

Zeitschrift: Tec21
Herausgeber: Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein
Band: 142 (2016)
Heft: 37: Alpentransversale : kann Uri Anschluss halten?

Artikel: Vieles liegt in den eigenen Händen
Autor: Vigani, Aurelio
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-632787>

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: 09.07.2025

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

ausgestattet werden. Trotzdem bleibt die Grundfrage für viele der kleinen Gemeinden, wie attraktiv sie als Wohnorte für junge Leute sind. Wir sind mit der Abwanderung beschäftigt. Das ändert die NEAT-Eröffnung kaum.

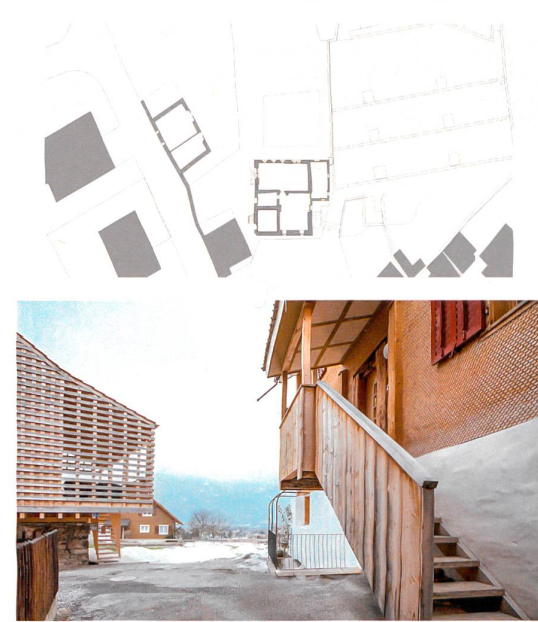
Wie beurteilen Sie die gegenläufige Entwicklung im Tourismusresort Andermatt? Droht dort das Wachstum auszuufern?

Andermatt soll sich sicher nicht so entwickeln wie Davos oder Flims. Das Konzept des Tourismusresorts baut darauf, die Landschaft und den bestehenden Dorfkern zu erhalten. Klar ist auch, dass dabei Bedürfnisse aufeinanderstossen zwischen der Forderung nach maximalem Luxus und dem Wunsch nach intakter Idylle. Diese Wahrnehmungskonflikte gibt es: Städter betrachten eine Brache wie Uri bevorzugt als Erholungsraum. Doch die Leute vor Ort wollen nicht nur den Verkehr und die Infrastruktur ertragen, sondern in ihrer Entwicklung auch davon profitieren.

Von den Kantonen Tessin oder Graubünden können wir zum Teil lernen, wie sich die Verbindung des kollektiven Gedächtnisses mit der modernen Welt zur Stärkung der Baukultur nutzen lässt. •

Mit Margrit Baumann sprach *Paul Knüsel*,
Redaktor Energie/Umwelt

Hofstatt zur Stiege, Bürglen



Gestaltungsplan für das Hofstatt-Ensemble; Erneuerung Haus zur Stiege, Umbau Stall und Parkierung mit Gartenanlage; Architektur: Margrit Baumann, Altdorf/loeligerstrub, Zürich; Realisierung 2000/2003

MONITORING ZU VERKEHR UND RAUM

Vieles liegt in den eigenen Händen

Der Bund untersucht gemeinsam mit den betroffenen Kantonen, wie sich die neue Gotthard-Bahnachse auf Verkehr und Raumentwicklung auswirken wird. Die Hypothesen lassen positive Impulse für Uri erwarten.

Text: Aurelio Vigani

A

nfang der 2000er-Jahre lancierte das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) eine Studienreihe zu den «Räumlichen Auswirkungen der Verkehrsinfrastrukturen» (EIT'). Die Absicht war, aus der Vergangenheit zu lernen und ein Modell zu erhalten, das die räumlichen Effekte von Infrastrukturprojekten in verschiedenen Phasen bewerten kann (vgl. Kasten «... und zweitens als man denkt», S. 31). In diese Reihe gehört auch das «Monitoring

Gotthard-Achse» (MGA), ein Gemeinschaftsprojekt der Bundesämter für Raumentwicklung, für Verkehr (BAV), für Strassen (Astra) und für Umwelt (Bafu) sowie der Kantone Tessin und Uri. Damit wird verfolgt, wie sich der Personen- und Güterverkehr entlang der neuen Achsen entwickelt und wie sich dies auf die Umwelt und den Raum auswirkt. Das Gotthard-Monitoring zieht dreimal Bilanz: 2016 mit der Eröffnung des Basistunnels, 2020 mit der Eröffnung des Monte-Ceneri-Zubringers und 2025 für den Abschlussbefund.



Verkehrsinfrastruktur und Siedlungsentwicklung stehen in enger räumlicher und funktionaler Wechselwirkung zueinander (im Bild rechts: Neubau des AlpTransit-Erhaltungs- und Interventionszentrums Erstfeld).

Frühzeitiges Potenzial erkannt

Mit der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) will der Bund den Güterverkehr von der Strasse auf die Schiene verlagern. Die vom Bauwerk unmittelbar betroffenen Kantone Uri und Tessin erkannten frühzeitig das zusätzliche Potenzial für die eigene räumliche, regionalwirtschaftliche Entwicklung. So hat Uri im Richtplan vorausgedacht: Hinsichtlich des Verkehrsangebots, der Durchquerung des Kantons und der Raumentwicklung in der Reussebene werden behördenverbindliche Ziele formuliert, die direkt und indirekt mit der NEAT zusammenhängen.

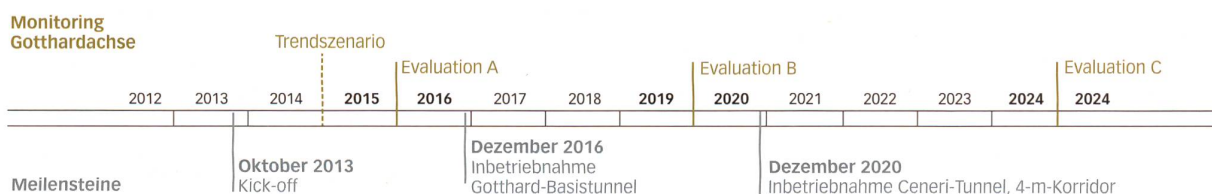
Anschluss an neues Leistungsangebot

Verkehrsplanerisch verfolgt Uri mehrfache Absichten. Zentral sind die Ausbauvorhaben für den Kantonalbahnhof Altdorf zum wichtigsten Hauptknoten im unteren Reusstal und für die nördlichen Bahnangebote nach Luzern, Zug und Zürich, etwa mit halbstündlichen, möglichst direkten Verbindungen. Nach Süden soll dagegen das Leistungsangebot aufrechterhalten bleiben, wobei ein Anschluss an das neue Leistungsangebot mit dem Gotthard-Basistunnel verlangt wird. Die Gotthard-Bergstrecke soll weiterhin durch interregionale Zugverbindungen bedient werden.

Der Bahnhof Flüelen soll seine Bedeutung als Umsteigemöglichkeit zwischen Bahn und Schiff behalten. Erstfeld und Göschenen erhalten weitergehende Knotenfunktionen: Der Bahnhof Erstfeld wird Start- und Endpunkt im S-Bahnverkehr, Verlängerungen nicht ausgeschlossen. Zusätzlich wird hier der Busverkehr zwischen unterem und oberem Reusstal angebunden. Göschenen bildet seinerseits den Übergang zwischen dem Streckennetz von SBB, Matterhorn-Gotthard-Bahn und Postauto: Einerseits wird die Transportkette kundenorientiert mit Blick auf die Entwicklung in Andermatt ausgebaut; andererseits wird die Umsteigebeziehung qualitativ verbessert.

Konzentration der eigenen Entwicklung

Basierend auf diesen verkehrsplanerischen Annahmen strebt der Kanton Uri weitergehende Ziele für die Raumentwicklung an. Flüelen soll als Wohnstandort gestärkt werden. Zusätzliche Voraussetzung dafür ist, die aktuelle Nordzufahrt bis zum Basistunnel in den Berg zu verlagern. Das untere Reusstal wird so zum Kernraum für die räumliche und wirtschaftliche Entwicklung mit Ausstrahlungskraft für den ganzen Kanton. Die Bereiche Wohnen, Arbeiten, Mobilität, Versorgung und Erholung sollen nachhaltig entwickelt werden, wobei ein koordinierendes Agglomerationsprogramm für den Talboden



erarbeitet worden ist. Die Siedlungsentwicklung hat sich deshalb prioritär an der vorhandenen und geplanten Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs und für den Langsamverkehr zu orientieren. Die Förderung des Tourismus konzentriert sich demgegenüber auf das Urserental, den Gotthardraum sowie die Lagen am Vierwaldstättersee.

Den planerischen Absichten, die neue Transitachse wie oben formuliert räumlich nutzen zu können, stehen weitere zu erwartende Auswirkungen gegenüber. Das Trendszenario aus dem Monitoring der Gotthardachse lässt insbesondere Folgendes für Umwelt und Wirtschaft erwarten: Entlang der Bergstrecke zwischen Erstfeld und Biasca werden die Lärmemissionen durch die Eisenbahn reduziert, auf der Nordzufahrt bis Erstfeld dagegen erhöht. Letzteres kann durchaus zu einem Konflikt mit der erhofften Siedlungsentwicklung im Talboden führen. Die grössten Entwicklungserwartungen hängen indes von der voraussichtlichen Inbetriebnahme des Kantonalbahnhofs ab: Dadurch würde das untere Reusstal sowohl aus dem Norden als auch aus dem Süden besser erreichbar. Angebot und Nachfrage im Eisenbahnverkehr könnten zudem zunehmen, weil die Reisezeit in den Süden verkürzt wird. Die Prognosen für Uri rechnen in diesem Fall mit einem moderaten Bevölkerungs- und Beschäftigungswachstum in der Region selbst, unter anderem in den Sektoren Tourismus und Detailhandel. Das Gebiet Altdorf und die nähere Umgebung würden ausserdem direkt, auch als Folge des Kantonalbahnhofs, von den qualitativ besseren ÖV-Anschlüssen profitieren.

Flankierende Massnahmen entscheiden

Wie aus bisherigen Infrastrukturanalysen erkennbar ist, entscheiden flankierende Massnahmen und die Koordinationsstrategien der betroffenen Akteure über die weitere wirtschaftliche und räumliche Entwicklung mit. Konkrete Hinweise sind bereits in der Evaluation zum Lötschberg-Basistunnel formuliert, die fünf Jahre nach Eröffnung präsentiert worden ist¹: Die Wachstumsprognosen sind hier grösstenteils eingetreten; allerdings wurden die Effekte eher überschätzt. Da der Kan-

ton Uri, mit Ausnahme von Andermatt, touristisch weniger attraktiv ist, seien geringere Entwicklungseffekte aus dem Gotthard-Basistunnel absehbar.

Von regionalspezifischer Relevanz dürfte die asymmetrische Entwicklung entlang neuer Verkehrsverbindungen sein: Der Lötschbergtunnel hat dem Siedlungs- und Tourismusbereich im Oberwallis mehr Wachstum gebracht als im Berner Oberland. Die Befürchtungen, am Nordportal vom Bahnfernverkehr abgehängt zu werden, sind trotzdem nicht eingetreten. Die lokalen (Tourismus-)Akteure selbst haben Gegensteuer gegeben und innovative Gästeangebote organisiert. Daher ist eine wichtige Erkenntnis aus systematischen Raumwirkungsanalysen: Regionale Entwicklungsprozesse werden in erster Linie durch die betroffenen Kantone, Regionen, Städte und Gemeinden selbst beeinflusst. Insofern warnen die ARE-Studien jeweils vor übertriebenen Hoffnungen: Keine der untersuchten Verkehrsinfrastrukturen habe tiefgreifende räumliche Prozesse ausgelöst, sondern vorhandene Trends verstärkt oder abgeschwächt.

Der Kanton Uri hat die raumplanerischen Hausaufgaben breit und angemessen angepackt. Relevant ist nun vor allem, wie die lokalen Akteure mit den Potenzialen in den Bereichen Wohnen, Tourismus und Gewerbe umgehen und allenfalls aufwerten können. In den kommenden zehn Jahren werden die unterschiedlichen Aktivitäten von Bund und Kantonen durch das Monitoring Gotthard-Achse erfasst und evaluiert. Bis dahin wird das Bild laufend schärfer werden, wie sich die neue Gotthard-Alpentransversale auf Raum und Verkehr in Uri und den anderen betroffenen Regionen auswirken wird. •

Aurelio Vigani, wissenschaftlicher Projektleiter, Sektion Verkehr, Bundesamt für Raumentwicklung (ARE)

Anmerkungen

1 Verkehrliche und räumliche Auswirkungen des Lötschberg-Basistunnels; Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) 2012.

2 Räumliche Auswirkungen der Verkehrsinfrastrukturen: Lernen aus der Vergangenheit ... für die Zukunft; Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) 2007.

... und zweitens als man denkt

Neue Bahntunnels und Autobahnen verkürzen jeweils Distanzen und Erreichbarkeiten im überregionalen Massstab. Aber profitieren davon auch die Standortregionen? Was kommt dem lokalen Fremdenverkehr zugute? Und wie wird das räumliche und ökonomische Wachstum vor Ort generell angeschoben? Der Bau von übergeordneter Verkehrsinfrastruktur ist jeweils mit grossen Hoffnungen für die Regionalentwicklung verbunden; der Beweis, dass ein effektives Wachstum angestossen wird, bleibt

meistens jedoch aus. Die Anfangshypothesen durch aussagekräftige Folgeabschätzungen abzulösen ist eine komplexe, umfassende Evaluationsaufgabe. Seit rund zehn Jahren forciert das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) deshalb eine Analyseverfahren, die die Wechselwirkungen zwischen Verkehr und Raum anhand von drei variablen Faktoren untersucht: Verkehrswirkung, lokale und regionale Potenziale sowie die Strategien der beteiligten Akteure. Diese «Tripod»-Wirkungsanalyse² wird in aktualisierter Version für das Monitoring Gotthard-Achse angewandt. Unter anderem werden Reisedistanzen, Bodenpreise und viele andere räumlich-ökonomische Grundlagedaten quanti-

tativ erhoben; ebenso werden wichtige Akteure befragt.

Zwei Rahmenbedingungen sind für die Wirkungsanalyse besonders zu berücksichtigen: Erstens sind potenzielle Auswirkungen vom effektiven Nutzen für die Regionen und Orte zu unterscheiden. Daher müssen die Ziele, die von den institutionellen Akteuren bei Bund, Kanton und Gemeinden anvisiert werden, in das Evaluationsmodell aufgenommen werden. Zweitens sind externe Einflüsse zu berücksichtigen: Der globale Handel und die wirtschaftliche Konjunkturlage beeinflussen die regionale Verkehrs- und Raumentwicklung ebenso, unabhängig von der untersuchten Infrastruktur. • (pk)