

# Urner Reusstal : Transit als Chance

Autor(en): **Wolf, Peter / Seiler, Roman**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Trans : Publikationsreihe des Fachvereins der Studierenden am  
Departement Architektur der ETH Zürich**

Band (Jahr): - **(2009)**

Heft 15

PDF erstellt am: **15.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-918930>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

## Urner Reusstal

### Transit als Chance

Durch den Kanton Uri werden 80% des Schweizer Nord-Süd-Verkehrs abgewickelt, er ist der Transitraum schlechthin. Schon die Geschichte des Kantons ist stark verknüpft mit dem Thema des Transits und des Austauschs von Gütern und Kulturen. Durchquerten im 15. Jahrhundert circa 10'000 Menschen jährlich diesen Raum, so sind es heute ungefähr 9 Millionen. Für den Kanton waren die Handels- und Verkehrswege über Jahrhunderte ein Segen und Quelle von Wohlstand.

Die Transitrouten, die dem Reusstal einst Arbeitsplätze und Touristen gebracht haben, sind heute jedoch zunehmend eine Last. Der Transit zeigt sich heute eher imageschädigend, in Form von Stau und ewigen Baustellen. Er ist laut und hinderlich für die zukünftige Entwicklung. Die verschiedenen technologischen Sprünge im Verkehrswesen haben nicht nur die Reisezeiten erheblich verkürzt, sondern auch im Talboden im Form von wuchernden Infrastrukturbauten deutliche Spuren hinterlassen und engen den Lebensraum für die Bewohner immer weiter ein. Zusätzlich kann sich Uri gegen die Konkurrenz der Top-Destinationen nicht als Tourismusregion behaupten, noch bestehen zukunftsträchtige Unternehmensstrukturen. Die Einwohner- und Beschäftigtenzahlen stagnieren und der Bund sagt dem Kanton einen Bevölkerungsrückgang voraus. Die ersten Anzeichen sind heute schon sichtbar: In Amsteg stehen Wohnungen leer, das Bahnareal ist grossteils verwaist. In Flüelen wurden die Hotels zuletzt in den 1980er-Jahren renoviert. Nur das letzte Hochwasser hat zwangsweise für einen neuen Anstrich gesorgt. Bewohner und Arbeitsplätze schwinden, hochqualifizierte Arbeitskräfte wandern ab. Was bleibt ist der Lärm und Gestank des Durchgangsverkehrs, die ewigen Baustellen sowie die immer häufiger wiederkehrenden Überschwemmungen.

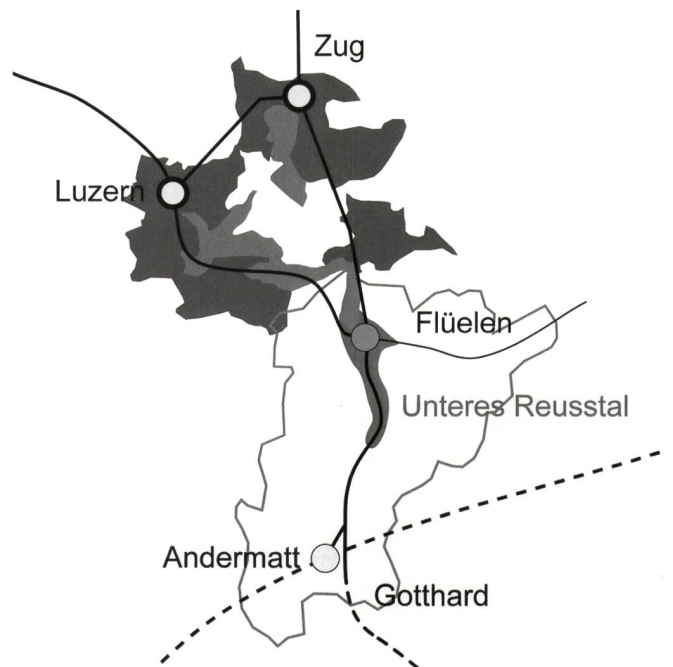
Dies ist die Realität für viele Alpentäler, sofern sie nicht im Einflussbereich der Wachstumsregionen liegen oder selbst eine Top-Tourismusdestination sind. Uri hat dagegen als Besonderheit lediglich eine stark befahrene Auto-Transitroute und eine historische Bahnlinie, deren Zukunft mit dem Bau der *NEAT*<sup>1</sup> jedoch ungewiss ist.

Wie sieht die Zukunft des Transitraumes Kanton Uri aus? Wie kann dieses Zentralschweizer Alpenental eine Perspektive für die Zukunft entwickeln? Diese Aufgabe stellte der Kanton vier Planungsteams im Rahmen eines Studienauftrags zur Erkundung der Langfristperspektiven der Siedlungs-, Landschafts- und Infrastrukturentwicklung. Aus den Vorschlägen aller Teams wird das begleitende Expertenteam Empfehlungen für den Urner Regierungsrat ausarbeiten.



Metron, *Hafencity Flüelen*, Studie, Perspektive, 2005.

<sup>1</sup> Die neue Alpentransversale *NEAT* umfasst Grossprojekte in der Schweiz, die zu Verbesserungen im europäischen Schienenverkehr auf der Nord-Süd-Achse beitragen. Das Gotthard-Basistunnel ist Bestandteil der *NEAT* und betrifft das Urner Reusstal.



Kanton Uri, Karte, Metron, 2006.

Der hier dargestellte Ansatz dokumentiert den Beitrag der *Metron AG* für die zukünftige Raumentwicklung Uris. Die weiteren beteiligten Planungsteams waren *Ernst Basler & Partner AG*, *Planteam S AG* sowie ein Team der *ETH Zürich*.

Die besondere landschaftliche Lage am Urnersee und das Potenzial des internationalen Durchgangsreiseverkehrs könnte an einem historischen Tourismusort wie Flüelen in Form eines neuen Haltepunktes eine Chance für das Alpental sein. Vorgeschlagen wurde ein kombinierter Bahn-, Auto- und Schiffshalt in Flüelen in Form einer neuen Hafencity.

#### Die Ausgangssituation

Der landschaftlich attraktive Kanton Uri liegt auf der wichtigen Nord-Süd-Verbindung. Das untere Reusstal erstreckt sich von Flüelen am Urnersee bis nach Amsteg. Der Talraum wird Richtung Süden immer enger, die Siedlungen kleiner und die Verkehrsbauwerke von Bahn und Strasse gewinnen immer mehr an Dominanz.

Durch den Kanton Uri führen neben der Autobahn A2 und der Gotthardbahnlinie auch wichtige Hochspannungsleitungen. Die Lebensqualität im unteren Reusstal, in dem 80% der Kantonsbevölkerung leben, ist durch Verkehrsimmissionen beeinträchtigt. Mit dem Bau der neuen Alpentransversale *NEAT* werden zur Zeit Investitionen in Milliardenhöhe in neue Bahninfrastrukturen getätigt. Die weitere Planung der Linienführung ab Erstfeld steckt noch im Variantenstudium, könnte aber weitreichende Folgen für den gesamten Kanton haben. Es ist unsicher, ob der Kanton Uri zukünftig noch ein Bahnhaltepunkt an dieser Nord-Süd-Fernverkehrsverbindung haben wird. Ein Fernzughalt vor dem Tunnelportal in Flüelen wäre jedoch eine Chance, die Position des Kantons Uri neu zu bestimmen. Bisher bevorzugt der Kanton jedoch noch den Ausbau des Bahnhofs Altdorf zu einem Entwicklungsschwerpunkt.

Die heutige Wirtschaftsstruktur im Kanton ist stark auf den ersten und zweiten Sektor ausgerichtet. Generell bestehen Unsicherheiten über die Zukunft der industriellen Produktion, die von einzelnen Grossfirmen wie beispielsweise des Rüstungsunternehmens *RUAG* abhängt. Der Kanton strebt durch Wirtschaftsförderung einen höheren Anteil an Firmen des dritten Sektors an. Die wirtschaftliche Zukunft ist insgesamt unsicher und die Bevölkerung wird 2030 nach den Prognosen des Bundes um circa 15% kleiner sein. Die Zukunft des Wohnstandortes Uri hängt nicht zuletzt auch von der Anbindung ans nationale Schienennetz ab.



Metron, *Hafencity Flüelen*, Studie, perspektivischer Lageplan, 2005.

Trotz landschaftlich sehr attraktiver Lage mit schönen Seitentälern hat der Kanton Uri kein spezifisches touristisches Profil und kann sich gegenüber anderen Alpentälern nicht positionieren. Andermatt ist der einzige Tourismusort mit nationaler Bekanntheit im Kanton. Die Hotels in Uri haben insgesamt nur eine Auslastung von 25% und die durchschnittliche Übernachtungsdauer beträgt lediglich 1,4 Tage. Der Kanton ist heute wohl doch hauptsächlich durch die Staumeldungen am Gotthard bekannt.

#### Potentiale

Der Verkehr ist das entscheidende Potenzial für den Wirtschaftsraum und damit auch für den Lebensraum «unteres Reusstal». 80% des internationalen Nord-Süd-Transits führt durch es hindurch. Das entspricht täglich 20'000 Fahrzeugen auf der Gotthardroute. Die *Raststätte Gotthard* an wenig attraktiver Lage kurz vor Erstfeld wird jährlich von circa 1,5 Millionen Besuchern pro Jahr frequentiert. Ein durchschnittlicher Reisender hält sich in der Regel jedoch bloss eine halbe Stunde an der Raststätte auf. Im öffentlichen Verkehr ist Flüelen ein wichtiger Umsteigepunkt zwischen Schiff und Bahn. Durchschnittlich 300'000 Reisende steigen pro Jahr in Flüelen um. Touristen, die mit dem Schiff in Flüelen ankommen, steigen meist direkt auf den Zug um. Es stellt sich die Frage, wie man aus dieser Situation einen Impuls für den Kanton generieren kann.

Der Verkehr könnte zudem einem zweiten Wirtschaftszweig in der Region zu Aufträgen verhelfen. Tunnels, Brücken, Strassen und Dämme prägen das untere Reusstal. Die Werterhaltung dieser Verkehrsinfrastrukturen hat grosses Potenzial, zur Stärkung des zweiten Wirtschaftssektors beizutragen. Der Infrastrukturunterhalt könnte zur Existenzsicherung von regionalen Unternehmen beitragen, sofern sie in dessen Händen konzentriert würden.

#### Haltepunkt Flüelen als Entwicklungschance

Um eine zukunftsfähige Entwicklung zu gewährleisten, ist Uri auf das Zusammenspiel aller Gemeinden im Sinne einer Regionalstadt angewiesen, um Stärken und Potenziale zu bündeln. Die Gemeinden sollten sich ergänzen und zusammen die Qualität schaffen, welche sie alleine nicht erreichen können. Eine solche Regionalstadt erfordert eine verbindliche Zusammenarbeit, insbesondere in der räumlichen Entwicklung. Gegenseitige Standortkonkurrenz würde ersetzt durch gegenseitige Standortunterstützung. Eine gemeinsame Vision über die Gemeindegrenzen hinweg wäre der Ansatz für das untere



Reusstal und den ganzen Kanton. Selbst bei lokalen Entwicklungsschwerpunkten sollten Modelle der gemeinsamen Trägerschaft entwickelt werden, so dass der gesamte Raum davon profitieren könnte. Hier ist vor allem politischer Wille gefragt. Aber in Notsituationen – und der Kanton Uri ist auf dem besten Weg in eine solche hineinzugeraten – muss man zusammenstehen. Die Glarner haben erst kürzlich mit der Abstimmung zur Gemeindefusion bewiesen, dass solche Konzepte möglich sind.

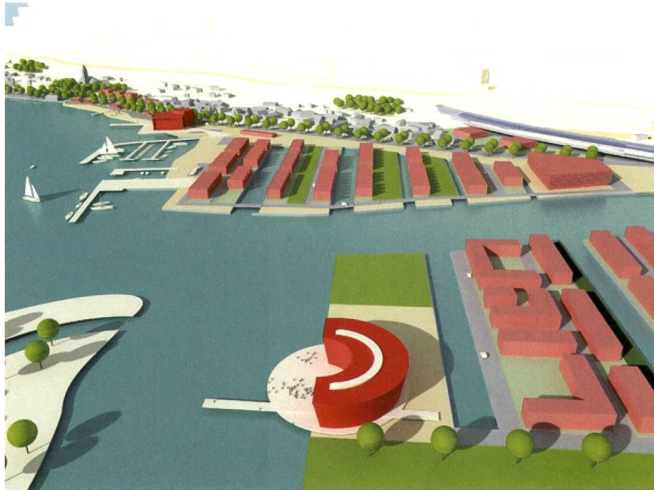
Metron, *Hafencity Flüelen*, Studie, Perspektive, 2005.

Kern unserer entwicklungsstrategischen Empfehlung an den Kanton ist die Konzentration auf den Ort mit den grössten Entwicklungspotenzialen. Unserer Auffassung nach ist dies Flüelen. Der Ort hat eine ausgezeichnete Anbindung im öffentlichen Verkehr, ist Umsteigepunkt zwischen Schiff und Bahn und besitzt eine direkte Anbindung an die Autobahn A2. Er hat eine sehr attraktive Lage am See, einen kleinen historischen Ortskern und liegt in unmittelbarer Nähe zu einer Bergbahn, die in ein nahes Wandergebiet führt.

Diese Potenziale haben Flüelen, insbesondere seit dem Bau der Gotthardlinie, zu einem attraktiven Tourismusort am See heranwachsen lassen. Die Bahnlinie hat aber nicht nur Vorteile gebracht: Sie trennt den Ort vom See und erzeugt mit dem Güterverkehr auch erhebliche Lärmemissionen. Was mit der Axenstrasse vorexerziert wurde schlagen wir auch für die Bahnlinie vor: Sie soll vor dem Ort im Tunnel verschwinden. Die Linienführung der NEAT um Flüelen ist noch im Variantenstadium. Eine dieser Varianten sieht genau die von der Metron favorisierte Umfahrung des Ortskerns vor. Sie hat den Vorteil, dass eine Station Flüelen mit einer Umsteigebeziehung zwischen Schiff und Bahn weiterhin möglich ist. Der Kanton favorisiert hingegen eine Variante mit einem Regionalbahnhof in Altdorf.

Für eine zukunftsfähige Entwicklung des Ortes und vor allem auch des ganzen unteren Reusstals ist aber noch weit mehr nötig, als den Ort von seiner Barriere zum See zu befreien. Als Impuls für die wirtschaftliche Entwicklung des ganzen Talraums schlagen wir einen neuen Entwicklungsschwerpunkt zwischen dem historischen Ortskern und dem Autobahnzubringer vor. Unter Nutzung der Seelage und der Potenziale der Verkehrsträger könnte ein neuer Stadtteil in Form einer Hafencity mit Fernverkehrsanschluss entstehen. Ein InterCity-Halt wäre möglich. Der Standort würde sich dabei in das heute schon attraktive Entwicklungsband zwischen Flüelen und Altdorf einbinden. Er läge zwar auf Flüeler Gemeindegebiet, wäre aber ein neuer Baustein für das ganze verdichtete untere Reusstal.

Prägendes Element des neuen Siedlungsteils wäre die Verknüpfung zwischen



Metron, *Hafencity Flüelen*, Studie, Perspektive, 2005.

Bahn und Schiff. Der Bahnhof würde nach Süden an ein neues Hafenbecken mit Schiffsanleger verlegt. Das Hafenbecken bildete den Ausgangspunkt für die Anlage von weiteren Kanälen, die ähnlich der holländischen Grachten das unverwechselbare Element des neuen Stadtteils ausmachten. Entlang dieser Kanäle entstünden neue Dienstleistungs- und Wohnquartiere mit direktem Wasserbezug. Am Ufer des Urnersees entstünde ein Kongresszentrum mit Hotel als Wahrzeichen sowie ein neuer Wassersporthafen. Direkt am Bahnhof in der Nähe des Autobahnzubringers befände sich auch die neue Raststätte. Wer hier hielte, könnte die Standarddienstleistungen in Anspruch nehmen, hätte aber Optionen für viele weitere Aktivitäten oder gar eine Übernachtung.

Der neue Siedlungsteil knüpfte über die aufgegebene Bahntrasse hinaus an den historischen Kern Flüelens an. Der Ort bekäme durch die Verlegung der Bahnlinie und des Bahnhofs seinen Wasserbezug zurück. Die bestehenden Hotels könnten sich in Richtung Uferpromenade erweitern. Die Liegenschaften mit Seebezug wären wieder lärmfrei. Der Ort erhielte damit das Potenzial, ein höherwertiger Wohn- und Tourismusstandort zu werden.

Die gesamte Massnahme könnte von einer Entwicklungsgesellschaft getragen werden, in der private Investoren mit Gemeinde- und Kantonsvertretern eine Partnerschaft eingehen.

#### Effekte auf den Transitraum

Flüelen würde zu einem attraktiven Haltepunkt für den Nord-Süd-Transitverkehr. Mit der Nutzung des Potenzials des Durchgangsverkehrs und der Entwicklung eines eigenen neuen Entwicklungsschwerpunktes könnte ein Impuls für die stagnierende kantonale Wirtschaft ausgelöst werden. Dieser beeinflusste auch die Aussenwahrnehmung des Transitzkantons und hülfe dabei, den Tourismus als eine eigenständige Marke «Uri» zu positionieren. Der Entwicklungsschwerpunkt läge damit nicht nur auf einem attraktiven Haltepunkt, sondern wäre darüber hinaus auch ein Wirtschaftsmotor. Der Standort Hafencity könnte international vermarktet werden. Wasserlagen verkaufen sich bestens.

Die grösste Herausforderung wird der politische Prozess in Richtung einer gemeinsamen Strategie sein. Wichtige Entscheidungen für die Zukunft des Kantons können nur in gegenseitiger Standortunterstützung mit Erfolg in Gang gesetzt werden.

Peter Wolf und Roman Seiler sind Raumplaner. Sie arbeiten bei der *Metron Raumentwicklungs AG*.