



Uri rückt noch näher zum Süden

Marco Achermann, Amt für Raumentwicklung Uri

Der neue Gotthard-Basistunnel ist eine Pionierleistung. Bald reisen wir mit 200 Km/h durch den Gotthard. Geografisch rückt die kleine Schweiz noch näher zusammen. Im Kanton Uri steht das Nordportal des längsten Tunnels der Welt. Wie prägt das Jahrhundertprojekt den Bergkanton? Uri hat sich gut darauf vorbereitet. Im Urner Talboden, der nördlich des Neat-Portals liegt, geht die Reise aber in eine andere Richtung als im Urner Oberland.

Eines vorneweg: Der Kanton Uri hat während der Bauphase auch von der Neat profitiert. Dabei ist nicht in erster Linie an das Gewerbe zu denken, sondern an weitreichende Investitionen in die Entwicklung des Kantons. Die Bauherrin AlpTransit Gotthard AG (ATG) unterstützte und finanzierte diverse Grossprojekte mit: Neubau von Kantonsstrassen, Hochwasserschutzanlagen oder die Naturschutz- und Badeinseln im renaturierten Urner Reussdelta

(siehe Abbildung 1). Dabei ist hervorzuheben, wie die Grossbaustellen während mehr als einem Jahrzehnt nahe am – oder sogar mitten im - Siedlungsraum mit viel Umsicht betrieben wurden. Dies obwohl die Ausgangslage vor Baubeginn denkbar angespannt war: In den neunziger Jahren fochten Uri und der Bund erbittert um die Linienführung der Neat durch den Urner Talboden. Im wenige Kilometer breiten Talgrund zwischen Urnersee und Amsteg leben mehr als drei Viertel aller Urnerinnen und Urner. Hier sind auch 85 Prozent aller Arbeitsplätze angesiedelt. Es erstaunt nicht, dass sich der Kanton Uri diesen knapp bemessenen Raum nicht von einer neuen Eisenbahnlinie zerschneiden lassen wollte. Zahlreiche Varianten für die Linienführung wurden diskutiert, verworfen, umgeplant und umgebogen. Damals mischten sich sogar Bürgerkomitees mit eigenen Varianten in die schweizweit verfolgte Debatte mit ein.



Abbildung 1: Renaturiertes Reussdelta

Massive Baustelle - unsichtbare Mineure

Am 4. November 1999 gings in Uri los: Wenige Meter vom Dörfli Silenen riss die erste Sprengung für den Zugangstollen Amsteg ein Loch ins Bergmassiv. Die Bevölkerung konnte buchstäblich aus dem Küchenfenster auf die Jahrhundertbaustelle schauen. Die Gemeinde Silenen, der Kanton Uri und die ATG sammelten in diesen Jahren wichtige Erfahrungen. Schliesslich gelang es der Bauherrin die Baustelle mitten im heiklen Raum so zu betreiben, dass ein Leben im Dorf trotz des Lärms, Verkehrs oder Staubes der Grossbaustelle weiter relativ angenehm möglich war.

Fünf Jahre später starten ein Dorf weiter die Arbeiten am Nordportal des Gotthard-Basistunnels. Die neue Baustelle am Dorfeingang von Erstfeld war gigantisch (siehe *Abbildung 2*). An dieser Stelle verengt sich das Reusstal auf knapp einem Kilometer. Hier musste die Neat-Baustelle Platz finden, die Autobahn A2, die Gott-

hard-Bahnlinie, die transeuropäischen Hochspannungsleitungen und die wilde Reuss. Die Bauphase hatte für rund 30 Personen auch sehr persönliche Auswirkungen. Um Platz für die Baustelle zu schaffen, mussten diese Leute ihre Häuser verlassen. Es war schwierig, diesen Landwirten, Rentnern und auch Kleinunternehmern im Kanton Uri einen adäquaten Ersatz zur Verfügung zu stellen.



Abbildung 2: Baustelle Neat-Portal Erstfeld

Zweitweise arbeiteten mehrere hundert Mineure auf der Neat-Baustelle Erstfeld. Die Arbeiter schliefen in Barracken, assen in der Kantine und blieben für die Urnerinnen und Urner weitgehend unsichtbar.

Aktive Raum- und Verkehrsplanung verbessert die Zukunftsperspektiven

Jetzt, mehr als 15 Jahre später, lässt sich rund ums Nordportal die künftige Gestaltung der Landschaft ablesen. Verglichen mit dem Zustand vor Baubeginn ist die Situation nach der Neat-Eröffnung sehr zufriedenstellend. Die innerkantonalen Verkehrswege sind besser ausgebaut, die Natur mit Renaturierungen aufgewertet und die Gesamtgestaltung des Nordportals ist stimmig.

Weit schwerer abzuschätzen sind die zukünftigen Auswirkungen auf den Lebens- und Wirtschaftsraum Uri.

Sicher braucht es zwei Perspektiven, um sich dieser Frage anzunähern.

Die **Perspektive Nummer 1** zeigt die Sicht der Urner Gemeinden, die vor dem Nordportal liegen. Mit den von den SBB zugesicherten Halten der Neat-Züge eröffnen sich für den Wirtschaftsraum neue Möglichkeiten. Die Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr verbessert sich sowohl gegen Norden wie auch gegen Süden. Zusammen mit der A2 wird der Urner Talboden damit zu den am besten erschlossenen Gebieten in der Zentralschweiz gehören. Planerisch hat sich der Kanton gut auf die Zukunft vorbereitet. In Altdorf wird der Kantonalbahnhof (mit IR und IC-Halten) realisiert. Das Busnetz wird auf den neuen Kantonalbahnhof ausgerichtet. Die SBB investieren in den Ausbau der Gleis- und Perronanlagen. Das direkte Umfeld des Bahnhofs wird als Teil des Entwicklungsschwerpunkts Urner Talboden verdichtet und mit zusätzlichen Wohn- und Arbeitsnutzungen ergänzt. In unmittelbarer Nähe entsteht auf einem ehemaligen Gelände der Armee und des Kantons mit der Werkmatt Uri ein neues Wirtschaftsgebiet. Es gibt in der Zentralschweiz nicht viele freie Gebiete, an denen Firmen neu bauen können, die ähnlich gross und – mit der Umsetzung des neuen A2-Halbanschlusses - ähnlich gut erschlossen sind.

Der Kantonalbahnhof Altdorf und der Entwicklungsschwerpunkt Urner Talboden sind aber nicht isolierte Projekte, sie sind Bestandteil einer umfassenden, gemeindeübergreifenden Planung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung im unteren Urner Reusstal. Die Justizdirektion Uri hat schon im Jahr 2006 mit einer Testplanung zusammen mit den Gemeinden Handlungsspielräume ausgelotet, Schwerpunkte für die zukünftige Raumentwicklung gesetzt und mit dem revidierten kantonalen Richtplan festgesetzt. Mittelfristig gewinnt der Wohnraum an Attraktivität. Ortszentren werden vom Verkehr entlastet, neue Arbeitsplätze geschaffen und der in Uri ohnehin unkomplizierte Zugang zu Naherholungsgebieten weiter verbessert. Wohl ge-

merkt: Diese Projekte sind längst über den Planungsstand hinaus - sie werden zurzeit in die Realität umgesetzt. Erfreulich ist, dass der Kanton Uri die noch in den neunziger Jahren drohende Abwanderung stoppen konnte. Wie an der aktuellen Bautätigkeit im Urner Talboden leicht abzulesen ist, sind die Gemeinden als Wohnort attraktiv.

Weniger rosig ist die **Perspektive Nummer 2**. Gemeinden, die südlich des Neat-Nordportals liegen, werden sich künftig neu ausrichten müssen. Dörfer im oberen Reusstal wie Erstfeld, Gurtellen, Wassen oder Göschenen lebten seit der Eröffnung der Gotthardbahn 1882 eng mit der Gotthard-Bergstrecke zusammen. Die Züge brachten den einstigen Bauerndörfern bis weit in die achtziger Jahre hinein Arbeit, Wohlstand und Ansehen. Touristen aus aller Welt hielten in den engen Tälern Rast oder kurten direkt an den Geleisen. Natürlich, die Bedeutung der Bahn hat schon in der letzten Generation massiv abgenommen. Mental aber sieht sich zum Beispiel das Eisenbahnerdorf Erstfeld noch immer eng mit der Bahn verbunden. Was passiert nun, wenn die Züge nicht mehr durch, sondern untern den Dörfern durchfahren?

Parallel zum Entwicklungsschwerpunkt Urner Talboden wurde im Oberland ein zweiter Schwerpunkt gesetzt. Andermatt wird schrittweise zum Tourismuszentrum ausgebaut. Natürlich gibt dabei das touristische Grossprojekt von Investor Samih Sawiris den Takt an. Neben dem Resort in Andermatt werden auch die Skigebiete von Andermatt und Sedrun verbunden und zur Skiarena ausgebaut. Uri bleibt aber alles andere als untätig, sondern begleitet und unterstützt die Entwicklung aktiv. Regionalpolitisch wird im Urner Oberland über die Kantonsgrenzen gedacht: Die ganze Region um den Gotthardpass wird verstärkt als Einheit vermarktet und entwickelt (NRP Programm San Gottardo 2020). Zentral ist hier natürlich die Zusammenarbeit mit dem Kanton Tessin sowie den östlichen und westlichen Nachbarn Wallis

und Graubünden. Lebensnerv dieses kantonsübergreifenden Handlungsraums ist die Gotthard-Bergstrecke. Neben der Erschliessung des oberen Reusstals und der Leventina verknüpft sie das Urserental, das Goms und die Surselva über den Bahnknoten Göschenen bzw. durch die Matterhorn-Gotthard-Bahn mit Zürich, Basel, Lugano oder Mailand. Die Gotthard-Bergstrecke ist auch aus touristischer und kulturhistorischer Sicht einzigartig. Bisher sind die von Uri unterstützten Bestrebungen, die historisch bedeutende Bergstrecke ins UNESCO-Weltkulturerbe aufzunehmen, allerdings im Sande verlaufen. Welterbe-würdig ist die Gotthard-Bergstrecke aber auch ohne UNESCO-Label. Gemeinsam mit der SBB und weiteren Partnern werden deshalb Anstrengungen unternommen, die Gotthard-Bergstrecke vermehrt touristisch in Wert zu setzen und zu vermarkten.

Die Herausforderungen für die Gemeinden im Urner Oberland liegen aber auch in den Dörfern selber. Gebäude werden nicht mehr unterhalten oder sind unternutzt, für die Wohnbevölkerung wichtige Dienstleistungen verschwinden, die Bevölkerungszahlen sinken – eine Negativspirale setzt ein. Die Justizdirektion Uri versucht deshalb mit der Unterstützung des Bundes,

mit dem Modellvorhaben Wohnraumförderung Gegensteuer zu geben. Strategien und Massnahmen werden gemeinsam mit den Gemeinden erarbeitet, um attraktiven Wohnraum zu fördern und Entwicklungen und Investitionen, z.B. ausgelöst durch das Tourismusresort in Andermatt, in die bestehenden Dorfkerne zu lenken.

Zwei starke Zentren – zwei offene Fragen

Der Kanton Uri organisiert sich künftig also um zwei starke Zentren – den Urner Talboden und Andermatt als touristisches Zentrum. Ihre Impulse werden über kurz oder lang auch die Gemeinden dazwischen erreichen und aufwerten. Bahnseitig stehen zwei Fragen im Raum. Erstens: Was geschieht mit der Gotthard-Bergstrecke? Kurzfristig ist der Betrieb noch sichergestellt. Was passiert jedoch mittel- und langfristig? Zweitens: Wie wird sich die neu gewonnene Nähe zum Tessin auf Uri auswirken? Dank der Neat erreicht ein Reisender von Altdorf aus Bellinzona in einer guten halben Stunde. Das ist wesentlich kürzer, als die heutige Reisezeit nach Luzern, Zug oder Zürich. Sicher ist: Jede Neuerung der Verkehrsinfrastruktur am Gotthard wirkt sich direkt auf den Kanton Uri aus. Bisher ist es immer wieder gelungen, sich diesen Entwicklungen anzupassen. Uri bleibt auch mit der Neat das Tor zum Süden.

Impressum

Schweizerische Akademie der Technischen Wissenschaften

www.satw.ch

September 2016

Dieser Artikel entstand für die SATW Rubrik „Im Fokus“ zum Thema Gottardo 2016.

Gestaltung: Claudia Schärer

Bilder: Christof Hirtler, Altdorf