

OB 10.2 Axen/Uri**Allgemeine Informationen und technische Daten**

- Standortkanton: Uri
- Betroffene Gemeinden: Altdorf (UR), Bürglen (UR), Erstfeld, Flüelen, Schattdorf, Silenen, Sisikon
- Zuständige Amtsstelle: BAV
- Betroffene Amtsstellen: ARE, ASTRA, BAFU, BAK, BLW, VBS, kantonale Fachstellen Uri und Schwyz
- Andere Partner: AlpTransit Gotthard AG, SBB

Verweise:

Kap. 4.1

OB 10.1 Rigi

Grundlagen:Sachplan AlpTransit
1999; UVEK, BernArt. 18 EBG
(SR 742.101)Art. 3^{bis} AtrAG
(SR 742.104)

AtrAV (SR 742.104.1)

ZEBG (SR 742.140.2)

Funktion und Begründung

Das Vorhaben ist Bestandteil der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT). Mit der geplanten Linienführung Uri Berg lang-Axen (UBLA) wird die Bahnlinie im Urner Talboden entlastet. Die Lärmbelastung wird wesentlich verringert. Zudem werden Kapazitätsengpässe beseitigt und die Fahrzeit verkürzt sich.

Vorhaben

Axentunnel: Mit dem gut 12 km langen Axentunnel können die bestehende Strecke entlastet und die Reisezeit verkürzt werden.

Uri Berg lang: Ab dem Axentunnel ist eine unterirdische Verlängerung des Gotthard-Basistunnels um rund 14 km geplant. Dadurch erhöht sich die Kapazität auf der Zufahrt zum Gotthard-Basistunnel.

Anschluss Kantonsbahnhof Uri: Der nördliche Anschluss des Kantonsbahnhofs Uri an die Neubaustrecke erfolgt kreuzungsfrei mit einer ebenerdigen Anbindung der Stammlinie im Raum Reider.

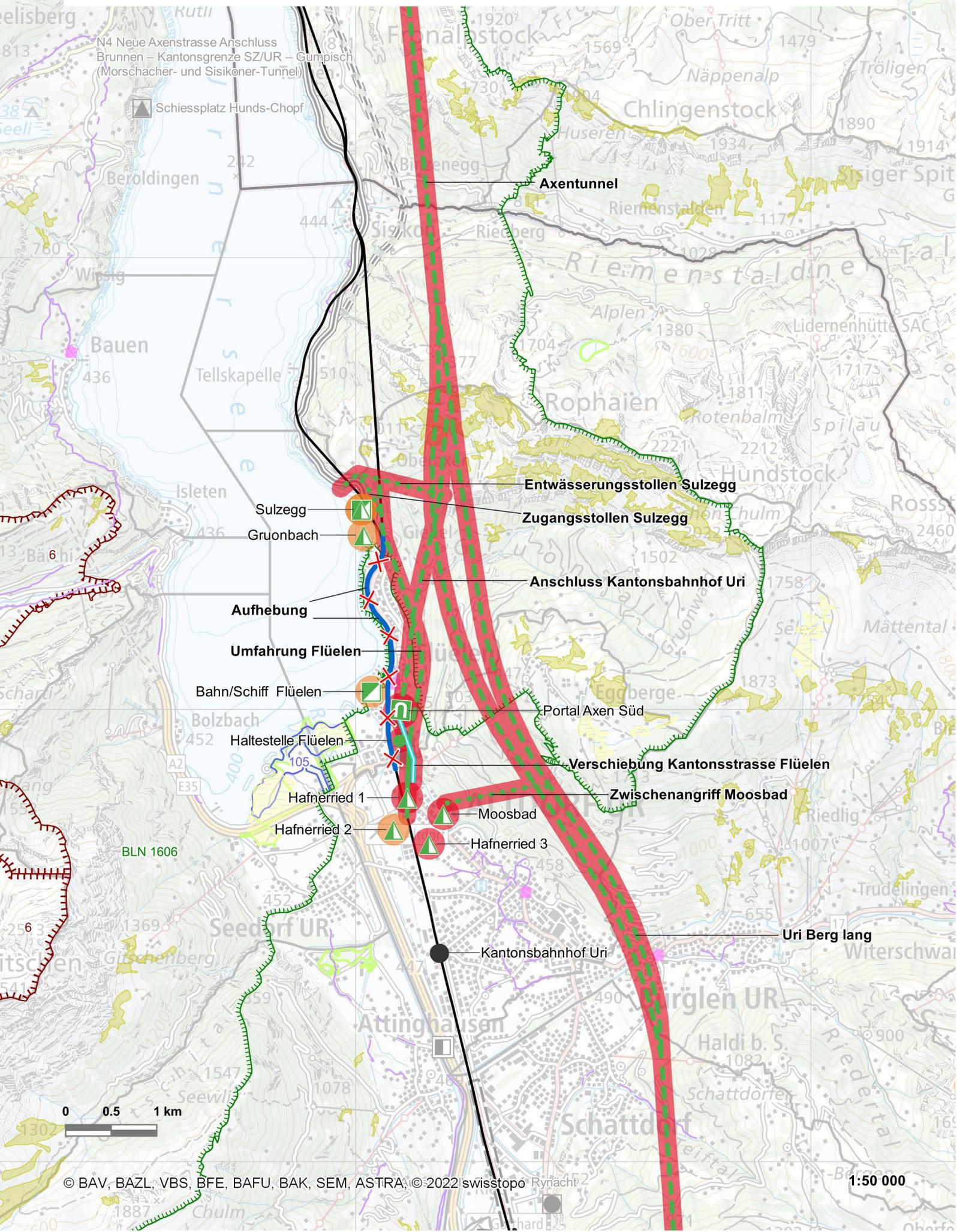
Umfahrung Flüelen: Flüelen soll doppelspurig umfahren und die entsprechende Stammlinie soll aufgehoben werden. Für den Anschluss von Flüelen ist eine neue Haltestelle an der neuen Strecke im Raum Reider vorgesehen.

Vorgehen

Das NEAT-Konzept wurde mit dem Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturbauten des öffentlichen Verkehrs vom 20. März 1998⁴ in finanzierte und nicht finanzierte Elemente unterteilt. Die nicht finanzierten Elemente des NEAT-Konzepts wurden zeitlich zurückgestellt. Die entsprechenden Projektelemente werden nach Artikel 8^{bis} AtrAG im Sachplan festgelegt und damit raumplanerisch gesichert. Die Realisierung der Vorhaben ist bei der Erarbeitung eines weiteren

⁴ BBl 1998 1421

OB 10.2 Axen/Uri (Nord)



N4 Neue Axenstrasse Anschluss
Brunnen – Kantonsgrenze SZ/UR – Gumpisch
(Morschacher- und Sisikoner-Tunnel)

Schiessplatz Hunds-Chopf

Axentunnel

Entwässerungsstollen Sulzegg

Zugangsstollen Sulzegg

Anschluss Kantonsbahnhof Uri

Aufhebung

Umfahrung Flüelen

Bahn/Schiff Flüelen

Haltestelle Flüelen

Hafnerried 1

Hafnerried 2

Portal Axen Süd

Verschiebung Kantonsstrasse Flüelen

Zwischenangriff Moosbad

Moosbad

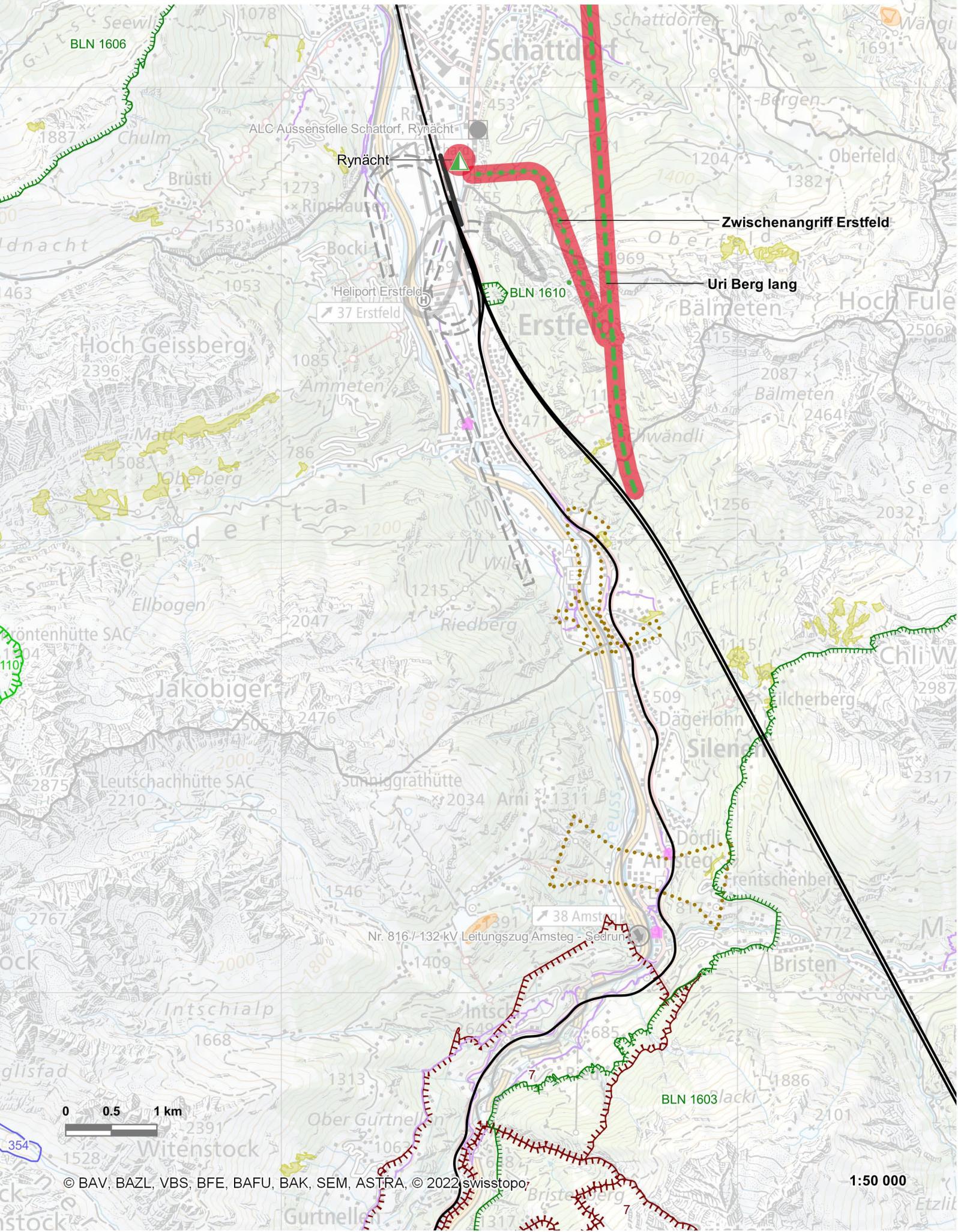
Hafnerried 3

Kantonsbahnhof Uri

Uri Berglang



OB 10.2 Axen/Uri (Süd)



Ausbauschrittes STEP zu prüfen. Bau und Finanzierung erfordern die Regelung in einem Bundesbeschluss.

Im Rahmen der Detailplanung zum Projekt "Uri Berg lang" ist eine Abstimmung mit dem Sachplan Militär, mit dem ISOS-Objekt Flüelen sowie der Nationalstrasse durchzuführen. Die offenen Linienführungen benötigen eine Abstimmung mit dem Sachplan Fruchtfootflächen.

Stand der Beschlussfassung	offen		
Massnahmen und Stand der Koordination	F	Z	V
Sachplanrelevante Elemente des Ausbaus sind:			
– neue Linienführung des Axentunnels;	◆		
– neue unterirdische Linienführung Uri Berg lang von der Abzweigung aus dem Axentunnel bis zum Gotthard-Basistunnel mit Zwischenanriffen Moosbad und Erstfeld sowie Installationsplätzen Hafnerried 1 und 3, Moosbad und Rynächt;	◆		
– Südportal des Axentunnels im Raum Reider;	◆		
– Verschiebung der Kantonsstrasse bei Altdorf;	◆		
– Neue Linienführung der Umfahrung Flüelen mit Aufhebung der Stammlinie und neuer Haltestelle Flüelen;	◆		
– Anschluss des Kantonsbahnhofs Uri aus dem Axentunnel;	◆		
– Entwässerungsstollen Sulzegg/Flüelen;	◆		
– Zugangsstollen Sulzegg;	◆		
– Materialbewirtschaftung: Bahn/Schiff Flüelen, Sulzegg;		◆	
– Installationsplätze: Gruonbach, Hafnerried 2, Sulzegg.		◆	

Hinweise zu den Festlegungen

Die SBB reichte die Vorprojekte der Gesamtachse im Mai 1994 zur Genehmigung ein. Der Bundesrat entschied am 12. April 1995, den Linienführungsentscheid für die Teilabschnitte Rigi, Axen und Uri zurückzustellen. Aufgrund des vom Kanton Uri geforderten Bereinigungsverfahrens beschloss der Bundesrat am 19. Juni 2000, die Talvariante aufzulegen und die Machbarkeit mehrerer Bergvarianten sowie weitere Optimierungen der Linienführung im Kanton Uri zu prüfen. Am 11. Juni 2002 fand ein Meinungsaustausch zwischen dem UVEK und einer Delegation der Urner Regierung statt. Dabei sprach sich diese erneut für die Variante Berg lang geschlossen aus. Am 26. Juni 2002 beschloss der Bundesrat die Linienführung Uri Berg lang-Axen. In der Folge wurden die Arbeiten am Vorprojekt aufgenommen.

In den Jahren 2003/2004 wurde die Planungsstudie Felderboden durch den Kanton Schwyz in Zusammenarbeit mit den zuständigen Bundesämtern erarbeitet. Sie hat die Parallelführung von Strasse und Schiene im Felderboden zum Ziel. Das Ergebnis dieser Planung floss in das Vorprojekt Uri Berg lang-Axen ein. Mit diesem Vorprojekt wurde das Projekt Uri Berg lang-Axen auf den gleichen Planungsstand gebracht, wie andere zurückgestellte NEAT-Vorhaben.

Der Bund führte die Arbeiten an den Vorprojekten der beiden Linienführungsvarianten „Hafnerried tief“ und „Reider ebenerdig schnell“ in Abstimmung mit

den Kantonen Uri und Schwyz durch. Dabei war es eines der zentralen Anliegen, die Raum- und Umweltbelastung in den betroffenen Gemeinden zu reduzieren. Die Variante „Hafnerried tief“ würde dank der Tieflegung und der kürzeren offenen Linienführung die Lärmbelastung im Kanton Uri reduzieren. Hingegen müsste die Haltestelle Flüelen aufgehoben werden. Zudem verläuft das Bahntrasse über mehrere Kilometer im Grundwasser mit den entsprechenden Umweltauswirkungen, was bautechnisch aufwändig ist und zu den wesentlich höheren Projektkosten und späteren Unterhaltskosten dieser Variante beiträgt.

Die Linienführung der Variante „Reider ebenerdig schnell“ verläuft ebenerdig und tangiert Flüelen. Ein wesentlicher Vorteil dieser Variante besteht darin, dass eine Haltestelle bei Flüelen an einem neuen Standort realisiert werden kann, was den Umsteigeverkehr Bahn/Schiff weiterhin ermöglicht. Zudem sind die Projektkosten geringer als bei der Variante „Hafnerried tief“.

Das BAFU bestätigt die vom Kanton dargelegte Einschätzung der Auswirkungen auf die Umwelt. Demnach wäre die Variante „Hafnerried tief“ zu bevorzugen. Da auch die Variante "Reider ebenerdig schnell" umweltverträglich erstellt werden kann, wird in Abwägung der Vor- und Nachteile beider Varianten sowie aufgrund der eingegangenen Stellungnahmen im Mitwirkungs- und Anhörungsverfahren nach Art. 19 RPV die Variante "Reider ebenerdig schnell" weiterverfolgt.

Mit der Umfahrung Flüelen und dem Aufheben der Stammlinie in diesem Bereich entstehen zusätzlich neue raumplanerische Möglichkeiten sowie eine Verringerung der Lärmbelastung. Mit dem Ausbruchmaterial des Gotthard-Basistunnels wurden zur Wiederherstellung und Aufwertung der Flachwasserzonen Schüttungen vorgenommen. Ob bei der Realisierung des Axentunnels weitere Schüttungen möglich sind, ist im Rahmen der weiteren Projektierung zu prüfen.

Die Linienführung des Tunnels Uri Berg lang sowie der Umfahrung und die Anschlüsse Flüelen können Objekte des Kernbestands des Sachplans Militär (Objekte, deren Nutzung durch das Militär aufrechterhalten bleiben muss) tangieren. Mögliche Konflikte sind im Rahmen der Detail- bzw. Ausführungsplanung zu lösen.

Das Seegleis wurde kürzlich saniert mit einem Sanierungsziel von 50 Jahren. Nach Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels ist eine neuerliche Komplettsanierung unter Betrieb fraglich. Die SBB streben daher an, die Erneuerung der Strecke mit der Inbetriebnahme der Basistunnels am Gotthard und Ceneri sowie weiteren Ausbauten auf der Gotthardachse abzustimmen. Langfristig ist auch der Bau eines neuen Axentunnels zu prüfen.

Der Ausbau des Bahnhofs Altdorf für den Halt von Fernverkehrszügen des Gotthardbasistunnels ist im Bau. Die Massnahme wird bis zur Inbetriebnahme der Ausgangslage zugewiesen.

Der totalrevidierte kantonale Richtplan beinhaltet die Vorhaben.

Hinweise:

Richtplan Kanton Uri