**Zeitschrift:** Historisches Neujahrsblatt / Historischer Verein Uri
**Herausgeber:** Historischer Verein Uri
**Band:** 106 (2015)

**Artikel:** Uris Kampf für eine "bessere" Neat
**Autor:** Püntener, Peter
**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-842131

**Nutzungsbedingungen**
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

**Conditions d'utilisation**
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

**Terms of use**
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

**Download PDF:** 23.07.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch**

# Uris Kampf für eine «bessere» Neat

*von Peter Püntener*

Bereits beim Bau der Gotthardbahn Ende des 19. Jahrhunderts tat sich Uri schwer. Es gab viele Vorbehalte, Ängste und sogar Ablehnung. Dem Gotthard-Basistunnel sollte es nicht besser gehen. Der Artikel stellt in geraffter Form den Ablauf der Neat-Planung im Kanton Uri dar. Auf das Geschehen auf eidgenössischer Ebene wird nur eingetreten, wenn es in direktem Zusammenhang mit Uri steht. Wo im Text nichts anderes erwähnt, basiert der Bericht auf dem Archiv der Volkswirtschaftsdirektion Uri. Ich danke der Volkswirtschaftsdirektion für die Unterstützung, meiner Frau Esther für die Abschrift und das Lektorat und dem Korreferenten Walter Jauch, ehemaliger Neat-Koordinator des Kantons Uri, für die kritische Durchsicht und die wertvollen Anregungen.

## Vorgeschichte

Das «offizielle Bern» befasst sich erstmals anfangs der 60er-Jahre des 20. Jahrhunderts mit dem Basistunnel. Die «Studiengruppe Gotthardtunnel», die die Frage der wintersicheren Strassenverbindung durch den Gotthard zu untersuchen hat, behandelt in groben Zügen auch die Eisenbahnprobleme. In ihrem Schlussbericht vom September 1963 kommt sie zur Überzeugung, dass, sofern die Leistungsfähigkeit der Gotthard-Bahn gesteigert werden muss, die Erstellung des 45 Kilometer langen Eisenbahn-Basistunnels von Amsteg nach Giornico die beste Lösung darstellt. Im November 1963 wird die «Kommission Eisenbahntunnel durch die Alpen» (KEA) beauftragt, verschiedene Alpenbahn-Vorschläge unter dem Gesichtspunkt einer gesamtschweizerischen Planung zu prüfen. Die Kommission spricht sich im Juni 1970 für den Bau des Gotthard-Basistunnels (GBT) und den Ausbau der Lötschberg-Bergstrecke auf Doppelspur aus.

Anfangs der 1970er-Jahre herrscht Hochkonjunktur in der Schweiz und die Gotthardbahn läuft an der Kapazitätsgrenze. Bundesrat Roger Bonvin, Chef des Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements (EVED), will nicht länger zuwarten und beauftragt 1971 die SBB, für den GBT ein Bauprojekt zu erarbeiten, obwohl der Bundesrat in Sachen Alpenbahnen noch keinen Grundsatz gefällt hat. Das Projekt liegt 1975 vor; auf Landschaft, Siedlung und Umwelt wird wenig Rücksicht genommen.

Am 18.1.1972 wird der Regierungsrat erstmals von den SBB über das Projekt informiert. Er verspricht eine Stellungnahme, schickt aber stattdessen im Mai 1972 dem EVED einen **Problemkatalog** mit 108 Punkten, der sich nicht auf die Basislinie beschränkt. Uri ist mit der Art und Weise, wie die SBB planen und kommunizieren nicht zufrieden. Das Klima ist gespannt bis gehässig; das mag ein Satz aus dem Schreiben des Baudirektors des Kantons Uri vom 15.5.1974 belegen: «Die Angelegenheit Gotthard-Basistunnel SBB ist für den Kanton Uri zu einem echten Ärgernis geworden». Dem ist entgegenzuhalten, dass offenbar auch die SBB ihre liebe Mühe mit den Urnern haben. Rutschmann1 berichtet: «Den Bemühungen, mit dem kantonalen Bauamt Uri zu einer gedeihlichen Zusammenarbeit zu kommen, blieb ein Erfolg versagt».

Der Regierungsrat ersucht im Juni 1973 den Bundesrat um eine Aussprache, aber erst am 18.2.1975 wird er von der bundesrätlichen Verkehrsdelegation empfangen. Landammann Raimund Gamma schliesst sein Eintretensvotum mit der Bemerkung *«dass sich der Kanton Uri hinter die Opposition seiner Bevölkerung stellt und sich der Gotthard-Basislinie widersetzen müsste, wenn die im Problemkatalog zusammen gefassten Probleme nicht befriedigend gelöst werden könnten.»*[2]

Die Entscheidungsfindung in Sachen Alpenbahn verläuft in Bern träge. Am 11.7.1980 lädt das EVED die Kantone zur Vernehmlassung über den Schlussbericht der «Kontaktgruppe Gotthard/Splügen» ein. Aufgabe dieser Gruppe ist es, die Projekte am Gotthard und Splügen miteinander zu vergleichen. Der Regierungsrat nimmt mit Schreiben vom 27.2.1981 erstmals grundsätzlich Stellung zu einer neuen Alpenbahn. Der Grundtenor ist skeptisch. Stichworte sind: Beeinträchtigung des Lebensraumes, Unbehagen der Bevölkerung, wenig Nutzen aber hohe Lasten aus der neuen Infrastruktur. Eine definitive Stellungnahme des Regierungsrates sei heute noch nicht möglich. *«Der*

[1] RUTSCHMANN, WERNER: Neue Eisenbahn-Alpentransversale Gotthard-Basislinie. Bern 2004, S. 119.

[2] Protokoll Aussprache Urner Regierungsdelegation mit Delegation für Verkehrspolitik des Bundesrates vom 18.2.1976, Verfasser unbekannt.

*Regierungsrat muss mit Bestimmtheit heute schon anmelden, dass er einer Gotthard-Basislinie je einmal nur zustimmen kann, wenn der Lebensraum Uri im umfassenden Sinn genügend geschützt wird».* Das Unbehagen in Uri führt im Juli 1981 zur Gründung des Komitees «Basis-Tunnel-Nein» mit fast 600 Mitgliedern.

*Machbarkeitsstudie 1983 der SBB (MS 83)*

Die urnerischen Vorstösse veranlassen die SBB die nördliche Zufahrt zum Basistunnel zu überdenken. Der Kanton wird eingeladen, die Planung zu begleiten. Der Regierungsrat setzt dazu im Jahr 1981 eine Delegation in die Kontaktgruppe mit Vertretern der kantonalen Verwaltung ein. In einem breiten Variantenfächer werden Vorschläge gemacht, die bei späteren Planungsschritten teilweise wieder auftauchen, wenn auch unter andern Namen. Die Ergebnisse der MS 83 werden in Uri kaum beachtet. Der Grund liegt darin, dass der Bundesrat am 14.3.1983 beschliesst, es sei von einem vorgezogenen Linienführungsentscheid abzusehen. Der MS 83 kommt aber trotzdem Bedeutung zu, bildet doch die Variante «Moosbad See» 1990 die lückenhafte Grundlage für die Neat-Botschaft und die Kreditvorlage des Bundesrates ans Parlament.

## Die Neat kommt in Fahrt

Bereits Mitte 1986 wird die neue Alpenbahn unter dem Eindruck gewandelter verkehrs- und umweltpolitischer Rahmenbedingungen wieder auf die politische Agenda gesetzt, diesmal unter dem Begriff **Neue Eisenbahn-Alpentransversale (Neat).** Anlass dazu sind vor allem der stetig wachsende Lastwagentransit durch die Alpen und der internationale Druck auf die Schweiz. Die Planungsfälle Lötschberg/ Simplon, Gotthard, Ypsilon (Gotthard mit einem Ast nach dem Kanton Graubünden) und Simplon werden aufgearbeitet und deren Zweckmässigkeit und Umweltverträglichkeit geprüft.

Bundesrat Adolf Ogi, der grosse Promotor der Neat, eröffnet am 15.9.1988 das **Vernehmlassungsverfahren** unter den Kantonen und Parteien. Die Antwort des Regierungsrats vom 29.12.1988 ist breit abgestützt und minutiös vorbereitet. *«Der Regierungsrat kann sich... vorstellen, dass ein Planungsfall Gotthard denkbar ist, der all diesen Anliegen gerecht wird und der insbesondere umweltgerechte Zufahrtslinien sicherstellt und rechtliche Massnahmen verbürgt, um den Schwerverkehr von der Strasse auf die Schiene zu zwingen. Bei solch einer Planungsvariante ist der Regierungsrat bereit, die Variante Gotthard grundsätzlich anzunehmen... So aber, wie die Vernehmlassungsvorlage heute lautet, also ohne*

*Garantie für die berechtigten Interessen des Kantons Uri kann der Regierungsrat der vorgeschlagenen Gotthard Variante, insbesondere was die Linienführung im Kanton Uri betrifft, nicht zustimmen.»*

Der Bundesrat trifft am 10.5.1989 einen **Vorentscheid.** Im Sinne eines Gesamtkonzepts soll eine Gotthard-Basislinie und zusätzlich eine Lötschberg-Basislinie gebaut, sowie die Simplonlinie ausgebaut werden. Anstelle einer Ostalpenbahn sollen die Zufahrten aus der Ostschweiz zum Gotthard verbessert werden.

*Uri nimmt das Heft selber in die Hand*

Da die Linienführungsvorschläge von Bund und SBB nicht zu befriedigen vermögen, gibt der Regierungsrat im Juli 1989 grünes Licht für die **Planungsstudie 1989 (PS 89).** Primäres Ziel ist es, darzulegen, dass die Vorstellungen und Bedingungen des Kantons Uri eingehalten werden können. Das Terminprogramm ist sehr ambitiös, will man doch die Studie in Bern einreichen, bevor der Bundesrat die Botschaft über den Bau der Neat veröffentlicht. Dazu wird im Bauamt Uri unter der Leitung des Kantonsingenieurs ein kleines Team gebildet. Aus Strassen- und Wasserbauern werden Eisenbahnplaner, die von Fachleuten für Umweltschutz, Raumplanung und Volkswirtschaft unterstützt werden. Zu Beginn der Arbeit ist keineswegs klar, wohin die Reise führt. Vom Bund vorgegeben ist das Nordportal in Amsteg.

Am 16.11.1989 wird die Öffentlichkeit informiert, anschliessend gibt es eine breit abgestützte Vernehmlassung. Rechtzeitig auf Weihnachten wird Bundesrat Ogi damit bedient. Die Grundidee zeigt folgende Hauptelemente (siehe auch Abb. 1):

- Mit der halbtiefen und überdeckten Linienführung vom Axentunnel im Norden her via Kantonsbahnhof Uri in Altdorf bis südlich des Schächens wird der Hauptsiedlungsraum bezüglich Landschaft, Lärmbelastung und Landverbrauch maximal geschont.
- Der Schächen wird unterquert.
- Die Überholgleisgruppe im Rynächt ist im offenen Gelände vorgesehen und kann mit der heutigen Lösung im weitesten Sinne verglichen werden.
- Das Nordportal des GBT wird vom damals vorgesehenen Standort Amsteg nach dem Rynächt nördlich Erstfeld vorverlegt. Dies wegen der vielen Naturgefahren, aber auch zum Schutz der Siedlungen Erstfeld, Silenen und Amsteg, sowie zur Schonung von Kulturlandflächen und Landschaft. **Mit dieser Verlängerung wird der GBT zum längsten Eisenbahntunnel der Welt.**

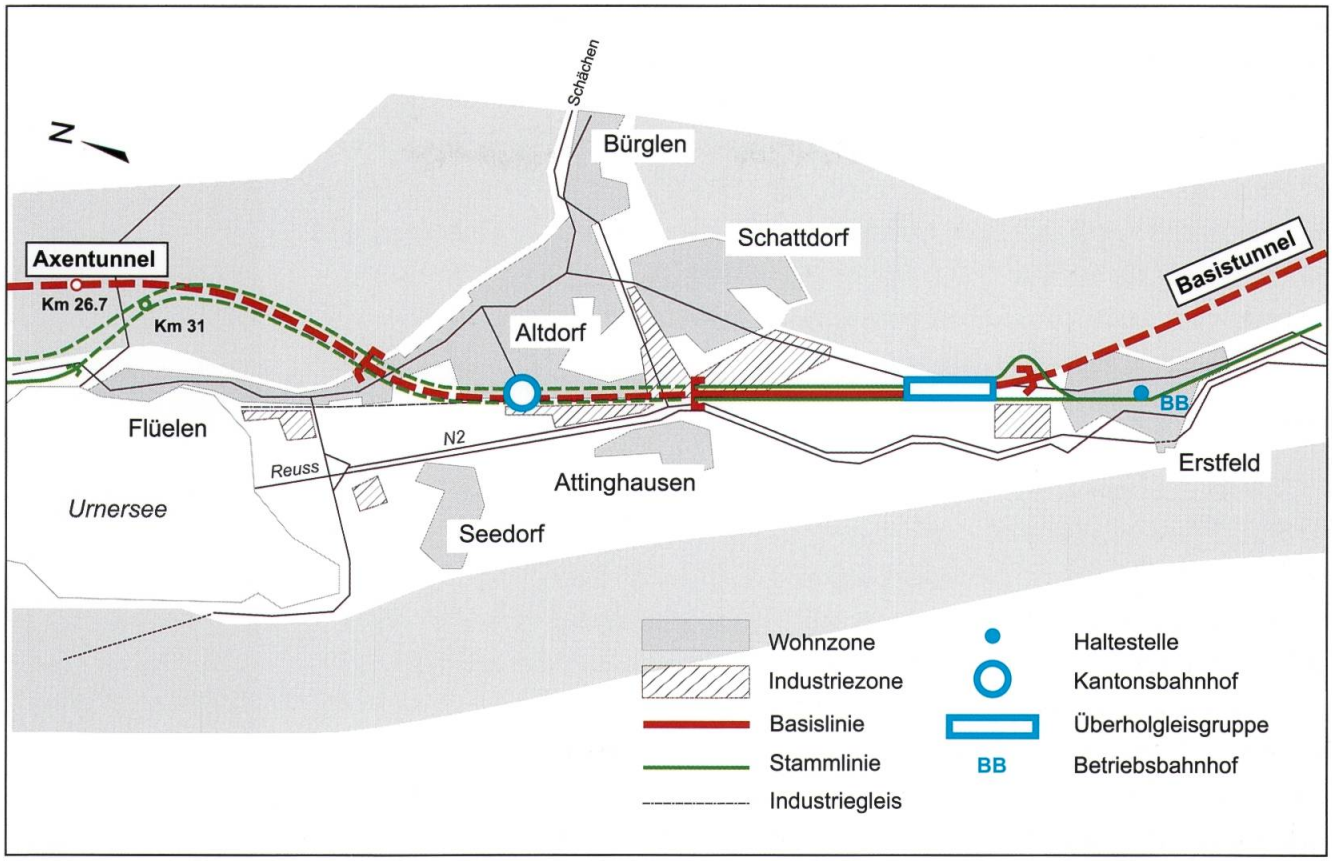


*Abb. 1: Planungsstudie 1989 (PS 89) des Kantons Uri.*

Die PS 89 findet in Uri breite Akzeptanz und sogar das Schweizerische Baublatt vom 22.12.1989 findet lobende Worte und schreibt u.a.: «*Bauen im vernetzten Denken dieser Art verspricht anderen Kantonen zum leuchtenden Beispiel zu werden.*» Das Bundesamt für Verkehr (BAV) attestiert der PS 89 «den Tiefgang eines Vorprojektes». Damit verschafft sich Uri einen Planungsvorsprung und kann belegen, dass eine «bessere» Neat technisch möglich ist. Die Kosten liegen allerdings rund eine Milliarde höher als bei den später vom Bund favorisierten Varianten, welche offen das Untere Reusstal durchqueren. Lange Zeit misst Uri die vom Bund ausgearbeiteten Lösungen an der PS 89, bis sie dann im Zusammenhang mit «Neat in den Berg» von der Bildfläche verschwindet.

## Botschaft über den Bau der Neat (Alpentransit-Beschluss)

Am 23.5.1990 erscheint die Botschaft des Bundesrates über den Bau der Schweizerischen Alpentransversale, Alpentransit-Beschluss genannt. Die Urner sind die ersten, die vor der Nationalrätlichen Kommission, die am 18.10.1990 im Dabeisein von Bundesrat Ogi in Flüelen tagt, antreten dürfen. Die Forderungen werden auf den Tisch gelegt und die Vorzüge der PS 89 hervorgehoben. Es gehe Uri nicht

darum, «seine Lösung» durchzusetzen. Uri sei offen für neue Ideen, werde diese aber immer an seiner Lösung messen. Der in der Botschaft für den Abschnitt Uri (Kantonsgrenze Schwyz-Uri bis Erstfeld) reservierten Betrag von 670 Mio. Franken reiche mit Sicherheit nicht für eine akzeptable Linienführung aus. Die Urner Vertreter schlagen Änderungen und Ergänzungen am Alpentransit-Beschluss vor. So werden flankierende Massnahmen gefordert, die geeignet sind, die Strasse vom Güterfernverkehr wirksam zu entlasten. Ein ganz wichtiger Punkt ist die Definition des Nordportals des GBT, das in der Botschaft noch mit Amsteg umschrieben wird. Uris Änderungsvorschlag lautet: «Aus dem Raum Erstfeld bis in den Raum Bodio». Die Interventionen der betroffenen Kantone und die Beratung innerhalb der Kommission des Nationalrats führen dazu, dass der Kostenrahmen von 10.1 Mia. Franken auf 14 Mia. steigt.

Am 13.3.1991 berät der Nationalrat die Neat-Vorlage. Trotz der Erhöhung des Kostenrahmens meint Nationalrat Bodenmann (NZZ 14.3.1991): *«Die Neat wird nicht 14 Mia, sondern 25 bis 30 Milliarden Franken kosten.»* Der Urner Nationalrat Steinegger erklärt: *«Uri sei offen gegenüber vernünftigen Lösungen, aber wir sehen uns nicht als potenzielle Auswanderer aus einer künftigen Alpenwüste. Deshalb kämpfen wir für eine umweltgerechte Lösung.»*

Aufhorchen lässt ein Brief des Direktors des BAV vom 25.3.1991 an die Verantwortlichen der Alpentransit-Planungsorganisation. *«Die Kosten müssen vielmehr grundsätzlich auf dem untersten noch zu verantwortbaren Stand gehalten werden mit dem Ziel, damit zu führen und sich Mehrkosten erst mit zwingendem Nachweis abringen zu lassen.»* Peter Zuber, Delegierter Alptransit der SBB, verstärkte diese Botschaft noch, indem er seinen Leuten ans Herz legte *«sich Mehrkosten erst im Plangenehmigungsverfahren abringen zu lassen»*. Nach Auffassung des Verfassers ist dies der **Geburtsfehler der Neat-Planung im Kanton Uri.**

Der Ständerat kommt den urnerischen Anliegen weit stärker entgegen, nicht zuletzt wegen des engagierten Einsatzes des Urner Ständerates Hans Danioth. Neu heisst es im Neat-Beschluss, dass durch «geeignete Massnahmen sicherzustellen ist, dass der alpenquerende Güterverkehr sich grundsätzlich auf der Schiene abwickelt.» Der Nationalrat ist nicht bereit, alle Änderungen des Ständerats zu übernehmen. Die Bundesversammlung verabschiedet am 4.10.1991 die Neat-Vorlage, ohne dass gewisse urnerische Forderungen in der gewünschten Verbindlichkeit erfüllt sind.

## Die Schweiz sagt Ja zur Neat, Uri Nein

Am 21.10.1991 wertet der Regierungsrat den Alpentransit-Beschluss des Parlamentes. Einige Forderungen Uris seien nicht in der rechtsverbindlichen Art berücksichtigt worden, wie das aus der Sicht des Regierungsrates notwendig sei. Dies betrifft vor allem die flankierenden Massnahmen für die Umlagerung des Transitschwerverkehrs, die nicht verbindlich festgehalten sind. Das sehr knappe Abstimmungsergebnis im Nationalrat bei der Differenzbereinigung zum Ständerat bestärkt den Regierungsrat, das Ziel, den Gütertransitverkehr auf die Schiene zu verlagern, weiter zu verfolgen. Der Regierungsrat hofft, dies mit der inzwischen lancierten **Alpen-Initiative** zu erreichen.

Das **Neat Referendumskomitee Uri** startet die Unterschriftensammlung mit der Begründung, man sei nicht grundsätzlich gegen die Neat, aber man verlange verbindliche Zusicherungen bei der Verkehrsverlagerung, der Linienführung und der Umweltbilanz. Man wolle, so argumentiert das Komitee, der Urner Regierung den Rücken stärken. Anderer Meinung ist die FDP Uri. Sie ist überzeugt, dass nicht die Umlagerung des Schwerverkehrs auf die Schiene verfolgt werden kann, wenn gleichzeitig die Erstellung eines neuen Schienenweges abgeblockt wird. Auch die CVP Uri ist nicht bereit, das Referendum zu unterstützen.

Obwohl das Referendum in Uri fleissig unterschrieben wird (bis Ende Dezember 1991 kommen 4'500 Unterschriften zusammen), harzt es schweizweit. **Das Referendum wird zur Zitterpartie.** Zuerst heisst es aus Bern, es sei gescheitert und dann «findet» man noch 300 Unterschriften! Die Neat kommt also vors Volk. Kampfeslustig und bereits siegesgewiss sagt Bundesrat Ogi vor der Presse: *«Das JA des Volkes wird uns stärken»*. Gleichzeitig erklärte er, die Ausarbeitung der definitiven Varianten werde gestoppt, um Präjudizien zu vermeiden. Damit müssen die Urner an die Urne gehen, ohne zu wissen, welche Linienführung sie dereinst zu ertragen haben. In Uri streiten sich nun die Geister, ob am 27.9.1992 ein Ja oder Nein in die Urne gelegt werden soll.

Der Regierungsrat ist in der Zwickmühle. Er möchte gegenüber dem Bund ein verlässlicher Partner sein, um so das Beste für Uri herauszuholen, und andererseits wird die Opposition im Volk immer grösser. Am 25.8.1992 legt der Regierungsrat der Bevölkerung seine Haltung zum Neat-Vorhaben nochmals klar dar. Er hat berechtigte Hoffnungen, dass bezüglich Linienführung vertretbare Lösungen gefunden werden. Immerhin darf als gesichert gelten, dass der Basistunnel mit einem Vortunnel nördlich von Erstfeld beginnt. Und

schliesslich haben die Bundesbehörden dem Regierungsrat zugesichert, er könne dem Bundesrat eine eigene, gleichwertige Bestvariante vortragen, falls die Planungsarbeiten nicht zufriedenstellend verlaufen. *«Der Regierungsrat weiss um die grossen Bedenken gegen die Neat in der eigenen Bevölkerung. Am 27. September 1992 können wir aber nur JA oder NEIN zur Neat sagen. Das ‹Aber› zu diesem Vorhaben muss weiterhin in die Arbeiten an die Linienführung einfliessen. Der Regierungsrat wird alles daran setzen, um dieses Ziel zu erreichen. Es gilt aber auch die Folgen einer Ablehnung zu bedenken. Aus all diesen Überlegungen hat sich der Regierungsrat entschieden, keinem Abstimmungskomitee beizutreten».*

**Am 27. September 1992** sagt das Schweizervolk mit 63.5 Prozent **JA zur Neat.** Uri lehnt mit 59.1 Prozent ab. Zu den Neinsagern gehören nur noch die beiden Appenzell. Der Regierungsrat betrachtet das Abstimmungsresultat nicht als grundsätzliches Nein gegen die Neat, sondern als Zeichen, dass es den zuständigen Bundesstellen durch ihr bisheriges Vorgehen nicht gelungen ist, das notwendige Vertrauen bei der Mehrheit der Urner Stimmberechtigten zu gewinnen. Auch konnten sie vorhandene Ängste und Unsicherheiten nicht abbauen.

Das offizielle Bern äussert sich euphorisch zum Abstimmungsergebnis. Bundesrat Ogi meint, das Volk habe *«die ökologische Verantwortung mit der ökonomischen Vernunft verbunden»* (NZZ 28.9.1992). Und der designierte Präsident der SBB-Generaldirektion, Benedikt Weibel, schwärmt, er sei *«felsenfest überzeugt, dass das eine hochrentable Sache wird»*. Abschätzig äusserte sich der Autojournalist Bernhard Böhi: *«Ogi wird den Glanz wieder einbüssen, wenn die wahren Kosten für die Neat bekannt sind»*.

### Grob- und Feinvariantenvergleich (1990–1993)

Kurz nach der Publikation der Alpentransit-Botschaft durch den Bundesrat im Jahr 1990 startet das BAV mit der Projektierung der Neat. Die Projektleitung wird den SBB übertragen, die Federführung aber bleibt in den Händen des Bundes. Die Projektbearbeiter – alle private Ingenieurbüros – werden mit einem aufwendigen Qualifikationsverfahren auserkoren. Die Kantone sind eingeladen, die Planung zu begleiten. Im Kanton Uri bezeichnet der Regierungsrat die Mitglieder der Projektkommission (PK) als Bindeglied zwischen den technischen Organen der SBB und der kantonalen Verwaltung.

Am 30.8.1990 treffen sich die Vertreter der SBB, der Ingenieurbüros und der PK Uri zu einer ersten Begehung und Sitzung. Man geht enthusiastisch ans Werk und will mit einer integralen Planung, die sowohl die Bahn als auch die übrige Infrastruktur und die Raumplanung

umfasst, eine für alle optimale Lösung erreichen. Doch die Begeisterung hält nicht lange an. BAV und SBB machen Kassensturz und stellen fest, dass viel zu geringe finanzielle Mittel zur Verfügung stehen.

Man beginnt mit dem Grobvariantenvergleich. Im Abschnitt Uri Nord (nördlich Erstfeld) werden neun und in Uri Süd vier Varianten untersucht, die sich miteinander kombinieren lassen. Die Botschaftslinienführung und die PS 89 sind dabei; es gibt aber auch exotisch anmutende Lösungen wie «Urnersee West» (Arth/Goldau, Urmibergtunnel-Tunnel unter Vierwaldstättersee, Seelisbergtunnel) oder «Basislinie über Gotthardlinie» (Neat auf Viadukt über der heutigen Bahn). Im Lichte der Entwicklung interessant ist, dass auch eine Variante «Schächentunnel» dazugehört, die Ähnlichkeiten mit der späteren «Berg lang»-Lösung hat.

Mit Bericht vom 22.1.1993 wird den Kantonen der Schlussbericht Phase Feinvergleich zur Stellungnahme zugestellt. Ziel dieser Phase ist das Finden einer Bestvariante, die zum Vorprojekt ausgearbeitet werden soll. Die dargestellten Varianten stellen den sogenannten Vollausbau dar. Dieser beinhaltet ohne Ausnahmen die Verlegung der Gotthardlinie durch Flüelen in den Berg. Doch die Spatzen pfeifen es bereits von den Dächern, dass die Neat-Verantwortlichen sich mit Etappierungen des Bauvorhabens beschäftigen, dies im Gegensatz zu den offiziellen Äusserungen. Die Etappierung der Umfahrung Flüelen (sprich Weglassen) ist im Kanton Uri bei allen Varianten das einzige Sparpotenzial. Die wichtigsten Varianten (alle mit Nordportal GBT in Erstfeld) werden kurz beschrieben:

*Referenz offen*

Offene Linienführung der Neat ab Portal Axentunnel im Moosbad bis Rynächt, Nordportal GBT nördlich Erstfeld; Gotthardlinie durch Flüelen wird in Tunnel verlegt, ab Tunnelportal Moosbad parallel zur Neat. Regionalbahnhof in Altdorf, Betriebsbahnhof im Rynächt. Kosten 1.82 Mia. Franken. In der Bauphase ist diese Variante die günstigste. In der Betriebsphase ist es gerade umgekehrt. Zu erwähnen ist, dass in allen Verlautbarungen Uris eine offene, ebenerdige Linienführung strikte abgelehnt wird.

*Halbtief*

Linienführung analog Referenz offen, Neat ab Felsenportal Axentunnel in Flüelen im Tagbautunnel bis Giessen und dann halbtief, Neat unterquert Schächen; Gotthardlinie durch Flüelen wird in Tunnel verlegt, dann parallel Neat, Schächen wird überquert. Kosten 2.2 Mia. Franken. Im Vergleich zu allen hier untersuchten Varianten bewegt sich Halbtief in der Bau- und Betriebsphase im Mittelfeld. Es

gibt an verschiedenen neuralgischen Stellen noch grosse Mängel, die in der weiteren Phase ausgebügelt werden sollten. Halbtief weist von allen Varianten das grösste Optimierungspotenzial auf.

*Schächen kurz*

Es findet eine Trennung zwischen Güter- und Schnellzügen statt. Die Güterzüge hinterfahren den Talboden von Altdorf in einem Tunnel, die Schnellzüge fahren auf dem heutigen Trassee, wobei die Eisenbahn durch Flüelen in den Berg verlegt wird, Regionalbahnhof in Altdorf, Betriebsbahnhof im Rynächt. Kosten 2.56 Mia. Franken. Die Variante Schächen zählt in der Bauphase zu den mittleren und in der Betriebsphase zu den günstigen Lösungen. Sie ist aber mit einer grossen Unsicherheit behaftet, falls der Verkehr bei Unterhaltsarbeiten im Tunnel oder aus Kapazitätsgründen ins Tal umgeleitet wird. Nachteilig sind die relativ hohen Baukosten.

*PS 89*

Nur pro memoria. Diese Variante ist von den Neat-Verantwortlichen bereits abgeschrieben, wird aber vom Kanton Uri aus Vergleichsgründen immer noch mitgenommen. In der Bauphase schneidet sie wegen des 3.4 Kilometer langen Tagbautunnels vom Moosbad bis südlich des Schächens am schlechtesten ab. In der Betriebsphase nimmt sie aber die Leaderstellung ein. Kosten 2.82 Mia. Franken.

Die Vernehmlassung bei den betroffenen Gemeinden und beim Neat-Kontaktgremium[3] ergibt folgendes Bild: Halbtief, allerdings modifiziert, bekommt vier Stimmen, Schächen kurz null. Keine bestimmte Präferenz haben fünf Vernehmlasser. Auf die Zusatzfrage, welche Lösung empfohlen wird, falls keine Variante des Feinvergleichs als Ausgangspunkt vorgeschlagen werden kann, erhält die PS 89 sechs Stimmen.

Mit Schreiben vom 27.4.1993 an das BAV nimmt der Regierungsrat Stellung zum Feinvariantenvergleich. Ihn befriedige die Variante «Vortunnel» im Südabschnitt. Für den Planungsabschnitt Uri Nord lasse einzig die **Variante «Halbtief»** Ansätze erkennen, die letztlich zu einer Lösung führen können. Nach ihrem heutigen Planungsstand aber weise auch sie Mängel auf, die der Kanton Uri nicht hinnehmen könne. Er könne aber einer solchen Lösung zustimmen, wenn sie im Sinne der PS 89 verbessert werde.

Doch schon ziehen wieder dunkle Wolken auf. Ende April muss der Regierungsrat erfahren, dass die Bundesbehörden beabsichtigen,

[3] Der Regierungsrat setzte am 23.8.1994 das Neat-Kontaktgremium ein, bestehend aus Vertretern der politischen Parteien und Interessenverbänden. Es diente dem Regierungsrat als Gesprächspartner und «Meinungsbarometer».

die Gotthardvariante der Neat mit einem **Kostendach** zu verwirklichen, das unrealistisch ist, weil es schlechthin verbietet, auch nur eine einigermassen erträgliche und umweltschonende Linienführung durch den Kanton Uri zu wählen. Mit einem Brief an Bundespräsident Ogi vom 28.4.1993 reagiert der Regierungsrat scharf auf diese Entwicklung. Er ist enttäuscht und äussert sich wie folgt: *«Einerseits muss er erkennen, dass die Anliegen Uris in Tat und Wahrheit zugunsten einer «Billigvariante» in den Wind geschlagen werden, andererseits empfindet er es als argen Vertrauensbruch, wenn man während Jahren gemeinsam nach Bestvarianten sucht und damit den Eindruck erweckt, der Partner Uri werde ernst genommen. Der Urner Regierungsrat wird niemals Hand bieten zu einem solchen Vorgehen .... Wenn nun heute berechtigte Anliegen des Kantons Uri geopfert werden sollen, sind wir überzeugt, dass das Projekt im Kanton Uri nicht verwirklicht werden kann. Trotzdem daran weiterzuarbeiten erachten wir als eine völlig nutzlose, ja sogar kontraproduktive Übung.»*

Bundespräsident Ogi antwortet am 28.5.1993 und nimmt die Basisvariante (Referenz offen) in Schutz und meint, sie enthalte wichtige Qualitäten und könne sicher noch verbessert werden: *«Die Chancen einer kostenbewussten Kantonsvariante sind selbstverständlich intakt. Der Bundesrat wird, nach Anhörung des Kantons, darüber entscheiden.»*

## Vorprojekte I

Anfangs 1994 werden die Vorprojekte vorgestellt, die wie folgt definiert sind:

### *Basisvariante*

Die Basisvariante beruht im Nordabschnitt weitgehend auf der ursprünglichen «Botschaftslinienführung», resp. auf der Variante «Referenz offen» des Feinvergleichs; im Süden dagegen entspricht sie der Variante Vortunnel. Sie verläuft offen und ebenerdig vom Moosbad bis zum Nordportal des GBT nördlich Erstfeld. Im Norden werden Stammlinie und Basislinie (Axentunnel) in zwei voneinander unabhängigen doppelspurigen Tunnels zum Portal beim Moosbad geführt. Flüelen wird damit durch die Stammlinie umfahren. Die Flüelerumfahrung kann auch später erstellt werden, falls, bzw. sobald dazu ein Bedarf besteht. Der Basisvariante liegt der Linienbetrieb[4]

[4] Linienbetrieb: zwei zweispurige Eisenbahnlinien verlaufen parallel zueinander (total also vier Gleise). Ein Wechsel von der einen zur anderen Linie ist niveaugleich mit entsprechenden Weichen möglich, dabei muss aber jeweils ein Gegenrichtungsgleis durchkreuzt werden, was mit einer Reduktion der Leistungsfähigkeit verbunden ist.

zugrunde. Der neue Kantonsbahnhof in Altdorf wird zum zentralen Haltepunkt für die Schnell- und Regionalzüge im Urner Reusstal, sowie zum Umsteigepunkt zwischen Bahn und Bus. Die Überholgleisanlage wird im Rynächt platziert.

*Alternativvariante (Moosbad)*

Die Alternativvariante geht von der Variante Halbtief des Feinvergleichs aus und berücksichtigt die von Uri vorgeschlagenen Modifikationen. Die Linienführung ist identisch mit der Basisvariante. Die Unterschiede liegen in der Höhenlage. Aus Lärmschutzgründen verläuft das Trassee teilweise abgesenkt und im Moosbad werden die Gleise mit einer Haube überdeckt. Der Schächenbach wird mit der neuen und der bestehenden Linie vierspurig unterquert. Im Gegensatz zur Basislinie werden Neubaustrecke und Stammlinie im Richtungsbetrieb[5] geführt, das bringt grössere betriebliche Flexibilität und Fahrplanstabilität. Die Umfahrung von Flüelen, die ebenfalls Teil des Projektes ist, müsste gleichzeitig mit der Neat realisiert werden. Die Mehrkosten gegenüber der Basisvariante betragen 190 Mio. Franken.

Für die Beurteilung der Vorprojekte wird eine Ad-hoc-Arbeitsgruppe, bestehend aus Vertretern der betroffenen Gemeinden, der PK Uri und Mitarbeitern der kantonalen Verwaltung eingesetzt. U.a. werden Auswirkungen auf die Strasseninfrastruktur geprüft. Quasi als Abfallprodukt wird die Idee der West-Ost-Verbindung (WOV) geboren, die 20 Jahre später vom Urner Volk angenommen wird. Innerhalb der Arbeitsgruppe obwiegt die Meinung, dass man mit der Alternativvariante leben könnte; sie löst zwar keine Begeisterung aus, doch stellt sie unter den gegebenen Umständen einen Kompromiss dar, dem man Chancen gibt, vom Bund akzeptiert zu werden.

*Altdorf Nord, ein Strohfeuer*

Anfangs 1994 taucht eine neue Idee auf: «Altdorf Nord». Bei der Überprüfung des Vorprojektes der Alternativvariante zwischen dem Bahnhof Altdorf und dem Moosbad durch das Bauamt Uri zeigen sich – bedingt durch die halbtiefe Lage – ernsthafte technische Probleme. Andererseits möchte die Gemeinde Altdorf, primär aus raumplanerischen Gründen, die Neat möglichst lange dem bestehenden Bahntrassee entlangführen.

[5] Richtungsbetrieb: Alle vier Gleise der beiden zweispurigen Linien verlaufen parallel zueinander. Dabei sind die beiden Gleise, die in die gleiche Richtung führen, unmittelbar nebeneinander angeordnet. Ein Wechseln von der einen zur anderen Linie ist mit entsprechenden Weichen ohne Kreuzung mit dem Gegenrichtungsgleis möglich. Die Leistungsfähigkeit beim Richtungsbetrieb ist höher als beim Linienbetrieb.

Die PK schlägt deshalb den SBB vor, das Portal des Axentunnels nach Norden ins Gebiet des A4-Anschlusses zu verlegen und dafür ein Vorprojekt auszuarbeiten. Man glaubt, dass eine solche Lösung die Chancen für die Alternativvariante erhöht. Die SBB bezeichnen die neue Lösung als machbar und sinnvoll und unterstützen den Antrag der PK; sie erlaubt grössere Radien als die ursprüngliche Variante. Aus formaljuristischen Gründen – die Vorprojektdossiers sind abgeschlossen und dem BAV eingereicht – sind die SBB nicht mehr in der Lage, eine neue Variante nachzureichen. Es steht dem Kanton Uri aber frei, im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens bis Ende Juni 1994 dem BAV ein Projekt zu übergeben. Die SBB erklären sich bereit, das Projekt dem Kanton Uri abzukaufen, sofern der Bundesrat sich für die neue Variante entscheidet.

Nun geht alles in Windeseile. Regierungsrat und Landrat müssen für die Idee begeistert, resp. dazu gebracht werden, den nötigen Kredit zu sprechen. Unter Missachtung sämtlicher Fristen wird dem Landrat am 9.3.1994 ein Begehren für einen Nachtragskredit unterbreitet. Am 23.3.1994 genehmigt der Landrat einstimmig einen Kredit von 800'000 Franken für ein Vorprojekt Altdorf Nord.

Unter der Leitung des Kantonsingenieurs können die bereits von den SBB beauftragten Ingenieurteams engagiert werden, zusätzlich erhält das Architekturbüro Germann & Achermann ein Mandat für die architektonische Begleitung. Die Entwürfe müssen von den Gemeinden Altdorf und Flüelen, den SBB und den kantonalen Ämtern geprüft werden. Für all das stehen nur drei Monate zur Verfügung. Doch rechtzeitig sind die technischen Berichte, die Pläne, der geologische Bericht, das Materialbewirtschaftungskonzept und der Umweltverträglichkeitsbericht zum Versand bereit.

Diskussionen ergeben sich bezüglich der **Höhenlage** von Altdorf Nord. Theoretisch stehen die Niveaus hoch, ebenerdig, halbtief und tief zur Verfügung. Eine ebenerdige Führung lehnt Altdorf zum Vornherein ab. Halbtief gibt enorme Probleme und kommt deshalb ebenfalls nicht infrage. Es bleiben noch hoch und tief. Bei der Initialisierung von Altdorf Nord ist die Gemeinde Altdorf offen für beide Lösungen. Sie kann unter dem Einfluss ihres Beraters Max Germann einer Hochlage sogar einigen Charme abgewinnen. Die Projektleitung Altdorf Nord muss bald feststellen, dass wegen den ausserordentlich schlechten Bodenverhältnissen eine Tieflage im Grenzbereich des technisch Machbaren und ökologisch Verantwortbaren ist. Da gemäss Neat-Verfahrensordnung Vorprojekte nur eindeutig machbare Lösungen darstellen dürfen, und zwar hinsichtlich Technik und Ökologie, kommt eine Tieflage nicht infrage. Auch reichen Zeit und Geld dazu nicht aus. Demzufolge bleibt nur noch die Brückenlösung.

Die Gemeinde Altdorf nimmt am 20.6.1994 Stellung zum Entwurf des Vorprojektdossiers und lehnt wegen der Hochlage «ihre» Variante ab. Flüelen favorisiert die Original-Alternativvariante. Somit ist in Uri Altdorf Nord «gestorben», nicht aber beim Bund! Die SBB finden daran Gefallen und werden sie später als Teil der Basisvariante II wieder auferstehen lassen.

*Die Neat muss in den Berg*

Am 24.3.1994, d.h. einen Tag nachdem der Landrat den Planungskredit für Altdorf Nord genehmigt hat, wird in Seedorf das **Komitee «Neat in den Berg»** gegründet. Die Idee, den Urner Talboden in einem Tunnel zu umfahren ist zwar nicht neu. Stefan Simmen kommt aber mit einer radikalen Idee, die er «Phönix» nennt. Die Neat soll ab dem Raum Schwyz bis Bodio und gleichzeitig die Stammlinie Flüelen–Erstfeld in einen Tunnel verlegt werden. Südlich und nördlich von Erstfeld gebe es im verlängerten GBT Ab- resp. Auffahrten, um den Bahnhof Erstfeld, der als Hauptbahnhof Uri bedienen soll, anzuschliessen. Auch nördlich von Flüelen soll es eine Verbindung von der Stammlinie zum Neat-Tunnel geben. Die Bahnlinie Flüelen–Altdorf–Erstfeld würde als S-Bahn weiterhin in Betrieb bleiben.

Simmen wird vorerst von vielen belächelt, aber das Lachen vergeht den meisten bald. Die Idee wird publikumswirksam vermarktet, es wird bewusst Stimmung gemacht, und eine Petition wird gestartet. Nach einer Besprechung mit dem Komitee lässt der Regierungsrat am 19.4.1994 verlauten, dass er die Idee bei der Entscheidungsfindung miteinbeziehen will.

Am 26.4.1994 wendet sich der Regierungsrat mit einem **Hilferuf an den Bundesrat.** Er spüre, wie sehr die Neat-Frage alle Bevölkerungsschichten in unserem Kanton bewegt. Weder die Basis- noch die Alternativvariante vermögen die Gemüter zu befriedigen. «*Im Gegenteil formiert sich eine Widerstandswelle, die breite Bevölkerungsschichten erfasst und die sich bedrohlich entwickelt.*» Weiter fährt der Regierungsrat fort: «*Zwar wissen wir, dass bei der Bearbeitung des Neat-Vorprojektes auch Bergvarianten besprochen, aber eher rasch wieder verworfen worden sind. Das rächt sich heute. Denn die breite Bürgerschaft im Kanton Uri setzt auf diesen Lösungsansatz.*» Der Regierungsrat stellt dem Bundesrat fünf konkrete Fragen, die bis spätestens Ende Mai 1994 beantwortet werden sollten. Es geht um die Machbarkeit einer Bergvariante, um die Kriterien, die Kosten, die Folgen für Uri und den Zeitbedarf. Der Regierungsrat schliesst den Brief wie folgt: «*Wir fühlen uns verpflichtet, Euch rechtzeitig auf die enormen Spannungen im Kanton Uri hinzuweisen, die sich um das Neat-Vorprojekt entwickeln. Die*

*genaue Abklärung einer Bergvariante ist eine Möglichkeit, um einer unkontrollierten, emotionalen Opposition zu begegnen. Wir ersuchen Euch daher dringend, unser Anliegen ernst zu nehmen und die gestellten Fragen gründlich zu beantworten.»*

*5. Mai 1994, ein Paukenschlag*

Es brodelt in der politischen Küche, denn die Befürworter für «den Berg» werden immer zahlreicher und lauter. Für den Regierungsrat kommt eine schwierige Zeit. Er beschliesst, in die Offensive zu gehen und lädt zu einer Informationsveranstaltung ein. Vorgängig verschickt er an alle Haushalte eine Broschüre, worin Basis- und Alternativvariante sowie Altdorf Nord vorgestellt und das bis heute Erreichte beschrieben wird. Bezüglich Bergvariante erwähnt er, dass er den Bundesrat zu einem klärenden Wort aufgefordert habe.

Am Donnerstag, 5.5.1994, findet im **Uristiersaal der Dätwyler AG** eine Veranstaltung statt, die ihresgleichen sucht. Der Saal ist zum Bersten voll und auch die Eingänge sind total blockiert; 1'000 Leute sollen es gemäss Presse sein. Redaktor Erich Herger schreibt im «Urner Wochenblatt» (UW) vom 7.5.1994: *«Es herrscht eine Atmosphäre und Stimmung wie an einer Landsgemeinde.»* Alle Voten für die Bergvariante werden laut beklatscht, alle übrigen mit eisernem Schweigen abgestraft. Vorerst informieren die «Offiziellen» von Kanton und SBB über die Vorprojekte. Aber schon bald wird die Veranstaltung zu einem Plebiszit für Neat in den Berg. Es fehlt auch nicht an Kampfstimmen, wie das UW berichtet: *«Wir sagen wo es durchgeht. Nur die Politiker seien für eine offene Linienführung, das Volk sei für den Berg.»* Zu guter Letzt schlägt der Hausherr, Max Dätwyler, vor, eine Konsultativabstimmung über den «Berg» zu machen.

Die meisten Politiker auf dem Podium stehen mit dem Rücken zur Wand. Erich Herger beschreibt das in seinem Kommentar wie folgt: *«Das Meinungsspektrum der Urner Spitzenpolitiker reichte von Null Votum bis zur ehrlichen, mutigen Aussage.»* Einzig Nationalrat Franz Steinegger steht für die Alternativvariante ein, stellt sie doch einen vernünftigen Kompromiss dar. Er meint u.a. *«ein Streit um Varianten könnte schliesslich auch dazu führen, dass nur der Basistunnel und keine Zufahrtslinie gebaut werde.»* Ständerat Hans Danioth schliesst die Möglichkeit einer Bergvariante nicht aus, warnt aber vor falschen Hoffnungen.

In den kommenden Monaten, ja sogar Jahren, beherrscht das Thema Bergvariante die politische Agenda. Ein Höhepunkt ist die Übergabe einer Petition mit 10'341 Unterschriften am 26.5.1994 vor dem Rathaus, an der trotz Regen 500 Personen teilnehmen. In der politischen Kultur tritt ein Wandel ein, den der Verfasser in Uri noch nie

erlebt hat. Personen, die auf ein politisches Amt aspirieren, müssen ein Bekenntnis zur Neat in den Berg abgeben. Nicht alle sind mit dieser Entwicklung einverstanden, aber die meisten äussern sich nicht öffentlich. Warnende Stimmen gibt es am ehesten im Lager der FDP. Es sei falsch, die bisherigen Varianten zu vernachlässigen, sonst bestehe die Gefahr, vom Bundesrat nicht mehr ernst genommen zu werden.

Der 5.5.1994 ist und bleibt eine **Zäsur in der urnerischen Neat-Politik.** Die öffentliche Meinung und damit auch die Politiker sind auf den Berg fokussiert. Alternativen im Tal sind zum Vornherein zum Scheitern verurteilt. Es muss dem Regierungsrat gelingen, mit dem Bundesrat eine akzeptable Linienführung zu finden, sonst wird in Uri die Neat nicht gebaut, Transitvertrag hin oder her. Es wird sogar von einem «Kaiseraugst-Syndrom» gesprochen.

Am 22.6.1994 trifft sich der Regierungsrat in corpore mit dem Ausschuss des Bundesrates für Verkehrspolitik (Stich, Ogi, Cotti). Dem dürren Kommuniqué der Bundeskanzlei ist zu entnehmen, dass die Vertreter des Bundesrates die Anliegen des Kantons Uri zur Kenntnis nehmen. Die Rahmenbedingungen für das Neat-Projekt stehen für den Bund nicht zur Diskussion, insbesondere wird am Kostenrahmen festgehalten. Tatsächlich wird an der Sitzung aber hart gerungen (Protokoll Kanzleidirektion Uri 23.6.1994). Die Vertreter Uris geben dem Bundesrat zu bedenken, dass die Situation ernst genommen werden muss. Die Bürgerbewegung sei derart stark, dass auch mit riesigem Aufwand auf dem von den SBB bisher eingeschlagenen Weg nicht mehr vorwärts geschritten werden könne. Die öffentliche Diskussion im Rahmen der Vorprojekt-Vernehmlassung zeige, dass die Alternativvariante zu viel Substanz verloren hat, um konsensfähig zu sein. Damit stelle sie keine wirkliche Alternative mehr dar und sie werde ebenfalls abgelehnt. Der Regierungsrat komme nicht darum herum, eine Bergvariante eingehend zu prüfen. Dies sei aber nur sinnvoll, wenn der Bund den heutigen Spielraum ausweite und die Rahmenbedingungen klar festsetze.

Bundespräsident Ogi kontert wie folgt: Das Parlament habe den Kostenrahmen für die Neat klar festgelegt. Änderungen seien diesbezüglich nicht möglich. Eine Bergvariante, die die Stammlinie miteinbeziehe, sei für den Bund nicht realisierbar. Eine, die nur die neue Linie betrifft, sei technisch und betrieblich machbar, finanziell sprenge sie aber den Kostenrahmen. Dann spricht Ogi Klartext: Wenn sich keine Entspannung in der Neat-Linienführungsfrage zeige, werde der Bundesrat das Bauprogramm staffeln, mit dem Bau des Basistunnels beginnen und die Zufahrtslinien vorerst liegen lassen. Er sei bereit, zusätzliche Varianten zu prüfen, aber nur im vorgegebenen Zeit- und finanziellen Rahmen.

*Vernehmlassung zu den Neat-Vorprojekten*

Interessant ist, dass bei der kantonsinternen Vernehmlassung vom 27.6.1994 die Alternativvariante, resp. Altdorf Nord, allenfalls verbessert in Richtung PS 89 bei den Gemeinden Sisikon, Flüelen, Bürglen, Attinghausen, Schattdorf, Erstfeld und Silenen nicht schlecht wegkommt. Strikte abgelehnt wird sie nur von den Gemeinden Altdorf und Seedorf.

Der Regierungsrat stellt dem BAV den Antrag, es seien weder Basis- noch Alternativvariante zu wählen. Der Entscheid sei zurückzustellen, bis eine Bergvariante ausgearbeitet sei und Uri über eine echte Alternative zum Linienführungsvorschlag der SBB verfüge. **Mit dieser ablehnenden Stellungnahme des Regierungsrates bleibt die Neat im Abschnitt Uri blockiert.**

## Bergvariante Uri

*Uri plant wieder selber*

Der Regierungsrat betrachtet das Weiterverfolgen einer Bergvariante als unumgänglich. Da der Bund – mindestens vorläufig – nicht bereit ist, die Planung an die Hand zu nehmen, macht Uri dies selber. Der Landrat genehmigt am 1.6.1994 einen Kredit von 500'000 Franken für den Feinvergleich und beauftragt die Regierung, mit den Arbeiten sofort zu beginnen.

Für das Vorprojekt einer Bergvariante ist die Zustimmung des Volkes nötig, die am 25.9.1994 mit einem Ja-Stimmenanteil von 80 Prozent erfolgt. In der Botschaft zur Kreditvorlage über eine Summe von 1.8 Mio. Franken ist auf die Frage «Was ist eine Bergvariante?» Folgendes angeführt: «Obwohl in letzter Zeit viel von einer Bergvariante gesprochen wird, liegt eine klare Definition nicht vor. Es ist Aufgabe des Feinvergleichs, eine solche zu formulieren. Trotzdem interessiert es, in welchem Rahmen sich eine Berglösung etwa bewegen mag.» Anschliessend wird die Bergvariante wie folgt präzisiert:

- Die Neubaulinie (Schnelllinie) soll im Unteren Reusstal soweit als möglich in die östliche Bergflanke verlegt werden.
- Die Stammlinie darf gemäss Direktiven des Bundesrates nicht in den Berg verlegt werden.
- Die Umfahrung von Flüelen wird vom Bund nicht infrage gestellt.
- Der Bund verlangt, dass Axentunnel und Basistunnel nicht zusammengeschlossen werden dürfen, wie das etwa die Idee «Phönix»

vorgeschlagen hat. Vielmehr muss die Tunnelstrecke auf mindestens einen Kilometer Länge unterbrochen werden.
- Der Bund verlangt, dass eine Bergvariante den Anforderungen an eine Hochleistungslinie gerecht wird. Der Kantonsbahnhof müsste an der Neubaulinie im Rynächt erstellt werden. Falls darauf verzichtet würde, müsste ein Haltepunkt für Schnellzüge an der Stammlinie gesucht werden.

Vorerst muss sich Uri im Rahmen eines Feinvergleichs klare Vorstellungen über die Zielsetzungen einer Bergvariante machen. Gestützt darauf können die Rahmenbedingungen definiert und anschliessend Varianten und Untervarianten ausgearbeitet, beurteilt und mit den Talvarianten verglichen werden. Der Zeitdruck ist gross und die Materie komplex. Besonderen Wert wird auf eine gute Kommunikation gelegt, denn es müssen alle Kreise in die Entscheidungsfindung miteinbezogen werden.

Am 18.10.1994 – also mitten in der Euphorie der Bergvariante – gibt es einen **Tiefschlag.** Der SBB-Verwaltungsrat beantragt dem Bundesrat, die Basisvariante, die von Uri vehement abgelehnt wird, zu wählen. Als Modifikation schlägt er vor, das Südportal des Axentunnels gemäss Altdorf Nord zu verschieben. Auf die Verlegung der Stammlinie durch Flüelen soll verzichtet werden! Der Regierungsrat ist empört über diesen Antrag. In der Pressemitteilung vom 18.10.1994 schreibt er: *«Der Regierungsrat ist nicht bereit, sich dem verletzenden Vorschlag der SBB tatenlos zu beugen.»*

Die von den SBB beauftragten Fachingenieure und Geologen stehen für die Bergvariante nicht zur Verfügung. Die technische Bearbeitung der Bergvariante erfolgt unter der Leitung des Kantonsingenieurs durch die «Ingenieurgemeinschaft Schächen» und das Bauamt Uri. Die Bevölkerung wird mit einem unregelmässig erscheinenden Neat-Infoblatt über den Stand der Arbeiten ins Bild gesetzt.

Ende 1994 liegen die Unterlagen für die Gegenüberstellung von drei Berg- und drei Talvarianten vor. Sämtliche Parteien und Verbände, aber auch eine Mehrheit der antragstellenden Gemeinden geben einer zweispurigen Bergvariante den Vorzug. Die Gemeinden Flüelen und Schattdorf, die am stärksten betroffen werden von der Bergvariante, bevorzugen eine noch zu optimierende Alternativvariante, also eine Linienführung im Tal. Aus realpolitischer Sicht stellt die **zweispurige Bergvariante – vorerst ohne Umfahrung Flüelen – die Bestvariante** dar. Die Stammlinie durch Flüelen ist dann in den Berg zu verlegen, sobald sich zeigt, dass die Auslastung der Stammlinie zunimmt. Am 30.1.1995 wählt der Regierungsrat diese Bergvariante aus, für die ein Vorprojekt auszuarbeiten ist. Dieser Antrag wird dem Bundesrat übermittelt.

Der Regierungsrat möchte unverzüglich gemeinsam mit dem Bund mit dem Vorprojekt beginnen. Der Bund ist aber noch nicht so weit. Deshalb wird beschlossen, noch in eigener Regie in einer Vorphase alle noch notwendigen Punkte zu klären, die für die Ausarbeitung des eigentlichen Vorprojektes unabdingbar sind. Hauptsächlich geht es um die Optimierung der Neat-Bergvariante im Gebiet Rynächt und um die Klärung der geologischen Verhältnisse.

*Für die Bergvariante wird ein Vorprojekt erarbeitet*

Am 12.4.1995 beauftragt der Bundesrat die SBB zusammen mit dem Kanton Uri, die Bergvariante zum Vorprojekt auszuarbeiten. Die SBB möchten dem Kanton Uri die Federführung übertragen und ihn quasi als Unterakkordanten mit der Erarbeitung des Vorprojektes beauftragen. Die Gründe dafür sind leicht zu erahnen: Die Leitung dieses Projektes ist eine Art «Himmelfahrtskommando». Die Wahrscheinlichkeit, dass das Projekt technisch scheitert oder den Wünschen Uris nicht entspricht, ist real vorhanden. In einem solchen Fall würde sofort nach Schuldigen gesucht. Im Gegensatz zu den SBB erstrebt der Regierungsrat die Federführung für Uri. Er hat auch klare Hoffnungen, dass Uri eine Bergvariante entwickle, die im direkten Vergleich mit der Talvariante der SBB gut abschneidet. Nur, wer soll die Gesamtprojektleitung übernehmen? Man findet dann einmal mehr den Kantonsingenieur.

Die SBB schliessen mit dem Kanton Uri einen Ingenieurvertrag für pauschal 3.5 Mio. Franken ab. Er beinhaltet das Vorprojekt für die Bergvariante auf den Teilabschnitten Axen/Uri/Vortunnel, einen Umweltverträglichkeitsbericht und ein Materialbewirtschaftungskonzept für die Bergvariante sowie einen raumplanerischen Bericht. Die Arbeiten erfolgen unter grossem Zeitdruck und werden termingerecht im Februar 1996 abgegeben.

## Vorprojekte II

Das Vorprojektverfahren ist im Sommer 1994 im ersten Anlauf gescheitert. Nun wird es wiederholt, wobei die Alternativvariante durch die Bergvariante ausgewechselt wird. Aber noch etwas anderes, Wesentliches hat sich geändert: Aus Spargründen hat sich der Bundesrat von seiner bis Sommer 1995 mehrfach bestätigten Absicht abgewendet, die integrale Neat am Gotthard und am Lötschberg, samt Zufahrtslinien, in einem Gesamtpaket zu realisieren. **Die Zufahrtsli-**

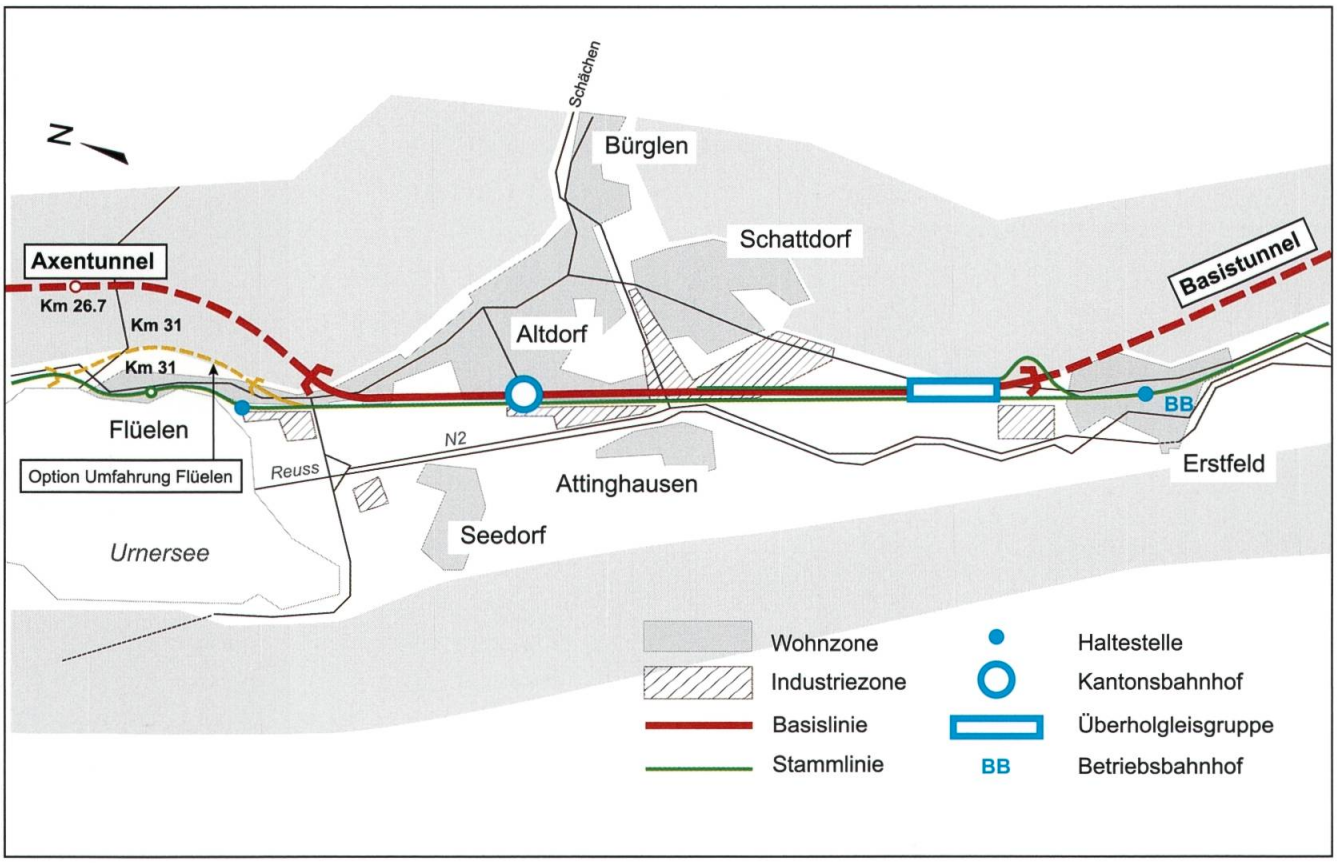


*Abb. 2: Basisvariante II (1996)*

**nien sollen auf unbestimmte Zeit zurückgestellt werden.** Im Weiteren wird auf das nächste Kapitel verwiesen. Diese Absicht läuft den Interessen des Kantons Uri zuwider. Folgende zwei Varianten stehen als Vorprojekte II einander gegenüber:

*Basisvariante II (Abb. 2)*

Der 11.6 Kilomter lange doppelspurige Axentunnel tritt im Hafnerried in 13 Metern Höhe aus dem Felsenportal (gemäss Altdorf Nord). Anschliessend folgt ein 900 Meter langer Viadukt. Der Kantonsbahnhof Uri liegt in Altdorf und die Überholgleise im Rynächt. Der Schächenbach wird mit einer Brücke überquert. Die Verlegung der Stammlinie durch Flüelen wird nur noch als Option dargestellt, deren Machbarkeit nachgewiesen ist.

*Bergvariante Uri (Abb. 3)*

Der doppelspurige Axentunnel misst 16.9 Kilomter, unterfährt Gebiete von Bürglen und Schattdorf und tritt schliesslich im Rynächt ans Tageslicht. Dann verläuft die Neat 2.5 Kilomter lang offen bis zum Nordportal des GBT. Hier werden sowohl der Kantonsbahnhof Uri als auch die Überholgleisanlage untergebracht. Die Mehrkosten gegenüber der Basisvariante II betragen 220 Mio. Franken.

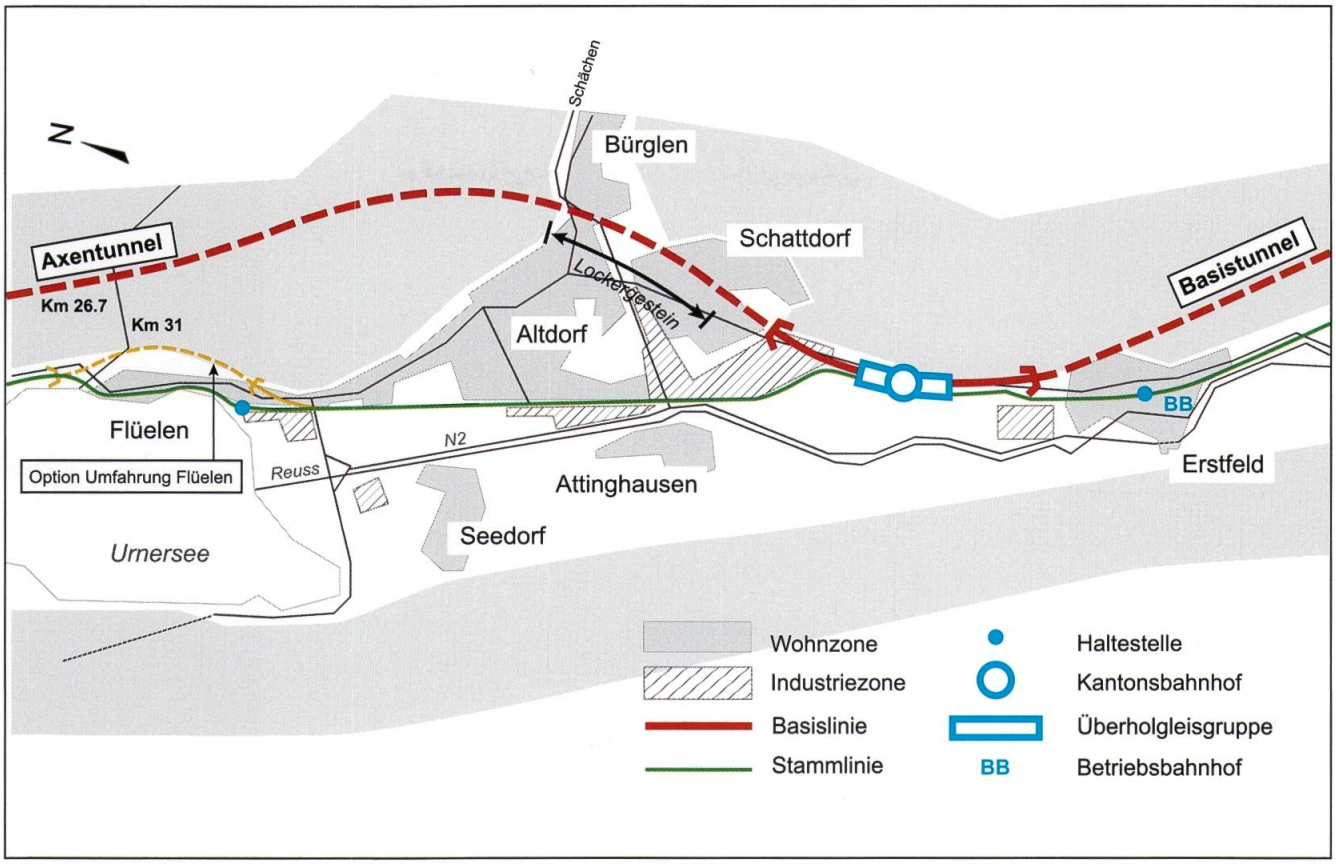


*Abb. 3: Bergvariante Uri (1996)*

Im Auftrag des BAV verfasste das Ingenieurbüro Eichenberger Näf+Partner mit Datum vom 25.2.1997 ihren Schlussbericht mit dem Titel: «Neutrale Gegenüberstellung von Basisvariante II und Bergvariante im Kanton Uri». Darin kommt das Büro zu folgenden Schlüssen:

- Keine der beiden Varianten ist eindeutig besser.
- Die Basisvariante II schneidet tendenziell besser ab als die Bergvariante. Die Kriterien Lärm in der Betriebsphase, Betrieb in der Bauphase und Störfallvorsorge sprechen aber stark gegen die Basisvariante II.
- Wenn «Umwelt und Raum» sehr gut benotet werden, kann sich ein knapp besseres Resultat zugunsten der Bergvariante ergeben. Die Kriterien betriebliche Optionen, Risiken und betriebliche Qualität sprechen aber stark gegen die Bergvariante.

### *Uri ist sich nicht einig*

Bis Frühling 1994 ist man sich in Uri über die Neat-Linienführung ziemlich einig. Die PS 89 gilt allgemein als guter Lösungsansatz. Mit dem Ruf nach «Neat in den Berg» scheiden sich die Geister. Uri macht zusehends einen uneinigen Eindruck. Nationalrat Franz Steinegger bemerkt an einer Neat-Orientierungsversammlung in Flüelen Folgen-

des: «*Wenn man mich in Bern fragt, was die Urner eigentlich wollen, muss ich sagen: Ich weiss es nicht*» («Urner Zeitung» 4.5.1994). Unter dem Eindruck der 10'000 Unterschriften für die Berg-Petition und der überwältigenden Annahme des Planungskredites für das Vorprojekt der Bergvariante verschwanden für einige Zeit die Zweifel aus dem Blickfeld der Öffentlichkeit. Im Sommer 1996 bricht der Streit wieder los.

Der Gemeinderat Altdorf bemüht sich unter den von der Neat betroffenen Gemeinden ein einheitliches Vorgehen zu erreichen. Nun bricht Flüelen aus dieser Phalanx aus und verkündet, man solle auf eine Bergvariante zugunsten einer Stammlinien-Umfahrung von Flüelen und einer Schächenunterquerung verzichten. Der Gemeinderat Flüelen bezeichnet die «Neat in den Berg» als «eine wenig Erfolg versprechende Forderung». Der Gemeinderat Altdorf ist empört über dieses öffentliche Vorprellen und spricht von einem Affront und unsolidarischen Akt. Der Gemeinderat Flüelen bewirke, dass der Kanton Uri in der übrigen Schweiz völlig uneinig dasteht und «Bern» nicht mehr wisse, was Uri eigentlich wolle. Als Konsequenz verzichtet der Gemeinderat Altdorf auf eine weitere Koordination unter den Gemeinden.[6]

Am 18.11.1996 nimmt der Regierungsrat Stellung zu den Vorprojekten II. Betreffend Linienführung sagt der Regierungsrat, dass es wichtig sei, rasch einen Entscheid zu treffen. Für die Gemeinden und den Kanton sei die Unsicherheit einer nicht festgelegten Linienführung schlecht, denn sie behindere eine geordnete Entwicklung der gesamten Region. Aktuell stehen nur noch die Basisvariante II und die Bergvariante zur Diskussion, weshalb auf die Diskussion um andere Lösungsansätze verzichtet wird. Die vorhin erwähnte Uneinigkeit in Uri kommt auch in dieser Stellungnahme zum Vorschein. Grossmehrheitlich wird wohl die Bergvariante befürwortet, doch die Gemeinden Bürglen, Flüelen und Schattdorf befürworten die Basisvariante II. Der Regierungsrat beantragt dem Bundesamt für Verkehr, die Bergvariante für die Weiterbearbeitung zu wählen.

## Der Neat geht das Geld aus

Die Spatzen pfeifen es schon lange von den Dächern, Uri sagt es seit 1988: Das Geld reicht für das vom Volk 1992 beschlossene Neat-Konzept hinten und vorne nicht. Bereits 1993 warnt Bundesrat und Finanzminister Otto Stich, die Schweiz könne sich den gleichzeitigen Bau von zwei Achsen nicht leisten. Stich und Ogi duellieren sich

[6] Brief Gemeinde Altdorf an Gemeinde Flüelen vom 20.8.1998.

immer schärfer, die «Weltwoche» spricht von einer *«intimen Männerfeindschaft»*. Doch vorläufig, aber nicht lange, behält Ogi die Oberhand. Mitte 1994 titelt die «Sonntagszeitung» *«Daueroptimist Ogi hat zu viel versprochen»*. Die Diskussion um die **Etappierung der Neat** kommt in Gang.

Der Bundesrat setzt am 27.6.1995 eine hochkarätige Arbeitsgruppe ein mit dem Auftrag, Bau und Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs zu durchleuchten. Sie empfiehlt u.a. die Zufahrtslinien zum Gotthard und Lötschberg wegzulassen. Gestützt darauf veröffentlicht der Bundesrat am 26.6.1996 die Botschaft **«Über Bau und Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs» (FinöV).** Kapitel 21 spricht von langen und schweren Güterzügen, neuartigen Gleisbauformen und Erhaltungstechniken sowie höheren Fahrgeschwindigkeiten im Reiseverkehr dank Neigezügen. Die Absicht dahinter ist offensichtlich. Mit dem Wegfall der Zufahrtslinien am Gotthard kann das ursprüngliche Vierspursystem (zwei Neat, zwei Stammlinien) nicht mehr voll genützt werden. Um diesen Kapazitätsverlust aufzuwiegen, sollen zwei Güterzüge von je 700 Metern zusammengekoppelt werden. Zudem sollen Neigezüge im Personenverkehr einen Teil des Fahrzeitverlustes wieder wettmachen. Heute spricht niemand mehr von überlangen Zügen, und das von den SBB bestellte Rollmaterial für den GBT ist ohne Neigetechnik!

Für den Kanton Uri hat die FinöV-Vorlage zwei einschneidende Konsequenzen: Erstens werden die **Zufahrtslinien weggelassen,** die von Uri immer als integraler Bestandteil der Neat gefordert wurden. Zweitens benötigen die überlangen Güterzüge vor dem GBT eine Überholgleisanlage, die von 750 auf 1500 Meter verlängert werden muss. **Letzteres gibt der Bergvariante Uri den Todesstoss!**

Der Regierungsrat reagiert bestimmt und teilweise sogar unwirsch auf die Vorschläge der Arbeitsgruppe. Andererseits anerkennt er die Notwendigkeit, den gesamten Kostenumfang zu straffen oder einzugrenzen. Dies dürfe aber nicht die Ziele gefährden. Uri kann sich eine etappenweise Realisierung der Neat vorstellen, nicht aber eine Redimensionierung, sprich Streichung von gewissen Elementen. Der Regierungsrat schlägt vor, als erste Etappe eine Lösung zu wählen, die vorerst nur eine der beiden Neat-Hauptachsen realisiert, dafür integral. Gleichzeitig merkt er an, dass die wirtschaftlichen und technischen Fakten klar dafür sprechen, dass der Gotthard Priorität vor dem Lötschberg erhält.

Es liegt nun am Parlament, die FinöV-Vorlage zu beraten und zu korrigieren. Uri versucht, wo immer sich Gelegenheit bietet, Einfluss zu nehmen. Einerseits bei den Vorladungen der Kommissionen von Stände- und Nationalrat, andererseits durch die urnerischen Parlamentarier. Mehr als einmal werden Flyer an die Parlamentarier verteilt, einmal sogar in einer gemeinsamen Aktion mit dem Kanton Tessin.

**«Gotthard muss warten – Lötschberg kann starten»,** so lautet die Schlagzeile in der «Neuen Urner Zeitung» vom 20.6.1997. Was ist passiert? Der Nationalrat beschliesst am 19.6.1997 mit 114:69 Stimmen, dass der Gotthard-Basistunnel erst in einer späteren Phase gebaut werden soll. Lötschberg, Ceneri und Zimmerberg sollen vorgezogen werden. Bundesrat Leuenberger beschwört den Rat, dem Lötschberg erste Priorität zu geben, *«weil uns die Geologie die Entscheide schon vorweggenommen hat»* (im Gotthard besteht zu diesem Zeitpunkt Ungewissheit bezüglich der Pioramulde). Allerdings soll der Entscheid über die zweite Bauphase, also den Bau des GBT, in der Kompetenz des Bundesrates liegen. **In den Gotthardkantonen läuten die Alarmglocken!** Die Urner und die Tessiner Regierungen reagieren enttäuscht und auch die Ostschweizer Kantone sind nicht zufrieden mit diesem Beschluss. Der Ständerat vermag dann nichts Wesentliches mehr zu ändern. Die von Uri vehement geforderten Zufahrtslinien sind definitiv vom Tisch. Am 20.3.1998 liegt der Bundesbeschluss über die FinöV vor.

**Für Uri ergibt sich eine geänderte, nicht leichtere Ausgangslage.** Soll Uri sich querstellen und die Neat am Gotthard verhindern oder hinauszögern, weil man – zumindest in der laufenden Etappe – nicht das bekommt, was man immer gefordert hat? Eine solche Politik hätte den Kanton in der Schweiz total isoliert und wäre kaum durchzuziehen gewesen. Der Regierungsrat entscheidet sich am 1.12.1998, zur Neat Ja zu sagen, unabhängig vom Entscheid des Bundesrates über die Zufahrtslinien. Er begründet das mit dem Hauptziel, die Lebensqualität und Attraktivität des Kantons zu halten und, wo sie ungenügend sind, zu verbessern. Das sei aber nur möglich, wenn der Strassenschwerverkehr auf die Schiene verlagert werde. Dazu ist der GBT eine wichtige Voraussetzung. Auch ohne neue Zufahrten ergibt sich eine grosse Kapazitätssteigerung und eine Zeitersparnis. Der Regierungsrat macht aber noch eine andere wichtige Überlegung. Damit die Entwicklung des Kantons, namentlich in raumplanerischer Hinsicht, nicht unnötig behindert wird, muss der Entscheid über die Zufahrtslinien möglichst bald gefällt werden, sei dies eine Berg- oder eine Talvariante. Selbst wenn sich die Raumordnung auf eine Talva-

riante einstellen müsste, könnte sie sich wenigstens wieder zielgerichtet weiterentwickeln.

Im Abstimmungskampf über die FinöV-Vorlage bezieht der Regierungsrat klare Position und wirbt für ein Ja. In einem Infoblatt an die Bevölkerung bezeichnet er die Abstimmung für Uri als entscheidend. Die Stimmbürger folgen diesem Aufruf. **Uri sagt mit 69.1 Prozent (schweizerisches Mittel 63.5 Prozent) klar Ja zur FinöV.** Damit sind die Pflöcke für die Neat definitiv eingeschlagen und die Finanzierung gesichert.

## Linienführungsentscheid des Bundesrates

Die Vorprojekte II (Basisvariante II, Bergvariante Uri) liegen vor und man wartet gespannt auf den Entscheid des Bundesrates. Der Entwurf des Bundes zum Sachplan Alptransit zeigt wesentliche Differenzen zum Sachplan des Kantons Uri. Der Regierungsrat weist am 2.2.1999 im Rahmen des Anhörungsverfahrens darauf hin, dass beide Sachpläne aufeinander abzustimmen seien und beantragt das **raumplanerische Bereinigungsverfahren** gemäss Bundesgesetz über die Raumplanung Artikel 7.2 und 12.

Am **15.3.1999** ist es endlich so weit. **Der Bundesrat genehmigt die Neat-Vorprojekte für die Gotthard- und Lötschbergachse** mit Ausnahme des Vorprojekts für den Anschluss des Basistunnels an die Stammlinie im Raum Altdorf/Erstfeld, das bis zum Abschluss des Bereinigungsverfahrens zurückgestellt wird. Weiter verabschiedet er den Sachplan Alptransit, in welchem die genehmigten Streckenabschnitte der Neat raumplanerisch gesichert werden. Trotz der Zurückstellung des Vorprojekts des Urner Abschnitts wird die Neat auf der Grundlage der Basisvariante II raumplanerisch sichergestellt. Damit will der Bundesrat erreichen, dass der prioritär eingestufte Lötschberg nicht verzögert wird, bis es in Uri so weit ist.

### *Raumplanerisches Bereinigungsverfahren*

Die Vorstellungen Uris und des Bundes gehen weit auseinander. Der Bundesrat stimmt dem Antrag Uris zur Auslösung des Bereinigungsverfahrens zu und setzt Ueli Widmer, Direktor des Bundesamts für Raumplanung (BRP), als Mediator ein. Das eingeleitete Verfahren ist vielleicht die letzte Chance, doch noch zu einer befriedigenden Lösung zu gelangen. Das Ringen ist intensiv und zeigt, dass der Bund krampfhaft nach Lösungen Ausschau hält, denn langsam aber sicher wird der Abschnitt Uri zeitkritisch. Uri bemüht fast alle Bundesräte;

entweder kommen sie zu einem Augenschein oder werden in Bern besucht.

Im Rahmen des Bereinigungsverfahrens beantragt das BAV dem BRP, in Uri die Basisvariante II zu verwirklichen. Dieser Umstand gibt in Uri Anlass für die Gründung einer neuen Organisation, die sich **«Urner Allianz für eine Neat im Berg»** nennt. Sie besteht aus ehemaligen und aktiven Behördenmitgliedern. Sie will den Regierungsrat in den laufenden Verhandlungen aktiv unterstützen und damit verdeutlichen, wie ernst es der Urner Bevölkerung mit dem Widerstand gegen die Talvariante ist. Die Allianz blickt mit grosser Sorge dem definitiven Entscheid des Bundesrates entgegen, denn der Bundesrat ist die abschliessende Entscheidungsinstanz und damit die letzte Hoffnung.

Der Vorsteher des Eidg. Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) lädt am 27.1.2000 zu einer Schlussbesprechung des Bereinigungsverfahrens nach Bern ein. Der Mediator Ueli Widmer anerkennt einerseits die raumplanerischen Bedürfnisse des Kantons Uri, andererseits die Unmöglichkeit der Bahn, eine Bergvariante zu bauen und zu betreiben. Wegen dieser Pattsituation droht das Bereinigungsverfahren zu scheitern und damit auch die «Lösung im Berg». Spontan bringt Uri die Idee der *«Bergvariante lang»* ins Spiel. Der Axentunnel wird unterirdisch im GBT angeschlossen, kommt also nie ins Freie. Anschlüsse im Süden und im Norden des Unteren Reusstals bilden einen Bypass und gleichzeitig dienen sie als «Fluchtweg». Die «Bergvariante lang» kann etappiert werden. Für die erste Etappe (Vorbereitung des Anschlusses Süd im GBT) wird der Kostenrahmen der Neat-Vorlage voraussichtlich eingehalten. Der Vorsteher des UVEK ist bereit, diesen Lösungsansatz zur näheren Prüfung entgegenzunehmen, zumal er als einzige Hoffnung für einen positiven Abschluss des Bereinigungsverfahrens bleibt.

Das BRP veröffentlicht am **31.3.2000** den mit Spannung erwarteten **Bericht über das Bereinigungsverfahren Uri.** Er ist 33 Seiten stark. Vorerst werden die Positionen von BAV und Kanton Uri wiedergegeben. Das BAV ist bezüglich einer Unterquerung des Schächens der Meinung, dass nur ein bescheidener Nutzen bezüglich Lärm und allenfalls Landschaft sehr hohe Kosten von voraussichtlich über 100 Mio. Franken gegenüberstehen. Das BAV bringt einen neuen Gedanken ins Spiel. Das Vorprojekt sei – für sich alleine betrachtet – im Einklang mit den Umwelt- und Raumplanungsgesetzen, doch sei im Zusammenwirken mit den bereits bestehenden Infrastrukturen von zusätzlichen «negativen Synergien» für das Urner Reusstal auszugehen, deshalb könnten Ausgleichsmassnahmen ausserhalb der einzelnen Projekte geprüft werden. Für deren Finanzierung denkt das

BAV an einen **Fonds** im Betrag von 30 (max. 50) Mio. Franken. Später stellt sich heraus, dass mangels einer Rechtsgrundlage ein *Fonds* nicht umgesetzt werden kann; die Idee zeigt aber, wie krampfhaft nach einer Lösung auch in Bern gesucht wird.

Der Kanton wiederholt die bekannten Argumente gegen die Basisvariante II. Diese Lösung entspreche nicht dem Standard von heutigen Infrastrukturprojekten. Auch soll der Schächen unterquert werden.

Die Interessenabwägung des BRP stellt erstmals eine einigermassen neutrale Wertung dar und ist deshalb von besonderem Interesse. Das Amt zeigt Verständnis, dass Uri sich gegen eine Linienführung wehrt, die über die nächsten 100 Jahre wesentliche Lärmbeeinträchtigungen zeitigen dürfte und den Lebensraum markant zerschneide. Doch die Bergvariante Uri erfülle weder die technischen noch die betrieblichen Anforderungen, auf welche sich die Bahn der Zukunft mit 1500 Meter langen Güterzügen einrichten müsse. Hingegen sei die «Bergvariante lang» als Option für künftige Generationen offenzuhalten, doch sei auf Vorinvestitionen für das künftige Verzweigungsbauwerk im GBT (Kosten 60 bis 150 Mio. Franken) zu verzichten. Das Fazit des BRP lautet: *«Auf eine Talvariante kann erst verzichtet werden, wenn die Machbarkeit der ‹Bergvariante lang› schlüssig abgeklärt ist. Es ist deshalb die Talvariante zu genehmigen und im Sachplan Alptransit festzusetzen.»*

*Bundesratsbeschluss vom 19. Juni 2000:*

Gestützt auf die Anträge des BRP beschliesst der Bundesrat Folgendes:

- Das Vorprojekt für den Streckenabschnitt Portal Erstfeld bis in den Raum südlich von Altdorf **gemäss Basisvariante II** (1996) wird genehmigt und die entsprechende Linienführung im Sachplan Alptransit festgesetzt.
- Für den nördlichen Streckenabschnitt wird die Vorprojektgenehmigung zurückgestellt. Der betroffene Abschnitt inkl. Kantonsbahnhof Uri wird aber im Sachplan Alptransit festgesetzt, d.h. raumplanerisch gesichert.
- Zudem verpflichtet sich der Bundesrat, dass die Grundlagen für die **Optimierung der Zufahrtsstrecken** im Kanton Uri, insbesondere für die Option «Bergvariante lang» sowie für die Optionen einer optimierten Talvariante innerhalb der kommenden zwei Jahre vertieft werden.

Gleichzeitig mit dem Regierungsrat bekommt auch die «Urner Allianz für eine Neat in den Berg» Post vom Bundesrat. Die Allianz

hat beim Bundesrat eine **Resolution mit rund 7'500 Unterschriften** für die Urner Bergvariante eingereicht. Der Bundesrat begründet den gleichentags getroffenen Entscheid für die Basisvariante II. *«Die Basisvariante II ist die einzige Linienführung, welche die eisenbahntechnischen Anforderungen unter Einhaltung des finanziellen Rahmens zu erfüllen vermag. Sie lässt aber auch Optionen offen, die es erlauben, den berechtigten Sorgen der Urner Bevölkerung, so wie sie mit ihrer Resolution zum Ausdruck kommen, gerecht zu werden.»*

Der Regierungsrat äussert sich enttäuscht über die Entscheide des Bundesrates: **«Uri kommt sich am 19.6.2000 überfahren vor und als souveräner Kanton der Eidgenossenschaft nicht ernst genommen.»** Mit einer Infobroschüre vom 30.6.2000 informiert der Regierungsrat die Bevölkerung. Er erklärt, dass er vergebens versucht habe, eine bessere Lösung zu erreichen. Gegen den Entscheid des Bundesrates bestehe keine Rekursmöglichkeit. Trotzdem sei er bereit, mit dem Bund auf der Grundlage des letzten Bundesratsentscheides zusammenzuarbeiten.

Nicht aufgeben will die «Allianz für eine Neat im Berg». Sie befürchtet, dass die Option «Berg lang» nur Augenwischerei sein könnte und liebäugelt mit einer **Verfassungsinitiative.** Der Textentwurf lautet wie folgt: *«Die Behörden des Kantons Uri sind verpflichtet, mit allen ihnen zur Verfügung stehenden rechtlichen und politischen Mitteln die Realisierung einer Neat-Bergvariante zwischen Flüelen und Erstfeld-Rynächt durchzusetzen.»* Die Initiative wird vorerst nur angedroht und soll erst beim nächsten negativen Signal aus Bern lanciert werden. Der Regierungsrat betrachtet mit Brief vom 12.9.2000 die entworfene Verfassungsinitiative als kontraproduktiv. Der ständige Drohfinger der Verfassungsinitiative im Hintergrund erschwert die Zusammenarbeit mit Bern.

### *Studien zur Optimierung der Zufahrtslinien*

Am 6.9.2001 präsentiert das UVEK Zwischenresultate der vom Bundesrat versprochenen Optimierungsstudien. Alle untersuchten Bergvarianten werden als technisch machbar eingestuft. Die «Sonntagszeitung» vom 2.9.2001 berichtet, dass die Landesregierung mit ihrem Entscheid von 19.6.2000, die Neat nicht durch den Berg zu führen, gewaltige Proteste ausgelöst hat. *«Der Urner Volksaufstand bescherte dem Kanton eine schweizweite Solidaritätswelle und dem Bundesamt für Verkehr 900 Einsprachen im aktuellen Auflageprojekt».* Man hätte damals merken müssen, dass das so nicht geht, sagt der Solothurner Ständerat Rolf Bütiker, Präsident der Neat-Aufsichtsdelegation. Die «Sonntagszeitung» glaubt, dass Bundespräsident Leuenberger noch-

mals über die Bücher gehen müsse. Max Friedli, Direktor des BAV, wird zitiert, der Bundesrat dürfte auf seinen Linienentscheid zurückkommen!

Am 17.12.2001 werden die Ergebnisse **der Optimierungsstudien** präsentiert. Die Medienmitteilung spricht von *«erweitertem Entscheidungsspielraum für den Planungsprozess bei der Neat in Uri.»* Die Studien ergeben, dass bei der Talvariante Optimierungspotenzial besteht und eine «Bergvariante lang» machbar «wäre».

Mittels **Befragung** von 945 Personen wird untersucht, welche räumlichen Probleme in welcher Priorität von den Befragten wahrgenommen werden. Ein Resultat lautet, dass die A2 als starke Belastung empfunden wird (75 Prozent). Die Mehrheit unterstützt daher eine Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene, akzeptiert jedoch die dafür erforderliche Neat nicht zu jedem Preis. 90 Prozent der Befragten befürworten eine Linienführung der Neat durch den Berg.

Die **Planungsstudie Vision Urner Reussebene 2030** befasst sich mit der Koordination der Siedlungs- und Landschaftsentwicklung mit den nationalen Infrastrukturen und gibt Hinweise, wie sich die räumliche Situation zwischen Flüelen und Erstfeld gesamthaft und langfristig verbessern liesse. Der Bericht zeigt auf, dass eine Verbesserung im Urner Reusstal nicht allein durch die Verlegung der Neat in den Berg zu erreichen ist. Mehr Lebensqualität und raumplanerische Freiheit liesse sich durch das Verlegen der A2 oder der Hochspannungsleitungen erreichen.

Umgehend nimmt die Urner Regierung die Ergebnisse der Studien mit Befriedigung zur Kenntnis. Sie bestätigen, dass es richtig war, wesentliche Verbesserungen zu fordern. Wörtlich sagt der Regierungsrat: *«Damit bilden die Studien eine aussagekräftige Grundlage für eine akzeptable Lösung der Linienführung im Kanton Uri. Die landesweite Sympathiewelle für die Anliegen von Uri, begleitet von positiven Reaktionen und Vorstössen aus dem Bundesparlament, bestärken den Regierungsrat in der Auffassung, dass jetzt neue Wege zu beschreiten sind ... Vom Bundesrat erwartet der Regierungsrat, dass er die Neat im Kanton Uri* **aus der Sackgasse** *[Hervorhebung durch den Autor] führt, indem er deren Linienführung (Sachplan Alptransit) neu festlegt ... und bereit ist, die erforderlichen finanziellen Mittel zur Verfügung zu stellen.»*

Das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) – wie das BRP nun heisst – wertet die Ergebnisse der Studien positiv. U.a. beantragt das Amt, dass die «Bergvariante lang offen» vorgezogen realisiert und möglichst gleichzeitig mit der Eröffnung des GBT in Betrieb genommen wird. Es begründet dies damit, dass die Vorteile dieser Variante nicht erst in ein oder zwei Generationen zum Tragen kommen. Falls ein vorzeitiger Bau nicht möglich sei, soll die Variante

«Berg lang offen» mit der Unterquerung des Schächenbaches kombiniert werden.

Auch das BUWAL äussert sich positiv. Zur Talvariante sagt das Amt, dass es die Variante «Hafnerried tief mit Schächenquerung» gegenüber der Basisvariante II bevorzugt. Aus der Sicht der Umweltbereiche Lärm und Landschaft bringt die Variante «Schächen tief» gegenüber dem Auflageprojekt wesentliche Vorteile.

## Der Bundesrat genehmigt die Bergvariante

Der Regierungsrat nutzt die Gunst der Stunde und geht in die Offensive! Er stellt dem Bundesrat am 26.2.2002 ein **Wiedererwägungsgesuch,** verweist auf die Optimierungsstudien und kommt zu folgendem Schluss: *«Insgesamt zeigt sich, dass Sie als entscheidende Behörde auf Grundlagen urteilten, die sich nachträglich als unrichtig erwiesen haben. Wir sind überzeugt, dass Sie die Bergvariante und die Schächenunterquerung miterwogen und begünstigt hätten, wären Ihnen damals die vorliegenden Kenntnisse bereits bekannt gewesen. Jedenfalls ist unbestreitbar, dass heute wesentliche Tatsachen vorliegen, die es rechtfertigen, Ihre damaligen Entscheide (Sachplan und FinöV) im Lichte der neuen Erkenntnisse wieder zu erwägen.»* Konkret beantragt der Regierungsrat, der Bundesrat möge auf seinen Beschluss vom 19.6.2000 zurückkommen und den seinerzeitigen Sachplanentscheid aufheben. Stattdessen möge er die Linienführung «Berg lang geschlossen» im Sachplan festsetzen.

Der Regierungsrat geht also aufs Ganze. Er beantragt nicht die im Optimierungsprozess empfohlene «Bergvariante lang offen», sondern die wesentlich teurere **«Bergvariante lang geschlossen».** Der Unterschied bei der zweiten Variante liegt darin, dass Basistunnel und Axentunnel zu einem Tunnelsystem zusammenwachsen, ohne dass dazwischen ein offener Streckenabschnitt liegt. Die Verbindung ins Urner Reusstal wird durch «Halbanschlüsse» im GBT im Süden und im Axentunnel im Norden gewährleistet. Andererseits möchte der Regierungsrat, dass die Bergvariante als Ganzes realisiert wird.

Die Reaktionen in der «übrigen» Schweiz folgen sofort. Die Headlines lauten u.a. wie folgt: *«Ultimative Urner Forderung verteuert Neat um eine Milliarde», «Das Maximum ist für Uri das Mindeste», «Die Taktik der Urner ist kontraproduktiv», «Stopp und Neubeginn der Neat am Gotthard».* Auch prominente Politiker nehmen Stellung. Konsterniert reagiert SP-Nationalrat Andrea Hämmerle, Mitglied der Neat-Aufsichtsdelegation: *«Wenn sich Uri durchsetzt, bedeutet das für die Neat eine*

*Verzögerung um Jahre»*. CVP-Präsident Philipp Stähelin: *«Eine weitere Verzögerung der Neat-Gotthardlinie erschwert nochmals die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene»*.

Ulrich Sieber, Chef Politik und Kommunikation des BAV gibt zu bedenken: *«Uri könnte sich verrechnen und verrennen»*. Denn würde es nach dem Willen der Urner gehen, wäre eine neue Botschaft notwendig, ein neuer Bundesbeschluss und ein neuer Kredit. Zudem wäre dafür eine Mehrheit in den Räten notwendig. Dies hätte eine massive zeitliche Verzögerung zur Folge: *«wir gehen von einem zusätzlichen Zeitbedarf von etwa vier Jahren aus»*. Ist die Urner Regierung zu weit gegangen?

Bundesrat Moritz Leuenberger ist gefordert, mit den Urnern rasch eine für beide Seiten tragbare Lösung zu finden, ansonsten droht ein Fiasko. Das UVEK ist bereit, auf die Lösung «Berg lang geschlossen» grundsätzlich einzuschwenken, wobei die Umsetzung aber zu etappieren ist. Vorerst soll der GBT wie vorgesehen gebaut und mit der Stammlinie im Freien verknüpft werden. Im GBT sollen Vorkehrungen getroffen werden, damit später der Berg-lang-Tunnel ohne Behinderung des Bahnverkehrs angeschlossen werden kann. Dagegen hat Uri auf «Schächen tief» zu verzichten. Zirka im 2020 sollte dem Bundesparlament eine FinöV-II-Vorlage unterbreitet werden, mit welcher die Bergvariante und allenfalls weitere Anliegen anderer Kantone finanziert werden sollen. Von einer integralen Realisierung der Bergvariante ist also Abschied zu nehmen.

Der Regierungsrat nimmt am 18.6.2002 Stellung zum Kompromissvorschlag des UVEK. Er ist erfreut ob des Sinneswandels und wertet die Zusage für Vorinvestitionen im Basistunnel positiv. Als ausreichende Sicherheit für die Verwirklichung einer Bergvariante betrachtet der Regierungsrat einen FinöV-II-Beschluss des Parlamentes. Dieser muss die Verwirklichung einer Bergvariante in Uri finanziell sicherstellen und einen Zeitplan enthalten, der den Anliegen Uris gerecht wird. Der **Baubeginn der Bergvariante soll im Jahr 2012 (!)** erfolgen können! Sollte die Bergvariante aus politischen oder technischen Gründen nicht oder nicht zeitgerecht realisiert werden können, fordert der Regierungsrat nach wie vor eine Unterquerung des Schächens. Und schliesslich fordert der Regierungsrat eine Gesamtschau für den Kanton Uri auf der Basis der Studie «Vision Reussebene 2030» im Rahmen des Sachplanverfahrens.

Am **26.6.2002** entscheidet sich der **Bundesrat** für eine, wie er sagt, **«Bergvariante als mittelfristiges Ziel».** Im Einzelnen beschliesst er Folgendes:

– *Festlegen einer Bergvariante geschlossen im Sachplan Alptransit mit optimierter Verknüpfung des GBT an die SBB-Stammlinie im Raum Rynächt.*

– *Verzicht auf die bisherige Talvariante mit offener Linienführung durch die Urner Reussebene bis zum Axentunnel.*
– *Erarbeitung der Entscheidungsgrundlagen für eine Planungsbotschaft FinöV II unter Einbezug aller zurückgestellten Neat-Strecken; Baubeginn nach Realisierung der FinöV-I-Projekte (zirka ab 2020).*
– *Überarbeiten der Auflageprojekte für die Verknüpfung des Gotthard-Basistunnels mit der Stammlinie im Raum Erstfeld unter Berücksichtigung des neuen Linienführungsentscheids (Vorinvestitionen für Fortsetzung Berg lang, reduzierte Dammhöhe im Rynächt, sechsgleisige Überholgleisanlage, Schächenüberquerung).*

In einer Medienmitteilung präzisiert und ergänzt das UVEK den Bundesratsbeschluss. Daraus geht hervor, dass die **Vorinvestitionen im GBT** für «Berg lang geschlossen» sich auf zirka 100 Mio. Franken belaufen. Die Bauarbeiten am GBT werden aber aufgrund dieser Anpassungen nicht weiter verzögert. Die Kosten für die Tunnelverlängerung belaufen sich voraussichtlich auf 2.2 Mia. Franken, 1 Milliarde mehr als in der heutigen Planung vorgesehen ist. Der Verzicht auf «Schächen tief» wird damit begründet, dass nach Inbetriebnahme von «Berg lang» die Zugsfrequenzen im Tal stark zurückgehen und sich somit die rund 250 Mio. Franken Mehrkosten nicht rechtfertigen lassen. Ein früherer Baubeginn für «Berg lang geschlossen» (der Bundesrat spricht ab 2020) komme nicht infrage, weil dadurch bereits beschlossene Bahnvorhaben gefährdet würden.

Konkret weiss zum damaligen Zeitpunkt noch niemand, wie einmal «Berg lang geschlossen» im Detail aussehen wird. Erst ein Vorprojekt wird darüber Auskunft geben können; dazu muss das Eidg. Parlament einen Planungskredit genehmigen. Mehr als neun Jahre später wird «Berg lang geschlossen», nun «Uri Berg lang-Axen» (UBLA) genannt, vom Bundesrat in den Sachplan aufgenommen.

Der Entscheid des Bundesrates, der das Eis in Uri zum Schmelzen bringt, wird unerwartet angezweifelt. Der **Ständerat** behandelt im Dezember 2003 den Zusatzkredit, der für die Projektumsetzung im Kanton Uri notwendig ist. Ein **Minderheitsantrag** fordert das Zurückkommen auf die für Uri inakzeptable Talvariante. Am 15.12.2003 schreibt der Regierungsrat allen Mitgliedern des Ständerates u.a. Folgendes: «*In grosser Sorge teilen wir Ihnen mit, dass die Wahl der Talvariante sämtliche politischen Fortschritte des langwierigen, rund zehnjährigen Suchens nach akzeptablen Lösungen mit einem Schlag irreparabel zerstören würde. Ein solcher Entscheid würde in Uri eine politische Blockade auslösen und das aufgebaute Vertrauen in föderalistische Lösungen im Allgemeinen und innerhalb des Kantons Uri im Speziellen zerstören. Ein Scherbenhaufen wäre bei der Neat in Uri nicht zu umgehen*».

Einen Tag später, d.h. am 16.12.2003, gibt der Regierungsrat zuhanden des Ständerates folgende Erklärung ab: *«Der Regierungsrat verzichtet auf eine Schächenunterquerung, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt sind:*

1. *Der Kredit für die unterirdische Verzweigung als Vorinvestition für die Linie «Berg lang geschlossen» wird vom Bundesparlament beschlossen.*
2. *Der Planungskredit Neat 2 wird vom Bundesparlament beschlossen, und gestützt darauf wird ein Vorprojekt «Berg lang geschlossen» erarbeitet.*
3. *Der Bundesrat genehmigt dieses Vorprojekt und setzt «Berg lang geschlossen» im Sachplan fest (Festsetzung im raumplanungsrechtlichen Sinn).»*

Damit weicht der Regierungsrat von seiner Forderung nach einem Baubeginn von «Berg lang geschlossen» im Jahr 2012 ab. Zum Glück verzichtet der Ständerat auf ein Rückkommen zur Talvariante.

## Auflageprojekte

Damit gebaut werden kann, braucht es ein Auflageprojekt, eine Planauflage gegen die Einsprache erhoben werden kann und schliesslich eine Plangenehmigung durch das UVEK. Die Schwierigkeit für die Neat-Planer liegt darin, dass sie unter hohem Zeitdruck stehen, dass aber andererseits eine wichtige Voraussetzung, nämlich ein vom Bundesrat bewilligtes Vorprojekt lang auf sich warten lässt. Dadurch ergeben sich Überschneidungen, die zu Leerläufen führen.

Der **Zwischenangriff Amsteg,** der für die Erschliessung der Baustelle im GBT dient, wird als erstes im Jahre 1995 aufgelegt. Grundsätzlich ist er unbestritten, trotzdem gehen mehr als 70 Einsprachen ein. Die Plangenehmigung erfolgt am 24.8.1998, und mit dem Bau wird 1999 begonnen. Gleichzeitig mit der Auflage in Amsteg erfolgt diejenige des Gotthard-Basistunnels für die Abschnitte Amsteg, Sedrun, Faido und Bodio. Die Plangenehmigung erfolgt am 15.2.1999.

Die Planauflage für den **Gotthard-Basistunnel Teilabschnitt Erstfeld (1998)** betrifft den nördlichen Teil des GBT, also die Tunnelstrecke von Erstfeld nach Amsteg von zirka 7.5 Kilometern Länge inkl. Installationsplatz und Verlegung der Gotthardstrasse. Was den GBT anbetrifft, ist von Urnerseite grundsätzlich nichts einzuwenden. Problematisch ist aber das für den Teilabschnitt Uri fehlende Vorprojekt und der Umstand, dass diverse Forderungen des Kantons noch nicht erfüllt sind. Die Sache zieht sich in die Länge, die Planauflage wird vorerst sistiert und später abgeschrieben.

Mit den **Auflageprojekten 2001 Teilabschnitt Erstfeld und Gotthard Nord (Altdorf-Rynächt),** die parallel bearbeitet werden, wird die Sache kompliziert. Zu dieser Zeit kämpft der Kanton energisch für die Bergvariante. Er will erreichen, dass die Neat-Bauten so konzipiert werden, dass eine Bergvariante angeschlossen werden kann. Auch fordert Uri, dass der Schächen unterquert wird. Doch das Auflageprojekt entspricht nicht diesen Forderungen. Die von ATG publizierte Informationsveranstaltung über das Auflageprojekt vom 6.6.2001 wird kommentarlos abgesagt. Die «Allianz für eine Neat in den Berg» spricht von einem *«feigen Rückzug»*. Die ATG getraue sich offensichtlich nicht, sich dem Unmut der Urner Bevölkerung zu stellen. Die «Allianz» fordert die Bevölkerung auf, Einsprache zu machen, was 350 Personen tun.

Das BAV hat dafür zu sorgen, dass am Gotthard rasch die Bohrmaschinen auffahren, kann dies aber nur, wenn mit den Urnern eine Einigung erreicht werden kann. Es werden Fühler ausgestreckt, ob mit substanziellen Zugeständnissen an der Talvariante die Pattsituation gelöst werden könnte. Die Chancen für eine bessere Talvariante sind so gut wie noch nie. Doch diese inoffiziellen Angebote kommen deutlich zu spät. Die Forderungen nach einer Bergvariante sind inzwischen in erdrückender Einigkeit verankert.

Der Regierungsrat macht am 26.2.2002 beim Bundesrat ein Gesuch zur Wiedererwägung des Sachplanentscheides vom 19.6.2000 (siehe Kap. 11). Darin verlangt er auch, dass die Auflageprojekte 2001 zurückgezogen werden, was am 24.1.2003 geschieht.

Das **Auflageprojekt 2003 Gotthard Nord und Erstfeld** ist der nächste Versuch, endlich mit dem Bau zu beginnen. Das Projekt beinhaltet wohl den Anschluss von «Berg lang geschlossen» im GBT, sieht aber vor, den Schächen zu überqueren, dies im Gegensatz zum Kanton. Der Regierungsrat ist bereit, den Südabschnitt ab dem sogenannten Knickpunkt[7] freizugeben, dies allerdings nur, wenn der Kredit für die unterirdische Verzweigung als Vorinvestition für die Bergvariante rechtskräftig beschlossen ist. Er verlangt weiter, dass der Nordabschnitt zurückzustellen sei, bis der Bundesrat das Vorprojekt «Berg lang geschlossen» genehmigt und im Sachplan festgesetzt hat. Der Regierungsrat geht sogar einen Schritt weiter, und versucht, dass der Neat-Axentunnel samt «Berg lang geschlossen» nachträglich zur aktuellen Neat-Etappe geschlagen wird. Und schliesslich verlangt er, dass die Schächen-Unterquerung bis zirka 2006 offengehalten werden muss und nicht ab Ende 2003 verunmöglicht wird.

[7] Knickpunkt: Punkt bei Bahnkilometer 98.2, nördlich des Nordportals des GBT. Ab diesem Punkt Richtung Norden kann der Schächen sowohl über- als auch unterquert werden.

Mit dieser Einsprache sind der Bund und der Kanton wieder auf Kollisionskurs. Uri benutzt das Auflageprojekt 2003 als Druckmittel, damit «Berg lang geschlossen» rechtlich und finanziell gesichert und technisch möglich bleibt. Die Zuständigkeiten innerhalb des Bundes für all diese Probleme liegen nicht in einer Hand. Der Bundesrat genehmigt wohl das Vorprojekt; für die Finanzen ist aber das Parlament zuständig. Das Neat-Projekt droht hinausgezögert zu werden. Zu bemerken ist, dass im GBT zwischen Amsteg und Bodio seit Jahren kräftig gebaut wird. Eine Etappierung des Auflageprojektes 2003 im Sinne der regierungsrätlichen Einsprache löst zwar das Problem nicht, könnte aber in zeitlicher Hinsicht eine gewisse Linderung bringen.

Am 5.3.2004 erteilt das UVEK die Plangenehmigung für das Auflageprojekt 2003 südlich des Knickpunkts. Die Vorinvestition für das Abzweigungsbauwerk im GBT ist Teil des genehmigten Projektes, die Finanzierung ist aber noch ausstehend. Für alle andern Projektteile wird das Verfahren sistiert. Die Begründung lautet, dass der Kanton und diverse andere Einsprecher dies verlangt hätten, damit zunächst die noch offenen Fragen der Schächenquerung entschieden werden.

Soll Uri nun den Plangenehmigungsentscheid ans Bundesgericht weiterziehen und damit die Neat auf unbestimmte Zeit verzögern? Der Regierungsrat entscheidet sich dagegen und teilt dies am 20.6.2004 Bundesrat Leuenberger mit. Wie er schreibt, verzichtet er im *«Vertrauen auf den Bundesrat»* auf einen Weiterzug. Doch erwartet er, dass diese positive Grundhaltung entsprechend gewürdigt wird.

Die ATG geht sofort ans **Auflageprojekt 2006.** Hier geht es vorerst darum, ob der Schächen unter- oder überquert werden soll. Der Regierungsrat verlangt die Schächen-Unterquerung, wenn «Berg lang geschlossen» beim Bundesrat oder Parlament scheitern sollte.

Im Juni 2005 steht endlich das Geld für die Vorinvestition im GBT und die Bearbeitung des noch ausstehenden Vorprojektes für «Berg lang geschlossen» zur Verfügung. Damit ist eine wichtige Forderung Uris erfüllt. Das Vorprojekt muss aber noch erarbeitet und schliesslich vom Bundesrat genehmigt werden. Und das wird noch bis Ende 2011 dauern. Wenn der Regierungsrat auf seiner ursprünglichen Forderung beharrt, wonach im Bereich des Schächens erst nach der Genehmigung des Vorprojektes gebaut werden darf, würde er in eine zusehends schwierigere Lage kommen. Offiziell wird immer noch an der Maximalforderung festgehalten, so auch in der Einsprache vom Mai 2006, doch die Macht des Faktischen gebietet, für eine Schächen-Überquerung eine gute Lösung zu finden.

Uri wünscht, die Bahndämme aus Gründen des Landschaftsschutzes möglichst tief zu halten. Dagegen spricht die Hochwassersicherheit bei der Schächenbrücke. Man einigte sich bereits früher im

Sinne eines Kompromisses auf 4.0 Meter, obwohl eigentlich 4.5 Meter erforderlich wären. Ende Dezember 2004 macht das Amt für Tiefbau des Kantons Uri den Vorschlag, sämtliche Brücken in diesem Bereich (es sind deren fünf) zu einer einzigen zusammenzufassen und als sogenannte **«Druckbrücke»** auszubilden. Bei diesem System werden wasseroberseitig die Brüstung der Brücke und die beidseitigen Ufermauern hochgezogen, sodass bei einem Starkabfluss sich das Wasser aufstaut und die Brücke «unter Druck» setzt. Der dadurch erhöhte Druck erzeugt unter der Brücke eine grössere Geschwindigkeit und dadurch eine höhere Kapazität. Mit diesem hydraulischen Trick lässt sich die lichte Höhe auf 3.0 Meter reduzieren. Gleichzeitig können die Dämme etwas heruntergenommen werden. Jetzt gilt es noch, alle Instanzen von dieser Idee zu überzeugen. Sie kommt wie eine Erlösung.

Unerwartet bringt das **Hochwasser vom 22./23. August 2005** die Planung durcheinander. Die Überschwemmungen und Verheerungen sind enorm. Die Bahnplanung ist zu überprüfen. Die Neat-Linie ist einerseits durch das Hochwasser gefährdet und andererseits muss sie ins Schutzsystem integriert werden. Die Anpassungen am Neat-Projekt sind recht umfangreich. Die grösste betrifft die Unterführung Wysshus, deren Querschnitt verdoppelt werden muss, damit im Überlastungsfall Wasser von der Ost- auf die Westseite fliessen kann.

Mit der Genehmigung des Auflageprojekts 2006 vom 18.10.2007 und dem Verzicht des Regierungsrats auf einen Weiterzug ans Bundesgericht steht dem Bau der offenen Strecke nichts mehr im Wege.

## Vorprojekt Uri Berg lang-Axen (UBLA)

Für den Nordabschnitt fehlt immer noch ein Vorprojekt, das der Bundesrat bereits am 26.6.2002 versprochen hatte. Bislang mangelte es am Geld für die Bearbeitung. Erst im Juni 2005 genehmigt das Parlament den Kredit und Ende August 2006 wird mit der Planung begonnen. Auch dieses letzte Kapitel der Neat-Planung im Kanton Uri läuft nicht schnurgerade und benötigt weit mehr Zeit als vorgesehen. Die Gründe dazu liegen primär in Uri.

Die «Bergvariante lang geschlossen», neu «Uri Berg lang-Axen» (UBLA) genannt, besteht aus folgenden Hauptelementen (siehe Abb. 4):

- Der Talboden von Uri wird mit einer schnellen Neat-Linie zweigleisig im Berg umfahren (Umfahrungstunnel-Berg-lang). Dieser Tunnel verbindet den Neat-Axentunnel im Norden mit dem GBT im Süden.

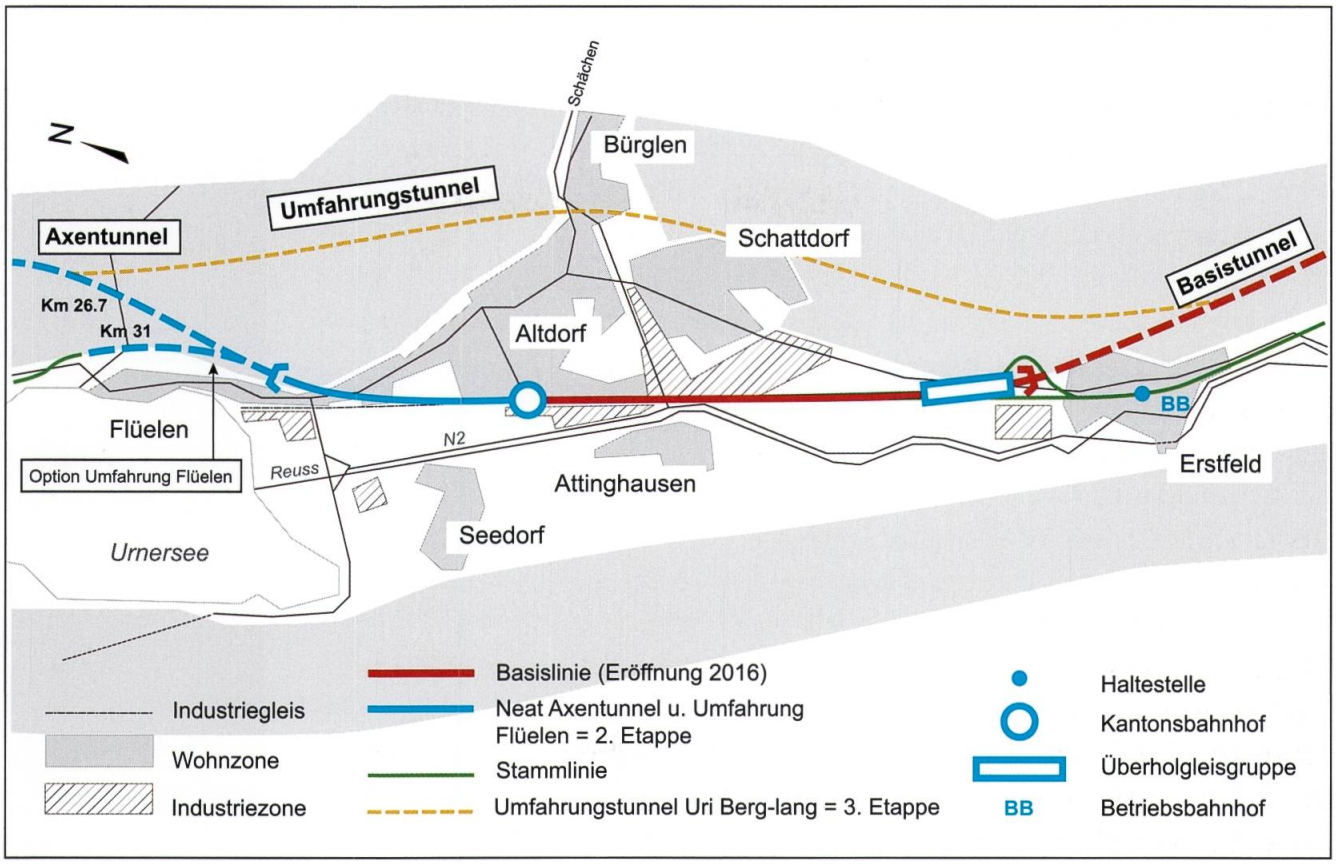


*Abb. 4: Uri Berg lang - Axen, UBLA, Vollausbau*

- Um den Kanton Uri zu erschliessen und den Überholprozess von langsamen Zügen zu gestatten, wird jeweils unterirdisch im Norden im Axentunnel und im Süden im GBT eine Verknüpfung zur Stammlinie erstellt.
- Diese Verknüpfungen gewährleisten im Störfall die Trennung des mehr als 70 Kilomter langen Tunnelsystems von Ingenbohl nach Bodio.
- Zudem fordert Uri die Stammlinien-Umfahrung von Flüelen und einen Kantonsbahnhof.

Es geht um die Planung von all dem, was im Berg verborgen ist und das ist das meiste; dafür interessieren sich nur die Fachleute. Aber viel mehr zu reden gibt es innerhalb der Behörden – die breite Öffentlichkeit interessiert sich wenig dafür – die kurze Strecke vom Bahnhof Altdorf bis zum Nordportal des Neat-Axentunnels. Dazu gibt es mehrere Lösungen, die einzugrenzen sind, da die Alptransit-Verordnung bei Vorprojekten nur die Bearbeitung von maximal zwei Varianten zulässt. BAV und Kanton einigen sich auf Folgendes:

- Variante **«Reider langsam»** mit einer Haltestelle im Reider bei Flüelen für den Lokalverkehr. Dieser Variante steht der Wunsch zu Gevatter, dass der Druck für den Umfahrungstunnel-Berg-lang schneller kommt, da die Reider-Ausfahrt unattraktiv ist für den

Schnellverkehr. Ausserdem bietet sie für Flüelen die kürzeste und damit günstigste Umfahrung.

– **«Moosbad tief»** *(MOT)* und **«Hafnerried tief» (HAT)** sind in einer Vorphase einander gegenüberzustellen und zu bewerten und die bessere Variante zusammen mit «Reider langsam» weiterzubearbeiten.

In einem ersten Zwischenentscheid vom Frühling 2007 wird die «gesetzte» Reider-Variante von Kanton und Gemeinden einstimmig abgelehnt. Ein Grund liegt darin, dass sie lärmmässig schlecht ist, denn enge Radien heissen mehr Lärm wegen dem Abbremsen der Züge.

In der zweiten Phase sollten die Varianten MOT und HAT näher bearbeitet werden. Doch dem Gemeinderat Altdorf kommen Zweifel, ob Reider tatsächlich weggelassen werden soll. Er bringt diese Lösung, gestützt auf ein raumplanerisches Gutachten des Architekturbüros Trost+Dittli erneut ins Spiel, doch diesmal soll der **Kantonsbahnhof ebenfalls im Reider** entstehen. Dem Architekturbüro schwebt vor, den Kantonsbahnhof Reider mit Sicht auf den See in Hochlage zu platzieren, quasi als Eingangstor zum Kanton Uri.

Da es bei UBLA um eine sehr wichtige, zukunftsträchtige Angelegenheit geht, soll nichts ununtersucht bleiben. BAV und ATG, denen man kurz zuvor das Weglassen von «Reider langsam» beliebt gemacht hat, stehen für nähere Abklärungen momentan nicht zur Verfügung. Also wird der Kanton wieder selber planerisch tätig. Die Machbarkeitsstudie «Linienführung Reider mit Kantonsbahnhof» vom 11.11.2007, erstellt von Peter Püntener, kommt zum Schluss, dass die Linienführung Reider auch als Schnelllinie gebaut werden kann und ein Kantonsbahnhof technisch machbar ist. Ob der Kantonsbahnhof allerdings raumplanerisch am richtigen Ort ist, ob mit dessen Realisierung bis zur Inbetriebnahme von UBLA zugewartet werden soll und ob Bau und Betrieb für die Umgebung zumutbar sind, ist andernorts zu beurteilen. Mit dieser neuen Idee gerät der Zeitplan definitiv aus dem Ruder.

Der Flüeler Gemeinderat macht am 5.12.2007 eine Kehrtwende und beantragt, die Linienführung **«Reider ebenerdig schnell» (RES)** mit Kantonsbahnhof im Reider sei zu einem Vorprojekt auszuarbeiten. Der Brief schliesst wie folgt: *«Der Gemeinderat ist sich bewusst, dass dieser Sinnungswandel die Variante Reider wieder aufzugreifen, mit Problemen verbunden ist. Es wäre jedoch im heutigen Zeitpunkt ein Fehler, aufgrund der neuen Erkenntnisse keine weiteren Planungen diesbezüglich vorzunehmen.»*

Bei der Gemeinde Altdorf ist die ursprüngliche Begeisterung für Reider schon wieder etwas abgeflaut. Am 17.12.2007 zeigt sich der

Gemeinderat überzeugt, dass das Areal des Bahnhofs Altdorf der richtige Standort für den Kantonsbahnhof ist. Deshalb soll die Variante HAT weiterverfolgt werden. Nur wenn HAT aus irgendwelchen Gründen nicht weiter geplant werden kann, so ist die Linienführung Reider aber mit Kantonsbahnhof in Altdorf weiterzuverfolgen. Damit gehen die Meinungen von Flüelen und Altdorf auseinander.

Der Kanton muss das BAV einmal mehr darum bitten, eine «Ehrenrunde» einzuschalten und RES zusammen mit HAT weiterzubearbeiten. Im Gegensatz zu Flüelen sieht der Regierungsrat den Kantonsbahnhof Uri am Standort des heutigen Bahnhofs Altdorf. Im Reider soll eine Haltestelle entstehen, an welcher nicht nur S-Bahnzüge, sondern auch Interregio-Züge anhalten können.

Am 30.6.2008 wird das Dossier «Beurteilungsraster Hafnerried tief (HAT), Reider ebenerdig schnell (RES)» dem Kanton zur Prüfung abgegeben. Die technischen Organe des Kantons kommen kurz zusammengefasst zu folgender Beurteilung (Bericht vom 7.7.2008): *«Die Variante RES macht nur Sinn, wenn die Umfahrung Flüelen auch tatsächlich realisiert wird. Ohne sie ist diese Lösung aus der Sicht des Kantons Uri nur nachteilig. Die markant tieferen Kosten dieser Variante erhöhen die Chancen für eine Ortsumfahrung (bieten aber keine Garantie). Die Hauptfragen lauten: Rechtfertigen die grösseren Eingriffe bei RES in Landschaft und Siedlung den Vorteil einer besseren öV-Erschliessung und die allenfalls höhere Chance einer Stammlinienumfahrung von Flüelen?»*

### *Ausarbeitung der Vorprojekte und Sachplanentscheid*

HAT und RES können nun (endlich) zum Vorprojekt ausgearbeitet werden. Ende 2010 stehen die beiden Varianten zur Auswahl in den Sachplan bereit. Alle Vernehmlasser sind mit dieser Wahl gefordert, wenn nicht überfordert, denn so vieles ist noch ungewiss, so z.B. die Stammlinien-Umfahrung von Flüelen. Sie ist wohl Bestandteil des Vorprojektes und dürfte auch in den Sachplan eingehen. Trotzdem garantiert niemand, dass sie auch tatsächlich gebaut wird. Für eine funktionsfähige Neat ist sie nicht notwendig. Man könnte argumentieren, dass bei RES die Chancen dafür etwas grösser sind (kleinere Kosten). Auf jeden Fall ist RES bei einem Verzicht auf die Umfahrung eindeutig eine schlechte Lösung. Der Entscheid wird im finanziellen Umfeld des Bundes von 2010 (und auch von heute) noch viel komplizierter. Eine Etappierung der Neat-Zufahrtslinien ist wahrscheinlich. Aber selbst eine erste Etappe, nämlich der Neat-Axentunnel, dürfte noch Jahrzehnte auf sich warten lassen und der Berg-lang-Tunnel entrückt in unbestimmte Zukunft.

Die Stellungnahmen von Flüelen und Altdorf machen die Sache auch nicht leichter. Flüelen spricht sich für RES aus, allerdings mit der Forderung, dass eine Realisierung als Ganzes garantiert werden müsse. Die Gemeinde Altdorf dagegen plädiert für HAT; dies, obwohl sie die ganze Diskussion um RES angeregt hat! Der **Regierungsrat beantragt, RES** im Sachplan festzusetzen gleichzeitig mit den beiden Zwischenangriffsstellen im Moosbad und im Rynächt, mit der Begründung, dass RES die flexiblere Lösung sei.

Am **16.12.2011** – also neuneinhalb Jahre nach dem Grundsatzbeschluss für «Berg lang geschlossen» – genehmigt der **Bundesrat** das Vorprojekt Uri Berg lang-Axen mit der Linienführung «Reider ebenerdig schnell». Gleichzeitig wird diese Linienführung im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene festgesetzt.

*Das System Uri Berg lang-Axen (UBLA)*

UBLA ist ein technisch höchst anspruchsvolles Tunnelsystem mit folgenden Teilabschnitten:

- Felderboden: Anschluss Neat an Stammlinie Brunnen–Schwyz (eine Weiterführung durch den Urmibergtunnel ist nicht Gegenstand von UBLA)
- Axentunnel: zwei Einspurröhren vom Nordportal im Felderboden bis zum Abzweiger Uri Nord im Berg nördlich von Flüelen
- Umfahrungstunnel-Berg-lang: Umfahrung des Urner Talbodens, zweiröhrige Verbindung zwischen Abzweiger Uri Nord und Abzweiger Uri Süd im GBT
- Anschluss Flüelen: zwei Einspurröhren ab dem Abzweiger Uri Nord mit anschliessender offener, zweispuriger Strecke bis zum Bahnhof Altdorf
- Umfahrung Flüelen: Verlegung der Stammlinie durch Flüelen in den Berg, ab dem Gruonbach bis zur Vereinigung mit den Neat-Gleisen

Um den früher als «no go» bezeichneten Tunnel von Ingenbohl bis Bodio bei hohen Temperaturen und insbesondere im Ereignisfall und bei Unterhaltsarbeiten in den Griff zu bekommen, braucht es aufwendige Lüftungsanlagen und Absperrtore, die den Tunnel in kürzere Sektoren unterteilen. Nötig ist eine zusätzliche Multifunktionsstelle bei Erstfeld, die mit einem 2.7 Kilomter langen Stollen vom Rynächt erschlossen wird. Geologisch bietet der Umfahrungstunnel-Berg-lang einige Herausforderungen, so die oberflächennahe Querung des Schächens bei Bürglen und der sogenannte «Schattdorfer Komplex» unter dem Haldi. Installationsplätze im Ausmass von 44 Hektaren gibt es im Reider bei Flüelen, im Moosbad/MSA-Areal in Altdorf und im Rynächt in Schattdorf/Erstfeld. Die Bauzeit ohne Etappierung beträgt

16 und mit Etappierung 30 Jahre und die Baukosten für das ganze Vorhaben 6.3 Mia. Franken, davon kostet der **«Umfahrungstunnel-Berg-lang» alleine zirka 3.3 Mia. Franken** (Kostenstand Sept. 2008). UBLA lässt sich etappieren, wobei die Gesamtkosten etwas ansteigen.

## Kantonsbahnhof

Der Kanton hat seit den Anfängen der Neat immer wieder gefordert, dass Uri dereinst von der neuen Bahninfrastruktur selber auch profitieren kann. Dafür müsse die Bahn ein gutes Angebot bereitstellen und die neue Neat-Linie müsse Richtung Norden und Süden von Uri aus benützt werden können. Ausserdem solle das Umsteigen von der Neat auf die Gotthard-Bergstrecke ermöglicht werden. Dazu soll ein Bahnhof entsprechend neu- resp. ausgebaut werden. Und schliesslich sieht man den Kantonsbahnhof als Nukleus für eine raumplanerische Entwicklung rund um den Bahnhof. Die Bezeichnung dafür wurde im Laufe der Zeit mehrmals geändert, von Zentralbahnhof zu Regionalbahnhof und schliesslich Kantonsbahnhof.

Ein Haltepunkt für die Neat-Züge im Kanton Uri war bis 1994 seitens Bund und SBB unbestritten. Damaliges Ziel war der Vollausbau der Neat von Arth-Goldau bis Lugano. Erschwert wird die Situation mit dem Weglassen der Zufahrtslinien. Der Bahnhof Altdorf liegt nun nicht mehr im Neat-Perimeter und der Kantonsbahnhof braucht deshalb eine andere Finanzierungsquelle. Trotzdem ist bis anfangs 2006 die Bedienung des Kantons durch Neat-Züge unbestritten. Die Ankündigung vom Juli 2006, die Personenzüge werden gemäss ZEB (Zukunft Eisenbahnbetrieb) Uri ohne Halt durchfahren, lässt aufhorchen. Bei der UBLA-Planung (ab 2006) ist der Kantonsbahnhof in Altdorf nicht mehr Gegenstand des Neat-Projekts.

Die SBB legen Mitte 2007 das Projekt **«Bahnhof Altdorf, schienenfreie Zugänge»** auf, das zwei Perrons von 220 Metern Länge vorsieht; dies erlaubt Halts von Zügen für den Regionalverkehr, nicht aber für den Fernverkehr. Diese Massnahmen müssen zwingend vor Eröffnung des GBT realisiert sein. Deshalb steht das Projekt unter Zeitdruck. Das Auflageprojekt der SBB erfüllt in keiner Art und Weise die Anforderungen an einen Kantonsbahnhof.

Wieder wächst der Unwille in der Bevölkerung. Es wird nicht verstanden, dass Uri jahrelange Belastungen einer Grossbaustelle und später den Betrieb einer Schnelllinie ertragen muss und zu guter Letzt nicht einmal von der neuen Infrastruktur profitieren kann. Das Komitee **«Petition für einen Anschluss im Kanton Uri an die Neat»**

sammelt im Dezember 2010 Unterschriften. Die Petition fordert den Bundesrat auf, bei der Betreiberin der Neat zu intervenieren. Am 25.2.2011 werden in Bern 5'777 Unterschriften deponiert.

Alle Vorstösse und «Anbetungsstunden» führen schliesslich zum Erfolg. Am 20.12.2012 unterschreiben BAV, SBB und der Kanton Uri eine Vereinbarung. BAV und SBB verpflichten sich, die Perrons auf zirka 450 Meter zu verlängern und alle bahnseitigen Anlagen für einen betriebsfähigen Kantonsbahnhof zu erstellen. Die bahnseitigen Anlagen werden vom Bund (zirka 45 Mio. Franken) finanziert und die strassenseitige Infrastruktur rund um den Bahnhof muss vom Kanton und der Gemeinde Altdorf übernommen werden. Das BAV sichert zu, dass nationale Fernverkehrszüge in Altdorf halten werden.

Damit geht ein weiteres wichtiges Postulat Uris in Erfüllung. Der Kantonsbahnhof schafft gute Verbindungen nach aussen, soll zur Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs im Kanton Uri werden und gibt mit dem «Entwicklungsschwerpunkt Urner Talboden» einen raumplanerischen und wirtschaftlichen Impuls. Der Kantonsbahnhof soll 2021 in Betrieb gehen.

**Fazit aus der Sicht des Autors**

Der Kampf für die Neat-Linie im Kanton Uri war für Bund und Kanton lang, aufwendig und zum Teil nervenaufreibend. Während Jahren war die Neat zuvorderst auf der politischen Agenda des Kantons Uri. Warum war das so? Das Thema Neat ist vorbelastet. Bereits unsere Vorfahren machten mit den Erbauern der Gotthardbahn ihre Erfahrungen, nicht immer die besten. Dazu kam die Angst, von «Bern» nur als Transitkorridor wahrgenommen zu werden. Und schliesslich machte der Bund Versprechungen, die er wieder zurücknahm. Beispiele dafür sind der integrale Bau der Neat von Arth-Goldau bis Lugano und die Umfahrung von Flüelen. Auch dachten die Neat-Planer allzu lange primär an die Kostenoptimierung. Obwohl immer wieder erklärt wurde, eine für Uri bessere Alternativvariante sei möglich, beharrte der Bund lange Zeit auf seiner Basisvariante. Das gab Unwillen und Misstrauen, die zur Bewegung «Neat in den Berg» führten, mit der Folge, dass der Blick auf eine optimale Lösung im Tal versperrt wurde.

Noch ist es viel zu früh, ein abschliessendes Urteil zu fällen. Erst spätere Generationen werden das aufgrund der Betriebserfahrung tun können. Trotzdem erlaube ich mir die Frage zu beantworten, ob Uri nun eine «bessere» Neat hat. Spontan bin ich versucht, Nein zu sagen. Uri hat die seit jeher vehement abgelehnte Talvariante! Dieses Urteil zielt aber zu kurz, denn einige Pluspunkte sind zu verzeichnen:

- Der grösste ist die Verlegung des Nordportals des GBT von Amsteg nach Erstfeld. Damit werden die Dörfer Erstfeld, Silenen und Amsteg von der Neat verschont und die Landschaft geschont.
- Der zweitgrösste ist der Kantonsbahnhof Uri, der die bauliche Voraussetzung schafft, dass Uri von den schnellen Verbindungen profitieren kann. Auch hat der Standort gute Chancen für eine raumplanerische Aufwertung.
- Auch der Hochwasserschutz gehört zu den Gewinnern. Zum einen bildet der Neat-Damm die letzte Verteidigungslinie gegen ein Reuss-Hochwasser und zum andern sind die Druckbrücke und die Unterführung Wysshus gute Lösungen. Letztere ermöglicht, zusammen mit dem geplanten Nationalstrassenanschluss bei Attinghausen und der vor Kurzem vom Volk beschlossenen West-Ost-Verbindung die Strasseninfrastruktur im Unteren Reusstal neu zu organisieren.
- Schliesslich gibt es noch diverse Verbesserungen wie die Renaturierung des Walenbrunnens oder der Bau von attraktiven Fuss- und Radwegen im Bereich des Bahnperimeters.

«Versprochen» ist uns Urnern aber noch viel mehr. Die Neat soll in einer fernen Zukunft einmal im Berg unser Hauptsiedlungsgebiet umfahren. Das bereits vorhandene Verzweigungsbauwerk im GBT lässt technisch eine solche Lösung zu. Allerdings braucht es einen gewaltigen Optimismus, an den Umfahrungstunnel-Berg-lang zu glauben. Das seinerzeitige System «Berg lang geschlossen» (heute Uri Berg lang-Axen, UBLA) ist extrem aufwendig, denn der überlange Tunnel von Ingenbohl bis Bodio muss mit sehr viel Technik beherrschbar gemacht werden. Betrugen die Mehrkosten für die Bergvariante Uri (GBT und Axentunnel waren damals voneinander getrennt) noch wenige 100 Mio. Franken, so sind es beim Umfahrungstunnel–Berg-lang Milliarden.

Hätte der Weg über eine Alternativlösung mit einer für Uri akzeptablen Zielerreichung, aber höheren Realisierungschancen nicht zu einem besseren Resultat führen können? Obwohl sich der Bund jahrelang gegen eine substanzielle Verbesserung der Talvariante sträubte, wurde er mit der Anrufung des raumplanerischen Bereinigungsverfahrens ab dem Jahr 1999 kompromissbereiter, nicht zuletzt wegen dem sich immer mehr zuspitzenden Termindruck. Doch der Regierungsrat war angesichts der vorherrschenden öffentlichen Meinung, die sich klar für den «Berg» aussprach, nicht imstande, sich auf einen Handel für eine bessere Talvariante einzulassen.

Wie dem auch sei, mit der Redimensionierung der Neat fehlte das Geld für einen Ausbau der Zufahrtslinien nördlich des Bahnhofs Altdorf. Daran würde auch eine optimierte Talvariante nichts ändern.

Immerhin würden wahrscheinlich heute die Bahngleise unter dem Schächen durchführen.

Uri muss nun während der nächsten Jahrzehnte mit einer Neat-Linienführung leben, die immer abgelehnt wurde. Wie schlimm das ist, wird sich später zeigen. Ob Uri je in den Genuss einer «besseren» Neat kommen wird, kann erst in einer fernen Zukunft beurteilt werden.

## Liste der Abkürzungen

| | |
|---|---|
| KEA | Kommission Eisenbahntunnel durch die Alpen (1963–1971) |
| GBT | Gotthard-Basistunnel |
| EVED | Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschafts-Departement |
| UVEK | Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (früher EVED) |
| BAV | Bundesamt für Verkehr |
| PK Uri | Projektkommission Uri, Technische Kommission als Bindeglied zwischen den SBB, resp. ATG und der kantonalen Verwaltung |
| ATG | AlpTransit Gotthard AG (Tochterfirma der SBB), gegründet 12.5.1998 |
| BRP | Bundesamt für Raumplanung |
| ARE | Bundesamt für Raumentwicklung (früher BRP) |
| Neat | Neue Eisenbahn-Alpentransversale |
| MS 83 | Machbarkeitsstudie der SBB |
| PS 89 | Planungsstudie 1989 des Kantons Uri |
| FinöV | Bau und Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs |
| UBLA | Uri Berg lang-Axen (frühere Bezeichnung «Berg lang geschlossen») |