

5.5 Räumliche Einbindung der NEAT

I. Richtungsweisende Festlegung

5.5 Der Kanton Uri setzt sich dafür ein, dass das Gesamtsystem NEAT rasch, integral, umweltschonend und mit einer nachhaltigen Wirkung auf den Kanton bezüglich der verkehrlichen Erschliessung realisiert wird. Um eine zusätzliche Belastung des Lebensraums im Unteren Reusstal zu vermeiden, wird langfristig der Bahnverkehr in den Berg verlegt und Flüelen auf der Stammlinie umfahren.

II. Erläuterungen

Ausgangslage

Der Gotthard-Basistunnel ist seit 2016 im Betrieb und stellt – zusammen mit der Bergstrecke – die Anbindung an die übergeordneten Zentren im Süden (Mailand, Lugano, Locarno, Bellinzona) sicher (1. Etappe NEAT). Die Anbindung an die Stammlinie erfolgt ab dem Portal Erstfeld. Der Kantonsbahnhof Altdorf wird so ausgebaut, dass ab 2021 auch Fernverkehrszüge halten können. Er soll zukünftig den wichtigsten Bahnhof im Urner Reusstal darstellen.

Die weitere Entwicklung der Neubaustrecke Richtung Norden zur Anbindung an die übergeordneten Zentren Zürich, Zug und Luzern ist weder zeitlich noch finanziell gesichert. Der Regierungsrat hat im März 2011 zu den Vorprojekten Uri Berg-lang Axen und der entsprechenden Anpassung im Sachplan Verkehr (Teil Infrastruktur Schiene)² Stellung genommen. Er gab dabei der integral zu realisierenden Variante «Reider ebenerdig schnell» (RES) den Vorzug, weil Flüelen dank der Stammlinienumfahrung entlastet wird und eine Haltestelle im Reider den direkten Bahnanschluss sicherstellt. Grundlage für den Entscheid sind die beiden Vorprojekte Hafnerried tief (HAT) und RES mit je einem Element Axentunnel, Tunnel «Berg-lang» und Stammlinienumfahrung von Flüelen. Die definitive Variantenwahl für RES erfolgte durch den Bundesrat mit der Anpassung des Sachplans Verkehr am 16. Dezember 2011. Die Finanzierung der weiteren Etappen wird auf nationaler Ebene bestimmt. Der Kanton Uri setzt sich in Anbetracht der zu erwartenden starken Zunahme des alpenquerenden Güter- und Personenverkehrs für eine möglichst rasche und integrale Umsetzung der NEAT ein.

Abstimmungsbedarf und Ziele

Hinsichtlich der Weiterführung der NEAT in Richtung Norden bestehen zurzeit (Stand 2019) keine konkreten Vorstellungen oder Beschlüsse zur Finanzierung und zum Realisierungszeitraum. Bezüglich der Linienführung werden folgende Ziele weiterverfolgt:

- Um das Untere Reusstal durch die Bahn nicht noch zusätzlich zu belasten, sollen alle Züge, die nicht den Kanton Uri erschliessen oder nicht die Verbindung zur Ost-West-Achse im Alpenraum sicherstellen, in einem Tunnel um das Hauptsiedlungsgebiet geführt werden. Langfristig ist daher die Realisierung des Tunnels «Berg-lang» vorgesehen. Die Regierung überprüft regelmässig den Nutzen der Freihaltung der hierfür benötigten Flächen im Vergleich zu den Kosten bzw. den Beeinträchtigungen durch diese Freihaltung.

² UVEK (2018). Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK, 7. Dezember 2018.

- Flüelen hat mit der Umsteigebeziehung von der Vierwaldstättersee-Schiffahrt auf die Bahn eine hohe touristische Bedeutung. Die Gemeinde hat zudem Potenzial als Wohn- und Tourismusstandort. Damit diese Potenziale optimal genutzt werden können, ist es notwendig, das Dorf mittelfristig vor Lärm und Erschütterungen durch den Schienengüterverkehr zu entlasten. Trotzdem ist in Flüelen eine Bahnhaltestelle notwendig, um die touristisch bedeutende Umsteigefunktion vom Schiff auf die Bahn aufrecht zu erhalten und die direkte Anbindung an den schienengebundenen Öffentlichen Verkehr zu gewährleisten. Mit der Variante RES wird das Ziel einer Umfahrung von Flüelen durch den Schienengüterverkehr auf der Stammlinie verfolgt, unter Beibehaltung der direkten Anbindung an das Bahnnetz mit einer neuen Haltestelle im Gebiet Reider.
- Im Güterverkehr besitzt die geplante Realisierung des durchgängigen Korridors für verladene Fahrzeuge mit vier Metern Eckhöhe (4-m Korridor) auf der Gotthardachse eine hohe Dringlichkeit, um die Verlagerungsziele und die notwendige Stärkung des Güterverkehrs zu erreichen.

Lösungsansätze

- Der Kanton setzt sich dafür ein, dass die NEAT-Projektelemente im Abschnitt Axen in eine Finanzierungsvorlage des Bundes aufgenommen werden. In einem ersten Schritt ist die Kapazität im Axen zu erhöhen und zugleich die Erreichbarkeit des Kantons Uri für den Personenverkehr zu sichern und zu verbessern. Gleichzeitig soll die Stammlinie durch Flüelen für den Güterverkehr aufgehoben und mittels einer Umfahrung in den Berg verlegt werden. Deshalb setzt sich der Regierungsrat für die integrale Umsetzung der Variante RES ein. Sie bietet Flüelen einen direkten Bahnanschluss, ist flexibler und kann besser auf allfällig geänderte Rahmenbedingungen reagieren.
- Die baulichen Voraussetzungen für die Realisierung des Tunnels «Berg-lang» werden bereits in Zusammenhang mit dem Projektabschnitt Axen sichergestellt.
- Der Kanton Uri soll weiterhin eine zentrale Erschliessungs- und Verknüpfungsstelle für die wichtigen Verbindungen für den Personenverkehr nach Norden und Süden aufweisen.

III. Abstimmungsanweisungen

5.5-1 Zweite Bauetappe NEAT – Abschnitt Axen inkl. Anschluss an die Stammlinie

Der Sachplan Verkehr (Teil Infrastruktur Schiene) beinhaltet die wesentlichen Elemente für den Axentunnel und den Anschluss an die Stammlinie. Folgende Elemente werden im Richtplan festgelegt:

- Die Linienführung des Axentunnels (zwei Einspurröhren) samt der späteren Realisierung des Tunnels «Berg-lang»
- Der Tunnelabschnitt Axen mit dem Südportal im Gebiet Reider in der Gemeinde Flüelen
- Die Umfahrung von Flüelen auf der Stammlinie mit einer Haltestelle im Gebiet Reider
- Der Standort des Unterwerks
- Die notwendigen Voraussetzungen für die etappierte Realisierung sämtlicher Projektbestandteile im Abschnitt Axen
- Materialbewirtschaftungs- und Installationsplätze: Bahn/Schiff Flüelen, Sulzegg, Gruonbach, Hafnerried 2 (Zwischenergebnis)

Der Kanton setzt sich dafür ein, dass der Abschnitt Axen zusammen mit der Umfahrung Flüelen und dem Stammgleis sowie ein 4m Korridor für verladene Fahrzeuge in ein Ausbauprogramm des Bundes aufgenommen und bis spätestens 2030 realisiert wird. Falls im Endausbau NEAT ein dreispuriger Betrieb am Axen genügen sollte, wird geprüft, ob das Trasse der Seegleises dem Langsamverkehr (Fussgänger, Velo) zur Verfügung gestellt werden kann.

Federführung:	ARE
Beteiligte:	AFT, Gemeinden, Korporationen, Tourismusorganisationen
Koordinationsstand:	Festsetzung
Priorität/Zeitraum:	Daueraufgabe

5.5-2 Dritte Bauetappe NEAT – Abschnitt Uri

Der Kanton schafft die Voraussetzungen für die Realisierung des Verbindungstunnels «Berg-lang» zwischen dem Abschnitt Axen und dem Gotthardbasistunnel als Langfristoption. Dazu werden die notwendigen Stellen für die Zwischenangriffe für den späteren Bau des Verbindungstunnels gesichert.

Zwischenangriffe Verbindungstunnel «Berg-lang»:

Gemeinde	Lokalbezeichnung
Altdorf	Moosbad
Schattdorf	Rynächt

Federführung:	ARE
Beteiligte:	NEAT-Koordinationsstelle Kanton Uri, Gemeinden Altdorf, Flüelen, Schattdorf
Koordinationsstand:	Zwischenergebnis
Priorität/Zeitraum:	wichtig

Querverweise

- Sachplan Verkehr,
- Teil Infrastruktur Schiene, UVEK 2018
- Wahl Linienführung UBLA, RRB Nr. 2011-61 R-720-12 vom 25. Januar 2011
- Stellungnahme zum Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene, RRB Nr. 2011-174 R-101-11 vom 15. März 2011
- Richtplankarte

Querverweise

- Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene, UVEK 2018
- Wahl Linienführung UBLA, RRB Nr. 2011-61 R-720-12 vom 25. Januar 2011
- Stellungnahme zu Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene, RRB Nr. 2011-174 R-101-11 vom 15. März 2011
- AlpTransit UBLA, Variantenwahl, RRB Nr. 2008-568 R-720-12 vom 9. September 2008
- Richtplankarte

