstruktiven Entwicklungsprozesses. Im Vergleich zur Basisvariante II lägen die Hauptmängel der Bergvariante in folgenden Punkten:

- fehlender Nachweis der technischen Machbarkeit für die Überholgleisanlage gemäss neuem Konzept (1500 m statt 750 m lange Güterzüge) beim Nordportal des Gotthard-Basistunnels (Rynächt)
- Mehrkosten von rund 250 Mio. Franken und höhere Kostenrisiken (diese fallen erst in ca. 30 Jahren an)
- allenfalls zusätzlich 100 - 200 Mio. Franken Mehrkosten, falls in Folge des längeren Axentunnels gemäss Bergvariante ein Tunnelsystem mit zwei Einspurröhren an Stelle der bisher geplanten Doppelspurröhre gebaut werden müsste
- schlechtere Etappierbarkeit
- Kantonsbahnhof "*Rynächt*" beim Tunnelportal Erstfeld liegt zu weit weg vom Hauptsiedlungsgebiet
- Vollständige Neuausrichtung des Regionalverkehrs auf diesen neuen Knoten an suboptimaler Lage mit entsprechenden, bisher nicht geschätzten Kosten notwendig

Im Übrigen sei die Umweltverträglichkeit und die Vereinbarkeit mit den Zielen und Grundsätzen der Raumplanung stufengerecht im Rahmen des Vorprojekts geprüft worden. Alle verfügbaren Unterlagen deuteten darauf hin, dass die Talvariante umweltverträglich realisiert werden könne, d.h. sie erfülle die umweltrechtlichen Anforderungen, sowohl im Abschnitt südlich des Schächens (Projektelement, das bis in rund 10 Jahren gebaut wird) als auch in jenem nördlich des Schächens (Projektelement, das mit dem Bundesbeschluss vom 20 März 1998 über die Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs nicht finanziert ist und voraussichtlich in den kommenden 30 Jahren nicht gebaut wird). Die vertikale Linienführung nördlich des Schächens sei indessen noch keineswegs bestimmt; Verbesserungen seien hier - sobald dieses Projektelement realisiert würde - auf jeden Fall möglich, beispielsweise in Form einer ebenerdigen Linienführung ähnlich jener in der Magadinoebene an Stelle des vorgesehenen und im Kanton umstrittenen "*Viadukts Altdorf Nord*".

In Bezug auf den Lärm auf der nördlichen Zufahrtsstrecke habe sich gezeigt, dass hier in Folge des Verzichts auf die Neubaustrecke zwischen Arth-Goldau und Altdorf/Erstfeld (vgl. Alpentransit-Beschluss) mit bescheidenen Aufwendungen von rund 12 Mio. Franken zu rechnen sei. Es wird in diesem Zusammenhang daran

erinnert, dass die Lärmsanierung auf den Zufahrtsstrecken ohnehin bis zur Eröffnung des Gotthard-Basistunnels (Objektblatt 1.5 im Sachplan AlpTransit vom 15. März 1999) und unabhängig von der Variantenwahl zu erfolgen habe (in den kommenden 30 Jahren könne nicht mit einer Weiterführung der NEAT Richtung Norden gerechnet werden). Hinsichtlich Erschütterungen bestünden zwar noch keine gesetzlichen Grenzwerte, wohl aber gebe es Richtlinien der Bahnen, die - falls der NEAT-Mehrverkehr zu einer wesentlichen Veränderung der heutigen Erschütterungen führte - in Verbindung mit dem Bundesgesetz vom 7. Oktober 1983 über den Umweltschutz (Umweltschutzgesetz [USG]; SR 814.01) umgesetzt werden könnten. Auch diesbezüglich seien indessen die zu erwartenden finanziellen Aufwendungen bescheiden, allenfalls in der Grössenordnung der Mehraufwendungen für die Lärmsanierung.

Ebenso sei die Sanierung des Axentunnels für die nächsten 15 - 25 Jahre mit rund 15 - 20 Mio. Franken realisierbar. Insgesamt sei vor diesem Hintergrund ein sofortiger Neubau des Axentunnels, wie dies vom Kanton Uri gefordert werde, aus eisenbahntechnischen Gründen nicht notwendig und somit finanziell nicht verantwortbar.

Gleiches gelte es in Bezug auf die Unterquerung des Schächenbachs festzuhalten. Einem recht bescheidenen Nutzen bzgl. Lärm und allenfalls Landschaft stünden sehr hohe Kosten von voraussichtlich über 100 Mio. Franken gegenüber.

In Bezug auf die Vereinbarkeit der Talvariante mit dem gültigen Richtplan verweist das BAV auf den Prüfungsbericht des BRP zum Sachplan AlpTransit vom 15. März 1999.

Nachdem für das BAV die Zweck- und grundsätzliche Gesetzmässigkeit der Talvariante feststeht, liesse sich mit Blick auf Artikel 4 Alpentransit-Beschluss und auf die Konzentration von Infrastrukturen mit nationaler Bedeutung (Autobahn, Eisenbahn, Kantonsstrasse, Übertragungsleitungen) allenfalls eine gewisse Verpflichtung des Bundes für Aufwertungsmassnahmen in der unteren Reusebene ableiten. Obschon das Vorprojekt - für sich allein betrachtet - im Einklang mit der Umwelt- und Raumplanungsgesetzgebung stehe, sei im Zusammenwirken mit den bereits bestehenden Infrastrukturen von zusätzlichen "negativen Synergien" für den betroffenen Raum auszugehen. Mit Blick auf die Umweltschutz- und Raumplanungsgesetzgebung sei es deshalb angezeigt, die Gesamtheit der nationalen Infrastrukturen einer umfassenden Betrachtung zu unterziehen und entsprechende Ausgleichsmassnahmen ausserhalb der einzelnen Projekte im Rahmen des Landschafts- und Siedlungsentwicklungskonzepts, die laut dem neuen Richtplan im Kanton in Bearbeitung seien, zu prüfen. Die Planung, Realisierung und Unterhalt der Massnahmen sei in die Hände des Kantons zu legen, während der Bund im Wesentlichen die erforderlichen Finanzmittel zu Lasten der NEAT und der Nationalstrasse bereitzustellen habe. Auf diese Weise werde der Bestimmung von Artikel 4 Alpentransit-Beschluss exemplarisch Rechnung getragen.

Zum künftigen Stellenwert eines Kantonsbahnhofs Uri und damit zur Erschliessungsqualität könnten heute keine verbindlichen Zusagen gemacht werden. Mit

Blick auf die Bedeutung eines Kantonsbahnhofs Uri sei indessen die nötige Infrastruktur im Sachplan AlpTransit festzusetzen und das Anliegen betreffend Bedienung dieses Bahnhofs in einen gesamtschweizerischen Rahmen, zum Beispiel im "Sachplan Schiene", zu stellen. In Bezug auf die zu erwartende räumliche Entwicklung sei im Weiteren die Talvariante der Bergvariante überlegen. Dank der Talvariante könne der Ort des grössten Potenzials (Altdorf) bedient werden, an Stelle eines Halts ausserhalb des kantonalen Siedlungsschwerpunkts (*Rynächt*). Dies erhöhe die Chancen, dass an diesem Bahnhof künftig auch hochwertige Züge hielten und nicht bloss - wie dies übrigens heute der Fall sei (es gebe nur noch sporadische Halte von Intercity-Zügen im Kanton Uri) - klassische Schnellzüge.

Zusammenfassend hält das BAV an der Basisvariante fest und stellt in seinem Bericht vom 18. November 1999 insbesondere folgende Anträge:

1. Die Linienführung der Teilabschnitte Axen und Uri sei entsprechend dem Vorprojekt Basisvariante II festzulegen und raumplanerisch sicherzustellen. Die Umfahrung Flüelen sei als Option offenzuhalten.
2. Der Anschluss der Basislinie an die Stammlinie im Raum Altdorf/Erstfeld einschliesslich der Überholgleisanlage für lange Güterzüge sei entsprechend dem Vorprojekt Basisvariante II zu genehmigen.
3. Das Auflageprojekt der Strecke Schächen - Portal Erstfeld sei so auszuarbeiten, dass Lärmschutzmassnahmen an / zwischen der Gleisanlage möglich bleiben.
4. Betreffend den bestehenden Zufahrtsstrecken im Raum Uri sei zwecks Koordination und zeitgerechter Umsetzung der Projekte "Lärmsanierung Huckepack-Korridor Gotthard" und "AlpTransit Gotthard" ein Begleitgremium unter Beteiligung des Kantons Uri, des BUWAL, der SBB, der ATG und des BAV (Leitung) einzusetzen.
5. Durch das Projekt AlpTransit und die Nationalstrasse sei ein Beitrag von 30 (max. 50) Mio. Franken zur Verfügung zu stellen. Diese Mittel könnten ausschliesslich für die Realisierung von Massnahmen des Kantons im Umwelt- und Raumplanungsbereich beansprucht werden, die der Aufwertung des durch die Erschliessungsträger Eisenbahn / Autobahn beeinträchtigten Lebensraums "unteres Reusstal" dienen. Die Finanzierung der einzelnen, vom Kanton Uri vorzuschlagenden Massnahmen werde durch ein Gremium, bestehend aus je einem Vertreter des BRP, des BUWAL, des ASTRA und des BAV sowie zweier Vertreter des Kantons Uri mit einfacher Mehrheit gesprochen. Mit der weiteren Organisation sowie der Konstituierung des Gremiums sei das UVEK zu beauftragen. Der Fonds sei bis zur Inbetriebnahme der Gotthard-Basisstrecke zu befristen.

## 4 Position des Kantons Uri

Die Hauptforderungen des Kantons sind:

1. Ein Entscheid für die Bergvariante, weil die Talvariante der Bevölkerung nicht zugemutet werden könne bzw. eine zumutbare Talvariante ungefähr gleich teuer zu stehen komme wie die Bergvariante.
2. Die Schaffung eines Regionalbahnhofs Uri mit qualitativ hochwertigen Anschlüssen nach Norden und nach Süden ab Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels. Eine entsprechende Festsetzung sei in den Sachplan aufzunehmen. Der Regionalbahnhof Uri könne bis zum Neubau der nördlichen Zufahrtlinie ohne baulichen Massnahmen in Flüelen sichergestellt werden.
3. Ein baldiger Linienführungsentscheid im Kanton Uri, damit die Richt- und Nutzungsplanung nicht weiter blockiert werde.

Der Kanton hält dafür, die Anforderungen der Umweltschutz- und Raumplanungsgesetzgebung würden bei einer Realisierung der Talvariante nicht eingehalten. Zudem würden die Standards von heutigen Autobahnprojekten oder dem "BAHN-2000-Projekt Mattstetten - Rothrist" in Bezug auf die Lärmschutzmassnahmen, den Schutz der Siedlungen, die ökologischen Ausgleichsmassnahmen und den Schutz der landwirtschaftlichen Vorrangflächen bei der Talvariante in Uri nicht eingehalten. Wäre dies der Fall, so müsste mit einem ähnlichen, wenn nicht gar mit einem höheren Kostenrahmen der Talvarianten gegenüber der Bergvariante gerechnet werden, weshalb letztere deutlich zu bevorzugen sei. Die Talvariante könne dem Kanton nicht zugemutet werden.

Die mangelnde Raumverträglichkeit bestünde vor allem im Raum Altdorf Nord. Hier solle - wenn auch erst in rund 30 Jahren - ein dicht besiedeltes Gebiet über längere Strecken buchstäblich überfahren werden, was den betroffenen Anwohnern nicht zugemutet werden könne. Insbesondere würde der zwingend notwendige Viadukt das Landschaftsbild in unerträglicher Weise beeinträchtigen. Einzig mit der Bergvariante könne dem Problem befriedigend begegnet werden.

Wie aus dem Bericht der SBB hervorgehe, seien auch nach der Sanierung der Zufahrtsstrecken rund 1500 Personen von Lärmimmissionen über dem Immissionsgrenzwert betroffen. Dies dürfe nicht als genügender Lärmschutz in einem Jahrhundertprojekt bezeichnet werden. Der Kanton fordert deshalb, auf Erleichterungen bei der Lärmsanierung im Kanton Uri sei zu verzichten. Dies stelle keineswegs Zusagen dar, die über die Gesetzgebung hinausgingen, wie dies vom BAV gesagt würde. Jedenfalls würden mit der Talvariante nicht einmal die geltenden Grenzwerte, und schon gar nicht das Vorsorgeprinzip nach Umweltschutzgesetz eingehalten. Im Sachplan müsse verbindlich festgelegt werden, dass die Anforderungen für einen klar definierten Lärmschutz samt Anwendung des Vorsorgeprinzips erfüllbar seien und erfüllt würden. Es bestünde kein grundsätzliches Anrecht auf Erleichterungen beim Lärmschutz, sonst würden die gesetzlichen Vorschriften untergraben.

Die Lärmschutzmassnahmen müssten ausserdem landschaftsvertäglich sein. Dies bedeute, dass im Abschnitt zwischen dem Portal Erstfeld und dem Schächenbach 4 Lärmschutzbauten (je zwei entlang der durchgehenden Gleise und 2 auf der Aussenseite der Überholgleise), die Unterquerung des Schächens mit Neubau- und Stammlinie sowie die landschaftliche Einpassung dieser Massnahmen zu realisieren seien. All diese Massnahmen seien im Sachplan festzulegen. Allein diese zwingend notwendigen Projektelemente zeigten, dass die Bergvariante zu bevorzugen sei.

Im Weiteren verlangt der Kanton eine Grundsatzdiskussion betreffend Störfallvorsorge. Zudem führten die Engpässe bei den Bahnunterführungen zu einer bedeutenden Belastung des Siedlungsgebietes im unteren Reusstal, durch welches sich dieser Verkehr in Folge der ungenügenden Bahnquerungsmöglichkeiten zwingen müsse. Ein A2-Halbinschluss in Attinghausen könne teilweise Abhilfe schaffen. In Bezug auf die technischen Vorgaben würde die Bergvariante den Anforderungen des BAV aus dem Jahre 1994/1995 für 750 m lange Güterzüge genügen. Es sei unzulässig, diese Variante mit der Begründung der geänderten Rahmenbedingungen zu verwerfen, zumal die neu 1500 m langen Güterzüge bis heute nirgends in Europa verkehrten.

Der Kanton vertritt im Weiteren die Auffassung, dass die vom BAV gegen die Bergvariante angeführten betrieblichen (1500 m lange Güterzüge), technischen (Axentunnel als System mit 2 Einspurröhren an Stelle eines Doppelspurtunnels) und finanziellen Aspekte gezielt überbewertet würden, um so den Variantenentscheid in Richtung Talvariante zu beeinflussen. Die Aussagen des BAV seien nicht erhärtet und somit entsprechend gering zu gewichten.

Mit Blick auf die Sanierung des Axentunnels vermutet der Kanton, dass während der Bauarbeiten die erforderliche Kapazität am Gotthard nicht bereitgestellt werden könne. Die vorgeschlagene Lösung greife somit zu kurz und müsse einer langfristigen Verbesserung der Situation, insbesondere auch in Flüelen (Umfahrung) weichen. Es sei in jedem Fall sicherzustellen, dass die auf Bundesebene angestrebte Verlagerung des Schwerverkehrs auf die Schiene nicht durch Kapazitätsengpässe am Axentunnel gefährdet werde.

Zum vorgeschlagenen Fonds äussert sich der Kanton skeptisch. Die Bahn müsse ihre Probleme selber lösen, und dürfe sich nicht mit einem vagen Fondsgedanken aus ihrer gesetzlichen Verpflichtung schleichen. Allenfalls wäre ein Fonds für Massnahmen ausserhalb der Plangenehmigungsverfahren und der Zuständigkeit des Bundes denkbar, so z.B. für Nachbesserungen im Raumplanungs- und Umweltschutzbereich. Hierzu gehörten Anpassungen der geltenden Bau- und Zonenordnungen. Die Mittel müssten indessen länger als bis zur Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels zur Verfügung stehen, der Teuerung angepasst werden können und schwergewichtig vom Verursacher des schlechten Bahnprojekts bezahlt werden.

Zusammenfassend ist der Kanton mit dem Antrag des BAV betreffend Variantenwahl, Überholgleisanlage, Lärmschutz im Raum Rynächt und Fonds nicht einver-

standen. Hingegen befürwortet er die Beibehaltung der Option Umfahrung Flüelen und die Einsetzung eines Begleitgremiums für die Fragen der Lärmsanierung auf der Stammlinie. Ein Fonds könne für Nachbesserungen ausserhalb des NEAT-Perimeters und der eisenbahnrechtlichen Zuständigkeit geprüft werden.

Der Kanton Uri stellt abschliessend insgesamt 14 Anträge:

1. Die Bergvariante sei entsprechend dem Vorprojekt im Sachplan AlpTransit festzusetzen und raumplanerisch im Richtplan Uri sicherzustellen.
2. Die Überholgleisanlage "Rynächt" mit Platz für die spätere Realisierung des Regionalbahnhofs Uri und der Anschluss mit der neuen Stammlinie bis zur Schächenbachquerung seien gemäss Vorprojekt Bergvariante zu genehmigen und, samt Rückbau der bestehenden Stammlinie, bis Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels (GBT) zu realisieren.
3. Der Regionalbahnhof Uri sei mit qualitativ hochwertigen Anschlüssen bis zum Ausbau der Zufahrtslinien im bestehenden Bahnhof Flüelen, nach Ausbau der Zufahrtslinien am Standort gemäss Vorprojekt sicherzustellen. Die Sicherung sei im Sachplan AlpTransit wie auch im künftigen Sachplan Schienenverkehr vorzunehmen.
4. Die Bergstrecke sei für die Sicherstellung der Erschliessung des Urner Oberlandes, der Talschaften Ursern, Tavetsch und Goms sowie für die Redundanz des Bahnverkehrs auf der Schiene weiterhin in genügender Qualität zu betreiben und zu unterhalten. Die Sicherstellung sei sowohl im Sachplan AlpTransit wie auch im Sachplan Schienenverkehr vorzunehmen.
5. Die Lärmschutzmassnahmen längs der Neubaustrecken seien durchgehend und derart zu gestalten, dass keine Erleichterungen im heutigen Baugebiet beansprucht werden müssen und dass sie landschaftsverträglich seien. Die Lärmsanierung im Bereich der offenen Bahnstrecke in Uri sei zeit- und sachgerecht gemäss den Schutzanforderungen aus dem NEAT-Betrieb und den vertraglich abgemachten Terminen für die Lärmsanierung des Huckepack-Korridors umzusetzen. Dem Kanton Uri sei Einsitz im Begleit- und Koordinationsgremium mit allen Rechten zu gewähren.
6. Die Option Umfahrung Flüelen sei offenzuhalten.
7. Zur Talvariante: Der Kanton Uri sei vom BRP aufgefordert worden, sich zu möglichen Verbesserungen der Talvariante zu äussern. Der Regierungsrat habe im laufenden Bereinigungsverfahren stets die Bereitschaft zur konstruktiven Mitarbeit signalisiert und die materiellen und inhaltlichen Tatbeweise dazu durchwegs erbracht. Diese grundsätzliche Haltung wolle er auch beibehalten. Er komme deshalb der Aufforderung des BRP zwar nach, halte aber fest, dass daraus keine Eventualanträge abgeleitet werden dürften. Es wird in diesem Zusammenhang nochmals mit allem Nachdruck darauf hingewiesen, dass die Talvariante dem Kanton Uri nicht zugemutet werden dürfe. Neben den oben dargelegten grundsätzlichen Einwänden sprächen folgende Gründe

gegen die Talvariante, weshalb diese Variante nicht mehr weiter zu verfolgen sei:

Sie entspreche nicht einem der "BAHN 2000" vergleichbaren Standard bezüglich Raum- und Umweltverträglichkeit, so fehlten z.B. integrierte Lärmschutzmassnahmen (durchgehende, höhenangepasste, bauliche Lärmschutzmassnahmen mit der erforderlichen Einpassung in die Landschaft, Abschirmung von Durchfahrts- und Überholgleisen im Bereich der Gleisgruppe), ökologische Ausgleichsmassnahmen und landschaftsverträgliche Lösungen.

Sie verschliesse sich der raum- und umweltgerechten Unterquerung des Schächens mit Basis- und Stammlinie und sehe die nötige Anpassung der Unterführung nach Attinghausen nicht vor.

8. Die von der NEAT verursachten Kosten für die notwendige Neuordnung von Bau- und Zonenplanungen, samt der Abgeltung der Minderwerte und Kostenfolgen für Umsiedlung, Erschliessung, ökologische Ausgleichs- und Landschaftsschutzmassnahmen ausserhalb des NEAT-Perimeters seien zu übernehmen.
9. Die Einrichtung eines Fonds für Massnahmen im Kompetenzbereich des Kantons oder der Gemeinde könne weiterverfolgt werden, sofern der Fonds für Nachbesserungen im Raumplanungs- und Umweltbereich vorgesehen werde. Eine Einigung mit dem Kanton betreffend Fondsorganisation, Höhe, terminlicher Verfügbarkeit, Werterhaltungsklauseln usw. müsse rechtzeitig vor dem Sachplanentscheid gefunden werden, ansonsten die Finanzierung solcher Massnahmen anderweitig sicherzustellen wäre.
10. Im Sachplanentscheid seien alle raumrelevanten Fragen zu behandeln und mit konkreten Verpflichtungen zu fixieren.
11. Ein baldiger Sachplanentscheid werde begrüsst. Die Details bzw. der Nachweis der Zielerreichung müsse in den entsprechenden Plangenehmigungsverfahren belegt werden. Die Finanzierung sei zu Lasten der AlpTransit Gotthard AG-Kredite bzw. der Kredite für die Lärmsanierung der SBB-Anlagen sicherzustellen.
12. Die SBB AG sei zu verpflichten, dass die Kapazität der Axentunnel auch während der Sanierungszeit genügend gross bleibe, um den Regionalverkehr sowie den Zusatzverkehr aus den bilateralen Abkommen jederzeit in vollem Umfang garantiert abzudecken.
13. Die insgesamt durch die NEAT-Zufahrtsstrecke verursachte Verschlechterung der Bilanz bezüglich Umwelt- und Raumverträglichkeit und die sachgerechte Erschliessung des geforderten Regionalbahnhofs in Uri seien durch die Schaffung eines A2-Halbanschlusses in Attinghausen zu mindern bzw. zu gewährleisten.
14. Der Entwurf des Bereinigungsberichts und des Antrags an den Bundesrat sei dem Kanton zu einer Stellungnahme zu unterbreiten.

## **5 Ergebnisse des Bereinigungsverfahrens / Variantenfächer**

### **5.1 Talvariante mit Schächenunterquerung (Alternativvariante 1994)**

Im Rahmen des Bereinigungsverfahrens ist u.a. die Frage aufgetaucht, in wie weit eine Unterquerung des Schächens im Sinne der Alternativvariante 1994 die Talvariante zu optimieren vermöchte. Seitens des Kantons wurden Verbesserungen des Lärmschutzes, Verminderungen der Beeinträchtigung der Landschaft und Erhöhung der Sicherheit vor Hochwasser des Schächenbachs als Argumente für diese Massnahme ins Feld geführt.

Die AlpTransit Gotthard AG (ATG) stellt fest, dass diese Massnahme Mehrkosten von 120 - 150 Mio. Franken zu Lasten der ersten Phase der NEAT zur Folge hätte. Diese Summe könne voraussichtlich nicht durch Verzichtsplannungen an anderen Objekten auf der Gotthard-Achse gespart und müsse deshalb aus den NEAT-Reserven des Bundes, über welche der Bundesrat befindet, entnommen werden.

Das Bundesamt für Wasser und Geologie (BWG) hält zur Hochwassergefährdung Folgendes fest: Nach dem Hochwasserereignis von 1977 seien die Ausbaugrößen des Schächens überprüft und ergänzende Massnahmen getroffen worden (Geschiebesammler). Aus heutiger Sicht bestehe der Handlungsbedarf nur noch in der Klärung des bestehenden Restrisikos (Hochwasserabflüsse grösser als bei einem hundertjährigen Hochwasser). Nur mit einer solchen Abklärung könnten allenfalls noch vorhandene Schutzdefizite aufgefunden werden. Damit könnte auch überprüft werden, ob mit den baulichen Massnahmen, die im Bereich des Schächenkanals im Zusammenhang mit der NEAT zur Diskussion stehen, der Hochwasserschutz von Altdorf auf wirtschaftliche Art verbessert werden könnte.

Bezüglich Grundwassergefährdung / Landschaft / Lärm weist das BUWAL zunächst auf die gesetzlichen Grundlagen hin: "Speichervolumen und Durchfluss nutzbarer Grundwasservorkommen dürfen durch Einbauten nicht wesentlich und dauernd verringert werden." (Art. 43 Abs. 3 des Bundesgesetzes vom 24. Januar 1991 über den Schutz der Gewässer [Gewässerschutzgesetz, GSchG; SR 814.20]); "In den Gewässerschutzbereichen A<sub>u</sub> und A<sub>o</sub> dürfen keine Anlagen erstellt werden, die eine besondere Gefahr für ein Gewässer darstellen. Im Gewässerschutzbereich A<sub>u</sub> dürfen keine Anlagen erstellt werden, die unter dem mittleren Grundwasserspiegel liegen. Die Behörde kann Ausnahmen bewilligen, soweit die Durchflusskapazität des Grundwassers gegenüber dem unbeeinflussten Zustand um höchstens 10 Prozent vermindert wird." (Anhang 4, Ziff. 211 der Verordnung vom 28. Oktober 1998 über den Schutz der Gewässer [Gewässerschutzverordnung, GSchV; SR 814.201]).

Das Gebiet Schächen liege im Gewässerschutzbereich A<sub>u</sub>. Zwar gebe es keine detaillierten Untersuchungen, aber es bestehe eine hohe Wahrscheinlichkeit, dass die Schächenunterquerung die Durchflusskapazität des Grundwassers um mehr

als 10 Prozent beeinträchtigt und dass somit keine Ausnahmegewilligung erteilt werden könne. Die Machbarkeit der Schächenunterquerung sei somit sehr stark in Frage zu stellen. Im Weiteren bringe die Schächenunterquerung nur minimale Verbesserungen des Landschaftsbildes und der Lärmimmissionen. Zusammenfassend sei festzuhalten, dass die Schächenunterquerung mit Blick auf den Grundwasserschutz kritisch und mit Blick auf das Kosten-/Nutzenverhältnis keine vertretbare Umweltschutzmassnahme sei.

Das BUWAL hat deshalb im Jahre 1994 auch beantragt, auf die Schächenunterquerung zu verzichten.

## **5.2 Bergvariante mit 2 Anschlüssen des Kantons Uri (Grobvariante "*Bergvariante lang*")**

Anlässlich eines Gespräches zwischen einer Delegation des Urner Regierungsrates, dem BRP und dem UVEK wurde die Idee einer "*Bergvariante lang*" mit 2 Anschlüssen des Kantons Uri ins Spiel gebracht. Eine derartige Variante wurde im Rahmen des Grobvariantenvergleichs 1994 evaluiert und damals aus technischen und finanziellen Gründen verworfen. Die technischen Schwierigkeiten wurden in der Tatsache gesehen, dass der Gotthard-Basistunnel dadurch mit dem Axentunnel zusammengeschlossen und über 70 km lang würde. Dies hätte zwingend auch zwei Einspurröhren an Stelle des Doppelspurtunnels im Axen mit entsprechenden Mehrkosten von rund 20 - 30 % zur Folge.

Als wesentliche neue Elemente gegenüber der Grobvariante 1994 wurde nun Ende Januar / Anfang Februar 2000 vorgeschlagen, die erwähnte Bergvariante lang mit je einem Anschluss Süd und einem Anschluss Nord des Kantons Uri zu kombinieren. Diese beiden Anschlüsse dienten dem über 70 km langen Tunnel gleichzeitig als "Fluchtweg". Der Anschluss Süd hätte in der Form der vorgelegten Talvariante zu erfolgen, während der Anschluss Nord bei Flüelen (Reider) analog der Streckengeometrie der heutigen Stammlinie erstellt werden könne. Dadurch könne auf den umstrittenen Viadukt "*Altdorf Nord*" gemäss Basisvariante verzichtet und die Überquerung der Autobahn A4, die zur Zeit gebaut wird, neben der bestehenden Bahnbrücke erstellt werden. Die Variante hätte überdies den Vorteil, dass in Flüelen auch ein Bahnhof erstellt würde und - im Falle der Realisierung der Option Umfahrung Flüelen - dieser für den Tourismus bedeutende Umsteigepunkt Bahn / Schiff erhalten bliebe. Die Umfahrung Flüelen könne überdies mit dem Anschluss Nord der "*Bergvariante lang*" gebündelt werden.

Laut informellen Kontakten mit dem Kanton und der AlpTransit Gotthard AG würde eine derartige Variante eine wesentlich breitere Akzeptanz im Kanton finden. Sie könne zudem als technisch machbar gelten, falls sie einer sicherheitstechnischen Überprüfung standhält. Sie hat zudem den Vorteil, dass die Überholgleisanlage in Rynächt weiter genutzt werden kann.

Bezüglich Kosten können nur sehr vage Schätzungen gemacht werden. Sie beinhalten:

- Kosten der Bergvariante;
- abzüglich Minderkosten für die einfachere Überholgleisanlage und die einfachere Tunnelbaumethode bei Schattdorf (Fels statt Lockergestein);
- zuzüglich Mehrkosten für zwei unterirdische Verzweigungsbauwerke;
- zuzüglich Mehrkosten für zwei Einspurröhren an Stelle des Doppelspurtunnels im Axen;
- zuzüglich Mehrkosten für den Anschluss Nord an die *"Bergvariante lang"*.

Die insgesamt resultierenden Mehrkosten der *"Bergvarianten lang"* gegenüber der Talvariante lassen sich auf Grund der verfügbaren Unterlagen kaum hinreichend abschätzen. Sie bewegen sich im Sinne einer ersten Annäherung in der Grössenordnung von 600 - 800 Mio. Franken.

Die *"Bergvariante lang"* kann etappiert werden. Für die erste Etappe (Anschluss Süd des Kantons Uri bei Erstfeld) wird das Kostendach gemäss Alpentransit-Beschluss und FinöV-Beschluss voraussichtlich eingehalten.

### **5.3 Talvariante mit neuer Linienführung bei Altdorf (*"Talvariante West"*)**

Als weitere Variante ist eine geänderte Linienführung bei Altdorf denkbar. Auf der Höhe des Bahnhofs Altdorf böge (in 20 – 30 Jahren) die Neubaustrecke leicht nach Westen ab, um bei der ARA in den Gegenbogen Richtung Axentunnel zu wechseln. Die Querung der N 4 und das Axentunnelportal kämen – wie für den Anschluss Nord des Kantons Uri im Falle der *"Bergvariante lang"* (siehe Ziffer 5.2 hiervoor) – bei der heutigen Autobahnüberführung bei Flüelen und bei "Reider" zu liegen. Der hauptsächlich ins Schussfeld der Kritik geratene Viadukt im Bereich Altdorf Nord entfiere, der Kantonsbahnhof Uri könnte in Flüelen (Flüelen Süd) bleiben.

Auch diese Variante war Gegenstand des Grobvariantenvergleichs 1994. Sie ist damals vor allem aus Gründen des hohen Bedarfs an Landwirtschaftsland und der suboptimalen Ausnützung der bestehenden Infrastruktur (Verlegung der Stammlinie zwischen Altdorf und Flüelen nötig) fallengelassen worden. Über die Kosten gibt es dazu noch keine Angaben. Sie entsprechen indessen einer Grössenordnung der vorgelegten Talvariante.

#### **5.4 Variantenfächer**

Damit standen im Rahmen des Bereinigungsverfahrens folgende Varianten einer Linienführung der NEAT im Kanton Uri zur Diskussion:

1. Basisvariante II gemäss Vorprojekt 1996 ("*Talvariante Hafnerried*");
2. Bergvariante gemäss Vorprojekt 1996 ("*Bergvariante Rynächt*");
3. Alternativvariante 1994 für den Abschnitt Portal Erstfeld - Schächen inkl. Schächenunterquerung ("*Talvariante Schächenunterquerung*");
4. Verlängerte Bergvariante gemäss Grobvariantenvergleich 1994 mit einem Anschluss Nord / "Fluchtweg" in Flüelen ("*Reider*"; bisher nicht diskutierter Anschluss mit engeren Kurven) oder in Altdorf ("*Moosbad*") und einem Anschluss Süd / "Fluchtweg" in Rynächt gemäss Talvariante 1996 ("*Bergvariante lang*");
5. Talvariante mit neuer Linienführung zwischen Altdorf und Flüelen ("*Talvariante West*");
6. Basis- oder Alternativvariante 1994 für den Abschnitt nördlich von Altdorf ("*Talvariante Moosbad*").

#### **5.5 Fonds als Mittel zur Minderung von negativen Synergien**

Neben verschiedenen Linienführungsvarianten hat das Bereinigungsverfahren auch die Idee zur Schaffung eines Fonds in der Grössenordnung von 30 - max. 50 Mio. Franken zwecks Reduktion der negativen Synergien hervorgebracht. Diese neue Idee geht davon aus, dass das NEAT-Projekt als einzelnes zwar umweltverträglich unter Einhaltung der heutigen, gesetzlichen Bestimmungen realisiert werden kann. In Folge der räumlichen Konzentration von bestehenden und neuen Infrastrukturen (Gotthard-Stammlinie, NEAT, Autobahnen N2 und N4; Kantonsstrasse, Übertragungsleitungen) in einem eng begrenzten Tal ergeben sich indes erhöhte Immissionen, welche mit separaten Massnahmen abzufedern sind. Mit dem Fonds soll namentlich die Möglichkeit geschaffen werden, den betroffenen Raum für die Realisierung der NEAT-Infrastrukturen in einem Zeitraum von 20 - 30 Jahren vorzubereiten.

Diese Idee eines Fonds ist näher zu prüfen.

## 6 Interessenabwägung aus der Sicht des BRP

Die nachfolgende Interessenabwägung erfolgt mit Blick auf die Gutheissung des Sachplans AlpTransit und die Genehmigung des Vorprojekts für den Anschluss an die Stammlinie in Uri durch den Bund. Der Bundesrat genehmigt das Vorprojekt und heisst den Sachplan gut, wenn diese dem Bundesrecht insgesamt entsprechen und die Interessen des Bundes, des Kantons und der Nachbarkantone sachgerecht berücksichtigen.

### 6.1 Realisierungszeithorizont

Es gilt klar zwischen den zwei Realisierungszeithorizonten zu unterscheiden:

- Bis im Jahr 2010 / 2012 wird der Gotthard-Basistunnel inkl. Anschluss an die Stammlinie und Überholgleise im Raum Erstfeld / Altdorf gebaut.
- Demgegenüber ist der Bau der Zufahrtlinie Arth-Goldau - Altdorf/Erstfeld keine finanzierte NEAT-Investition und wird aus heutiger Sicht frühestens in 20 – 30 Jahren realisiert!

Die Zufahrtslinien werden deshalb gemäss Artikel 8<sup>bis</sup> Alpentransit-Beschluss (ATB) vorerst raumplanerisch gesichert, damit der Bau der integralen NEAT gemäss ursprünglichem Konzept als Option für die kommenden Generationen möglich und der Wert der für diese Abschnitte auf Grund des alten ATB aus dem Jahre 1991 erarbeiteten Vorprojekte erhalten bleibt.

**Fazit:** *Bei der Interessenabwägung gilt es stets zu beachten, dass im kommenden Jahrzehnt bloss der Gotthard-Basistunnel mit Anschluss an die Stammlinie und die Überholgleisanlage beim Portal Erstfeld gebaut wird (finanzierte NEAT-Investitionen). Alle übrigen Projektelemente, insbesondere die Verbindung zwischen dem Raum Erstfeld / Altdorf und dem Raum Arth-Goldau kommen in frühestens 20 - 30 Jahren zur Ausführung.*

### 6.2 Akzeptanz im Kanton Uri

#### Grundsatz

Die Vorlagen betreffend Alpeninitiative<sup>1</sup>, leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA)<sup>2</sup> und Bundesbeschluss über den Bau und die Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs (FinöV)<sup>3</sup> fanden im Kanton Uri respektable Mehrheiten. Aus diesen verkehrspolitischen Abstimmungsergebnissen der vergangenen Jahre kann folgender Schluss gezogen werden: Die Bevölkerung des

---

<sup>1</sup> 20. Februar 1994: 13'247 Ja zu 1'886 Nein

<sup>2</sup> 27. September 1998: 7'961 Ja zu 5'822 Nein

<sup>3</sup> 29. November 1998: 6'672 Ja zu 2'985 Nein

Kantons unterstützt grundsätzlich die nationale Verkehrspolitik, die von der Verlagerung des Schwerverkehrs auf die Schiene ausgeht.

### ***Linienführung Talvariante / Viadukt "Altdorf Nord"***

Obwohl die Linienführung der Talvariante nördlich von Altdorf auf Grund eines Antrags des Kantons aus dem Jahre 1994 festgelegt wurde, findet diese Variante heute eine geringe Akzeptanz bei den Urner Behörden und einem Teil der Urner Bevölkerung. Auf Widerstand stösst namentlich der Viadukt nördlich von Altdorf bis zum künftigen Portal des Axentunnels. Dieser zerschneide Siedlungsgebiet und Landschaft in unerträglicher Weise und führe zu inakzeptablen Lärmimmissionen. Dieses umstrittene Projektelement ist eine Folge der Linienführung der N 4 (Axen-Autobahn). Zu beachten ist, dass es - wie oben ausgeführt - auf Grund der geltenden Gesetzgebung in frühestens 20 - 30 Jahren zur Ausführung gelangt.

Mit ähnlichen Argumenten sind im Strassenbau in der Schweiz in den vergangenen 30 Jahren vermehrt Tunnelstrecken gebaut worden, oft ohne die Mehrkosten vertieft dem Zusatznutzen gegenüberzustellen. Die grundsätzlichen Unterschiede in der Finanzierung erschweren indessen, für neue Bahninfrastrukturen einen ähnlich pragmatischen Weg zu gehen.

Schliesslich hat bisher auch keine Diskussion darüber stattgefunden, wie der umstrittene Viadukt aussehen könnte. Während es im Bahnbau etliche bestehende, jedoch keine neueren Vorzeigeobjekte gibt, sei doch an neue Strassenbrücken erinnert, die einen Raum durchaus in positiver Weise zu prägen vermögen (z.B. Rheinbrücke auf der Stadtautobahn in Schaffhausen). Weil das hauptsächlich umstrittene Objekt erst in frühestens 20 - 30 Jahren zur Ausführung gelangen würde, ist noch ein grosser zeitlicher Spielraum da, um ein ästhetisch überzeugendes Brückenprojekt auszuarbeiten, zumal die AlpTransit Gotthard AG bereits heute grosses Gewicht auf die ästhetische Gestaltung sämtlicher Projektelemente der finanzierten NEAT-Investitionen legt.

### ***Projektstandard***

Mit der Plangenehmigungsverfügung für das BAHN 2000-Projekt Mattstetten - Rothrist sind mit ähnlichen Argumenten verschiedene Verlängerungen von Tunnelstrecken verfügt worden. Die SBB AG hat gegen diese Verfügung nicht opponiert, so dass sie jetzt verpflichtet ist, das Projekt dementsprechend auszuführen. Der Kanton Uri macht heute u.a. geltend, die Talvariante bleibe qualitativ hinter dem Projektstandard der Neubaustrecke Mattstetten - Rothrist zurück. Er fordert analoge Nachbesserungen der Talvariante, falls diese entgegen seinem Antrag zur Ausführung gelangen sollte.

Für die Tunnelverlängerungen der Neubaustrecke Mattstetten - Rothrist ist im Rahmen des Nationalen Forschungsprojektes Verkehr und Umwelt (NFP 41) das Kosten- / Nutzenverhältnis ermittelt worden. Das NFP 41 gelangt zu einem schlechten Verhältnis von Kosten und Nutzen der verfügten Tunnelverlängerun-

gen. Mit den zusätzlichen Mitteln, die für diese Umweltmassnahmen gebunden wurden, wäre ein wesentlich höherer Umweltnutzen herauszuholen gewesen, als dies mit den Tunnelverlängerungen erzielt worden sei<sup>4</sup>. Ob der verfügte Ausbaustandard der Strecke Mattstetten - Rothrist damit zum nationalen Standard für Neubaustrecken wird, muss somit in Zweifel gezogen werden. Immerhin gilt auch für Umweltmassnahmen, dass diese wirtschaftlich tragbar sein müssen. Vor diesem Hintergrund hat sich das BUWAL denn auch gegen die Schächtenunterquerung als Umweltmassnahme ausgesprochen (vgl. Ziff. 5.1 und 6.5).

### **Lärmbelastung**

In der bisherigen Diskussion kaum ins Gewicht gefallen, ist die Aussicht auf eine langfristig entscheidende Reduktion der Lärmbelastung der Eisenbahnen. Während neues Rollmaterial im Personenverkehr bereits heute als viel weniger störend empfunden wird, darf bis in rund 20 Jahren davon ausgegangen werden, dass auch das Rollmaterial im Güterverkehr - selbst ausländische Güterwagen - lärmsaniert sein wird. Der Hauptstreitpunkt wird somit - unabhängig von der Linienführung im Kanton Uri - eine wesentliche Entschärfung der Situation erfahren. Es ist wichtig, die Lärmsanierung der Eisenbahnen im Kanton Uri (Huckepack-Korridor) eng mit den weiteren Bahn- und Strassenplanungen zu koordinieren. Es ist ein dementsprechendes Begleitgremium einzusetzen.

**Fazit: Die Urner Bevölkerung und die Urner Behörden unterstützen grundsätzlich die nationale Verkehrspolitik. Sie nehmen eine zusätzliche Belastung ihres Hauptlebensraums während der nächsten Generation (ca. 30 Jahre) in Kauf, wenn Aussicht auf eine langfristige Entlastung ihrer Talschaft vom Lärm besteht. Hingegen wehren sie sich gegen eine Linienführung, die auch über die nächsten hundert Jahre wesentliche Lärmbeeinträchtigungen zeitigen dürfte und den Lebensraum markant zerschneidet.**

**Von der technischen Entwicklung des Rollmaterials und der damit verbundenen Lärmverminderung wird zu wenig Kenntnis genommen. Das umstrittene, in frühestens 20 - 30 Jahren zu erstellende Viadukt nördlich von Altdorf vermag in der Form gemäss Vorprojekt 1996 nicht zu überzeugen. Hier ist eine optimierte Lösung zu suchen.**

**Zur verbesserten Koordination von Strassen- und Bahnplanungen, namentlich im Bereich der Lärmemissionen - ist ein gemischtes Begleitgremium einzusetzen.**

---

<sup>4</sup> Siehe Kosten und Nutzen im Natur- und Landschaftsbereich, Monetarisierung und Beurteilungsmodell für Schutzmassnahmen im Verkehr, Berichte des NFP 41 "Verkehr und Umwelt", Bericht C1, Anhang B, Fallbeispiel 1

---

### 6.3 Bedeutung einer baldigen Realisierung des Gotthard-Basistunnels

Sowohl der Kanton als auch das BAV und die AlpTransit Gotthard AG (ATG) fordern einen möglichst raschen Linienführungsentscheid in Uri. Für den Kanton geht es darum, seine Richt- und Nutzungsplanung insgesamt auf die künftige Bahninfrastruktur auszurichten. BAV und ATG machen andererseits deutlich, dass der Abschnitt Erstfeld - Amsteg des Gotthard-Basistunnels (GBT), der erst auf Grund des Linienführungsentscheids in Uri definitiv festgelegt werden kann, bereits heute auf dem zeitkritischen Weg liegt, d.h. seine Realisierung bestimmt die Inbetriebnahme des GBT insgesamt.

Die ATG geht von einem Baubeginn für den Abschnitt Erstfeld - Amsteg im Jahre 2002 aus. Diese Einschätzung ist realistisch, falls das bereits öffentlich aufgelegte Projekt von der Bevölkerung und den Behörden weitgehend akzeptiert wird. Bei einer grundsätzlichen Opposition, wie sie sich heute auf Grund der bisherigen Diskussion um den Linienführungsentscheid in Uri abzeichnet, muss indessen mit einer längeren Verfahrensdauer gerechnet werden. Dies hat sich nicht zuletzt auch beim BAHN 2000-Vorhaben Mattstetten - Rothrist gezeigt, wo in Folge der über 6'600 Einsprachen ein etappierter Entscheid gefällt und bis zum Erlangen der Rechtskraft des ersten Teilentscheids über 5 Jahre für das Plangenehmigungsverfahren in Kauf genommen werden musste.

**Fazit:** *Bei einem Linienführungsentscheid im Kanton Uri gemäss der vorgelegten Talvariante sind Verzögerungen in der Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels nicht auszuschliessen.*

### 6.4 Technische Entwicklung innerhalb der kommenden 30 Jahre

Es ist abzusehen, dass innerhalb der kommenden Generation wesentliche technische Entwicklungen eintreten werden. Dies könnte das künftige Zugmanagementsystem ebenso betreffen wie bessere Lärmschutzmassnahmen oder kostengünstigere Tunnelbaumethoden. Wesentliche Entwicklungen sind namentlich auch im Bereich der Sicherheitstechnik von unterirdischen Bahnanlagen zu erwarten. Während bis vor 20 Jahren Tunnellängen von über 40 km Länge kaum denkbar waren, sind mittlerweile derartige Längen hinsichtlich Sicherheitstechnik bewältigbar. Allenfalls gilt dies in 30 Jahren selbst für noch einmal doppelt so lange Tunnel, zumal bei der "Bergvariante lang" in Uri aus beiden Richtungen "Fluchtwege" vorgesehen sind, die zusätzlich für Überholmanöver genutzt würden.

**Fazit:** *Der Bundesrat sollte in seinem Entscheid mögliche technische Entwicklungen, die bis zur allfälligen Realisierung der NEAT-Zufahrtsstrecken eintreten könnten, unbedingt in Erwägung ziehen. Allenfalls sind Eisenbahntunnel von über 70 km Länge in 30 Jahren bereits Realität, namentlich wenn sie, wie im Kanton Uri mit der "Bergvariante lang" angedacht, über zwei "Fluchtwege" verfügen.*

## 6.5 Verhältnismässigkeit und Präjudizien

Bereits weiter oben wurde auf die grundsätzlichen Unterschiede der Finanzierung zwischen Bahn- und Strassenbauten (siehe Ziffer 6.2) und die unterschiedliche Bedeutung von Kosten- / Nutzenüberlegungen hingewiesen. Trotz dieser Unterschiede sollte der Bundesrat die Linienführung im Kanton Uri nicht ungeachtet der Entwicklungen im Strassenbau bestimmen. Im National- und im Hauptstrassenbau sind in den vergangenen Jahrzehnten vielfach Tunnelstrecken zur Entlastung des Siedlungsgebietes bewilligt worden (beispielsweise im Raum Visp [N 9], Biel und Neuchâtel [N 5], Laufen [J 18] oder im Prättigau [A 28]). Mit Blick auf die Schonung von Siedlungen im Strassenbau soll bei der Festlegung der Linienführung für eine neue Eisenbahn-Alpentransversale von nationaler und grosser internationaler Bedeutung erst recht von einem analogen Massstab ausgegangen werden.

Andererseits darf nicht verkannt werden, dass ein solcher Massstab nicht ausschliesslich als Umweltmassnahme einzustufen ist (vgl. oben; Kosten-/Nutzen-Verhältnis).

Zudem sollte bezüglich Linienführungsstandard die gesamte NEAT unter Berücksichtigung örtlicher und regionaler Besonderheiten nach gleichen Kriterien beurteilt werden. Nachdem im Kanton Tessin bereits vor längerer Zeit eine Einigung für die Linienführung in der Riviera gefunden werden konnte (Tunnel, sofern für die Mehrkosten eine Regelung zwischen Bund und Kanton Tessin gefunden wird, Vereinbarung zwischen Kanton und SBB vom 7. Oktober 1996), könnte ein erhöhter Linienführungsstandard im Kanton Uri zu neuerlichen Forderungen nach einer Unterquerung des Felderbodens in Schwyz und einer Umfahrung von Visp (Südportal des Lötschberg-Basistunnels bei Mundbach) führen. Der Kanton Schwyz würde tendenziell wohl in seinen alten Argumenten für die Anbindung von Arth-Goldau ("Sauschwänzli") ebenso unterstützt wie der Kanton Bern in jenen für eine Entlastung des Kandertals vom Autoverkehr. Schliesslich könnte die finanzielle Mitbeteiligung des Kantons an den Mehrkosten der Linienführung in der Riviera in Frage gestellt werden. Es wären somit nicht nur Mehrkosten im Kanton Uri zu erwarten (sehr grob geschätzt + 800 Mio. Franken, frühestens in 20 – 30 Jahren anfallend), sondern allenfalls auch Zusatzforderungen in anderen Kantonen (Grössenordnung tendenziell über 1 Mia. Franken).

**Fazit:** *Die Maximalvariante in Uri könnte zu Zusatzforderungen der übrigen von der NEAT betroffenen Kantone führen. Dies stellt angesichts der grundlegenden Unterschiede in der Finanzierung und der damit zusammenhängenden Entscheidungsprozesse von Strasse und Bahn eine grosse Hypothek dar.*

## 6.6 Talvarianten

Allen Talvarianten gemeinsam ist die Tatsache, dass sie Lärmimmissionen und Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes zur Folge haben. Es stellt sich generell die Frage, ob die von neuen Strassen oder Bahnen ausgehenden Immissionen der ansässigen Bevölkerung zugemutet werden dürfen.

Obwohl die räumlichen Auswirkungen im Einzelfall schwer wiegen, muss es der öffentlichen Hand auch in Zukunft möglich bleiben, Infrastrukturen von nationalem und internationalem Interesse zu realisieren. Vor allem in den Agglomerationen sind auch nach der Lärmsanierung der Eisenbahnen wesentlich mehr Personen von Lärmbelastungen über dem Immissionsgrenzwert betroffen, als dies im Kanton Uri nach Inbetriebnahme der NEAT gemäss Talvariante der Fall wäre. Bezüglich Lärm muss im Weiteren die Weiterentwicklung des Rollmaterials – auch der internationalen Güterwagen – mitbedacht werden. Schliesslich ist auf den Umweltverträglichkeitsbericht, 2. Stufe, der im Rahmen des Vorprojekts erarbeitet worden ist, hinzuweisen: Danach ist es möglich, die Talvariante unter Einhaltung der heutigen Gesetzgebung, insbesondere in den Bereichen des Umweltschutzes und der Raumplanung, zu realisieren.

Die Talvariante mit Schächenunterquerung ist hinsichtlich des Kosten- / Nutzenverhältnisses umstritten. Den hohen Mehrkosten von 100 - 150 Mio. Franken steht ein bescheidener Zusatznutzen im Bereich des Lärm- und evtl. des Landschaftschutzes gegenüber. Gemäss BUWAL widerspricht diese Variante den geltenden Grundsätzen des Gewässerschutzgesetzes und stellt keine geeignete Umweltmassnahme dar. Sie ist somit voraussichtlich nicht gesetzeskonform und nicht umweltverträglich realisierbar. Diese Variante ist aus diesen Gründen nicht mehr weiter zu verfolgen.

Die *"Talvariante Moosbad"* ist 1994 vom Kanton hauptsächlich mit der Begründung abgelehnt worden, sie benötige zu viel Landwirtschaftsland und sie zerschneide die Gemeinde Altdorf. Beide Argumente vermögen indessen das Interesse an einer technisch machbaren NEAT am Gotthard nicht zu überwiegen: Wohl gilt es, Landwirtschaftsland und namentlich Fruchtfolgeflächen, wie sie hier teilweise zur Diskussion stehen, weitestgehend zu schonen. Ohne Not soll zudem auf die Zerschneidung eines Gemeindegebiets verzichtet werden. Als Alternative zu dieser Lösung stehen indessen bloss zwei aus betrieblichen bzw. sicherheitstechnischen Gründen unsichere Bergvarianten sowie eine stark umstrittene *"Talvariante Hafnerried"* mit dem umstrittenen Viadukt Altdorf Nord und eine nicht näher abgeklärte *"Talvariante West"* gegenüber. Aus diesen Gründen sollte die Option *"Talvariante Moosbad"* nicht ohne Weiteres fallengelassen werden.

Die *"Talvariante West"* ist nicht näher abgeklärt worden. Allenfalls vermag sie etliche Probleme der *"Talvariante Hafnerried"* zu lösen. Namentlich kann bei dieser Variante auf den umstrittenen Viadukt nördlich von Altdorf verzichtet werden. Sie sollte deshalb weiterverfolgt werden.

---

Die "Talvariante Hafnerried" und die "Talvariante Moosbad" sind die einzigen zur Diskussion stehenden, auf Vorprojektniveau ausgearbeiteten Varianten, die den Anforderungen an eine Neue Eisenbahn-Alpentransversale hinsichtlich Betrieb und Sicherheit zu genügen vermögen. In Folge der Linienführung der Autobahn N 4 (neuer Axentunnel) muss die "Talvariante Hafnerried" indessen nördlich von Altdorf in frühestens 20 – 30 Jahren in erhöhter Lage realisiert werden, was als Hauptursache des Urner Widerstands gegen die Talvariante zu orten ist. Eine Verbesserung muss gefunden werden, sei es in Form einer akzeptierten Lösung der Lärmimmissionen und des Landschaftsbildes (Brückenkonstruktion), sei es in Form einer leicht modifizierten Linienführung im Sinne der "Talvariante Moosbad" oder der "Talvariante West".

**Fazit: Die "Talvariante Hafnerried" (Basisvariante II) kann gemäss Gesetz sowie heutigem Projekt- und Wissensstand umweltverträglich realisiert werden. Sie vermag den heutigen technischen und betrieblichen Anforderungen mit Sicherheit zu genügen und muss deshalb zur Sicherstellung der Weiterführung der NEAT Richtung Norden offengehalten werden. Mit Blick auf den langen Realisierungszeithorizont sind Optimierungen der "Talvariante Hafnerried" zu suchen. Es sind sowohl Verbesserungen hinsichtlich Ausgestaltung und Lärmimmissionen des umstrittenen Viadukts als auch hinsichtlich Linienführung im Sinne der "Talvariante West" oder der "Talvariante Moosbad" denkbar.**

## 6.7 Bergvarianten

Die "Bergvariante Rynächt" vermag den Anforderungen, welche an die künftige NEAT zu stellen sind, nicht zu genügen: So wie sich konkrete Projekte weiterentwickeln können, gibt es auch Entwicklungen bei den Anforderungen an ein Projekt. Dies ist mit der FinöV geschehen, indem - mit Blick auf die Verkehrsprognosen und die beschränkten finanziellen Mittel - die NEAT neu in der Lage sein muss, 1'500 m lange Züge zu übernehmen. Diese Länge entspricht der doppelten Länge der heute in Europa maximalen Güterzugslänge von 750 m. Durch das Zusammenhängen zweier Züge ist es möglich, die prognostizierte Güterverkehrsmenge auch dann aufzunehmen, wenn vorerst auf den Bau der Zufahrtsstrecken zur NEAT verzichtet wird.

Während das Vorprojekt 1996 noch auf der Basis von maximal 750 m langen Güterzügen ausgearbeitet worden ist, wurde bereits im Bericht vom 23. August 1995 über die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs darauf hingewiesen, dass bis zur Inbetriebnahme der NEAT mit Güterzügen von bis zu 1400 m gerechnet werden müsse. In der Gegenüberstellung der ATG (bzw. der SBB) vom 15. März 1996 wird darauf hingewiesen, dass diese Anforderung bei der Bergvariante nicht erfüllt werde.

Überdies käme mit der "Bergvariante Rynächt" der Kantonsbahnhof Uri langfristig in Rynächt, einem Steinschlag gefährdeten Gebiet beim Nordportal des Gotthard-

Basistunnels, zu liegen. Die Kosten für die Neuorganisation des öffentlichen Verkehrs im Kanton Uri sind bisher nicht berechnet worden. Ein derartiger Kantonsbahnhof läuft der natürlichen Erschliessung dieses Kantons zuwider: Es ist keine Talschaft bekannt, in der eine Erschliessung über einen Knoten ausserhalb des Siedlungsgebietes erfolgreich wäre. Vielmehr muss davon ausgegangen werden, dass ein Kantonsbahnhof Rynächt wegen der falschen Lage zum Hauptsiedlungsgebiet von der Kundschaft gemieden und dementsprechend wenig bedient würde. Es müsste folglich damit gerechnet werden, dass die Erschliessung des Kantons Uri mit öffentlichem Verkehr - trotz der NEAT - in Zukunft schlechter wird als heute. Der Kanton Uri könnte langfristig kaum von der NEAT profitieren.

Im Falle einer *"Bergvariante Rynächt"* steht die Möglichkeit im Raum, den Anschluss an die bestehende Stammlinie bereits mit Blick auf die definitive Ausgestaltung der Anlage im Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Zufahrtsstrecke Arth-Goldau - Altdorf/Erstfeld auszurichten. Während mindestens 10 - 20 Jahren würde der Bahn damit eine optimierte Nutzung des Gotthard-Basistunnels (GBT) verweigert. Dies kann weder im Sinne des Bundes als Besteller noch im Sinne des künftigen Betreibers des GBT liegen.

Aus all diesen Gründen ist auf die *"Bergvariante Rynächt"* zu verzichten.

Anders fällt die Beurteilung für die *"Bergvariante lang"* aus: Hier können die Züge auf der heutigen Stammlinie überholen, während die zu überholenden Züge im Berg aufgereiht werden. Nötigenfalls können zusätzlich die Überholgleisanlage Rynächt und der Bahnhof Altdorf zur Überholung von Zügen benutzt werden. Im Weiteren käme der künftige Kantonsbahnhof wohl in Altdorf, evtl. in Flüelen Süd - unweit des heutigen Bahnhofs Flüelen, der derzeit die Funktion des Hauptbahnhofs für den unteren Kantonsteil übernimmt - zu liegen.

Offen ist bei der *"Bergvariante lang"* die Ausgestaltung des Anschlusses Süd bei Erstfeld. Möglich ist die volle Anlage gemäss Talvariante oder ein Anschluss als Bypass, wie er für den Anschluss Nord ins Spiel gebracht worden ist.

Diese Frage drängt sich vor allem auch mit Blick auf allfällige Vorinvestitionen in ein künftiges, frühestens in 20 - 30 Jahren fertigzustellendes, unterirdisches Verzweigungsbauwerk im Gotthard-Basistunnel auf. Je nach Ausgestaltung des Anschlusses Süd wären Vorinvestitionen von 40 - 100 Mio. Franken für dieses Verzweigungsbauwerk zweckmässig, falls während des Baus des Anschlusses die Schliessung einer Tunnelröhre zwischen Erstfeld und Sedrun ausser Betracht fällt. Eine derartige Vorinvestition dürfte seitens der Urner Behörden und Bevölkerung zudem als Sicherheit dafür betrachtet werden, dass es der Bund langfristig mit der Verlegung der NEAT in den Berg ernst meint.

Wo und in welchem Ausmass die Vorinvestition in die Bergvariante lang zu tätigen wäre, ist indessen bis heute nicht abgeklärt.

Ferner muss bei der "Bergvariante lang" auf die Mehrkosten hingewiesen werden. Diese bewegen sich - unter Berücksichtigung der heutigen Bautechniken - in der nur grob geschätzten Grössenordnung von 0.6 - 0.8 Mia. Franken.

**Fazit: Die "Bergvariante Rynächt" erfüllt weder die technischen noch die betrieblichen Anforderungen, auf welche sich die Bahn der Zukunft mit 1500m langen Güterzügen einrichten muss. Sie würde zudem zu einer unzweckmässigen Lage des Kantonsbahnhofs führen und ist aus diesen Gründen abzulehnen.**

**Hingegen ist die "Bergvariante lang" als Option für künftige Generationen offenzuhalten. Dazu ist der Anschluss Süd des Kantons Uri gemäss Talvariante auszugestalten. Auf Vorinvestitionen für das künftige Verzweigungsbauwerk ist zu verzichten. Die Machbarkeit der "Bergvariante lang" ist zum heutigen Zeitpunkt noch unsicher und die Vorinvestition, die während der nächsten 30 Jahre keinen Nutzen abwirft, ist lagemässig noch unbestimmt und kostet die Steuerzahler 60 - 150 Mio. Franken (5 % Zins von 40 - 100 Mio. Franken Baukosten). Der Bund sichert jedoch die vertiefte Prüfung der "Bergvariante lang" zu.**

## 6.8 Tal- oder Bergvariante

Es stellt sich die grundsätzliche Frage, ob es sich der Bund als Besteller des Gotthard-Basistunnels leisten kann, auf eine Sicherstellung der NEAT-Zufahrtsstrecke zu verzichten. Soll er voll auf die Karte Weiterentwicklung der Technik setzen ("Bergvariante lang") und den Talkorridor, der nach dem heutigen Stand der Technik realisierbar ist und den heutigen gesetzlichen Anforderungen genügt, ohne Weiteres frei geben?

Diese Frage muss aus dem Blickwinkel einer verantwortungsbewussten Raumplanung, des Betriebes und der Finanzierung verneint werden. Der Bund muss all diese Aspekte in seiner Entscheidung berücksichtigen. Er kann sich nicht - obwohl bis zum Realisierungszeitpunkt von einer wesentlichen Weiterentwicklung der Technik ausgegangen werden darf und die Urner Bevölkerung und Behörden langfristig auf eine Reduktion des Verkehrs im Kanton hoffen - auf eine vage Option einschliessen und die sichere Variante fallenlassen. Dies wäre nicht zu verantworten.

Während des Bereinigungsverfahrens mehrfach zur Diskussion gestellt wurde auch die Möglichkeit, die Tal- **und** die Bergvariante im Sachplan AlpTransit festzusetzen. Gegen eine derartige Option hat sich der Kanton indessen stets gewehrt: Er wolle nicht auf zwei Korridoren in seiner räumlichen Entwicklung behindert werden. Dieser Argumentation ist zu folgen, soweit es sich nicht um eine völlig im Berg verlaufende Variante ("Bergvariante lang") oder um Optimierungen einer Variante handelt.

**Fazit:** *Auf eine Talvariante kann erst verzichtet werden, wenn die Machbarkeit der "Bergvariante lang" schlüssig abgeklärt ist. Es ist deshalb die Talvariante zu genehmigen und im Sachplan AlpTransit festzusetzen. Die Machbarkeit der "Bergvariante lang" ist vertieft zu studieren. Dies ist der Urner Regierung und der Bevölkerung vom Bundesrat entsprechend zu kommunizieren.*

*Auf die raumplanerische Sicherung von zwei NEAT-Korridoren wird auf Wunsch des Kantons Uri verzichtet.*

## **6.9 Kantonsbahnhof Uri**

Auf die Forderung nach zugesicherten Halten von hochwertigen Zügen im Kantonsbahnhof Uri kann im vorliegenden Verfahren nicht eingetreten werden. Die Bahnen handeln im Personenfernverkehr eigenverantwortlich und müssen damit jederzeit die Möglichkeit haben, einen Bahnhof entlang einer bestimmten Linie mit einer bestimmten Zugskategorie des Fernverkehrs zu bedienen oder nicht. Dem Kanton steht es indessen zu, Halte von hochwertigen Zügen im Kanton Uri zu bestellen. Im Weiteren liegt es auch am Kanton, darauf hinzuwirken, dass der Schienenpersonenfernverkehr von und nach Uri zunimmt, so dass sich Halte von hochwertigen Zügen auszahlen. Heute halten mangels genügend hohem Potenzial nur noch vereinzelte Intercity-Züge im Kanton Uri. Die während längerer Zeit regelmässigen Halte der Intercity-Züge in Göschenen mussten mangels Nachfrage gestrichen werden.

Der Bund als Besteller der NEAT kann und soll dem Kanton indessen zusichern, dass infrastrukturseitig die Möglichkeit geschaffen wird, einen Urner Bahnhof mit hochwertigen Zügen zu bedienen. Diese Funktion kann vorderhand der Bahnhof Flüelen übernehmen. Hier sind derzeit keine Infrastrukturmassnahmen als Voraussetzung von Halten hochwertiger Züge nötig.

**Fazit:** *Der Bund sichert dem Kanton Uri zu, in seinem Kanton einen Bahnhof infrastrukturmassig derart auszubauen, dass Halte von hochwertigen Zügen möglich sind (heute Flüelen, später Kantonsbahnhof Uri; nicht finanzierte NEAT-Investition). Eine derartige Festlegung ist in den Sachplan AlpTransit und - sobald dieser vorliegt - in den Sachplan Schiene - aufzunehmen. Eine Garantie für regelmässige Halte von hochwertigen Zügen im Kanton Uri kann der Bund nicht abgeben. Es liegt am Kanton, mit geeigneten Massnahmen die Frequenzen im Personenfernverkehr derart zu erhöhen, dass sich regelmässige Halte von hochwertigen Zügen auszahlen.*

## 6.10 Optimierung der Auflageprojekte

Mit Blick auf die Option "*Bergvariante lang*" ist das Auflageprojekt für die Abschnitte Erstfeld zu optimieren. Dies betrifft namentlich die Linienführung (im Fels statt im Lockergestein), was unmittelbare Einsparungen von bis zu 30 Mio. Franken zur Folge haben wird. Das Auflageprojekt Rynächt ist derart auszugestalten, dass als Überholgleisanlage vorerst bloss die verlegte Stammlinie mit so genannter Überwerfung dient. Für einen schadhafte Zug (z. Bsp. mit einer heissgelaufenen Achse) kann ein Abstellgleis in Altdorf vorgesehen werden.

**Fazit:** *Das Auflageprojekt für den Abschnitt Erstfeld ist zu optimieren (Linienführung im Fels statt im Lockergestein). Auf die voll ausgebaute Überholgleisanlage im Abschnitt Rynächt ist vorerst zu Gunsten einer schlanken Lösung und unter Beizug des Bahnhofs Altdorf zu verzichten. Die Kosteneinsparungen betragen dabei zumindest 30 Mio. Franken.*

## 6.11 Konzentration von Infrastrukturen im unteren Reusstal / Fonds

Im unteren Reusstal kommt es im Falle der Realisierung der Talvariante in frühestens 20 - 30 Jahren zu einer Konzentration von Infrastrukturen, die einzeln gesehen umwelt- und raumverträglich sind, von welchen aber insgesamt eine hohe Belastung des Tals ausgehen kann. Zur Milderung von negativen Synergien beantragt das BAV die Schaffung eines Fonds in der Höhe von rund 30 Mio. Franken (höchstens 50 Mio. Franken).

Es gilt im Auge zu behalten, dass der Verursacher der negativen Synergien keineswegs bloss die Bahn ist. Vielmehr ist in Erinnerung zu rufen, dass der von einem Teil der Bevölkerung und Behörden besonders heftig kritisierte Viadukt nördlich von Altdorf - ein Projektelement, das frühestens in 20 - 30 Jahren realisiert wird - eine zwingende Folge der Linienführung der Autobahn N 4 (Axentunnel) ist. Weiter hat der Kanton die "*Talvariante Moosbad*" (Linienführung der NEAT gemäss Basis- oder Alternativvariante 1994) abgelehnt (vgl. oben) und statt dessen, zu eigenen Lasten, ein Vorprojekt für die Linienführung gemäss "*Talvariante Hafnerried*" (Basisvariante II 1996) ausarbeiten lassen.

Der Antrag des BAV für einen Fonds ist zunächst positiv zu würdigen, können doch damit projektunabhängig Massnahmen zur Verbesserung der Raumordnung und der Umwelt ergriffen werden, die ein wesentlich höheres Kosten- / Nutzenverhältnis aufweisen als zusätzliche Massnahmen am Projekt selbst (z.B. Unterquerung des Schächens; vgl. auch oben erwähnten Bericht des NFP 41). Ein derartiger Fonds eröffnet zudem die Möglichkeit, die NEAT-Zufahrtsstrecken raumplanerisch vorzubereiten und Massnahmen im Zusammenhang mit der NEAT mit zu finanzieren, so z.B. die Sanierung der Unterführung Attinghausen oder die Nutzungsplanung im Bereich Altdorf Nord.

Nicht zum ersten Mal stellt sich das Problem, dass ein neues Vorhaben - im Kanton Uri die NEAT - für sich betrachtet gemäss den stufengerechten Abklärungen umweltverträglich realisiert werden kann, dass dadurch aber die Gesamtbelastung in einem bestimmten Raum für die betroffene Bevölkerung doch beträchtlich wird. Wenn es sich wie im Kanton Uri um ein Vorhaben handelt, das langfristig einen Beitrag zur Nachhaltigkeit zu leisten vermag, so ist es um so stossender, wenn gerade dieses Vorhaben nur unter erschwerten Bedingungen und ohne Einbindung der weiteren wesentlich an der Belastung des Raumes beteiligten Akteure (im Kanton Uri die Autobahnen N2 und N4) realisiert werden muss. Andererseits hat die verwaltungsinterne Prüfung ergeben, dass die rechtlichen Grundlagen für die Schaffung eines derartigen Fonds vertiefter abgeklärt und aller Voraussicht nach neu geschaffen werden müssen. Das UVEK soll aus diesem Grund prüfen, wie die dem Fonds zu Grunde liegende Idee in allgemeingültiger Weise umgesetzt werden könnte. Dem Bundesrat ist innerhalb der laufenden Legislatur Bericht über das Ergebnis dieser Prüfung zu erstatten.

**Fazit:** *Die negativen Synergien im unteren Reusstal sind anzuerkennen und sinnvoll auszugleichen. Ohne Präjudiz für andere Grossprojekte wäre dazu beispielsweise ein Fonds im Sinne des Antrages des BAV in der Höhe von 30 bis max. 50 Mio. Franken einzurichten und je hälftig durch kantonale Nationalstrassengelder und durch NEAT-Kredite zu speisen. Mangels entsprechender Rechtsgrundlage kann indessen der Fonds zur Zeit nicht umgesetzt werden.*

*Der Ausgleich von negativen Synergien hat folglich durch Projektoptimierungen der NEAT, sowohl bezüglich des zweckmässigen Korridors für die Zufahrtsstrecke (siehe Ziffer 6.6 - 6.9 hiavor) wie auch bezüglich der Auflageprojekte (siehe Ziffer 6.10) zu erfolgen. Im Weiteren ist das UVEK ist zu beauftragen, dem Bundesrat bis Ende 2001 darüber Bericht zu erstatten, ob und wie die negativen Auswirkungen gemildert werden können, die sich durch die Realisierung eines für sich betrachtet umweltverträglichen Grossprojektes zusammen mit der bereits bestehenden Belastung eines Raums durch andere Infrastrukturen und Nutzungen ergeben können.*

## 7 Würdigung

Das Bundesamt für Raumplanung hat in seinem Prüfungsbericht zum Sachplan AlpTransit (SAT) vom 15. März 1999 folgende Schlussfolgerung gezogen: "Der SAT konkretisiert in einer zweckmässigen Art und Weise die Aufgaben des Bundes zur Realisierung des NEAT-Konzepts<sup>5</sup>. Dabei werden die erwünschte räumliche Entwicklung, die Konzepte und Sachpläne des Bundes und die Richtpläne der Kantone sowie die weiteren Bodennutzungsinteressen zweckmässig berücksichtigt." Diese Beurteilung hat grundsätzlich auch der Überprüfung im durchgeführten Bereinigungsverfahren Uri Stand gehalten. Es hat sich im Wesentlichen gezeigt, dass die mit dem SAT vorgenommene Interessenabwägung auch der vertieften und intensiven Abklärungen im Bereinigungsverfahren mit Blick auf die Interessen des Landes und der verschiedenen Landesteile zweckmässig war. Die für den SAT erarbeiteten Grundlagen (hauptsächlich die Vorprojekte der AlpTransit Gotthard AG) haben es erlaubt, die mannigfachen Interessen an den Raum aufzuzeigen und unter einem gesamtheitlichen Blickwinkel gegeneinander abzuwägen.

Mit dem SAT und seinen Grundlagen liegt ein Planwerk vor, das auch sehr starken Interessen eines Kantons – im vorliegenden Fall geht es um ein Nutzungsinteresse, in einem nächsten kann es um ein Schutzinteresse gehen – aufzufangen vermag. Der Sachplan gewinnt dadurch insgesamt an Bedeutung: Es werden nicht nur Konflikte frühzeitig aufgedeckt, sondern gleichzeitig die Rechtssicherheit und die Akzeptanz von Sachplanfestlegungen massgeblich erhöht; dies führt letztlich – auch wenn dies in einem einzelnen Kanton zu erheblichen Auseinandersetzungen führt – zu einer Entlastung, Beschleunigung und damit auch Kostensenkung der nachgelagerten Plangenehmigungsverfahren, was den Wert der übergeordneten Planung namhaft steigert.

Andererseits hat sich einmal mehr das Bereinigungsverfahren als ultima ratio zur Verbesserung eines raumwirksamen Vorhabens mit überörtlichen Auswirkungen erwiesen. Im vorliegenden Fall hat sich namentlich gezeigt, dass eine Kumulation von künftigen Infrastrukturen in erheblichem Masse Emotionen zu schüren vermag. Diese Emotionen gilt es im Rahmen des Bereinigungsverfahrens ernst zu nehmen und zu mildern. Die Möglichkeit hierzu liegt im fernen Realisierungszeitraum von 20 - 30 Jahren für das am stärksten umstrittene Projektelement (Viadukt Hafnerried) und in der Bereitstellung von finanziellen Mitteln, mit welchen allfällig mögliche Verbesserungen gesucht werden können.

Das Beispiel der Linienführung im Kanton Uri zeigt, dass im Rahmen der Sachplanung des Bundes ein stufengerechtes Abwägen zwischen unterschiedlichen Nutzungsinteressen auf verschiedenen staatlichen Ebenen vorgenommen werden kann. Der Sachplan wird dadurch zu einem zentralen Führungsinstrument für die erheblich raumwirksamen Tätigkeiten des Bundes. Es ist aber auch die Bereitschaft zu einem ernsthaften Dialog und zu Nachbesserungen notwendig, gerade wenn es sich um ein politisch umstrittenes Projekt wie hier handelt. Dieser Anforderung

---

<sup>5</sup> vgl. Art. 4 Alpentransit-Beschluss

derung ist das BAV grundsätzlich mit dem Antrag zur Schaffung eines Fonds gerecht geworden. Diese Idee soll vertieft geprüft und allenfalls als Mittel zur Sicherstellung der zweckmässigen Nutzung des Bodens und der geordneten Besiedlung des Landes bei der Realisierung von Grossprojekten in vorbelasteten Räumen zur Anwendung gelangen.

**Auf Grund dieser Ausführungen ist festzuhalten:**

- 1. Im Rahmen der Sachplanung (inkl. Vorprojektierung) fand eine vertiefte Interessenabwägung statt, bei welcher die Probleme des Kantons Uri ernst genommen und dessen Interessen möglichst weitgehend berücksichtigt wurden.**
- 2. Das Bereinigungsverfahren hat punktuell neue Subvarianten (namentlich "*Bergvariante lang*" mit 2 Anschlüssen ("Fluchtwegen")) hervorgebracht. Diese Variante ist vertieft zu prüfen und gezielt weiter zu verfolgen.**
- 3. Ein neues Element ist mit der Schaffung eines Fonds gemäss Antrag des BAV zur Reduktion von negativen Synergien ins Spiel gebracht worden. Der dem Fonds zu Grunde liegende Gedanke ist weiter zu verfolgen.**
- 4. Im Rahmen des eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens wird zu überprüfen sein, ob die gemäss genehmigtem Vorprojekt und Sachplan AlpTransit ausgearbeiteten Auflageprojekte mit dem geltenden Recht übereinstimmen.**

## 8 Abschliessende Anhörung

Im Februar 2000 ist der vorliegende Bericht den beiden Parteien noch einmal unterbreitet und an der abschliessenden Einigungsverhandlung vom 16. Februar 2000 diskutiert worden. Die Ergebnisse dieser Verhandlung können wie folgt zusammengefasst werden:

1. Der Regierungsrat des Kantons Uri hat vom Bereinigungsbericht BRP, Entwurf 11.2.2000, mit Enttäuschung Kenntnis genommen. Die Grundlagen für eine umfassende Interessenabwägung sind aus der Sicht des Kantons Uri nicht vorhanden. Er ist nicht bereit, auf die Anträge an den Bundesrat einzutreten. Der Kanton Uri besteht weiterhin allein auf der von ihm bevorzugten Bergvariante mit einem Bahnhof in Rynächt.
2. Das Bundesamt für Verkehr "kann mit dem Bericht leben", auch wenn das BAV einen definitiven Entscheid zu Gunsten der Talvariante ohne weitere Optimierungsaufträge lieber gesehen hätte. Es weist zudem auf die möglicherweise unerwünschten Präjudizien hin, die namentlich mit der Errichtung des Fonds geschaffen würden. Schliesslich verdeutlichen das BAV und die AlpTransit Gotthard AG, dass ein möglichst rascher Entscheid des Bundesrates dringlich ist: Je später der Bundesrat das Tunnelportal und den Anschluss an die bestehende Gotthardlinie inkl. Überholgleisanlage bestimmt, desto später kann dereinst der Gotthard-Basistunnel in Betrieb genommen werden.

Der Direktor des BRP fasste nochmals die wichtigsten Erwägungen, die ihn zum Antrag gemäss Ziffer 9 geführt haben, zusammen:

1. Die Schweiz hat mit Bezug auf den Bau der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (NEAT) internationale Verpflichtungen, die einzuhalten sind (bilaterales Landverkehrsabkommen mit der EU).
2. Der Bund hat starke nationale Interessen am Bau der NEAT gemäss Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs. Die Umlagerung des Schwerverkehrs auf die Schiene ist umzusetzen. Dies erfordert den zeitgerechten Bau der NEAT, die das am Gotthard erwartete Güterverkehrsaufkommen von 50 Mio. Tonnen pro Jahr aufnehmen kann. Um diese Güterverkehrsmenge transportieren zu können, müssen die Bahnen in die Lage versetzt werden, 1500 m lange Güterzüge zu führen. Letzteres kann mit der Bergvariante Rynächt nicht erreicht werden, weshalb auf diese Variante zu verzichten ist.
3. Die Linienführung der finanzierten Investitionen der NEAT im Kanton Uri - d.h. das Tunnelportal des Gotthard-Basistunnels, der Anschluss an die bestehende Gotthardlinie und die Überholgleisanlage beim Tunnelportal - sind umgehend vom Bundesrat zu genehmigen, da diese auf dem zeitkritischen Weg für die Inbetriebnahme der NEAT am Gotthard liegen.

4. Für die nicht finanzierten Investitionen der NEAT, die in frühestens 20 - 30 Jahren zur Ausführung gelangen dürften, sind möglichst viele Optionen offenzuhalten. Dazu zählen eine "*Bergvariante lang*" sowie Optimierungen der Talvariante ("*West*", "*Moosbad*").

## 9 Weiteres Vorgehen / Anträge

Im Hinblick auf den Abschluss des Bereinigungsverfahrens beantragt das Bundesamt für Raumplanung dem Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartement, dem Bundesrat folgendes Beschlussdispositiv vorzulegen:

1. Gestützt auf den Bereinigungsbericht des Bundesamtes für Raumplanung (BRP) sowie auf die Erläuterungen zum Sachplan AlpTransit vom 15. März 1999 wird das Vorprojekt für den Streckenabschnitt Portal Erstfeld bis in den Raum südlich von Altdorf gemäss Basisvariante II 1996 genehmigt (Artikel 5<sup>bis</sup> des Alpentransit-Beschlusses). Die entsprechende Linienführung wird im Sachplan AlpTransit festgesetzt.
2. Für die übrigen Streckenabschnitte wird die Vorprojektgenehmigung zurückgestellt. Die betroffenen Abschnitte inkl. Kantonsbahnhof Uri werden entsprechend dem Bereinigungsbericht und den Erläuterungen im Sachplan AlpTransit festgesetzt (Art. 8<sup>bis</sup> Alpentransit-Beschluss). Die Optionen gemäss Ziffer 4 werden im Sachplan AlpTransit als Vororientierung festgelegt.
3. Der Sachplan AlpTransit im Bereich des Kantons Uri (Objektblatt 3.121) wird gutgeheissen.
4. Der Bundesrat verpflichtet sich, dafür zu sorgen, dass die Grundlagen für die Optimierung der Zufahrtsstrecken im Kanton Uri (Art. 8<sup>bis</sup> Alpentransit-Beschluss), insbesondere für die Option "*Bergvariante lang*" sowie für die Optionen einer optimierten Talvariante, innerhalb der kommenden zwei Jahre vertieft werden. Auf den Viadukt nördlich von Altdorf soll möglichst zu Gunsten einer optimierten horizontalen und vertikalen Linienführung verzichtet werden. Das UVEK wird beauftragt, die nötigen Massnahmen zu treffen sowie die Behörden von Bund und Kanton halbjährlich über den Stand der Grundlagenvertiefung zu informieren.
5. Zur Begleitung der Aufträge nach Ziffer 4, der Lärmsanierungsprojekte der Bahn (Stammlinie) und der Autobahn sowie der Lärmschutzmassnahmen entlang der Neubaustreckenabschnitte setzt das UVEK ein Gremium bestehend aus Vertretern des BAV, BRP, ASTRA, BUWAL und des Kantons ein.
6. Das UVEK wird beauftragt, dem Bundesrat bis Ende 2001 darüber Bericht zu erstatten, ob und wie die negativen Auswirkungen gemildert werden können, die sich durch die Realisierung eines für sich betrachtet umweltverträglichen Grossprojektes zusammen mit der bereits bestehenden Belastung eines Raums durch andere Infrastrukturen und Nutzungen ergeben.

7. Die Auflageprojekte für die Teilabschnitte Erstfeld und Rynächt sind gemäss Bereinigungsbericht des BRP zu optimieren resp. zu erarbeiten.

3003 Bern, 31. März 2000

Ueli Widmer

Beilage

- Karte 1 : 50'000 mit den verschiedenen Linienführungsvarianten im Kanton Uri
- Ausschnitt aus der Übersichtskarte 1 : 900'000 des Sachplans AlpTransit vom 15.3.1999