

Besuch von Bundesrat Moritz Leuenberger, Vorsteher EVED, beim Urner Regierungsrat, am 18. April 1996

Die Anliegen Uri bei der Realisierung der NEAT

Ausgangslage

Während der ganzen Vorbereitungszeit hat der Kanton Uri stets auf die Notwendigkeit einer NEAT hingewiesen und das Vorhaben begrüsst, falls es die Verlagerung des alpenquerenden Transitschwerverkehrs entscheidend fördert und selber auf die Raumplanungs- und Umweltschutzbedürfnisse unseres Kantons Rücksicht nimmt. Unsere Anliegen wurden oft im ersten Moment als reine Begehrlichkeiten aufgefasst. Der konstruktive Hintergrund unserer Vorstösse konnte aber bei mehreren Gelegenheiten erklärt werden, so dass der Bundesrat von unserer Bereitschaft zum Mittragen dieses national und international wichtigen Werkes Kenntnis nehmen konnte. Unsere Forderungen sind denn auch identisch mit den Zielen des Raumplanungs- und des Umweltschutzgesetzes und insbesondere mit jenen des Alpentransitbeschlusses und der Alpeninitiative. Die Stimme Uri setzt sich also für die Durchsetzung der eidgenössischen Normen in unserem Raum ein. Unsere Forderungen an eine NEAT sind klar: **Umwelt- und Raumverträglichkeit des Verkehrs in Uri.**

Die Umwelt- und Raumverträglichkeit lässt sich mit einer integralen Neubaulinie besser erreichen, als wenn nur Teile eines Werkes erstellt, und dadurch die bestehende Zufahrtlinie erheblich mehr belastet wird. Uri unterstützte jeweils den Bundesrat mit Überzeugung, wenn er bei den parlamentarischen Anfragen stets die gleichzeitige Realisierung des gesamten Werkes zusicherte. Unsere Forderung nach „**Erstellung der integralen Gotthardachse und Eröffnung aller Teilabschnitte im selben Zeitraum**“ deckte sich mit den Aussagen der Landesregierung.

BAV	
- 18. April 1996	
1	T
	mio
	nib
	sic
	sup
	blc
	the
	brr
2	scr 1.5.
4	gff 1.1.
5	sa
	med
	dot
6	scr
3	er

Der Bundesrat hat sich am 12. April 1995 mit den Vorprojekten der SBB auseinandergesetzt und festgestellt, dass verschiedene wichtige Fragen für die Genehmigung und insbesondere für die Festlegung der Linienführung noch nicht genügend abgeklärt worden sind. Deshalb verlangte er eine Reihe von Zusatzabklärungen, die auch vom Kanton Uri als notwendig erachtet wurden. Wir danken dem Bundesrat für seinen Entscheid vom 12.4.1995, in welchem er u.a. auch die Ausarbeitung des Vorprojekts für die Bergvariante im Abschnitt Uri verlangte, um so vor seinem Entscheid den Vergleich mit der Talvariante der SBB anstellen zu können. Die Vorprojekte beider Linienführungen werden in diesen Tagen fertiggestellt. Nun kann zur objektiven Beurteilung und zum Variantenvergleich geschritten werden.

Am 9. Januar 1996 empfangen Sie mit einer Delegation des Bundesrates uns Kantone zu einer Aussprache betreffend die Finanzierung einer redimensionierten oder etappierten NEAT. Uri unterstützt den Bundesrat in seiner Absicht, die NEAT über die Klippen der Finanzierung zu führen. Damit aber die Raum- und Umweltverträglichkeit erreicht werden können, darf die NEAT als Gesamtidee nicht redimensioniert werden, was einer Aufgabe der visionären und notwendigen

Ziele bedeuten würde. Falls nun nicht alle Elemente gleichzeitig erstellt werden können, muss trotzdem bereits das erste Teilprojekt nicht nur finanzierbar sein, sondern insbesondere auch den Anforderungen der europäischen Verkehrs-, der schweizerischen Wirtschafts-, Raumordnungs- und Umweltpolitik genügen. Das führte Uri zum Postulat: **Wenn nur ein erstes NEAT-Teilprojekt finanzierbar ist, dann soll das die (objektiv wichtigere) Gotthardachse beinhalten, welche aber integral und gleichzeitig zu bauen ist.**

Die Situation heute

Die politische Beurteilung der Forderungen aus verschiedenen schweizerischen Regionen zeigt bei realistischer Betrachtungsweise, dass eine Konsensfindung für die Finanzierung wohl nicht alleine mit der Berücksichtigung von objektiven Kriterien zustande kommen kann, wenn dabei gewisse Regionen nicht auch Teile ihrer Erwartungen erfüllt sehen. Das führt zu einer Zersplitterung der begrenzten Finanzmittel, mithin zur Gefährdung eines sinnvollen Ganzen. Jede Region muss sich deshalb die Frage stellen, inwiefern ihre absolute Forderung nach der ganzen Lösung selbst Teilerfolge für die Region verunmöglicht. Führt das Nein zu einem Kompromiss vielleicht gar zu einem Rückschritt, statt einen ersten Teilschritt in der gewünschten Richtung zu erreichen?

In Uri steht bei der aktuellen Etappierungsdiskussion des Bundes der alleinige Bau des Gotthardbasistunnels samt der dazu betrieblich notwendigen Überholgleisgruppe im Vordergrund. So gilt es für uns konkret abzuschätzen: **Was gewinnt und was verliert Uri bei dieser Variante?**

Wenn es dem Bund gelingt, die Alpeninitiative mit der NEAT umzusetzen, dann gewinnt Uri dank der ersten Kapazitäts- und Terminverbesserung am Gotthard indirekt: unsere Anliegen zur Schwerverkehrsumlagerung erfahren so eine entscheidende Konkretisierung. Der Bau der Anlagen wird im Kanton Uri zudem einen wichtigen, wenn auch nicht zu überschätzenden volkswirtschaftlichen Impuls auslösen. Die Erschliessung des Kantons Uri mit der Bahn aber wird deutlich leiden, denn die begrenzte Kapazität der (nicht ausgebauten) Zufahrtslinien wird engere Limiten setzen als heute. Die verminderte Bahnerschliessung betrifft aber nicht nur Uri, sondern mit uns auch die Regionen Goms, das Bündner Oberland (via Furka Oberalpbahn FO) und die Leventina. Der Bau des Werkes wird unserer Bevölkerung grosse, zusätzliche Immissionen bringen, und der Bau der Gleisgruppe beansprucht den Grossteil des für den Vollausbau zur Diskussion stehenden Landbedarfs. Der Mehrverkehr beim späteren Betrieb schliesslich wird erheblichen Zusatzlärm und mehr Gefahrentransporte mitten durch unsere Siedlungen bringen - dies auf einer Strecke, die bereits heute einen hohen Sanierungsbedarf aufweist. Die immer wieder erwähnten Schallschutzmassnahmen sind in Form von Lärmschutzwänden illusorisch, denken Sie nur an die Trenn- und Landschaftswirkung solcher Bauten zwischen See und Siedlung Flüelen. Bei wesentlichen Betriebsänderungen einer Anlage fordert das Umweltschutzgesetz aber die gleichzeitige Sanierung, und die NEAT muss auch eine Umweltverträglichkeitsprüfung bestehen. Diese Problematik zeigt sich nicht nur in Uri, sondern auch in den Kantonen Schwyz und Tessin.

Die Bilanz für Uri zeigt sich für die aktuell diskutierte Etappierungsvariante stark negativ und mehreren Gesetzen entgegenlaufend: Mehr Umweltbelastung, fast der gesamte Landverlust und gleichzeitig eine empfindliche Abkoppelung mehrerer Regionen von der Bahnerschliessung, stehen der verbesserten Umlagerungsmöglichkeit im Transitverkehr und einigen volkswirtschaftlichen Impulsen entgegen. Wir weisen immer wieder und rechtzeitig darauf hin, dass eine solche Realisierungsidee, die verschiedene Gesetzesvorschriften nicht erfüllt, vor Bundesgericht kaum eine Chance für eine Plangenehmigung haben kann.

Auf der anderen Seite kann die Bekämpfung der Idee NEAT auch keine Lösung sein, denn wenn die Bahn am Gotthard jetzt nicht gestärkt wird, verlieren wir ebenfalls viel. Der Ruf nach einem Ausbau der Strasse wird folgen - der internationale Bahnverkehr wird die Schweiz langfristig meiden, was unsere Erschliessung in Uri ebenfalls verschlechtert.

In dieser Situation bleibt uns nichts anderes übrig, als nach Lösungen zu suchen, die möglichst allen Zielen dient, den gesetzlichen Forderungen nachkommt und trotzdem finanzierbar bleibt. Wo liegen solche Möglichkeiten im Raum Uri?

Ein prüfenswerter Lösungsansatz

Die aktuelle Finanzlage wird im Maximum die Realisierung der drei Basistunnels Gotthard, Ceneri und Lötschberg sowie des Zimmerbergtunnels zulassen. Regionale Bedürfnisse werden oft als Sonderwünsche bezeichnet und erhalten damit ein Negativimage, was ihnen die Chance zur gesamtschweizerischen Akzeptanz nochmals mindert. Die Umwelt- und Raumverträglichkeit in den vom Bau der NEAT direkt beanspruchten Räumen ist noch schwieriger zu finden als auf den „nur“ mit vermehrten Zugfrequenzen beanspruchten Zufahrtsachsen. Trotzdem muss beides gelöst werden, ohne damit den Finanzrahmen zu sprengen.

Die Raumverträglichkeit in Bezug auf die **Regionalerschliessung** kann, darf man den neueren Fahrplanskizzen im Rahmen der vom Bundesrat am 12.4.1995 geforderten Raumplanungs- und Verkehrsstudie Innerschweiz glauben, durch die Zusicherung der heutigen Regionalversorgung auf der Schiene **vertraglich garantiert werden**, wenn das der Bund und die SBB wollen. Somit bliebe noch die Frage nach der Umweltverträglichkeit. ✓

Die durch den Bau und Betrieb des Gotthardbasistunnels am stärksten beanspruchten Räume sind die dicht besiedelten Gebiete unmittelbar vor den Tunnelportalen. Im Kanton Uri findet der Eingriff im zentralen Siedlungsraum statt, wo fast 75 % der Urner Bevölkerung leben, arbeiten und auch Erholung suchen. Im Tessin ist es der Siedlungsraum von Biasca.

Die **einzig richtige Lösung** ist nach wie vor, **der gleichzeitige Bau der Zufahrtsstrecken**. Sollte dies aber trotz nochmaliger Prüfung aller Möglichkeiten nicht realisierbar werden, muss dennoch eine Nulllösung bzw. der Absturz der NEAT verhindert werden, um noch Schlimmeres zu vermeiden.

Ein möglicher, bisher noch nicht im Detail geprüfter Ansatz für den minimalen gemeinsamen Nenner mit Uri, braucht keine Berücksichtigung von Sonderwünschen - er wurde uns vom EVED und von den SBB bereits im Raum Biasca vorgestellt:

Das Auflageprojekt des Gotthard-Basistunnels endet im Süden nicht beim Portal, sondern reicht rund 6 km über das Portal hinaus bis südlich des Siedlungsraumes von Biasca. Dort muss noch der Anschluss an die heutige Stammlinie gefunden werden, was zu rund 7,5 km Neubaustrecke führt. Diese Strecke hat den Zweck, das Dorf Biasca zu schonen und die Funktion der Gleisgruppe zu sichern. Im Kanton Uri könnten mit einer ähnlich langen Neubaustrecke wie im Tessin ebenfalls die grössten Raumplanungs- und Umweltprobleme gelöst werden. Beispielsweise kann so auch die im Landschaftsschutzgebiet von nationaler Bedeutung (BLN-Gebiet) liegende Siedlung Flüelen geschützt werden, was sonst mit keiner vertretbaren Lösung zu erreichen ist. Mit der gleichen Einpassung des Bauobjektes „Gotthardbasistunnel“ im Norden wie im Süden, kann der Anschluss an die Stammlinie nördlich der Siedlung Flüelen, im Axen, gefunden werden. **Das Bauwerk Basistunnel umfasst somit die Strecke von Biasca Süd** (wie bereits öffentlich aufgelegt) **bis Flüelen Nord** (der Nordabschnitt des Tunnels ist bisher noch nicht aufgelegt worden). Das empfindlichste Siedlungs- und Landschaftsgebiet, nämlich der Talkessel des unteren Reusstals, kann mit dem „Tessiner-Ansatz“ geschont werden, indem die Zufahrtslinie gleichzeitig mit dem Basistunnel erstellt wird. Ob das mit der Berg- oder Talvariante geschehen soll, muss ohnehin mit dem Variantenvergleich und dem Linienführungsentscheid festgestellt werden. Tatsache bleibt, dass die Lösung umwelt- und raumverträglich sein muss. Dieser Zustand wäre denn auch als Übergangslösung bis zur stärkeren Verkehrsauslastung zu verstehen, denn dann werden die Zufahrtslinien u.a. auch aus Kapazitätsgründen notwendig. Als günstiger Nebeneffekt dieses Lösungsansatzes können verschiedene Provisorien vermieden und damit Geld eingespart werden. Die Kosten für Provisorien und für den Lärmschutz von Flüelen, Altdorf, Attinghausen, Bürglen und Schattdorf können bereits in die definitive Lösung eingebunden, der Regionalbahnhof Uri erstellt und bedient werden.

Das bisher Gesagte lässt sich in folgende drei Hauptpunkte zusammenfassen:

1. Die Auflage des Nordteils des Gotthard-Basistunnels soll in Analogie zum südlichen Tunnelende im Kanton Tessin den Abschnitt vom Tunnelportal Erstfeld bis Flüelen Nord einbeziehen.
2. Uri hat mit grossen eigenen Anstrengungen die Bergvariante als gute Lösung eingebracht, welche nicht nur die betrieblichen Vorgaben erfüllt und den Finanzrahmen, sondern insbesondere die Umwelt- und Raumverträglichkeit gewährleistet und als einzige Variante breite Akzeptanz in der Bevölkerung findet.
3. Die Basisvariante 1994 des Bundes hielt sich im vergleichbaren Abschnitt mit 1'966 Mio. sFr. an den vorgegebenen Kostenrahmen des Bundes. Statt der damaligen Verlegung der Stammlinie in Flüelen zeigt nun die Urner Bergvariante mit 1'950 Mio. Fr. eine viel umweltgerechtere Lösung auf, die den gesetzten Kostenrahmen sogar noch leicht unterschreitet. Somit konnten wir mit unserem grossen Einsatz belegen, dass bessere Lösungen nicht kostentreibend sein müssen. Im Gegenteil: sie sind geeignet, der NEAT zum Durchbruch zu verhelfen.

Der Regierungsrat konnte bisher noch keine detaillierte Bilanz und Wertung diese Ansatzes vornehmen. Die heutige Äusserung dieses Gedankens soll aber aufzeigen, dass umwelt- und raumverträgliche Lösungen in Uri auch ohne Sonderbehandlung unseres Kantons und ohne Sprengung des Finanzrahmens möglich scheinen. Unsere Gedanken sollen Ihnen, Herr Bundesrat, aber auch aufzeigen, dass Uri aktiv mitdenkt, Kompromisslösungen nicht ausschliesst und mithelfen will, das wichtige Werk NEAT zu retten und zur raschen Umsetzung zu bringen.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, heute im gegenseitigen Gespräch, mögliche Wege aus der sehr schwierigen Situation suchen zu können. Sie dürfen davon ausgehen, dass Uri ein verlässlicher Partner für vertretbare Lösungen ist und auch in Zukunft bleiben wird. Wir sind zuversichtlich, dass die Urner Bevölkerung zu umwelt- und raumverträglichen Lösungen Hand bieten wird.

Altdorf, 18. April 1996

Im Auftrag des Regierungsrates
Ambros Gisler, Volkswirtschaftsdirektor

A. Nationalstrasse N4, 2. Klasse, Umfahrungstunnel Flüelen

1. Ist-Zustand

Generelles Projekt durch den Bundesrat am 19. Januar 1994 genehmigt
Januar 1996: Beginn Ausarbeitung Auflageprojekt. Momentan läuft das Präqualifikationsverfahren unter Ingenieurbüros für Bau und Umweltverträglichkeit.
Umfahrung Flüelen hinausgeschoben, Bahnverlegung gemäss NEAT-Botschaft gestrichen.

2. Probleme (müssen bis Juli 1996 gelöst werden)

- Linienführung Alptransit (offene SBB-Variante oder Bergvariante) beeinflusst Linienführung Umfahrung und Anschluss Süd (Konflikt Strasse-Bahn)
- Anschluss Süd mit provisorischem Kreisel und später Definitivum und Anschluss an eine Umfahrung Altdorf

3. Begehren an den Bundesrat (Die Zeit wird wieder sehr eng.)

Mit dem Bau der Umfahrung Flüelen sollte unbedingt anfangs 1999 begonnen werden, so wie es das 5. langfristige Bauprogramm (vom Bundesrat am 30.8.1995 genehmigt) vorsieht.
NEAT-Variantenentscheid ist notwendig vor der Volksabstimmung über die Finanzen.

4. Weiteres Vorgehen

- | | |
|--|--------------------|
| - Auflageprojekt erstellen | Juli 96 - Sept. 97 |
| - Auflage, Behandlung Einsprachen, Projektgenehmigung | Okt. 97 - Sept. 98 |
| - Detailprojekte und Submissionsunterlagen Vorarbeiten | Jan. 98 - Juni 98 |
| - Submissionsunterlagen Hauptarbeiten | Jan. 98 - Dez. 98 |
| - Vorarbeiten | Okt. 98 - März 99 |
| - Hauptarbeiten | ab April 99 |

B. Nationalstrasse N4, 2. Klasse, Fronalptunnel (Umfahrung Sisikon)

Die Umfahrung Sisikon war immer ein Bestandteil der N4.
Beim Felssturz am Oelberg hat man das zurückgestellt und einen Fronalptunnel geplant.
Im Interesse des Kantons Schwyz aber zum Nachteil Umfahrung Sisikon.

1. Ist-Zustand

Generelles Projekt durch Uri am 31. Juli 1995 an das ASB gesandt zur Prüfung und Antragstellung an das EVED, resp. den Bundesrat. Der Kanton Schwyz lehnt das Projekt ab (Kosten Kt. Schwyz: 70 % von 461 Mio. Fr. = 323 Mio. Fr.)

Die Kantone Nidwalden und Zug unterstützen den Bau des Fronalptunnels (siehe Schreiben vom 23. und 24. Oktober 1995 an Herrn Bundesrat Ogi)

2. Probleme

Wegen dem "NEAT-Deal" des Kantons Schwyz läuft im Projekt momentan nichts. Der Entscheid liegt beim ASB, resp. dem Bundesrat. Schwyz ist erneut vom ASB zur Stellungnahme aufgefordert. Eröffnung N4 im Knonaueramt ist im Programm 2007 fertig, Umfahrung Sisikon aber erst im Jahr 2009 gemäss dem 5. langfristigen Bauprogramm.

3. Begehren an den Bundesrat

Raschmöglichster Entscheid des Bundesrates zur Grundsatzfrage: Fronalptunnel ja oder nein (bis Herbst 1996). Antrag an ASB z. H. Bundesrat. Bauende mit Eröffnung N4 Knonaueramt 2007.

Wenn negativ: Sofortiger Start der Planung einer Kurzumfahrung Sisikon (ab Herbst 1996)

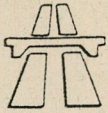
4. Weiteres Vorgehen

Entscheid Bundesrat Fronalptunnel ja oder nein, bis Herbst 1996

Wenn ja: Weiterer Ablauf planen, dass entgegen 5. langfristigem Programm des Bundesrates anfangs 2002 mit dem Bau begonnen werden kann. Antrag an Bundesrat über ASB.

Wenn nein: Sofortige Planungsaufnahme für eine Kurzumfahrung Sisikon (ca. 2 km = 150 Mio. Franken) ab Herbst 1996 und Beginn Hauptarbeiten ab anfangs 2000.

Altdorf, 16. April 1996/Bar-Am



LANGFRISTIGES BAUPROGRAMM
FÜR DIE NATIONALSTRASSEN

PROGRAMME A LONG TERME POUR LA
CONSTRUCTION DES ROUTES NATIONALES

Kanton / Canton	Bauabschnitte Sections de constructions		Fahrspuren Nomb. de voies	Länge in km Long. en km	Inbetriebnahme Wise en service	Jahre / Année																					
	Nr/No	Bezeichnung / Désignation				91	92	93	94	1995	96	97	98	99	2000	01	02	03	04	2005	06	07	08	09	2010	11	12
		N3																									
AG	03 90	Zollanlage N3, Rheinfelden	-	-																							
	03 19	Zubringer N3 - A98 (D) Rheinfelden	2+2	-																							
	03 15	Frick - Bözbergtunnel Nord	2+2	6.0																							
	03 16	Bözbergtunnel	2+2	3.7																							
AG	03 17	Bözbergtunnel Süd - Birrfeld	2+2	8.9																							
ZH	03 41	Verkehrsdreieck Letten - Sihlhölzli	3+3	2.6																							
		N4																									
SH	04 44	Anschluss Schönenberg	2	1.3																							
	04 45	Tannerberg-Fäsenstaub-Tunnel	2	1.5																							
SH	04 46	Anschluss Schaffhausen Süd	2	0.3																							
ZH	04 23	Ktgr. SH - Flurlingen	2	1.7																							
	04 28	Andelfingen - Henggart	2+2	3.4	2-Spur 1958																						
	04 29	Henggart - Verzweigung N4/N1	2+2	5.1																							
	04 14	Brunau - Uetliberg Ost	2+2	0.6																							
	04 15	Uetliberg Ost - Fildern	2+2	4.6																							
ZH	04 16	Fildern - Knonau	2+2	13.4																							
SZ	04 29	Neue Axenstrasse Anschluss Brunnen - Ktgr. UR	2+2	7.3																							
UR	04 29	Neue Axenstrasse Ktgr. SZ - Flüelen	2+2	6.0																							
		N5																									
SO	05 22	Zuchwil - Nennigkofen	2+2	7.4																							
BE	05 21	Ktgr. SO - Aare	2+2	3.7																							
SO	05 23	Aare - Grenchen	2+2	3.3																							
BE	05 22	Grenchen - Längfeld (Biel Ost)	2+2	8.6																							
	05 41	Längfeld (Biel Ost) - Biel West	2+2	12.3																							
	05 38	Biel West - Schlössli	2/G	1.7																							
BE	05 24	Umfahrung Ligerz inkl. Tu.-Verlängerung	2	3.0	3.0 km 07.05.91 0.8 km 18.06.93																						
NE	05 27	St-Blaise - Neuchâtel Est	2+2	3.5	29.06.77																						
	05 24	Serrières - Areuse	2+2	5.0	29.06.77																						
NE	05 23	Areuse - Front. VD	2+2	13.3																							
VD	05 22	Front. NE - Arnon	2+2	8.6																							
VD	05 21	Arnon - Yverdon	2+2	8.7	8.1 km 27.06.84																						