Ablage:	DOKU AlpTransit
Dossier-Nr.:	212-08
Datum:	18.11.96

Landammann und Regierungsrat des Kantons Uri

Bundesamt für Verkehr
Abteilung Infrastruktur
3003 Bern

BAV	25. NOV. 1996	OFT
TU Nr.:	Regl. Nr.: 212	

SPA		Q	PL	PR	IA	SI
					at	

Stellungnahme zu den Vorprojekten II AlpTransit in Uri

Sehr geehrter Herr Direktor
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Zwischenverfügung vom 12. August 1996 haben Sie das Verfahren für die Genehmigung der Vorprojekte Uri der AlpTransit-Basislinie am Gotthard eröffnet und uns dabei Gelegenheit gegeben, zu den Vorprojekten bis Mitte November 1996 unsere Stellungnahme abzugeben. Wir danken Ihnen vorab, dass die von uns in der Stellungnahme vom 27. Juni 1994 angeregte Ausarbeitung des Vorprojekts einer Bergvariante nun vorliegt und auf gleichem Planungsstand mit der Basis-II Variante verglichen werden kann. Dieser direkte Vergleich ist von grosser Wichtigkeit, geht es doch darum, die Vor- und Nachteile beider Varianten unvoreingenommen abzuwägen und auf die objektive Vertretbarkeit, aber auch auf die regionale Akzeptanz hin zu prüfen.

Der bereits in Ihrer Zwischenverfügung angekündigte Entwurf für die Anpassung der Objektblätter 3.12 des Sachplans AlpTransit erreichte uns bisher noch nicht. Somit muss der Regierungsrat bei der heutigen Stellungnahme den Entwurf zur Anpassung des Sachplans ausklammern. Die Rückmeldung zur Sachplanänderung wird als Ergänzung zu dieser Stellungnahme nachgeliefert. Die heutige Stellungnahme darf also noch nicht als abschliessende Kommentierung der Vorprojekte II angesehen werden und wir behalten uns weitere Anträge, die im Zusammenhang mit der Sachplanfrage stehen, ausdrücklich vor.

BAV		
25. NOV. 1996		
c/c	T	✓
	mio	
	nib	
	sic	
	sup	
	blc	
	the	
	brr	
	scr	
	gif	
	saj	
	ned	
c/c	dok	✓
1	mir	

Unsere Stellungnahme gliedern wir wie folgt:

1. Beurteilung der NEAT generell und der NEAT am Gotthard speziell
2. Stellenwert der Zufahrtslinien
3. Wichtigkeit des Linienführungsentscheids
4. Die vergleichende Bewertung der Vorprojekte II 5
   4.1 Grundlagen der Beurteilung
   4.2 Empfehlungen der Vernehmlasser zur Variantenwahl
   4.3 Die Bewertung der Einzelkriterien nach Kriterienprofil
5. Fazit für den Regierungsrat
6. Anträge

1. Beurteilung der NEAT generell und der NEAT am Gotthard speziell

Der Kanton Uri hat in den vergangenen Verlautbarungen mehrmals und konstant darauf hingewiesen, wie wichtig ihm die Verlagerung des Schwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene und die gute Erschliessung unseres Kantons mit attraktiven Bahnverbindungen ist. Die Resultate der verkehrsrelevanten Volksabstimmungen beweisen diese Feststellung eindrücklich. Die ablehnende Haltung Uris zur NEAT in der Abstimmung vom 27. September 1992 ist hauptsächlich darin begründet, dass unsere Bevölkerung eine umwelt- und raumverträgliche Lösung bei der Linienführungswahl erwartet, welche in der Vorlage aber nicht erkannt werden konnte. Die gleiche Sorge führte dann auch im Frühjahr 1994 zur stark ablehnenden Reaktion auf die Vorprojekte I. Weil die Umlagerung des grossräumigen Transitschwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene wegen der Leistungsfähigkeit, der Strecken- und Gefällscharakteristik für ein zukunftsgerichtetes Bahnprojekt und der direkten Nähe zur Entlastung der Schwerverkehrsroute N2 mit einer NEAT am Gotthard am besten gelingt, steht für Uri die Gotthard-NEAT innerhalb der Netzvariante klar im Vordergrund. Uri steht zur NEAT und erwartet die baldige Realisierung einer leistungs- und umweltgerechten NEAT am Gotthard. Ausserdem hängt der Kanton Tessin wie kein anderer Kanton der Schweiz an dieser einzigen Bahnverbindung, die ihm, wie unserem Kanton, die notwendige öV-Erschliessung der Region an die moderne Bahn sichert. Die Rentabilität der Achsen ist deshalb umfassend zu beurteilen. Dazu gehören nicht nur die bahnunternehmerischen, betriebswirtschaftlichen Zahlen, sondern insbesondere auch die raumplanerischen, volkswirtschaftlichen und umweltpolitischen Aspekte, die ja gemäss geltender Verfassung und geltendem Recht mit dem Werk sicherzustellen sind. Die Gotthard-NEAT vermag betreffend Alpenschutz, Verkehrsoptimierung, volkswirtschaftlichem Nutzen und Sicherung wichtiger Verkehrsbeziehungen innerhalb der Schweiz bedeutend mehr zu leisten als andere Achsen, weshalb sich auch eine höhere Investitionssumme rechtfertigen lässt.

2. Stellenwert der Zufahrtslinien

Die Vernehmlassung zu den Vorprojekten II bezieht sich auf Teile der nördlichen Zufahrtslinien zum Gotthardbasistunnel. Der Bundesrat hat in der Vergangenheit bis August 1995 auf verschiedene parlamentarische Anfragen hin stets die integrale Realisierung der NEAT verfochten. Diese mehrfachen Aussagen des Bundesrates fanden im Kanton Uri Zustimmung, denn die integrale Umsetzung der NEAT-Linie am Gotthard ist tatsächlich von zentraler Wichtigkeit. Erst die Arbeitsgruppe des Bundes brachte im Sommer 1995 den Gedanken einer redimensionierten NEAT in die Diskussion. Hauptgründe dafür waren die prekären Bundesfinanzen und die Behauptung, dass umwälzende Neuerungen in der Bahntechnik das Weglassen der Zufahrtslinien neuerdings zuliessen.

Im Gegensatz zu Aussagen in der Botschaft des Bundesrates vom 26. Juni 1996 über Bau und Finanzierung der Infrastrukturen des öffentlichen Verkehrs (96.059) vertritt der Kanton Uri die Auffassung, dass für den dort aufgezeigten Zeit- und Kapazitätsgewinn, aber auch zur Erreichung der regionalen Umwelt- und Raumverträglichkeit der Gotthard-NEAT, geeignete, neue Zufahrtslinien unabdingbar sind. Diese Auffassung stellt ein Element dar, das in Uri von allen Vernehmlassern einheitlich getragen wird. Die aktuelle NEAT-Planung geht aber aufgrund der bundesrätlichen Botschaft davon aus, dass vorderhand die Realisierung der Zufahrtslinien zurückgestellt wird. Es steht ausser Zweifel, dass die NEAT das geltende Raumplanungs- und Umweltrecht einhalten muss, damit die Plangenehmigung erteilt werden kann. Erneut weisen wir darauf hin, dass die bisherigen Untersuchungen betreffend Umweltverträglichkeit und Raumplanung stets vom integralen Bau der Gotthardachse ausgegangen sind. Entsprechende Abklärungen für gestaffelte Realisierungsschritte fehlen bisher. Soll die NEAT rasch realisiert werden, muss der Umwelt- und Raumverträglichkeit die gleiche Beachtung zukommen wie der Finanzierung und den teilweise umstrittenen Kapazitätsfragen. Weil Uri eine rasche Umsetzung guter Lösungen anstrebt, muss an dieser Stelle erneut auf diesen wichtigen Mangel hingewiesen werden.

3. Wichtigkeit des Linienführungsentscheids

Für alle Betroffenen ist es von hoher Wichtigkeit, dass die Vorprojektdiskussion nun zügig zum Abschluss gebracht und die Linienführung mit Bundesratsentscheid festgelegt wird. Für die Gemeinden und den Kanton Uri ist eine Unsicherheit bei nicht entschiedener Linienführungswahl schlecht, denn sie behindert die zukunftsorientierte und geordnete Entwicklung der ganzen Region. Ortsplanungen müssten vorsorgliche Sperrzonen ausscheiden, betroffene Grundeigentümer könnten nicht zielgerichtet nutzen und Industrie- und Gewerbebetriebe verfügten über zu wenig Sicherheit, um in ihre Zukunft zu investieren. Das Resultat wäre eine

Blockierung von wichtigen öffentlichen und privaten Vorhaben sowie eine Lähmung von Volkswirtschaft und Arbeitsmarkt. Diese Negativeffekte sind bereits heute spürbar. Als Beispiel für Behinderungen von Planungs- und Ausführungsprozessen können u.a. die Nationalstrassenumfahrung N4 in Flüelen oder die notwendige Sanierung der SBB-Unterführung als Hauptzubringer zur Gemeinde Attinghausen aufgeführt werden.

Aber auch die SBB und der Bund sind auf klare Entscheide angewiesen. Ohne Entscheid betreffend die Linienführung können die SBB ihre NEAT-Planung nicht zielgerichtet weiterbearbeiten. Beim Gotthard-Basistunnel müssen heute Varianten geplant und später eventuell gar gebaut werden, die noch alle Möglichkeiten bezüglich Linienführung offen lassen. Das führt zu deutlich höheren Kosten. Aber auch bei der Ausführung entstehen aufgrund der verbleibenden Unsicherheiten unnötig Mehrkosten in Millionenhöhe. Das kann sogar zu provisorischen Bauwerken wie z.B. der Gleisgruppe führen, welche nur wegen des Nichtentscheides so gebaut und später wieder abgebrochen oder angepasst werden müsste. Wenn schon Mehrkosten entstehen müssen, dann sollen diese Gelder in bleibende Verbesserungen des Vorhabens investiert werden.

Nur ein baldiger Linienführungsentscheid garantiert neben der nötigen Sicherheit in der volkswirtschaftlichen und raumplanerischen Entwicklung der betroffenen Region auch eine kostensparende Umsetzung. Die notwendige, raumplanerische Trasseesicherung ist nur für eine Variante zumutbar, da sonst viel zu viel blockiert würde. Das erfordert den baldigen Linienführungsentscheid.

4. Die vergleichende Bewertung der Vorprojekte II

4.1 Grundlagen der Beurteilung

Die uns zur Vernehmlassung zugestellten Akten beinhalten Plandossiers und Berichte der Basis II- und der Bergvariante. Beide Vorprojekte weisen denselben Planungsstand auf, sind also bezüglich Kosten, Bau, Betrieb, Umwelt und Raum in vergleichbarer Tiefe und mit den gleichen Ansätzen bearbeitet. Die nachfolgende Beurteilung der Vorprojekte hält sich strikte an die Beschriebe der Vorprojekte. Änderungen an Vorprojekten wirken sich meist sehr vielschichtig aus und führen meist zu Neubeurteilungen in mehreren Teilbereichen. Obwohl einige Vernehmlasser und auch die SBB im Laufe der Vernehmlassungszeit Hinweise von denkbaren Optimierungen oder Änderungen angedeutet haben, hält sich die urnerische Stellungnahme an den vorgelegten Inhalt der Vorprojekte II.

Zu den uns zugestellten Vorprojektunterlagen gehören auch die Berichte „Gegenüberstellung Uri“ und „Zusammenfassender Bericht Uri“. In diesen Berichten findet eine Bewertung der Vorprojekte II statt. Sie wurde durch die SBB erarbeitet und vermag den Kanton Uri in verschiedener Hinsicht nicht zu befriedigen. An erster Stelle unserer Kritik steht die zusammenfassende Symboltabelle, wo die verschiedenen Teilaspekte des Kriterienprofils zu vier, für den unbefangenen Leser als gleichwertig erscheinende, Säulen zusammengefasst worden sind. Die Kosten sehen in dieser Darstellung gleichgewichtig aus wie z. B. Raum und Umwelt zusammen. Diese Thematik wurde in der Projektkommission AlpTransit/Uri intensiv besprochen. Eine für den Kanton Uri transparentere und ausgewogenere Darstellung wurde von der SBB nicht akzeptiert. Der Regierungsrat stellt fest, dass die gewählte Darstellung eine verzerrtes Bild gibt und deshalb in dieser Art und Weise nicht akzeptiert werden kann. Er ist sich bewusst, dass das Gesamturteil aufgrund der verschiedenen Teilaspekte nur anhand einer Gewichtung gefunden werden kann. Er wehrt sich gegen die offensichtliche Überbewertung der bahnnahen Argumente in drei Hauptkriterien, währenddem Raum, Umwelt und Volkswirtschaft des Kantons Uri in dieser Betrachtung mit einem einzigen Hauptkriterium zwangsläufig untergehen. Die Verantwortung des Bundes und der SBB gegenüber den zu durchfahrenden Regionen ist gesetzlich und verfassungsmässig klar verankert.

4.2 Empfehlungen der Vernehmlasser zur Variantenwahl

In 18 einzelnen, kantonsinternen Stellungnahmen äusserten sich 9 Gemeinden, das Kontaktgremium, 7 Amtsstellen und die Ärztinnen und Ärzte für den Umweltschutz zum Variantenvergleich. In konkreten Anträgen bezüglich Variantenwahl sprechen sich alle neun Gemeinden, das Kontaktgremium, drei Amtsstellen und die Ärztinnen und Ärzte für den Umweltschutz aus. Das Bild zeigt sich wie folgt:

Die Gemeinde Altdorf setzt sich mit den Vor- und Nachteilen beider Varianten auseinander und bezeichnet die Bergvariante als Bestvariante. Gleichzeitig beantragt sie, die Basisvariante zurückzuweisen, da sie weder eine positive Umweltbilanz bringe, noch minimale Vorgaben des Umweltschutzgesetzes in gewissen Sparten erfülle.

Die Gemeinde Attinghausen kommt aufgrund des Variantenvergleichs zur Bevorzugung der Bergvariante unter folgenden Auflagen: Die Sanierung der Unterführung Walter Fürst, welche die Hauptzufahrt zum Dorf darstellt und seit langem völlig ungenügend ist, hat zeitverzugslos in ein Strassenbauprogramm aufgenommen zu werden, in Altdorf sei eine Haltestelle an der Stammlinie einzurichten, und die Stammlinie sei nicht nur bezüglich Lärm, sondern auch in Bezug auf Schienenmaterial, Gewässerschutz und Brücken zu sanieren.

Die Gemeinde Bürglen hat der Basisvariante, trotz deren Mängel, den Vorzug gegeben. Optimierungen seien aber unabdingbar. Als Hauptgründe für die Variantenwahl erwähnt sie die bessere Lösung der Lärmsanierung auf der verbleibenden Stammlinie, Vorteile für urnerische Unternehmungen während der Bauphase, die Kosten samt Risiken und vor allem die Erwartung, dass diese Variante dank gesamtschweizerisch besser zu erwartenden Akzeptanz zu einer schnelleren Realisierung der integralen Gotthard-NEAT führe.

Die Gemeinde Erstfeld setzte sich ebenfalls detailliert mit beiden Varianten auseinander und gibt der Bergvariante den Vorzug. Die Hauptargumente liegen bei den Kriterien Lärmbelastung, dem Landverbrauch, dem Orts- und Landschaftsbild, der Störfallproblematik für Uri, dem Betrieb während der Bauzeit und der Entlastung des Lebensraums Uri. Die Realisierung der integralen Gotthard-NEAT samt umweltgerechten Zufahrtslinien im gleichen Zeitraum steht dabei im Zentrum.

Die Gemeinde Flüelen kommt in ihrem Vergleich zum Schluss, der Basisvariante sei der Vorzug zu geben. Die Vorteile der Bergvariante in den Bereichen Lärm, Landschaftsbild und Landbedarf könnten in der Talvariante teilweise durch Optimierungen wettgemacht werden. Die Vorteile der Talvariante werden hauptsächlich in den Bereichen Kosten, Bau und Betrieb gesehen. Mit den politisch besseren Chancen der Talvariante könne ein positives Signal gesetzt und der für Uri problematischen Tendenz, des Baus eines Basistunnels ohne die notwendigen Zufahrten, eher begegnet werden.

Die Gemeinde Schattdorf gibt der Basisvariante den klaren Vorzug. Bei der Abwägung der einzelnen Kriterien hebt sie den Bahnhofstandort Altdorf als positiv und bei den Nachteilen die Untertunnelung des Dorfkerns, mögliche Zwischenangriffe und verschiedene volkswirtschaftliche Aspekte mit Auswirkungen auf die Arbeitsplätze bei der Bergvariante als negativ hervor. Die Möglichkeit eines direkten Vergleichs beider Varianten wird als wertvoll hervorgehoben.

Die Gemeinde Seedorf bewertet das Kriterienprofil und spricht sich zusammenfassend eindeutig für die Realisierung der Bergvariante aus, zumal die Mehrkosten verhältnismässig gering seien.

Die Gemeinde Silenen beschränkt sich in ihrer Teilbewertung auf die Beurteilung der ihr zentral erscheinenden Aspekte und entscheidet sich klar für die Bergvariante. Ausschlaggebende Argumente sind die begrenzte Kostendifferenz und mehrere Umwelt- und Raumaspekte, welche den Siedlungsraum Uri besser schützen. Silenen bemängelt, dass nun von einer zentralen Materialaufbereitung in Amsteg ausgegangen werde. Dies entspreche einer wesentlichen Änderung des Bauprojekts und müsse eine Neuauflage zur Folge haben.

Die Gemeinde Sisikon stellt sich hinter die Bergvariante. Dabei betont sie die Wichtigkeit der gleichzeitigen und integralen Realisierung der Gotthard-NEAT. Die gleichzeitige Realisierung der Gotthard- und der Lötschbergachse wird dabei abgelehnt, weil fürs erste eine Achse genügend Kapazität erbringe.

Das Kontaktgremium als beratendes Organ des Regierungsrates setzt sich aus den Vertretern der politischen Parteien, zwei Mitgliedern der landrätlichen Geschäftsprüfungskommission, zwei Mitgliedern des Komitees „NEAT in den Berg" sowie aus Vertretern verschiedenster Arbeitgeber-, Arbeitnehmer-, Wirtschafts- und Umweltgruppierungen zusammen. Nach einer eingehenden Beurteilung kommt das Kontaktgremium zum Schluss, dass der Bergvariante der Vorzug zu geben sei. Dies, weil sie die verkehrlichen Anforderungen erfülle und im Rahmen von vertretbaren Mehrkosten grosse Vorzüge in den Bereichen Raum und Umwelt biete. Sie stelle von zwei möglichen Varianten diejenige dar, welche auch die vitalen und berechtigten Bedürfnisse unseres Kantons angemessen berücksichtige. Trotz vieler offener Fragen zur Weiterbehandlung des NEAT-Vorhabens müsse die Bergvariante als Teil der integralen Gotthard-NEAT gefordert werden.

Von den kantonalen Amtsstellen liegen Rückmeldungen vor, die sich teilweise auf Beurteilungen und Hinweise beschränken, teilweise ausserdem in konkrete Anträge zur Variantenwahl ausmünden. Folgende Amtsstellen äusserten sich:

Das Amt für Industrie, Gewerbe und Arbeit befasst sich vertieft mit dem Arbeitsmarkt in Uri. Es empfiehlt die Wahl der Basisvariante.

Das Amt für Landwirtschaft hält in seiner Teilbeurteilung fest, dass keine der beiden Varianten entscheidend besser oder schlechter erscheint. Ein Antrag zur Variantenwahl wird nicht gestellt.

Das Amt für Umweltschutz beschränkt sich auf die Kriterien von Umwelt und Raum. Es beurteilt die Basisvariante bezüglich der aufgezeigten Ersatzmassnahmen zur Kompensation der Eingriffe in die Lebensräume, aber auch bezüglich Lärm und Landschaft in der Betriebsphase als ungenügend und demnach als nicht umweltverträglich. Es stellt den Antrag, die Bergvariante weiterzuverfolgen.

Das Amt für Tiefbau verzichtet auf eine Variantenempfehlung, regt aber mehrere Verbesserungen und Koordinationen an.

Das Amt für Energie äussert sich zu Fragen des Energiebedarfs, der Nutzung von Grundwasser und der Tunnelabwärme. Es verzichtet auf die Empfehlung einer Variante.

Das Amt für Forst und Jagdwesen äussert sich zu Fragen der Walderhaltung und Waldbewirtschaftung und der Wildfauna. Eine Variantenempfehlung wird nicht abgegeben.

Das Amt für Raumplanung äussert sich zu Richt- und Sachplanfragen in Zusammenhang mit AlpTransit. Obwohl das Fehlen der Sachplanunterlagen eine abschliessende Bewertung noch nicht zulässt, gibt das Amt für Raumplanung der Bergvariante den Vorzug. Falls eine Etappierung der Gotthard-NEAT unumgänglich würde, müsste aus raumplanerischer Sicht die Abschnittsgrenze des Teilabschnitts Basistunnel nördlich von Flüelen gelegt werden.

Da die Bundesämter ebenfalls zu den beiden Varianten Stellung nehmen, legen wir die Beurteilungen der kantonalen Fachstellen für Industrie, Gewerbe und Arbeit, für Umweltschutz, für Tiefbau, für Energie, für das Forst und Jagdwesen sowie für die Raumplanung als Anhänge 2 bis 7 bei.

In einer Einzelstellungnahme weisen die Ärztinnen und Ärzte für den Umweltschutz auf die erheblichen Unterschiede beider Varianten im Bereich Lärmschutz hin. Mit Bezug auf verschiedene neuere Studien werden die Belastungen der menschlichen Gesundheit aus der chronischen Lärmbelastung erwähnt. Das führt zur Empfehlung, der Bergvariante den Vorzug zu geben.

4.3 Die Bewertung der Einzelkriterien nach Kriterienprofil

Der Kanton Uri hat bei seinem früheren Feinvariantenvergleich der Berg- und Talvarianten Ende 1994 bereits ein transparentes und differenziertes System zur Variantenbewertung anhand der Teilkriterien entwickelt. Analog diesem, im 6. Zwischenbericht vom 15. Dezember 1994 festgehaltenen Ansatz, haben wir uns beflissen, im kantonsinternen Mitwirkungsverfahren die beiden Varianten unvoreingenommen und in aller Transparenz zu bewerten. Viele Vernehmlasser haben sich in ihrer Beurteilung streng an diesen Ansatz gehalten. Die Zusammenfassung der eingetroffenen Bewertungen zeigt nun auf, dass Uri und die SBB die Teilkriterien in einigen Fällen identisch, in anderen aber ganz anders bewerten. Die eingegangenen Stellungnahmen von Gemeinden, Fachstellen und Gruppierungen zeigen, aufgrund der unterschiedlichen Betroffenheit der Vernehmlasser, nicht identische Resultate. Bis auf wenige Teilkriterien liegen die kantonsinternen Stellungnahmen aber innerhalb eines geringen Streubereichs. Dort, wo grosse inhaltliche Differenzen auftreten, weisen wir darauf hin.

In unserer nun folgenden Darlegung halten wir uns der Übersicht halber, trotz der erwähnten Vorbehalte an der Darstellungsart, an das vorgegebene Kriterienprofil der SBB und bringen unsere Beurteilungen samt Benotungen zu den verschiedenen Teilkriterien ein. Dort, wo sich keine Unterschiede zur Benotung der SBB ergeben, verzichten wir auf ausführliche Beschriebe. Die grafische Darstellung der Benotung Uris und der SBB ist in Anhang I zusammengefasst.

Baukosten

Der Unterschied zwischen den beiden Varianten beträgt 220 Mio. Franken oder 12 %. In dieser Summe sind total 43 Mio. Franken für Ersatzbauten, resp. Änderungen an Munitionskavernen des EMD enthalten. Da z.Z. die mittelfristige Entwicklung der Militärbetriebe ohne Vorhandensein einer NEAT nicht bekannt ist, ist eine Inanspruchnahme dieser Summe ungewiss. Angesichts der Tragweite einer NEAT und der Langlebigkeit ihrer Investitionen ist eine Bewertungsdifferenz, wie sie die SBB mit 2 Punkten darstellt, zu hoch angesetzt. Bewertung Uri: Basis Note 4 / Berg Note 3 (Bewertung SBB: Basis 4 / Berg 2).

Kosten Betrieb und Erhaltung

Im vergleichenden Bericht der SBB werden bezüglich Erhaltung beide Varianten gleich bewertet (Kostendifferenz = 3.5 %). Es sollte den SBB möglich sein, auch die Differenz der Zugförderungskosten betragsmässig aufzuzeigen, doch tun sie dies nicht. Dieser Punkt ist für uns deshalb nicht nachvollziehbar. Die vorliegenden Unterschiede rechtfertigen nur eine um einen halben Punkt schlechtere Benotung der Bergvariante. Bewertung Uri: Basis Note 3.5 / Berg Note 3 (Benotung SBB: Basis 3.5 / Berg 2.5).

Bauzeit

Die Vorprojekte II fussen auf der Annahme einer integralen und termingleichen Inbetriebnahme der Gotthard-NEAT von Arth-Goldau bis Lugano. Das führte in der Zwischenzeit zu vielen Diskussionen, die heute noch nicht abgeschlossen sind. Die integrale Umsetzung stellt nach wie vor Grundlage der Vorprojekte dar. Offenbar aber spielt die minimale, gleichschreitende Bauzeit aller Elemente als solche keine so entscheidende Rolle mehr, nur die Auswirkungen der Bauzeit bezüglich Kosten, Umwelt usw. sind zu berücksichtigen. Dies wird aber in eigenen Kriterien beurteilt. Die Sicht der SBB führt zu einer unzulässigen Doppelzählung. Aus diesem Grund sind beide Varianten gleich zu benoten. Bewertung Uri: Basis Note 3 / Berg Note 3 (Bewertung SBB: Basis 4 / Berg 3).

Baurisiken

Uri bewertet die Varianten gleich wie die SBB, also: Basis Note 4 / Berg Note 2.

Betrieb während Bauzeit

Uri bewertet dieses Teilkriterium gleich wie die SBB, nämlich: Basis Note 2 / Berg Note 5.

Betriebliche Optionen

Dieses Teilkriterium zeigt innerhalb der kantonsinternen Stellungnahmen eine uneinheitliche Beurteilung, weil die Wichtigkeit und Realitätsnähe einer tatsächlichen Nutzung unterschiedlich gewertet wird. Die in den Berichten beschriebenen Optionen werden, falls überhaupt je, erst in ferner Zukunft beansprucht. Tatsache ist, dass nicht alle Optionen der Basis II Variante gleichzeitig nutzbar sind. Die Basisvariante bietet mehr betriebliche Optionen an als die Bergvariante. Uri übernimmt die Notengebung der SBB, welche lautet: Basis Note 4.5 / Berg Note 1.5.

Betriebliche Qualität

Die SBB kritisieren an der Bergvariante u. a., dass im Normalfall die westliche Seite der Überholgleisanlage wesentlich stärker belastet werde als die östliche und bei einer Sperrung des Axentunnels die östliche Seite nicht mehr befahren werden könne. Diese beiden Nachteile der Bergvariante sind nicht von der Hand zu weisen. Sie könnten aber gemildert werden, wenn auf der Westseite drei Überholgleise angebracht werden, allenfalls unter Weglassung eines östlichen Gleises. In der Annahme, dass diese Modifikation bautechnisch und betrieblich machbar ist, rechtfertigte sich eine bessere Bewertung der Bergvariante, doch bleiben wir strikte bei der Beurteilung der unveränderten Varianten. Als Vorteil der Bergvariante ist aber zu erwähnen, dass bei einem Störfall auf der Talvariante der ganze Betrieb blockiert sein kann, wogegen bei der Bergvariante Stammlinie und Neubaulinie bis im Rynächt auseinander liegen, weshalb die Gefahr einer vollständigen Blockierung des Betriebs kleiner ist. Das führt zur Bewertung Uri: Basis Note 4.5 / Berg Note 3 (Benotung SBB: Basis 4.5 / Berg 1.5).

Erhaltung

Die SBB geben der Bergvariante in diesem Punkt die schlechteste Note, nämlich die Note 1, während die Basisvariante die Note 4 erhält. Diese Beurteilung scheint uns übertrieben. Die Erhaltung hat zwei Aspekte. Der eine ist der kostenmässige, der im Kostenkriterium Betrieb und Erhaltung abgehandelt worden ist. Dort wird gesagt, dass die Kostendifferenz zwischen den beiden Varianten minimal ist. Der andere Aspekt ist die Kapazitäseinbusse. Diese ist wesentlich abhängig von der Zeit, während der an den Gleisanlagen Unterhalt gemacht werden muss. Da angenommen werden darf, dass Kosten und Zeit in einem unmittelbaren Zusammenhang stehen, darf gefolgert werden, dass die Erhaltungszeit auch nicht wesentlich anders ist. Hier rechtfertigt sie eine bessere Bewertung der Bergvariante. Bewertung Uri: Basis Note 4 / Berg Note 2 (Bewertung SBB: Basis 4 / Berg 1).

Reisequalität

Die SBB stilisieren die Frage, ob ein IC-Zug in Uri 45 Sekunden oder 2 Minuten im Freien ist, zu einer kardinalen Frage hoch. Dieser, bei einer „Alpenmetro" völlig bedeutungslose Aspekt, rechtfertigt nur eine bedeutungslose Notendifferenz. Bewertung Uri: Basis Note 3.5 / Berg Note 3 (Bewertung SBB: Basis 3.5 / Berg 2.5).

Sicherheit

Im Freien ist das Risiko für Personen bei einem Unfall innerhalb des SBB-Areals zwar kleiner als im Tunnel, doch gilt es zu bedenken, dass die Wahrscheinlichkeit eines Störfalls auf der offenen Strecke grösser ist als im Tunnel. Trotzdem übernimmt der Kanton Uri die Benotung der SBB: Basis Note 3 / Berg Note 1.5.

Wasser

Dieses Kriterium wird sowohl innerhalb der urnerischen Vernehmlasser, als auch im Vergleich zur SBB, sehr unterschiedlich bewertet. Das Kriterium ist aufzuteilen auf die Bau- und die Betriebsproblematik. Die Basisvariante führt auf ihrer ganzen Länge zwischen Hafnerried und Erstfeld durch den Grundwasserstrom, insbesondere auch durch das Grundwasserschutzareal Schachen mit dem für die regionale Grundwasserversorgung wichtigen Grundwasserpumpwerk. Die Bergvariante dagegen berührt das Grundwasser lediglich im Bereich zwischen Hartolfingen und Rynächt, wobei die Gleisgruppe das Grundwasserschutzareal nur am Rand beeinträchtigt und dieses nicht durchschneidet. Die Beeinträchtigung der Grundwasser während der Bauzeit, aber auch die grösseren Beeinflussungen der Fliessgewässer bei der Basis II, führen zur Bewertung Uris für die Bauzeit: Basis Note 2 / Berg Note 3.5. Während der Betriebszeit führt die deutlich bessere Situation des renaturierten Walenbrunnens bei der Bergvariante und der harte Eingriff mit einer Stützmauer entlang der Stillen Reuss bei der Talvariante zur Benotung Uris: Basis Note 3 / Berg Note 4. Eine gewichtete Zusammenfassung der Bau- und der Betriebsphase führt zur Gesamtbenotung des Teilbereichs Wasser: Basis Note 3 / Berg Note 4 (Bewertung SBB: Basis 3.5 / Berg 3.5).

Biosphäre, Flora, Fauna

Eingriffe in wertvolle Lebensräume sind bei beiden Varianten zu verzeichnen. Die aufgezeigten Ersatzmassnahmen vermögen aber bei der Basisvariante nicht zu genügen, obwohl weitere Ersatzmassnahmen noch möglich wären. Der Vergleich beider Varianten auf heutigem Planungsstand rechtfertigt daher eine bessere Bewertung der Bergvariante. Bewertung Uri: Basis Note 2.5 / Berg Note 3.5 (Bewertung SBB: Basis 3.5 / Berg 3.5).

Immissionen Bauphase

Die SBB beurteilen die Differenz zwischen Basis- und Bergvariante zu klein. Die fest installierten Bauplätze sind für beide Varianten ungefähr gleich zu bewerten. Sie können mit der nötigen Sorgfalt in ihren Immissionen eingeschränkt werden. Die Talvariante weist aber zusätzlich und über längere Zeit eine wandernde Baustelle vom Hafnerried bis vor Erstfeld auf, welche oft nahe am Siedlungsgebiet liegt. Daraus resultieren verschiedene Immissionen. Der gleichzeitige Betrieb der Stammlinie wird gewisse Arbeiten zwingend auf die Nachtstunden fallen lassen. Die Luft wird bei der Basisvariante durch Baumaschinen, Materialtransporte, Bitumenarbeiten, Staub usw. stärker belastet. Eine grössere Differenz zwischen beiden Varianten ist deshalb begründet. Bewertung Uri: Basis Note 1.5 / Berg Note 3.5 (Bewertung SBB: Basis 2.5 / Berg 3).

Lärm Betriebsphase

In diesem Kriterium zeigt die Basis II Variante ihre grösste Schwachstelle. Über 700 Wohnungen können nicht so geschützt werden, dass die gesetzlich vorgeschriebenen Planungswerte eingehalten werden. Künftige Siedlungsgebiete mit ihren Nutzungen sind in diesen Zahlen noch nicht inbegriffen. Falls diese überhaupt genutzt werden können, erwachsen den Betroffenen erhebliche Mehraufwendungen im gestalterischen und im Kostenbereich. Die von der Bahn erwarteten Erleichterungen stellen in Tat und Wahrheit erhebliche Mehrbelastungen und Nutzungsbeschränkungen dar, welche streng genommen und im Sinne von Externalitäten zu den Kosten der Basisvariante geschlagen werden müssten. Der Talboden ist von einer breiten Lärmschneise durchzogen. Dagegen werden für die Bergvariante nur 13 Wohnungen mit Planungswertüberschreitungen ausgewiesen. Das betroffene Gebiet im Rynächt wird später auch keine Wohnnutzung erfahren, weshalb der heute deklarierte Effekt in Zukunft nicht schlimmer wird. Der Siedlungsraum wird bei der Bergvariante praktisch vollständig vom NEAT-Lärm verschont. Die Problematik der Sanierung der Stammlinie ist variantenneutral bei beiden Vorprojekten vordringlich zu lösen. Der grosse Unterschied im Lärm der Betriebsphase kann aus landschaftlichen Gründen nicht mit Lärmschutzwänden vermindert werden. Der an sich richtige Ansatz, das Rollmaterial leiser zu gestalten und so den Lärm an der Quelle zu bekämpfen, vermag wegen des hohen Anteils an ausländischem Güterwagenmaterial auf der Gotthard-Achse auch nicht genügend Effekt zu bewirken, damit das Siedlungsgebiet entsprechend den gesetzlichen Anforderungen ausreichend geschützt werden kann. Dem Lärm in der Betriebsphase kommt eine hohe Bedeutung zu, weil er sich auf die Lebensqualität und Gesundheit, aber auch auf die Siedlungsentwicklung und auf die Entwicklung der Urner Volkswirtschaft generell sehr stark und sehr direkt auswirkt. In diesem Kriterium ist es deshalb angebracht, den vollen Bewertungsspielraum zwischen den Varianten auszunützen. Bewertung Uri: Basis Note 1 / Berg Note 5 (Bewertung SBB: Basis 2 / Berg 5).

Ausbruchmaterial

Die Bewertung der SBB kann übernommen werden, nämlich: Basis Note 2 / Berg Note 1.5.

Störfallvorsorge

Bezüglich Schadenrisiko für Personen ausserhalb des SBB-Areals und für die Natur im Falle eines Eisenbahnunglücks zeigt sich die Bergvariante eindeutig besser. Das Urteil Uris zur Basisvariante sieht aber etwas ungünstiger aus, als dies die SBB bewerten. Diese stellen nämlich auf die Anzahl Menschen ab, welche jetzt innerhalb des Umkreises von 500 m des Bahnareals wohnen. Im Laufe der Jahre wird sich aber diese Vergleichszahl zwischen den Varianten verändern, was zur ungünstigeren Beurteilung der Basisvariante führen muss. Auch gefährdet die Basisvariante das Grundwasser und Fliessgewässer im Störfall mehr. Bewertung Uri: Basis Note 1.5 / Berg Note 4 (Bewertung SBB: Basis 2.5 / Berg 4).

Siedlungsentwicklung

Dieses Kriterium beinhaltet die Beeinträchtigung bestehender Siedlungsbauten, die Beeinträchtigung zukünftiger Siedlungsentwicklungen, die Freisetzung bisheriger Bahnareale, die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr, die Beeinflussung des lokalen Verkehrsnetzes und den Einfluss des Bahnhofstandortes. In Bezug auf den Bahnhofstandort haben sich in der Vernehmlassung innerhalb unseres Kantons sehr unterschiedliche Meinungen gezeigt. Der Regierungsrat sieht im Bahnhofstandort Altdorf gesamthaft gesehen Vorteile, doch ist auch ein Bahnhof im Rynächt möglich. Während am Bahnhofstandort Altdorf eine Siedlungsentwicklung nach innen erfolgt, führen die Immissionen im Betrieb der Basislinie dazu, dass dort diese Entwicklung erschwert wird. Die theoretisch denkbare Bewältigung aller Probleme beim Bahnhofstandort Altdorf ist nicht einfach, denn die Konflikte schon mit den heute bestehenden Nutzungen sind gross. Der Unterschied zwischen beiden Banhofstandorten bezüglich Mehrdistanz ist zwar Tatsache, doch wohl nur für Fussgänger und Velofahrer von erheblicher Bedeutung. Wer bereits in den PW oder in den Bus eingestiegen ist, bewertet einige wenige Kilometer mehr oder weniger Fahrt nicht mehr als sehr grossen Unterschied. Der von den SBB hochgespielte Unterschied ist demnach zu gross. Die Basisvariante hingegen schafft erheblichere Durchtrennungen von Nutzungseinheiten und gibt weniger Bahnareal für eine neue Nutzung frei. Aufgrund des Bewertungsschemas gemäss 6. Zwischenbericht wird die Siedlungsentwicklung bei der Basisvariante mit 2.5, bei der Bergvariante mit 3.5 benotet. Die Lage des Regionalbahnhofs wird bei der Basisvariante mit 3.5, bei der Bergvariante mit 3.0 und die öffentliche Verkehrserschliessung bei der Basisvariante mit 3.0, bei der Bergvariante mit 2.5 bewertet. Das führt zu einer Mischbewertung gemäss Kriterienprofil der SBB: Basis Note 3.0 / Berg Note 3.0 (Bewertung SBB: Basis 3.5 / Berg 2.5).

Siedlungs- und Landschaftsbild

Die Beurteilung des Aspektes Landschaft ist gemäss Unterlagen der SBB zu punktuell, indem sie vor allem die Auswirkungen auf Naturobjekte und Landschaften, welche im kantonalen und eidgenössischen Schutzinventar enthalten sind, Bezug nehmen. Sie verniedlichen andererseits die landschaftlichen Beeinträchtigungen, welche die Basisvariante verursacht. Vor allem der Viadukt Hafnerried wird in Uri als erhebliche Beeinträchtigung der Landschaft beurteilt. Er tritt, zusammen mit den bahntechnischen Anlagen, den Lärmschutzwänden und dem markanten Portal-Bauwerk stark belastend in Erscheinung. Die Fortsetzung bis zum Bahnhof Altdorf verläuft auf einem Damm von bis 6 m Höhe. Die lange und hohe Stützmauer an der Stillen Reuss wirkt als Fremdkörper. Im Rynächt zerschneidet die offene Linie mit der ausgedehnten Überholgleisanlage die Ebene. Demgegenüber lehnt sich die Bergvariante an den Hangfuss im Rynächt an. Der Damm kann in die Landschaft integriert werden, so dass die Bahnhofanlage vom Niveau der Talebene kaum wahrgenommen wird. Mit dem Walenbrunnen wird ein fast natürlicher Abschluss der Anlagen geschaffen. Die Schutzbauten gegen Steinschlag im Rynächt stellen hingegen ebenfalls einen Landschaftseingriff dar, der, gemessen am Erscheinungsbild der Talvariante, aber deutlich akzeptabler ist. Neben dem Lärm zeigt die Basisvariante beim Landschaftsbild einen weiteren, ganz markanten Schwachpunkt. Wollte man die Lärmauswirkungen bei der Basisvariante mindern, so würde die schlechte Bewertung aufgrund der aktuellen Unterlagen noch schlechter. Bewertung Uri: Basis Note 1.5 / Berg Note 4 (Bewertung SBB: Basis 2 / Berg 3).

Landbedarf Bau

Die Bergvariante braucht während der Bauphase rund 42 ha, die Basisvariante rund 47 ha. Die Landwirtschaft ist wegen der offenen Baustelle der Basisvariante mehr gestört als bei der Bergvariante. Die Gleichbewertung durch die SBB ist nicht begründbar. Wir erachten eine unterschiedliche Benotung als gerechtfertigt, nämlich: Basis Note 3 / Berg Note 4 (Bewertung SBB: Basis 3.5 / Berg 3.5).

Landbedarf Betrieb

Die Basisvariante beansprucht dauernd 26 ha Land, die Bergvariante 23 ha. In der Landwirtschaftszone beträgt die dauernde Beanspruchung durch die Basisvariante 16 ha, durch die Bergvariante 10 ha. Bei der landwirtschaftlichen Flächenbilanz gilt es zu beachten, dass die Ertragsverminderungen durch ökologische Ausgleichsflächen nicht berücksichtigt sind. Diese Faktoren rechtfertigen eine differenzierte Benotung der beiden Varianten. Benotung Uri: Basis Note 3 / Berg Note 4 (Benotung SBB: Basis 4 / Berg 4).

Nach dieser Bewertung der Kriterienprofile nach dem System der SBB ergibt eine summarische Betrachtung, zusammengefasst in Hauptkategorien, folgendes Bild (vgl. Anhang 1 Seite 3):

Die Basisvariante weist gegenüber der Bergvariante in den Kriterien Bau bzw. Betrieb und Erhaltung Vorteile auf. Wir vertreten die Auffassung, dass die Baukosten zum selbständigen Hauptkriterium „Bau" und die Betriebs-/Erhaltungskosten zum Hauptkriterium „Betrieb und Erhaltung" gehören. Eine eigene Kostenkategorie verzerrt das Bild und ist deshalb, im Gegensatz zur Darstellung der SBB, wegzulassen.

Was die Anliegen von Raum und Umwelt angeht, sind hier ebenfalls zwei separate Hauptkriterien gerechtfertigt. Die erste Hauptkategorie „Umwelt" beinhaltet die Umweltkriterien, welche an den Massstäben der Umweltschutzgesetzgebung zu messen sind. Zu ihr gehören die Kriterien Wasser, Biosphäre, Immissionen von Bau- und Betriebsphase, Ausbruchmaterial und Störfallvorsorge. In der vierten Hauptkategorie „Raum" sind die Auswirkungen auf den Raum zu beurteilen Dazu gehören die Kriterien Siedlungsentwicklung, Landschaftsbild und der Landbedarf bei Bau und Betrieb. In diesem Hauptkriterium ist auch die Entwicklung von Uri in Bezug auf Arbeitsplätze und Volkswirtschaft zu erfassen.

Sowohl beim Hauptkriterium Umwelt als auch beim Hauptkriterium Raum steht die Bergvariante mit Abstand besser da als die Basisvariante. Während für die SBB die ersten beiden Hauptkriterien im Vordergrund stehen, bedeuten dem Kanton Uri die Umwelt- und Raumbeeinflussungen, bewertet in den zweiten beiden Hauptkriterien, die schwergewichtigsten Anliegen. Der Regierungsrat ist der Meinung, dass man beide Hautpkriteriengruppen beim Bau eines Jahrhundertbauwerks gleich ernst nehmen muss, so dass nur Projekte umgesetzt werden dürfen, die sowohl baulich, betrieblich, wie auch umwelt- und raummässig einwandfreie Lösungen bieten. Während die SBB in ihrem Urteil dazu kommen, dass sowohl die Basis- wie die Bergvariante bau- und betreibbar seien, sieht Uri aber bezüglich Raum und Umwelt im SBB-Urteil über die Talvariante in den Bereichen Umwelt und Raum ein einseitiges Bewertungsbild. Die offensichtlichen und grossen Schwachstellen der Talvarianten liegen bei der Lärmbelastung und der Beeinträchtigung des Siedlungs- und Landschaftsbildes in der Betriebsphase. Das führt dazu, dass die vorgelegte Basis II Variante von Uri in den Bereichen Umwelt und Raum als ungenügend eingestuft wird.

Unsere Gesamtdarstellung in Hauptkategorien, siehe Anhang 1, zeigt, was die SBB in ihren Berichten ebenfalls feststellen: die Vorteile der Basis II Variante in Bau und Betrieb stehen den klaren Vorteilen der Bergvariante bei Umwelt und Raum gegenüber. Bei gleichwertiger Gewichtung der Bahn- und der Umwelt-/Raumkriterien kommt einer Frage also zentrale Be-

deutung zu: erfüllen beide Varianten die Minimalanforderungen? Bei der Basis II Variante kommen wir zum Schluss, dass die Minimalanforderungen im Hauptkriterium Umwelt nicht eingehalten werden können.

5. Fazit für den Regierungsrat

Die Ausarbeitung der Bergvariante hat einen direkten Vergleich von zwei völlig unterschiedlichen Lösungsansätzen im Raum des Kantons Uri ermöglicht. Die unvoreingenommene Auseinandersetzung auf breiter Basis hat in unserem Kanton stattgefunden und wertvolle Erkenntnisse gebracht. Das Resultat zeigt auf, dass beide Vorprojekte Stärken und Schwächen aufweisen. Betreffend die Variantenwahl weisen die kantonsinternen Stellungnahmen nicht eine hundertprozentige Deckungsgleicheit auf, dies insbesondere wegen unterschiedlicher Betroffenheit.

Die in der vergleichenden Bewertung, vorgängig in Kapitel 4.3 dargelegte und in Anhang 1 dargestellte Benotung, führt zu einem Gesamtbild. Dieses zeigt, dass die Talvariante in den eisenbahnerischen Kriterien „Bau“ und „Betrieb“ besser abschneidet, währenddem die Bergvariante in den Kriterien „Umwelt“ und „Raum“ der Talvariante überlegen ist. Unter der Annahme, dass die Eisenbahn- und die Umwelt-/Raumkriterien gleiches Gewicht haben, und unter Anwendung der Einzelgewichtung gemäss 6. Zwischenbericht, schneidet die Bergvariante in der Gesamtbewertung besser ab als die Basisvariante.

Die Mehrheit der Vernehmlasser, so insbesondere 6 von 9 stellungnehmenden Gemeinden, alle politischen Parteien und das Kontaktgremium, befürworten die Wahl der Bergvariante. Die direkt betroffenen Gemeinden Bürglen, Flüelen und Schattdorf sprechen sich in ihren Stellungnahmen für die Wahl der Basisvariante II aus. Für die beförderliche Umsetzung der NEAT ist auch das Kriterium der Akzeptanz wichtig. Für Uri sind nur Varianten möglich, die nicht in Widerspruch zu gesetzlichen Forderungen des Umwelt- und Raumplanungsrechts stehen.

Der Regierungsrat hat in seinen bisherigen Forderungen an die NEAT stets die Wichtigkeit der verbesserten Umweltbilanz in Uri hervorgehoben. An diesem Kriterium, an der Einhaltung der Umweltschutz- und Raumplanungsgesetzgebung und an der Abdeckung von existenziellen Bedürfnissen für die Zukunft unseres Kantons und seiner Bewohner misst sich seine Variantenbeurteilung letztlich.

Die SBB halten fest, dass beide Varianten die Voraussetzungen für die Bewältigung der gestellten Verkehrsaufgabe erfüllen. Beide Varianten sind aus eisenbahnerischer Sicht bau- und betreibbar.

Bei den Umwelt- und Raumkriterien fallen drei zentrale Negativkriterien bei der Basisvariante für die Entscheidung des Regierungsrates ins Gewicht: der Lärm in der Betriebsphase, das Siedlungs- und Landschaftsbild und die Auswirkungen beider auf die Siedlungs- und Raumentwicklung schlechthin. Erwartungen an Optimierungen, insbesondere an neue Ansätze in der Lärmbekämpfung, können aufgrund der uns zugestellten Unterlagen nicht quantifiziert werden, weshalb die Auswirkungen an den Zahlen der Umweltverträglichkeits- und Raumplanungsberichte gemessen werden. Die Talvariante rechnet mit umfassenden Erleichterungen, die alle zu lasten der volkswirtschaftlichen Entwicklung und der Lebensqualität unserer Region gehen. Dabei spart das Bahnprojekt zu seinen Gunsten und verlagert dabei die Folgen auf die Betroffenen. Der Regierungsrat ist der Überzeugung, dass die erwähnten Negativpunkte im aufgezeigten Umfang das auch von Gesetzes wegen zumutbare Mass überschreiten, dass also die Talvariante in diesen Kriterien die vorgeschriebenen Minimalanforderungen nicht erfüllt.

Von den beiden vorliegenden Vorprojekten erfüllt demnach nur die Bergvariante die Forderung nach Verbesserung der regionalen Umweltbilanz - und auch dann nur, wenn die Gotthard-NEAT integral, das heisst durch Realisierung von Basistunnel und Zufahrtsstrecken und im selben Zeitraum, erfolgt. Wenn die Talvariante die Anforderungen von Umwelt und Raum schon nicht erfüllt, kann schon gar nicht erwartet werden, dass ohne Zufahrtslinien Lösungen vertretbar sind.

Die rasche Realisierung der NEAT - zur Erreichung der grossräumigen Verbesserung der Umweltbilanz und zur wirkungsvollen Umlagerung des Schwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene - ist dem Kanton Uri ein grosses Anliegen. Der verkehrlich und umweltmässig wichtigste Teil der Netzvariante ist zweifelsfrei die Gotthardlinie, deren Bestandteil die zur Vernehmlassung stehenden Varianten im Kanton Uri sind. Die vertraglich zugesicherte Sanierung der Stammlinie stellt dabei eine wichtige Voraussetzung für jede umweltgerechte Bewältigung des Transitverkehrs dar.

6. Anträge

Der Regierungsrat stellt dem Bundesamt für Verkehr folgende Anträge:

1. Es sind nur leistungs-, umwelt- und raumgerechte Lösungen als Vorprojekte im Raum Uri weiterzuverfolgen.

2. Von den beiden vorliegenden Vorprojekten ist die Bergvariante für die Weiterbearbeitung zu wählen.

3. Sollten Änderungen an den Vorprojekten vorgenommen werden oder sollten wesentliche Veränderungen der Ausgangslage bzw. an den Auswirkungen der Vorprojekte auftreten (Beispiele sind Lärmentwicklung, Etappierung, Bahnhöfe usf.), ist uns die Möglichkeit einer Neubewertung zu gewähren, denn die Resultate können nicht auf veränderte Rahmenbedingungen übertragen werden.

4. Der Bau und der qualitativ hochwertige Betrieb eines Regionalbahnhofs ist für Uri unabdingbarer Bestandteil beider Varianten und muss Projektbestandteil bleiben.

5. Die Aufrechterhaltung der Bergstrecke ist als Element der Vorprojektunterlagen auch bei allfälligen Überarbeitungen und Optimierungen beizubehalten.

6. Die qualitativ gute Sanierung der Stammlinie in Bezug auf die Umweltverträglichkeit ist variantenunabhängig und rasch umzusetzen. Die vertragliche Abmachung zwischen den SBB und dem Kanton Uri vom 25.1.1995, genehmigt vom BAV, betreffend Lärmsanierung des Huckepackkorridors ist einzuhalten.

7. Die Stellungnahme zur Sach- und Richtplanthematik wird vorbehalten.

8. Bei der Weiterbearbeitung der gewählten Variante sind alle vertretbaren Optimierungsmöglichkeiten zur weiteren Verbesserung der Umwelt- und Raumverträglichkeit zu nutzen.

9. Der Teilabschnitt Uri vom Raum nördlich Flüelen bis zum Gotthardbasistunnel ist als Einheit mit dem Abschnitt Basistunnel zu handhaben, d.h. die Abschnittsgrenze des Gotthardbasistunnels ist nördlich von Flüelen festzulegen.

10. Der Bund hat alles zu unternehmen, damit dieses Vorprojektgenehmigungsverfahren zügig, analog demjenigen des Gotthard-Basistunnels, mit dem Linienführungsentscheid abgeschlossen wird.

Sehr geehrter Herr Direktor, sehr geehrte Damen und Herren, der Urner Regierungsrat ist überzeugt, dass sich der Aufwand für den Variantenvergleich in verschiedener Hinsicht gelohnt hat. Er dankt an dieser Stelle für die Bereitschaft des Bundes zur Aufnahme unseres Antrages in der Stellungnahme vom 27. Juni 1994 zu den ersten Vorprojekten. Die daraus folgenden, grossen Anstrengungen haben wir gemeinsam bewältigt. Nun gilt es, die Resultate ernst zu nehmen und das gemeinsame Anliegen, nämlich die rasche Realisierung einer leistungs-, umwelt- und raumgerechten NEAT am Gotthard, umzusetzen. Der Kanton Uri ist weiterhin be-

reit, sich für dieses Ziel einzusetzen. Ein Misslingen eines solchen AlpTransit-Projekts am Gotthard würde den vitalen Anliegen unseres Kantons grossen Schaden zufügen.

6460 Altdorf, 18. November 1996

REGIERUNGSRAT DES KANTONS URI

Im Namen des Regierungsrates

Der Landammann

Der Kanzleidirektor

Anhang 1: Grafische Darstellung der Bewertungen:

- Kriterienprofil, Benotung SBB, 1. Seite
- Kriterienprofil, Benotung Uri, 2. Seite
- Symboltabelle, System SBB und System Uri, 3. Seite.

Anhang 2: Stellungnahme Amt für Industrie, Gewerbe und Arbeit, 2.10.1996

Anhang 3: Stellungnahme Amt für Umweltschutz, 4.10.1996

Anhang 4: Stellungnahme Amt für Tiefbau, 10.10.1996

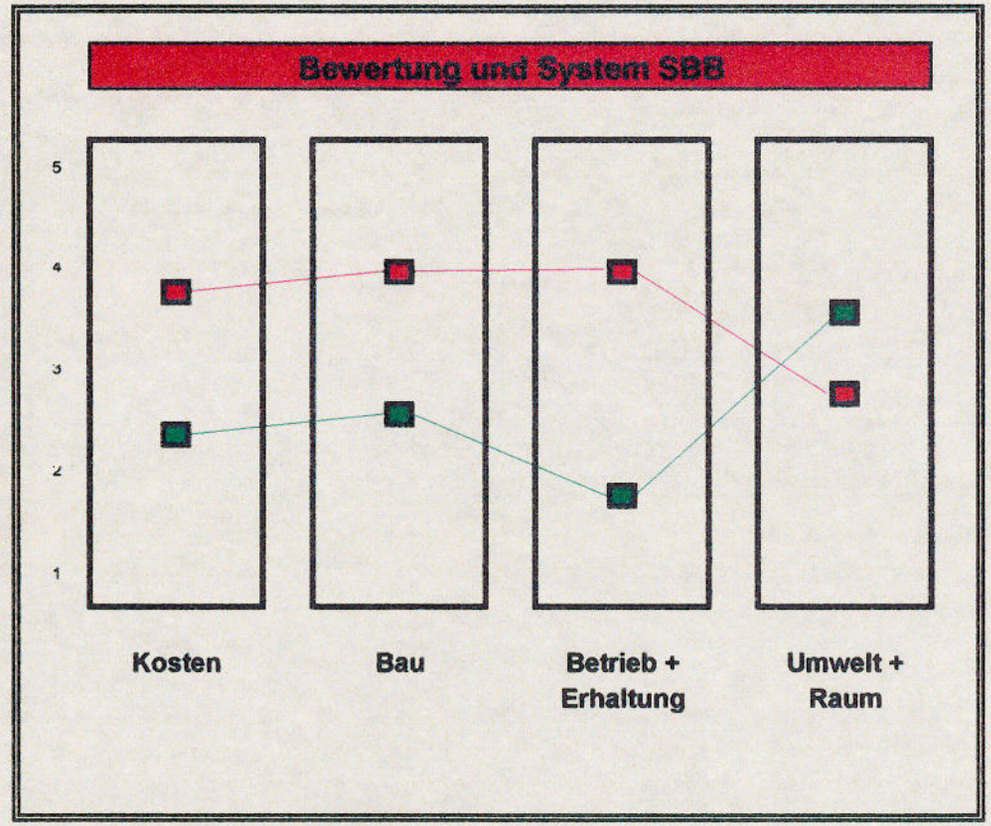
Anhang 5: Stellungnahme Amt für Energie, 4.10.1996

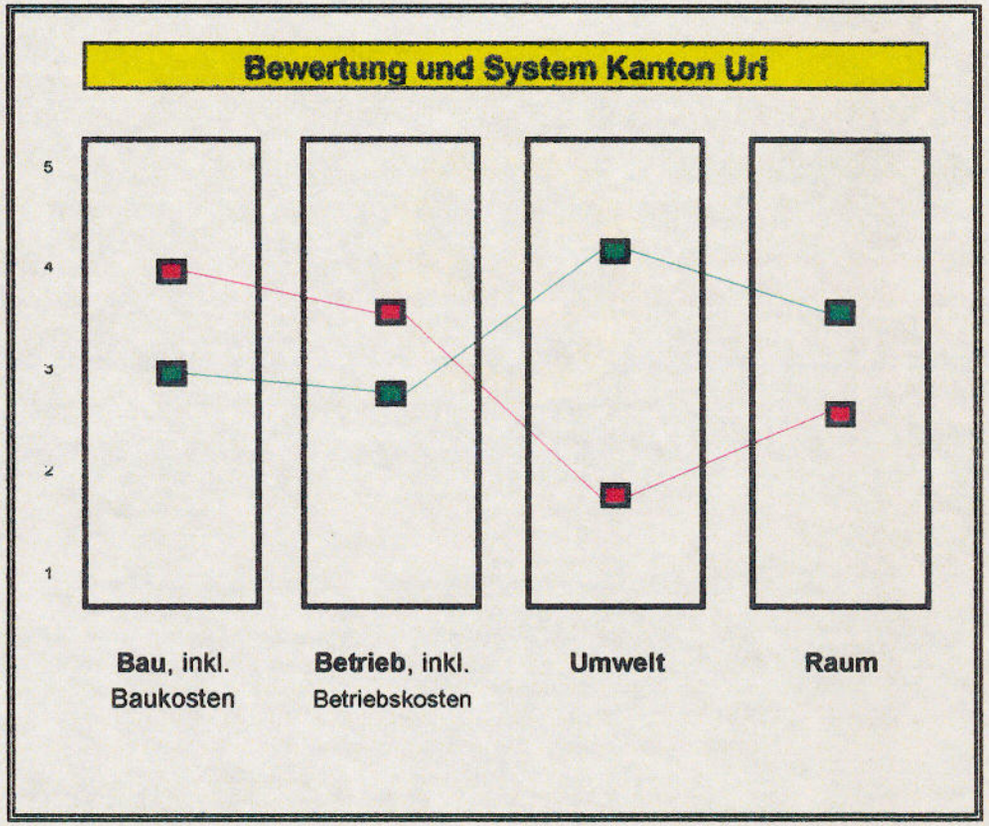
Anhang 6: Stellungnahme Amt für Forst und Jagdwesen, 23.10.1996

Anhang 7: Stellungnahme Amt für Raumplanung, 28.10.1996

Brief in fünffacher Ausfertigung mit Beilagen

Zusammenfassende Darstellung in Hauptkategorien

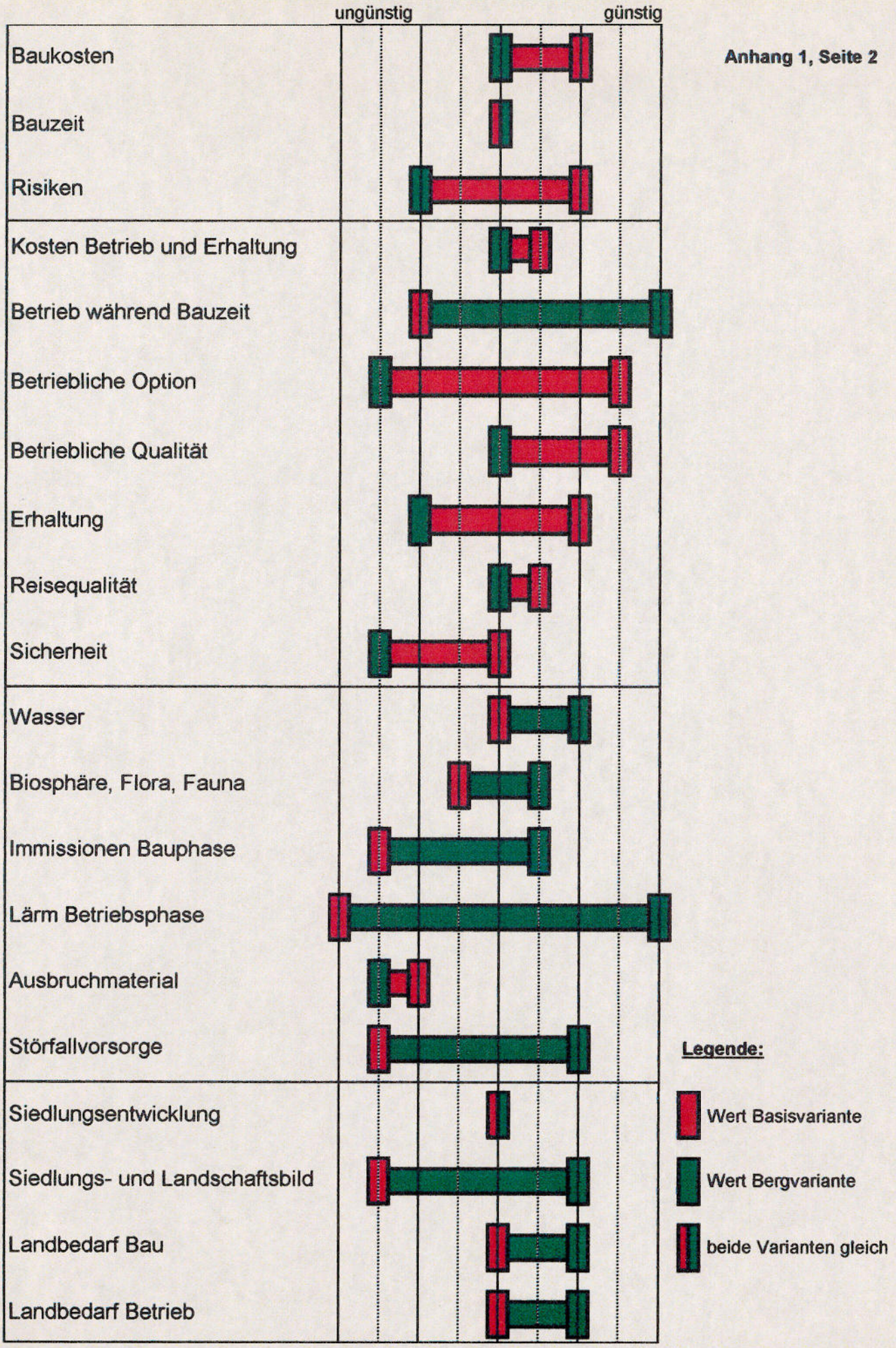




Legende:

- = Basis II Variante (Talvariante)
- = Bergvariante

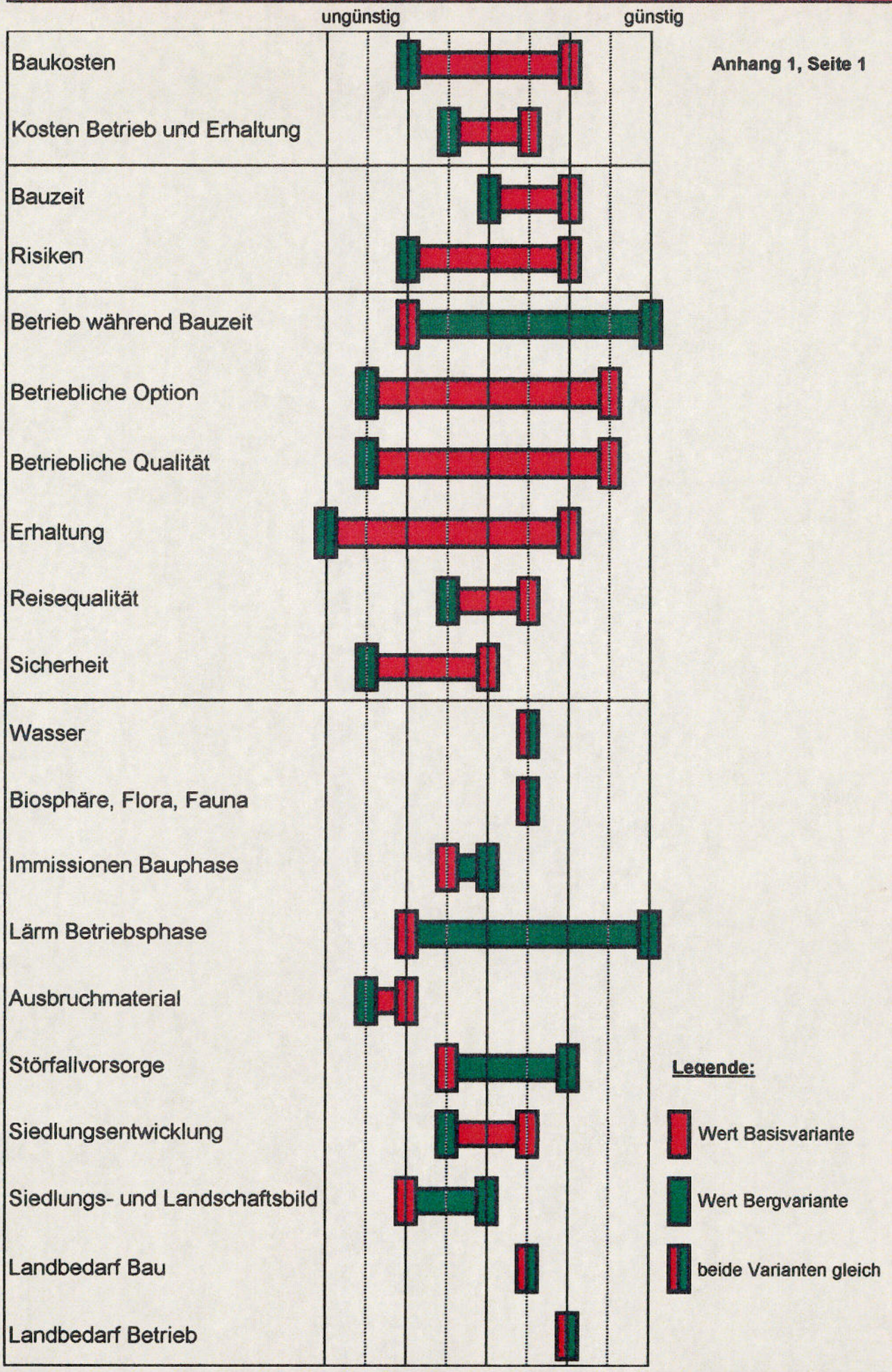
Bewertung Kanton Uri



Die Balkenfarbe entspricht der Farbe jener Variante, die in dieser Teilbewertung besser abschneidet.

Bewertung SBB

Anhang 1, Seite 1



Die Balkenfarbe entspricht der Farbe jener Variante, die in dieser Teilbewertung besser abschneidet

KANTON URI

BAUDIREKTION

AMT FÜR TIEFBAU

KLAUSENSTRASSE 2, 6460 ALTDORF
TELEFON 041 - 875 26 11
TELEFAX 041 - 875 26 10
DIREKTWAHL 041 - 875 26 20
P. Püntener

E 11. OKT. 1996

	B	z. K	Visum
VD		X	
DS			
- RF			
AWGV			
- WS			
- KM			
- ÖV			
ABP			
- RP			
- NLS			
KICA			
- ALV			
- RAV			
NK	2		

zurück an: _____

Volkswirtschaftsdirektion Uri
Rathausplatz 5
6460 Altdorf

Altdorf, 10. Oktober 1996 pf

Vorprojekte II AlpTransit, Stellungnahme des Amtes für Tiefbau

Sehr geehrte Damen und Herren

Die nachfolgenden Ausführungen verstehen sich als Anträge, respektive Anmerkungen für die nächste Projektierungsphase von AlpTransit (Auflageprojekt). Aussagen über die Linienführung haben wir keine anzubringen.

1. Basisvariante II

1.1 Mit Schreiben vom 16. Mai 1994 haben wir zur damaligen Basisvariante Stellung genommen. Wir stellen nun fest, dass die Anträge und Anmerkungen bei der Ausarbeitung der Basisvariante II von den SBB nur zum Teil übernommen worden sind. Der Vollständigkeit halber wiederholen wir diese Anträge.

1.2 AlpTransit hat im Bereich Hafnerried - Gruonbach gebührend auf die N4-Umfahrung von Flüelen Rücksicht zu nehmen. AlpTransit Abschnittsleitung Nord und Amt für Tiefbau haben diesbezüglich Kontakt miteinander.

1.3 Die Gleisanlage des Regionalbahnhofes Altdorf ist möglichst weit nach Westen zu verschieben, damit die Platzverhältnisse auf der Ostseite verbessert werden. In der nächsten Projektierungsphase ist ein Konzept für die Erschliessung des Bahnhofgeländes für Bus- und Individualverkehr auszuarbeiten. Die Lösungen haben die zukünftige Funktion der Kornmatt-/Rynächtstrasse als regionale Hauptverkehrsstrasse zu berücksichtigen.

1.4 Die Unterführung für die Kantonsstrasse nach Attinghausen (Walter Fürst) ist so zu plazieren, dass sie direkt in den geplanten Knoten Rynächtstrasse/zukünftige Verbindungsstrasse entlang des Schächens im Bereich Parkplatz SM eingeführt werden kann. Die Höhenlage der Gleise ist entsprechend anzupassen. In der nächsten Projektierungsphase sind die entsprechenden Lösungen mit dem Amt für Tiefbau zu bereinigen.

1.5 Die Auswirkungen der AlpTransit-Anlagen bei Ausuferungen des Schächens und der Reuss (Störfall bei Hochwasser) sind aufzuzeigen. Nachteile für Uri sind zu vermeiden, respektive zu kompensieren. Es muss aufgezeigt werden, wo und wie die Durchlässigkeit des "Riegels AlpTransit" bewerkstelligt wird.

1.6 Die Schächenbrücken sind um ca. 1.5 m höher anzusetzen.

1.7 Die optimale Lage der Fussgängerunterführung Stille Reuss ist zusammen mit dem Amt für Tiefbau in der nächsten Projektierungsphase zu bestimmen.

1.8 Die Durchfahrtshöhe der Riedstrasse ist auf 4.5 m zu vergrössern. Im weiteren ist die Lage der Unterführung im Zusammenhang mit der Revision der Richtplanung des Kantons Uri mit dem Amt für Tiefbau zu besprechen.

1.9 Es wäre erwünscht, wenn der Niedrigwasserabfluss des Walenbrunnens erhöht werden könnte. In der nächsten Projektierungsphase ist zu prüfen, ob zwischen dem N2-Zubringer und Erstfeld der Bach tiefer gelegt werden könnte. Damit ergäben sich für AlpTransit einige Vorteile (tieferer Grundwasserspiegel).

2. Bergvariante

Bezüglich Walenbrunnen haben wir die gleiche Anregung wie bei der Basisvariante II.

Mit freundlichen Grüssen
AMT FÜR TIEFBAU

P. Püntener, Kantonsingenieur

KANTON URI

BAUDIREKTION

AMT FÜR ENERGIE

KLAUSENSTRASSE 2, 6460 ALTDORF
TELEFON 041 - 875 26 11
TELEFAX 041 - 875 26 10
DIREKTWAHL 041 - 875 26 23
G. Danioth

E - 8. OKT. 1996
VD
DS
- RF
AWöV
- NLS
KIGA
- ALV
- RAV
NK
zurück an:

Volkswirtschaftsdirektion Uri
Herr Regierungsrat A. Gisler
Rathausplatz 5
6460 Altdorf

Altdorf, 4. Oktober 1996 Da

NEAT Vergleich Basisvariante II - Bergvariante

Sehr geehrter Herr Regierungsrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Datum vom 10. September haben Sie uns Unterlagen zur Stellungnahme zum NEAT Vergleich Basisvariante-Bergvariante zugestellt. Wir nehmen dazu folgendermassen Stellung:

1. Bewertung der Vorprojekte

Aus fachlicher Sicht interessieren uns vor allem folgende Themen:
- Energiebedarf der beiden Varianten für Bau und Betrieb
- Möglichkeiten der Nutzung von Tunnelabwärme
- Einschränkung der Grundwassernutzung

Dies sind unseres Erachtens Teilaspekte der verschiedenen Hauptkriterien. Wir nehmen an, dass diese Teilaspekte in die bereits vorgenommene Bewertung einbezogen wurden.

Unsere nachfolgende Beurteilung behandelt diese Teilaspekte qualitativ aus unserer spezifischen Sicht ohne allerdings alle Details dazu zu kennen. Wir verzichten auf eine Punktebewertung, weil wir die relative Bedeutung und das Gewicht dieser Aspekte im Zusammenhang mit anderen Kriterien nicht abschätzen können.

Energiebedarf
In der Bauphase dürfte der Energiebedarf der Bergvariante deutlich höher liegen als bei der Talvariante. Im Betrieb ist dieser Unterschied geringer, aber immer noch zu Gunsten der Talvariante.

Nutzung von Tunnelabwärme
Aus einleuchtenden Gründen wird die Bergvariante zumindest theoretisch zulassen, die Abwärme der Traktion und die anfallende natürliche Erdwärme aus dem Tunnel zu nutzen. Dies bedeutet, dass unter diesem Aspekt die Talvariante schlechter abschneidet.

Einschränkung der Grundwassernutzung
Gemäss Kommentar des Gesamtprojektleiters vom 6. 9. 1996 zur Gegenüberstellung hat die Talvariante einen höheren Landbedarf als die Bergvariante. Ausserdem liegen die Bahnanlagen zu einem grösseren Teil im besiedelten Gebiet. Daher wird durch diese Variante die Grundwassernutzung stärker eingeschränkt als durch die Bergvariante.

2. Bewertung der Kriterien, Gewichtung, Gesamtwürdigung

Da uns die Kenntnisse über die Schwerpunkte für die Kriterienwahl und über das Vorgehen bei der Bewertung fehlen verzichten wir auf eine Stellungnahme dazu. Aus diesen Gründen sehen wir auch von einer Gesamtwürdigung ab.

Wir hoffen, unsere Überlegungen zu den fachspezifischen Aspekten werden bei der Variantenentscheidung berücksichtigt und tragen dazu bei, dass die für Uri bessere Variante ausgewählt wird. Wir danken für die Möglichkeit zur Stellungnahme und verbleiben

mit freundlichen Grüssen

AMT FÜR ENERGIE
Der Vorsteher

Gerhard Danioth

Kopie an: - RR Anton Stadelmann, Baudirektor
- Peter Püntener, Kantonsingenieur

KANTON URI

POLIZEIDIREKTION

AMT FÜR FORST UND JAGD

Klausenstrasse 2, 6460 Altdorf
TELEFON 041 875 22 44
TELEFAX 041 875 23 29
DIREKTWAHL 041 875 23 12
Georg Gerig

Volkswirtschaftsdirektion Uri
Rathausplatz 5
6460 Altdorf

Altdorf, 23. Oktober 1996 Ge/kh

NEAT: Vernehmlassung der neuen Vorprojekte II im Raume Uri;
Stellungnahme des Amtes für Forst und Jagd

Sehr geehrte Damen und Herren

Nach Einsicht in die Dossier der beiden Vorprojekte Alptransit, Variante Basis II und Bergvariante vom 15. März 1996 der Projektleitung Gotthard, namentlich der einschlägigen Plangrundlagen und Beschreibungen zum Themenbereich Umwelt haben wir folgende Stellungnahme:

Sowohl für die Variante Basis II, als auch für die Bergvariante muss Wald in Anspruch genommen werden, wofür gemäss Waldgesetzgebung eine Rodungsbewilligung erforderlich ist. Diese wird im Rahmen des Bewilligungsverfahrens gemäss vorgenannter Spezialgesetzgebung mit den üblichen Bedingungen der Ersatzmassnahmen und Auflagen zu erteilen sein. Aufgrund der Akteneinsicht und des heutigen Beurteilungsstandes dürfte die vorgenannte Bewilligung zu erteilen sein, wenn die aufgezeigten Ersatz- und Wiederherstellungsmassnahmen gemäss Vorprojekt zugesichert werden können.

Neben der Beanspruchung von Wald wird sowohl durch die Variante Basis II, als auch durch die Bergvariante überliegender Wald (bei der Bergvariante lediglich nördlich Erstfeld, im Rynächt) bzw. die Waldbewirtschaftung in den überliegenden Wäldern, insbesondere in der Bauphase beeinträchtigt. Es muss deshalb zur Auflage gemacht werden, dass bei der Detailprojektierung aufgezeigt wird, wie die vorgenannte Behinderung durch technische und betriebliche Massnahmen behoben werden kann.

Durch beide Projektvarianten werden Lebensräume unserer einheimischen Wildfauna betroffen, namentlich im näheren Hangfussbereich nördlich von Erstfeld und bei der Basisvariante südlich von Flüelen. Von besonderer Bedeutung ist die Problematik der Hangfussbereiche im Rynächt, nördlich von Erstfeld. Es muss unseres Erachtens im Rahmen der weiteren Planung aufgezeigt werden, wie der von uns beurteilte Konflikt zwischen Bahnanlage und Wild gelöst werden kann. Es ist in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass durch diesen Konflikt (Unterbindung von Wildwechseln usw.) das Risiko zunehmender Wildschäden im überliegenden Wald entstehen kann.

Wir erlauben uns auch darauf hinzuweisen, dass namentlich auch in den Hangfussbereichen beide Varianten in durch Naturgefahren wie felssturz- und steinschlaggefährdete Zonen gelegt werden. Soweit wir die Plangrundlagen aber beurteilen können, wird diesem Problem die erforderliche Aufmerksamkeit geschenkt.

Im übrigen verweisen wir auf unsere Stellungnahmen, die wir bereits 1994 und vormals zum Vorprojekt Alptransit abgegeben haben.

Wir bitten um Kenntnisnahme und danken für die Bemühungen.

Mit freundlichen Grüssen

AMT FÜR FORST UND JAGD

Georg Gerig, Kantonsforstmeister

KANTON URI

VOLKSWIRTSCHAFTSDIREKTION

AMT FÜR RAUMPLANUNG

RATHAUSPLATZ 5, 6460 ALTDORF

TELEFON 041 - 875 24 42
TELEFAX 041 - 875 24 25
DIREKTWAHL 041 - 875 24 14

Volkswirtschaftsdirektion Uri
Rathausplatz 5
6460 Altdorf

Altdorf, 28. Oktober 1996 PS/ak

Vergleich Vorprojekt Basisvariante II zur Bergvariante, Stellungnahme des Amtes für Raumplanung

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 23. August 1996 ersuchen Sie uns, zu den oben erwähnten neuen Vorprojekten eine Stellungnahme abzugeben. Wir stützen uns ab auf die eingereichten Projektdossies, den Raumplanungsbericht, den zusammenfassenden Bericht und die Gegenüberstellung. Leider fehlt in diesem Zusammenhang der Sachplan Alptransit zu den einzelnen Varianten. Deshalb kann unsere Beurteilung darauf nicht Bezug nehmen.

1. Raumplanungsrechtliche Gesichtspunkte

Die NEAT ist eindeutig ein koordinationsbedürftiges raumwirksames Vorhaben, das der Koordination im Rahmen des Richtplanes des Kantons Uri unterliegt (Artikel 1 Absatz 1, Artikel 2 Absatz 1 RPG). Aus diesem Grunde wurde das Vorhaben in den Richtplan 1985 unter Punkt 4.7.2 als Vororientierung aufgenommen. In der Zwischenzeit schälten sich die beiden Varianten "Basis II" und "Berg" heraus. Damit war die Zeit für eine Nachführung des Richtplanes gekommen. Der Regierungsrat des Kantons Uri hat seinen diesbezüglichen Beschluss vom 4. Dezember 1995 dem Bund mitgeteilt. Danach sind die Teilabschnitte Axen und Uri mit den beiden Varianten als Zwischenergebnis eingesetzt. Konsequenterweise ist auch der Teilabschnitt Basistunnel als Zwischenergebnis zu betrachten, da der Trasseverlauf vor und nach dem Portal von der Wahl des vorgelagerten Abschnittes abhängt.

Wir weisen im übrigen darauf hin, dass (behördenverbindliche) Festsetzungen einzig und allein im Kantonalen Richtplan Uri festgehalten werden können. Das vom Bund eingesetzte Planungsinstrument des Sachplanes Alptransit ersetzt die Behandlung des NEAT-Vorhabens im Kantonalen Richtplan Uri nicht. Erst wenn eine entsprechende Festsetzung über das zu wählende Trasse im Kantonalen Richtplan Uri vorliegt, d.h. wenn die Koordination mit allen anderen raumwirksamen Tätigkeiten erfüllt ist, wird der Kanton Uri auf weitere Projektpläne eintreten können. Ansonst fehlt der vom Bundesgesetz über die Raumplanung vom 22. Juni 1979 geforderte raumplanerische Abstimmungsnachweis.

2. Raumplanerische Gesichtspunkte

Zu den beiden Varianten wurde ein raumplanerischer Bericht erstellt. Sein Hauptmangel besteht darin, dass die hauptsächlichsten Unterschiede zwischen den beiden Varianten nicht hinreichend deutlich dargestellt sind. Beispielsweise fehlt eine Zusammenfassung über den entsprechenden Vergleich. Damit taugt dieses Dokument aus raumplanerischer Sicht nicht, die Varianten miteinander vergleichen zu können. Aus raumplanerischer Sicht müssen deshalb die Ziele des Regierungsrates über die Entwicklung im Kanton Uri beigezogen werden, die er am 28. August 1995 (RRB-Nr. 645) verabschiedet hat. Die hier relevanten Ziele sind:

D1 Den Lebensraum Uri und die Verkehrsträger vor Naturgefahren schützen
D2 Den Boden haushälterisch Nutzen
D4 Die rasche Erreichbarkeit der Zentren (National und International) sichern
D9 Die Qualität des Lebensraumes verbessern

Die NEAT stellt ein Jahrhundertbauwerk dar. Sie bestimmt die langjährige Entwicklung und Chancen des Kantons Uri weit über unseren normalen Planungshorizont hinaus. Deshalb ist bei der Beurteilung der beiden Varianten im wesentlichen der künftige Betriebszustand und nicht die Bauphase massgebend. Damit fällt auch eine Beurteilung des Betriebszustandes bezüglich des Flächenverbrauchs, des Lärms usw. aus der Sicht der Raumplanung hauptsächlich ins Gewicht. Die Unannehmlichkeiten während der über 10jährigen Bauphase sind zwar nicht unerheblich, aber der Kantons Uri ist gewillt, dieses Opfer für eine umweltverträgliche und für die Bewohner des Kantons Uri akzeptierte Linienführung auf sich zu nehmen.

Siedlungsentwicklung

Die Siedlungsentwicklung wird durch die Basisvariante II wesentlich mehr eingeschränkt als durch die Bergvariante durch die noch deutlichere Zäsur in der unteren Reussebene. Insbesondere wird der Freiheitsgrad für die Errichtung neuer Wohnzonen durch die Einhaltung der Lärmschutzverordnung stark erschwert.
Die Lage des Regionalbahnhofs kann die künftige Siedlungsentwicklung beeinflussen. Allerdings ist der Einfluss nicht mehr so stark zu werten wie zur Zeit des ersten Eisenbahnbaus. Durch die gesetzlichen Mittel des Raumplanungs- und des Baugesetzes und der planerischen Mittel der Richt- und Nutzungsplanung kann heute die Entwicklung wesentlich besser beeinflusst werden als früher. Auch bei einem Regionalbahnhof Rynächt kann mittels der Raumplanung eine nicht gewünschte Besiedlung verhindert werden.

Verkehr

Der vom Kanton Uri geplante Anschluss Schächen an die A2 kann ohne Basisvariante II leichter realisiert werden. Auch die Verkehrsführung der Kantonsstrasse im Rynächt und der Anschluss Erstfeld an die A2 kann bei der Bergvariante einfacher realisiert werden als bei der Basisvariante.

Lärm

Dem Lärmschutz kommt eine zentrale Bedeutung zu. Der Lärm wirkt sich langfristig für die Siedlungsentwicklung und die Erholung sehr negativ aus. Bei der Basisvariante werden gemäss raumplanerischem Bericht (Seite 80) 730 Wohnungen, dh. rund 2100 Einwohner durch übermässigen Lärm betroffen, bei der Bergvariante hingegen mit nur 13 Wohnungen also rund 40 Personen. Der Unterschied wird noch krasser, wenn man das noch nicht überbaute oder potentielle Baugebiet miteinbezieht.

Der Lärmschutz wird leider erst im UVB 3. Stufe definitiv abgehandelt. Es ist aber zu erwarten, wie es in den Berichten erwähnt wird, dass die Bundesbahn wesentliche Erleichterungen für ihr Bauwerk fordern wird. Wenn diesen Forderungen stattgegeben wird, hat dies verheerende Folgen für die Lebensqualität der unteren Reussebene. In diesem Sinn schneidet die Basisvariante II, die das ganze Siedlungsgebiet des unteren Reusstales beschallt, wesentlich schlechter ab als die Bergvariante, die nur Industrie- und Landwirschaftszonen beeinträchtigt. Ja, die Bergvariante verbessert die Lärmsituation in den Gemeinden Altdorf, Bürglen und Attinghausen noch zusätzlich, indem die Stammlinie wesentlich entlastet wird.

Erreichbarkeit

Bei der Basisvariante II kommt der zukünftige Regionalbahnhof Altdorf näher zu vielen Urner Benützern zu liegen als der Bahnhof Rynächt bei der Bergvariante. Dadurch ist der Bahnhof Altdorf wesentlich attraktiver und aus der Sicht des Umweltschutzes schneidet er besser ab (Anbindung an den Oeffentlichen Verkehr, Fussgängerfreundlichkeit). Hingegen liegt der Standort Rynächt in der Nähe des Autobahnanschlusses für den überregionalen Benützer (Oberland, Nidwalden, Schwyz) günstiger.

Landwirtschaft

Der raumplanerische Bericht weist für die Bergvariante kleinere Flächenverluste auf als für die Basisvarainte II. Durch die Aufhebung der Stammlinie im Bereich Rynächt kann bei der Bergvariante der Landwirtschaft zusätzlich wieder eine zusammenhängende Fläche zur Verfügung gestellt werden.

Störfälle

Durch die viel kürzere Strecke im Freien ist aus der Sicht der Urner Wohnbevölkerung die Bergvariante gegenüber der Basisvariante II vorzuziehen.

Gewässerschutz

Durch die Lage am Rande des Grundwasserschutzareals im Rynächt gefährdet die Bergvariante den Grundwasserstrom in der Reusseben weniger als die Basisvariante II.

Der Walenbrunnen ist bei der Bergvariante als Ganzes, bei der Basisvariante II hingegen nur der unmittelbar betroffene Abschnitt vorgesehen zu revitalisieren.

Landschaft

Die Linienführung der Basisvariante II führt mitten durch das untere Reusstal. Auch die Ueberholgeleisegruppe kommt mitten in die Reussebene zu liegen. Durch Ersatzmassnahmen kann der Eingriff in das Landschaftsbild nicht wesentlich verbessert werden. Hingegen tritt die Bergvariante durch die Linienführung entlang der Bergflanke viel weniger in Erscheinung.

Im Gegensatz zur Bergvariante besteht bei der Basisvariante II ein offener Konflikt zwischen den Massnahmen zum Lärmschutz und dem Landschaftsschutz, der nicht befriedigend lösbar ist.

Naturschutz

Gemäss dem Natur- und Heimatschutzgesetz sind bei Beeinträchtigungen von schützenswerten Landschaften und Objekten hinreichender Ersatz zu schaffen. Dies wird generell bei der Basisvariante II nur ungenügend ausgewiesen.

Erholung

Die untere Reussebene und seine angrenzenden höheren Gebiete (Haldi, Bannwald Altdorf, Attinghausen, usw:) sind mit Lärm vorbelastet. Jede weitere Lärmquelle, wie sie die Bahn sein wird, vermindert die Attraktivität. Wenn man weiss, wie eine dauernde Lärmbelastung, auch wenn sie die erforderlichen gesetzlichen Werte unterschreitet, sich langfristig auf den Menschen auswirkt, schneidet im Vergleich die Bergvariante gegenüber der Basisvariante II besser ab.

Bauphase

Die Installations- und Bauplätze sind bei der Bergvariante alle ausserhalb des Siedlungsgebietes, während die Basisvariante als offene Variante das Siedlungsgebiet während Jahren nachteilig beeinträchtigt.

Finanzen

Die Bergvariante ist um rund 220 Millionen teurer als die Basisvariante II. Die Kosten sind aber nicht direkt vergleichbar, da nicht bei beiden Varianten die gleichen Positionen zum Vergleich herangezogen werden. Wenn man zum Beispiel nur die voraussichtlichen Ausgaben für den Lärmschutz gemäss der Lärmschutzverordnung (ohne Erleichterung) der Basisvariante II voll belasten würde, relativiert sich wahrscheinlich der heute ausgewiesenen Kostenunterschied zwischen den Varianten.

Zusammenfassung

Zum heutigen Zeitpunkt kann leider noch keine abschliessende Beurteilung vorgenommen werden, da der massgebende Sachplan Abschnitt Uri noch aussteht.

Zur Beurteilung der beiden Varianten vor dem Hintergrund der Ziele aus dem Leitbild Wirtschaft und Raumordnung Uri (LWRU) ist das Ziel D4 variantenneutral. Hingegen werden die Ziele D1, D2, D9 bei der Bergvariante eindeutig besser erfüllt als bei der Basisvariante II.

Antrag

Aus raumplanerischer Sicht ist die Variante "Berg" der Variante "Basis II" vorzuziehen.

Eventualantrag

Bei einer Etappierung ist aus raumplanerischer Sicht die Abschnittsgrenze des Teilabschnittes Basistunnel nördlich von Flüelen zu legen.

Mit freundlichen Grüssen

AMT FÜR RAUMPLANUNG
Der Vorsteher

P. Schmid

Peter Schmid

KANTON URI

GESUNDHEITS-, SOZIAL- UND UMWELTDIREKTION

AMT FÜR UMWELTSCHUTZ

Gurtenmundstrasse 33, 6460 Altdorf

Telefon: 041/875 24 30
Telefax: 041/875 20 88

E - 7. OKT. 1996

	B	z. K.	
VD			
DS			
- RF			
AWSV			
- WE			
- HM			
- GV			
ARP			
- RP			
- NLS			
KISA			
- ALV			
- RAW			
NK			

zurück an: _____

Volkswirtschaftsdirektion Uri
Rathausplatz 5
6460 Altdorf

6460 Altdorf, 04.10.1996 BB-ch/AfU259

NEAT: Vernehmlassung der neuen Vorprojekte II im Raum Uri;
Stellungnahme des Amtes für Umweltschutz

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 23. August 1996 ersuchen Sie uns, zu den oben erwähnten neuen Vorprojekten eine Stellungnahme abzugeben. Mit Schreiben vom 10. September 1996 teilen Sie uns mit, wie unsere Stellungnahme strukturiert werden soll.

Bei unserer Beurteilung stützen wir uns auf die eingereichten Projektdossiers ab, den Raumplanungsbericht, den zusammenfassenden Bericht und die Gegenüberstellung. Wir stellen fest, dass die gemeinsamen Berichte (Raumplanung, zusammenfassender Bericht und Gegenüberstellung) von der Bauherrschaft erarbeitet worden sind. Es handelt sich demzufolge nicht um neutrale Beurteilungsgrundlagen. Dies ist u. a. auch daraus ersichtlich, dass z. B. für den Bau- und Betriebsteil von AlpTransit drei Hauptkriterien ausgewählt worden sind, während für den Bereich von Umwelt und Raum lediglich ein Hauptkriterium verblieb.

1. Bewertung beider Vorprojekte

Wir nehmen zur Kenntnis, dass beide Vorprojekte die betrieblichen Anforderungen der Bauherrschaft erfüllen. Dabei ist offensichtlich, dass für den Betreiber die Basisvariante II bestimmte Vorteile gegenüber der Bergvariante aufweist. Wir meinen allerdings,

dass die in der Gegenüberstellung Seite 23 dargestellten Resultate auch in diesem Bereich nicht derart krass auseinanderliegen, wie man auf den ersten Blick meinen könnte. Ohnehin ist es schwierig, einen relativ neutralen und geeigneten Massstab zu finden, um die beiden Varianten mit den entsprechenden Kriterien seriös zu vergleichen. Bei den Gewichtungen ist dies selbstverständlich noch viel schwieriger.

Wir beschränken im folgenden unsere Betrachtung auf das Hauptkriterium Umwelt und Raum.

Wir stellen fest, dass die Basisvariante II zu sehr erheblichen Eingriffen in wertvolle Lebensräume führt. Die aufgezeigten Ersatzmassnahmen vermögen bei weitem nicht zu genügen. Im Gegensatz dazu können die Ersatzmassnahmen der Bergvariante als ausreichend beurteilt werden (z. B. Revitalisierung des ganzen Walenbrunnen). [Als Nebenbemerkung möchten wir in diesem Zusammenhang anbringen, dass bei der weiteren Projektierung zu überprüfen ist, wie weit eine tieferliegende Sohlenlage des Walenbrunnens die Abflussverhältnisse verbessert.] Wir beurteilen die Basisvariante II mit den im Vorprojekt aufgezeigten Ersatzmassnahmen als nicht umweltverträglich. Weitere Ersatzmassnahmen wären allerdings noch möglich.

Bei der Basisvariante II resultieren über eine lange Zeitdauer von rund zehn Jahren Baustellen im unmittelbaren Siedlungsbereich. Dies wird zu erheblichen Immissionen in verschiedenen Wohngebieten führen. In diesem Bereich weist die Bergvariante deutliche Vorteile auf, weil sich die Installationsplätze und Baustellen auf weniger und besser eingrenzbare Bereiche beschränkt. In diesem Bereich hat die Bergvariante deutliche Vorteile gegenüber der Basisvariante II.

Bei der Basisvariante II müssen für rund 730 betroffene Wohnungen Erleichterungen beantragt werden, im Vergleich dazu bei der Bergvariante für 13 Wohnungen. Im Bereich des Lärmschutzes liegt der Hauptvorteil der Bergvariante gegenüber der Basisvariante II. Aus landschaftlichen Gründen kann bei der Basisvariante II der Lärmschutz nicht dermassen weit getrieben werden, dass sich die Immissionen in einem verträglichen Bereich bewegen. Die Basisvariante II muss im Bereich des Lärmschutzes als nicht umweltverträglich beurteilt werden.

Der Viadukt Hafnerried mit der anschliessenden Brücke und den aufgesetzten Lärmschutzwänden führt zu einer sehr deutlichen und auffälligen Zäsur der Landschaft im unteren Urner Reusstal. Im Gegensatz dazu beschränkt sich das Erscheinungsbild der Bergvariante auf den Hangbereich beim Rynächt. Die Basisvariante II beinhaltet auch einen massiven landschaftlichen Eingriff bei der Schächenquerung. Diese beiden Pro-

jektbestandteile und die zusätzlich erforderlichen Lärmschutzmassnahmen (Lärmwände) führen zu einem massiven und unseres Erachtens nicht verträglichen Eingriff in das Landschaftsbild.

Bei der Störfallvorsorge wird durch die Linienwahl der Bergvariante logischerweise der Schutz der Bevölkerung vor schweren Störfällen besser gewährleistet als bei der Basisvariante II. Allerdings ist festzustellen, dass sich aller Voraussicht nach auch für die Basisvariante II ein Projekt entwickeln lässt, welches zu einem akzeptablen Risiko führt.

Bei den Kriterien Wasser, Ausbruchmaterial und Landbedarf unterscheiden sich die beiden Varianten eher geringfügig. Es ist damit zu rechnen, dass bei beiden Varianten umweltverträgliche Projekte erarbeitet werden können.

Bei der Siedlungsentwicklung sind verschiedene potentielle Bauzonen und künftige mögliche Siedlungsgebiete im Raumplanungsbericht und bei der Beurteilung der Basisvariante II nicht berücksichtigt worden. Dies verfälscht zum Teil das Beurteilungsbild. Da sich das Projekt AlpTransit auf einen Zeithorizont von rund 100 Jahren erstreckt, können nicht nur vorhandene Bauzonen und Reservezonen in die Betrachtung einbezogen werden. Die Basisvariante II schneidet also in dieser Hinsicht zusätzlich schlechter ab als die Bergvariante.

Der Standort des Regionalbahnhofes ist unseres Erachtens bei beiden Varianten nicht entscheidungsrelevant. Bei beiden Varianten sind Lösungen denkbar, welche einen guten Anschluss an den öffentlichen Verkehr und den Privatverkehr gewährleisten können. Im Hinblick auf die Siedlungsentwicklung und allfällige Dienstleistungsbetriebe weist der Standort Altdorf Vorteile auf gegenüber dem Standort Rynächt. Umgekehrt ist die grossräumige Erschliessung (von Schwyz und Nidwalden) beim Standort Rynächt sicher besser.

2. Zahlenmässige Bewertung der einzelnen Kriterien

Wir verzichten auf eine zahlenmässige Bewertung der einzelnen Kriterien, weil wir diese als nicht geeignet betrachten, um eine Schlussbewertung und Gesamtwürdigung der Varianten vorzunehmen. Ohnehin gehen wir davon aus, dass verschiedenste Eingaben erfolgen werden, welche sich nur schwer unter einen Hut bringen lassen. Schlussendlich wird sich die zahlenmässige Bewertung der einzelnen Kriterien nicht alleine fachlich begründen lassen.

3. Gewichte

Aus der gleichen Überlegung verzichten wir, unsererseits neue Vorschläge für das Einführen von Gewichten vorzunehmen. Bei der Gewichtung der verschiedenen Kriterien handelt es sich um eine politische Angelegenheit, wozu wir keinen fachlichen Beitrag leisten können.

4. Gesamtwürdigung und Antrag

Gesamthaft gesehen beurteilen wir die Bergvariante aus der Sicht des Kantons Uri und der kantonalen Fachstelle für Umweltschutz als deutlich und unseres Erachtens entscheidend besser als die Basisvariante II. Nach unserer Beurteilung kann bei der Basisvariante II in den Bereichen Lärmschutz und Landschaftsschutz die Umweltverträglichkeit nicht erreicht werden. Wir beantragen deshalb, dass der Kanton Uri bei seiner Stellungnahme der Weiterplanung und Realisierung der Bergvariante den Vorzug gibt.

Gerne sind wir bereit, im Rahmen der Projektkommission unsere Anträge und Beurteilungen detaillierter zu begründen und auch bei der Festlegung der urnerischen Bewertung der einzelnen Kriterien und Gewichte mitzuhelfen.

Mit freundlichen Grüssen

AMT FÜR UMWELTSCHUTZ URI
Vorsteher

sig. Benno Bühlmann

Kopie z. K. an

Amt für Raumplanung
Abteilung Gewässerschutz
Abteilung Immissionsschutz

KANTON URI

VOLKSWIRTSCHAFTSDIREKTION

AMT FÜR INDUSTRIE, GEWERBE UND ARBEIT

RATHAUSPLATZ 5, 6460 ALTDORF
TELEFON 041 - 875 22 44
TELEFAX 041 - 875 24 37

Volkswirtschaftsdirektion
Rathausplatz 5
6460 Altdorf

Altdorf, 2. Oktober 1996 RB/bp
kiga/neat/verg_var

Vergleich Vorprojekt Basisvariante II zur Bergvariante; Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir beschränken uns beim Variantenvergleich auf die Beurteilung des Arbeitsmarktes Uri, sowie der Emissionen der Baustellen. Erlauben Sie und jedoch noch eine Bemerkung zur Gewichtung der volkswirtschaftlichen Aspekte anzubringen. Die volkswirtschaftlichen Aspekte haben ein viel zu kleines Gewicht gegenüber der Gewichtung des Hauptkriteriums Umwelt und Raum. Was nützt eine hohe Gewichtung des Lärms oder der Siedlungsentwicklung, wenn Bewohner des Kantons Uri wegen schlechten Verbindungen zwischen Wohnort und Arbeitsplatz gezwungen werden, den Kanton zu verlassen.

1. Arbeitsmarkt Uri

Die zukünftige Arbeitsmarktlage des Kantons Uri muss in zwei grundlegend verschiedenen Zeitabschnitten betrachtet werden. Der erste Zeitabschnitt betrifft die Bauphase der NEAT. Der zweite Zeitabschnitt beginnt beim Start der Betriebsphase.

1.1 Bauphase

Der Bau der NEAT wird den Arbeitsmarkt Uri positiv beeinflussen. Wobei die Varian-

tenwahl bei der Auftragserteilung auf die Berücksichtigung von Urner Betrieben bedeutenden Einfluss ausüben wird.

Bei der Wahl der Bergvariante werden durch Betriebe des Urner Baugewerbes, aufgrund der Strukturen und Fachrichtung, wesentlich weniger Aufträge ausgeführt werden können. Fällt die Wahl auf die Basisvariante II wird das Auftragsvolumen nebst dem Bauhauptgewerbe auch für die übrigen am Bau beteiligten Urner Betriebe wesentlich grösser sein.

1.2 Betriebsphase

Aufgrund der globalen Märkte wird sich die Situation auf dem schweizerischen Arbeitsmarkt ohne wesentliche Strukturänderungen eher verschlechtern.

Das Angebot von Arbeitsplätzen im Kanton Uri wird ausserdem auch aus folgenden Gründen rückläufig sein:

- Einen bedeutenden Einbruch auf dem Arbeitsmarkt wird die Beendigung des NEAT-Baus verursachen.
- Bei bestehenden Betrieben, welche nicht wesentlich vom NEAT-Bau beeinflusst werden, wird sich der Abbau oder im besten Fall eine Stagnation der Arbeitsplätze fortsetzen (grössere Umsätze werden durch weniger Personal realisiert).
- Neue Betriebsansiedlungen sind aufgrund hoher Landpreise, fehlender Infrastrukturen, fehlendes Fachpersonal etc. eher unwahrscheinlich und können den Abbau nicht ausgleichen, geschweige den zusätzlichen Bedarf decken.
- Verlagerung der Arbeitsplätze vom Sektor II in den Sektor III setzt sich fort.
- Dienstleistungsbetriebe siedeln sich hauptsächlich in den Zentren an.

Ein Teil der arbeitenden Bevölkerung ist deshalb gezwungen, ausserhalb der Kantonsgrenze ihrer Beschäftigung nachzugehen. Dieser Anteil an erwerbstätigen Personen wird zwangsläufig immer grösser. Es ist deshalb von Bedeutung, dass die Pendlerströme bei der Variantenwahl mit hoher Gewichtung berücksichtigt werden.

Als Grundlage für die Prognose des Arbeitsmarktes beim Betrieb der NEAT dient die Auswertung der Ergebnisse der Volkszählung 1990 bezüglich Pendlerströme über die Urner Kantonsgrenze vom 6. Juli 1995. Die folgenden Tabellen zeigen einen Auszug aus dieser Auswertung, wobei nur die Wegpendler erfasst werden. Auf eine Analyse betreffend Zupendler wird verzichtet, das das gleiche Ergebnis erwartet werden kann.

Wegpendler Uri

Nachbarkantone																
	SZ				NW				OW, GL, GR, VS, BE				Total			
	ÖV[4]	PV[5]	U[6]	Total	ÖV	PV	U	Total	ÖV	PV	U	Total	ÖV	PV	U	Total
Kt. Uri	199	187	10	396	34	189	5	228	20	31	4	55	253	407	19	679
davon: Zentrum[1]	146	147	6	299	18	121	4	143	12	18	3	33	176	286	13	475
Äussere Seegemeinden[2]	37	27	3	67	15	51	1	67	-	4	1	5	52	82	5	139

Zentren [3]																
	LU				ZG				ZH				Total			
	ÖV	PV	U	Total	ÖV	PV	U	Total	ÖV	PV	U	Total	ÖV	PV	U	Total
Kt. Uri	114	229	8	351	104	68	7	179	52	54	8	114	270	351	23	644
davon: Zentrum	104	186	7	297	96	63	7	166	44	48	6	98	244	297	20	561
Äussere Seegemeinden[2]	5	24	-	29	6	3	-	9	2	1	1	4	13	28	1	42

Total Uri																
	Nachbarkantone				Zentren				übrige CH				Total			
	ÖV	PV	U	Total	ÖV	PV	U	Total	ÖV	PV	U	Total	ÖV	PV	U	Total
Kt. Uri	253	407	19	679	270	351	23	644	24	17	6	47	547	775	48	1370
davon: Zentrum	176	286	13	475	244	297	20	561	21	12	6	39	441	595	39	1075
Äussere Seegemeinden[2]	52	82	5	139	13	28	1	42	1	-	-	1	66	110	6	182

[1] Zentrum: Gemeinden Altdorf, Attinghausen, Bürglen, Erstfeld, Flüelen, Schattdorf und Seedorf

[2] Äussere Seegemeinden: Bauen, Seelisberg und Sisikon

[3] Zentren: ganzer Kanton (LU, ZG, ZH) mit Hauptgewicht Stadt und Agglomeration

[4] ÖV Öffentlicher Verkehr

[5] PV Privatverkehr

[6] U Unbestimmt

Aus diesen Ergebnissen ist ersichtlich, dass

- öffentliche Verkehrsmittel hauptsächlich dort benützt werden, wenn die Zeitdifferenz gegenüber dem Privatverkehr nicht zu gross ist (siehe Verhältnis zwischen LU 104 : 186 und ZG 96 : 63).

- die Bereitschaft, ausserhalb der Kantonsgrenze einer Beschäftigung nachgehen, dort am grössten ist, wo die Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmittel am besten ist.

Aufgrund dieser Tatsachen ist der Standort des Regionalbahnhofs Uri für die Pendler, welche ausserhalb der Kantonsgrenzen ihrer Beschäftigung nachgehen von massgebender Bedeutung. Folgende Kriterien sind deshalb beim Vergleich zwischen den beiden Standorten eines Regionalbahnhofs massgebend:

	Basisvariante II	Bergvariante
Erreichbarkeit		
Fussgänger (Radius = 700 m)	ca. 3'000 Personen	< 500 Personen
Velo (Radius 2400 m ohne Höhenlage)	ca. 16'000 Personen	ca. 3'000 Personen
Wegzeiten* (zu Fuss/Velo/Bus/Auto)		
Wohnort-Regionalbahnhof	< 15' ca. 18'000 Personen > 15' ca. 8'000 Personen	< 15' ca. 7'000 Personen > 15' ca. 19'000 Personen
Regionalbahnhof nach Zielbahnhof		Zusätzliche Fahrzeit aufgrund der grösseren Distanzen

* Der regionale Bus-Betrieb ist den neuen Verkehrsströmen anzupassen mit der Auflage, dass der Reginalbahnhof an der Hauptverkehrslinie liegt.

Der nicht zu umgehende Strukturwandel des schweizerischen Arbeitsmarktes wird auch im Kanton Uri seine Wirkung zeigen. Dienstleistungsbetriebe werden noch mehr an Bedeutung zunehmen. Da sich Dienstleistungsbetriebe hauptsächlich in Zentren ansiedeln, werden Pendlerströme in diese Richtung grösser; das Verhältnis zwischen dem Nachbarkantonen und Zentren wird sich zugunsten der Zentren entwickeln.

Aufgrund der fehlenden Parkiermöglichkeiten in den Zentren wird sich die Wahl des Verkehrsmittels bei den Pendlern zugunsten des öffentlichen Verkehrs verlagern.

Aus diesen Erwägungen und den Ergebnissen der oben erwähnten Studie über Pendlerströme, ist der Standort des Regionalbahnhofes von zentraler Bedeutung. Ebenfalls ist das Leistungsangebot des Regionalbahnhofs für die Kundschaft wichtig. Am künftigen Linienkonzept AlpTransit Achse Gotthard vom März 1996 ist auf alle Fälle festzuhalten.

1.3 Arbeitsmarkt Uri Zusammenfassung

Die Bauphase wird je nach Variantenwahl eine mässige oder merkliche Belebung der Urner Wirtschaft auslösen. Aus dieser Sicht ist die Basisvariante II zu wählen.

Bei der Betriebsphase wird der Arbeitsmarkt Uri, gemessen an der arbeitenden Bevölkerung, prozentual weniger Arbeitsplätze anbieten können. Die Pendlerströme in die Zentren werden grösser werden. Der Standort des Regionalbahnhofs wird wesentlich an Bedeutung zunehmen. Um einer Abwanderung entgegenzuwirken, ist die Basisvariante II der Bergvariante vorzuziehen. Es ist unwahrscheinlich, dass Pendler, um ihren Arbeitsplatz nördlich des Wohnortes zu erreichen, zuerst 15 - 20 Minuten Wegzeit Richtung Süden auf die Dauer akzeptieren werden.

2. Baustellenemissionen

Es ist schwierig abzuwägen, welche Variante während der Bauphase betreffend Baustellenemissionen (Luft, Lärm, Erschütterungen) für den Kanton Uri vorzuziehen ist. Bei der Bergvariante können die Erschütterungen (Raum Schattdorf) eine erhebliche Belastung zur Folge haben. Einen wesentlichen Vorteil, welchen einer der beiden Varianten ausweist, ist nach unserer Ansicht nicht ersichtlich. Es hängt wesentlich von den für den Immissionsschutz zu treffenden Massnahmen ab, ob der Bau der NEAT für die Bewohner des Kantons Uri erträglich sein wird.

3. Zusätzliche Betrachtungen zum Variantenvergleich

Beim Variantenvergleich ist nach unserer Ansicht der Standort des Regionalbahnhofs von eminenter Bedeutung. Der Regionalbahnhof Rynächt liegt nicht bei der Kundschaft. Er wird dadurch kleinere Frequenzen ausweisen, was wiederum ein schlechteres

Zugsangebot zur Folge hat. Als erstes werden die IC-Züge gestrichen und somit fallen die Schnellverbindungen nach Norden und Süden für die Randregion Uri dahin.

Es ist nicht ersichtlich, ob bei der Bergvariante die bestehende Linie betreffend Lärm saniert werden soll. Es fragt sich, ob die Lärmbelastung einer nicht sanierten Regionallinie nicht grösser oder unwesentlich kleiner ist, als einer nach Stand der Technik sanierter Hauptlinie (Basisvariante II).

Mit freundlichen Grüssen

AMT FÜR INDUSTRIE,
GEWERBE UND ARBEIT

René Berberat