

Zeitschrift:	Tec21
Herausgeber:	Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein
Band:	129 (2003)
Heft:	14-15: Um Uri herum
Artikel:	Um Uri herum: die Projektauflage für die neue Linienführung der Neat durch den Kanton Uri ist abgeschlossen
Autor:	Engler, Daniel
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-108737

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: 19.02.2026

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



Um Uri herum

Die Projektauflage für die neue Linienführung der Neat durch den Kanton Uri ist abgeschlossen

Die Zufahrt zum Gotthardbasistunnel wird im Kanton Uri voraussichtlich in einem Tunnel geführt. Eine Flut von Einsprachen gegen die ursprünglich vorgesehene offene Linienführung hat den Bundesrat vor knapp einem Jahr bewogen, dieser Variante im Grundsatz zuzustimmen. Da allerdings ihre Finanzierung vorläufig noch nicht gesichert ist, versucht man im Kanton auf verschiedenen Wegen, die Weichen in die gewünschte Richtung zu stellen.

Die Autobahn rauscht in der Mitte des Tals, etwas weiter oben liegt die Kantonsstrasse, und alle paar Minuten braust ein Personenzug oder ein nicht enden wollender Güterzug vorbei. Brennpunkt der Variantendiskussion Neue Eisenbahn-Alpentransversale (Neat) im Kanton Uri. Durch das Nadelöhr zwischen der Reuss und dem ausgedehnten Gelände der ehemaligen Munitionsfabrik in Altdorf drängt der ganze Verkehr von und zum Gotthard (Bild 2). Gut vorstellbar, dass die Bewohner (es sind etwa 25 000) im Tal und an den umliegenden Berghängen sich irgendwann gesagt haben: jetzt ist genug. Schwerer vorstellbar für Auswärtige, dass hier 1,1 Milliarden Franken ausgegeben werden sollen, damit zwei zusätzliche Bahngleise nicht neben die alte Strecke, sondern in einen Tunnel im Berg zu liegen kommen.

Was bisher geschah

Rückblende: Am 28. Februar 1994 präsentierte die Alptransit AG das Projekt für eine neue Eisenbahn-Alpentransversale mit einer durchgehend neuen Doppelstrecke von Arth-Goldau bis nach Lugano. Die geschätzten Kosten für das Projekt hätten sich auf total 9,7 Milliarden Franken belaufen. Aus finanziellen Gründen entschied sich der Bundesrat aber 1996, die Neat zu etappen, und er legte dem Parlament eine dem entsprechende, neue Botschaft vor. Gewisse Projektteile sowohl beim Lötschberg wie beim Gotthard waren zurückgestellt worden. Auf der Gotthardachse betraf dies Biasca-Bellinzona und den Streckenabschnitt Goldau-Erstfeld mit Urniberg- und Axentunnel (vgl. auch tec21, 1-2/2002). Im November 1998 wurde die daraus gezimmerte Vorlage unter dem Titel «Bau und Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs» (Finöv) in der Volksabstimmung angenommen. Es ist geplant, die herausgelösten Streckenteile später (etwa 2020) zu erstellen. Sie fanden aber bereits Eingang im Sachplan Alptransit (vergleichbar mit einem Richtplan auf Bundesebene).

Widerstand in Uri

Im Kanton Uri gab es schon früh Widerstand gegen die absehbare zusätzliche (Verkehrs-)Belastung. Die bestehende, viel befahrene Gotthardbahnlinie, ein Gewirr von Hochspannungsleitungen, die Kantonsstrasse und vor allem die Nationalstrasse A2 hatten die Aufnahmefähigkeit der Urner etwas absinken lassen. Über Jahre erstreckten sich die Diskussionen. Erledigt ge-



2

Der Kanton Uri, Blick Richtung Norden. Am nördlichen Dorfrand von Erstfeld (unten rechts im Bild) wird das Tunnelportal der Gotthardbasistlinie zu liegen kommen. In der Bildmitte, wo sich Bahn und Autobahn fast berühren, fliesst der Schächenbach in die Reuss (Bild: Comet, Dieter Enz)

3

Übersichtsplan Uri. Bei der Eröffnung des Gotthardbasistunnels im Jahre 2014 wird dieser nördlich von Erstfeld mit der alten Stammlinie verknüpft. In der zweiten Etappe der Neat (ab etwa 2020) wird dann der Neat-Axentunnel erstellt und, neben der Verknüpfung mit der Stammlinie, gemäss Bundesratsbeschluss über die «Bergvariante lang» direkt mit dem Gotthardtunnel verbunden (Bild Infoplan ARE, BAV, SBB, L+T)

glaubte Varianten, wie der Seelisbergbahntunnel oder ein Basistunnelportal südlich von Erstfeld, tauchten auf und verschwanden wieder. Die starke Ablehnung des offiziellen Projektes führte aber schliesslich dazu, dass der Bundesrat im Sommer 2002 von der vorgesehenen offenen Linienführung absah und sich im Grundsatz für eine Tunnellösung entschied. Dies allerdings noch ohne dessen Finanzierung befinden zu können, da dieser Streckenabschnitt wie erwähnt zurückgestellt ist.

An das von der Alptransit Gotthard AG (ATG) auszuarbeitende Bauprojekt waren also zwei Bedingungen zu knüpfen: Erstens sollte Anfang 2004 mit dessen Bau begonnen werden können; dies darum, weil die Nordzufahrt zum Portal in Erstfeld mittlerweile für das ganze Projekt zeitkritisch geworden ist. Zweitens muss te später ein Tunnel zur Umfahrung des unteren Urner Reusstals integriert werden können.

Neues Projekt

Als erster Schritt Richtung «Neat in den Berg» ist das Projekt Ende Januar vorgestellt worden. Bis zum Ende der Einsprachefrist, die am 25. Februar abgelaufen ist, sind rund 360 Einsprachen dagegen eingegangen. Vor zwei Jahren waren es gegen das erste Projekt noch über 900 gewesen. Viele der damaligen Einsprachepunkte seien nun bereinigt worden, schreibt die ATG.

Das Bild 3 zeigt eine Übersicht, die Bilder 4 und 6 das Bauprojekt beim Portal in Erstfeld. Dieses wurde am selben Ort belassen und ermöglicht damit die notwendige Verknüpfung mit der alten Stammlinie. Auf diesem Abschnitt ist einer der wichtigsten vormaligen Kritikpunkte entschärft worden, indem die Bahndammhöhe durch eine tiefer gelegte Linienführung von früher sechs auf nur noch drei Meter verringert worden ist.

Der «Abzweiger Uri Süd» soll nun als Vorinvestition zusammen mit dem Basistunnel erstellt werden. Das heisst, dass die für die Bergvariante vom Haupttunnel abzweigenden Röhren bereits einige hundert Meter

weit ausgebrochen werden. Unter anderem wegen hoher Sicherheitsanforderungen (z. B. Fluchtmöglichkeit alle 300 Meter in die andere Tunnelröhre) werden die Kosten etwa auf 100 Millionen Franken geschätzt. Die Finanzierung erfolgt aus den Reserven für den Gotthardbasistunnel.

Geplant ist, das Tunnelportal mit einem «Sichel» genannten Gestaltungselement zu akzentuieren (Bild 4). Dieser Vorschlag ist jedoch vom Kanton vorerst abgelehnt worden.

Die jetzt gegen das neue Projekt erhobenen Einwände betreffen schwergewichtig noch zwei Punkte: die Grösse der Überholanlage Rynächt (verlangt wird eine Reduktion von sechs auf vier Gleise) und die Querung des Schächenbaches.

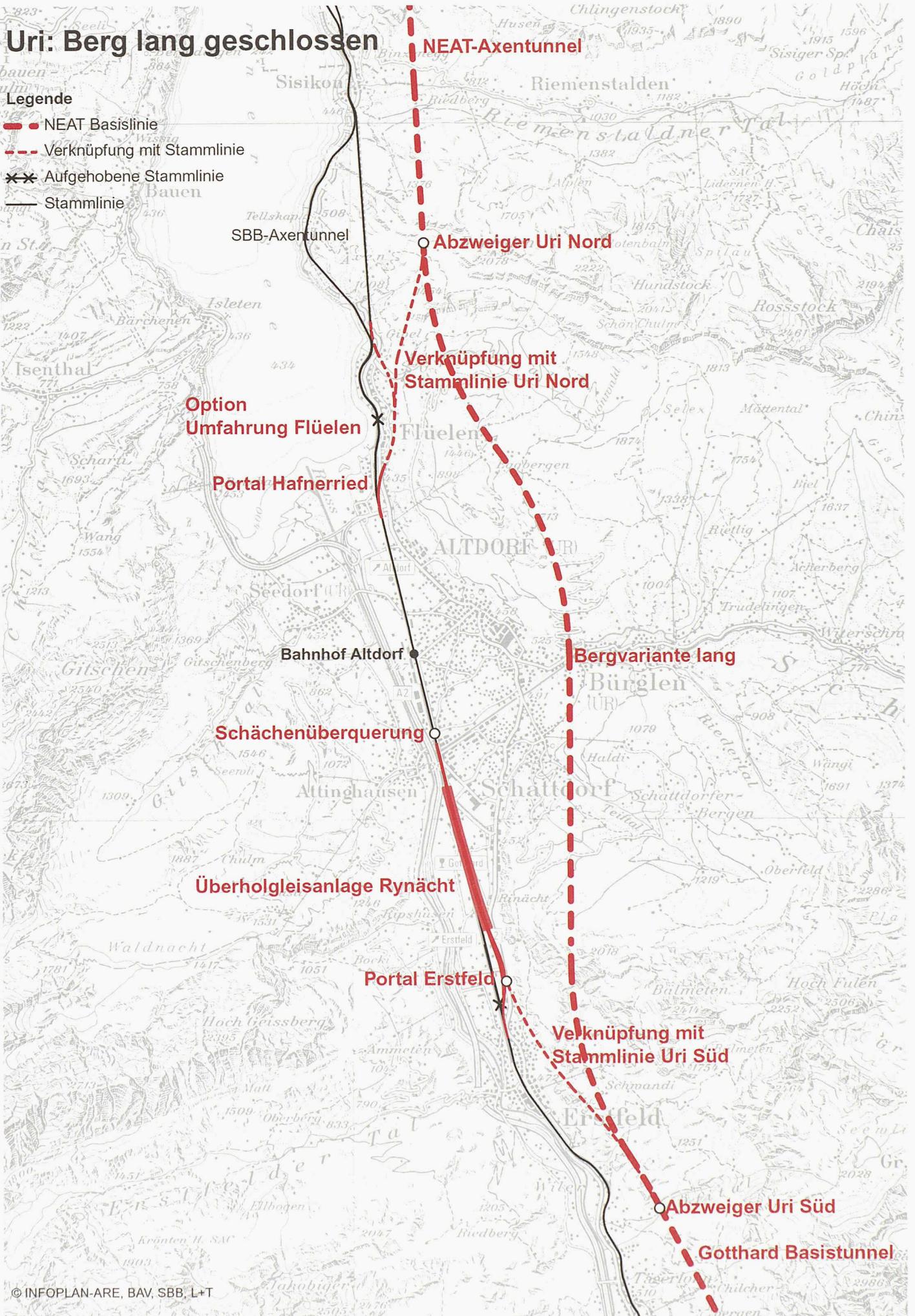
Überholanlage Rynächt

Die Überholanlage Rynächt dient (zusammen mit ihrem Pendant in Bodio auf der Südseite) dazu, die Kapazität des Basistunnels optimal zu nutzen. Weil auf der Strecke sowohl Hochgeschwindigkeitszüge mit bis zu 250 km/h als auch Güterzüge mit wesentlich niedrigeren Geschwindigkeiten verkehren, muss die Abfolge der Züge vor und nach dem Tunnel in einem gewissen Umfang gesteuert werden können. Dies bedingt neben den zwei Hauptgleisen zwei Überholgleise. Dazu kommen noch zwei weitere Gleise für die Zufahrt zum Bahnhof Erstfeld und zur alten Bergstrecke (Bild 5). Aus bahntechnischer Sicht scheint also der Bedarf für die geplanten sechs Gleise durchaus vorhanden, zumal für dieses «Provisorium» mit einer Nutzungsdauer von rund 15 Jahren gerechnet wird.

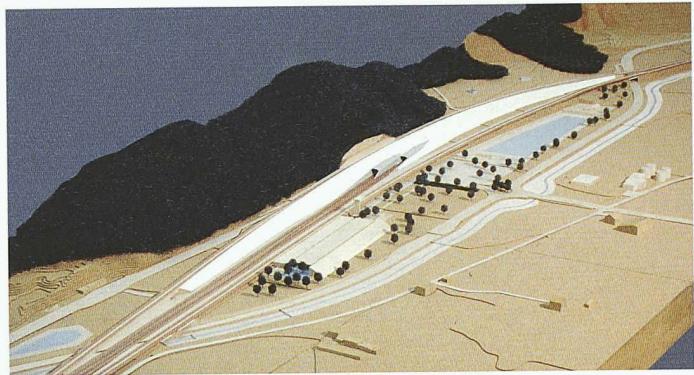
Unter den Bach?

Bei der alten Munitionsfabrik in Altdorf überquert eine ganze Reihe von Brücken den anschliessend in die Reuss mündenden Schächenbach: eine Lokalstrasse, die Kantonsstrasse, ein Industriegleis, die Doppelspur der Gotthardbahnlinie und die Autobahn A2, Basel-Chiasso. Dass in verschiedenen Einsprachen nun



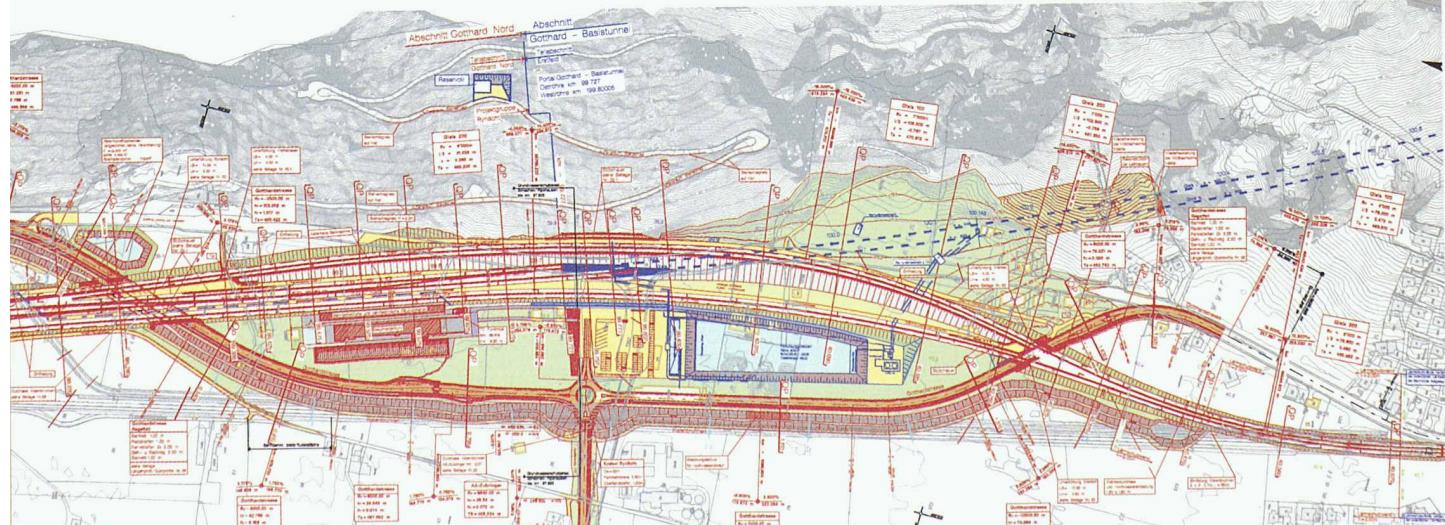
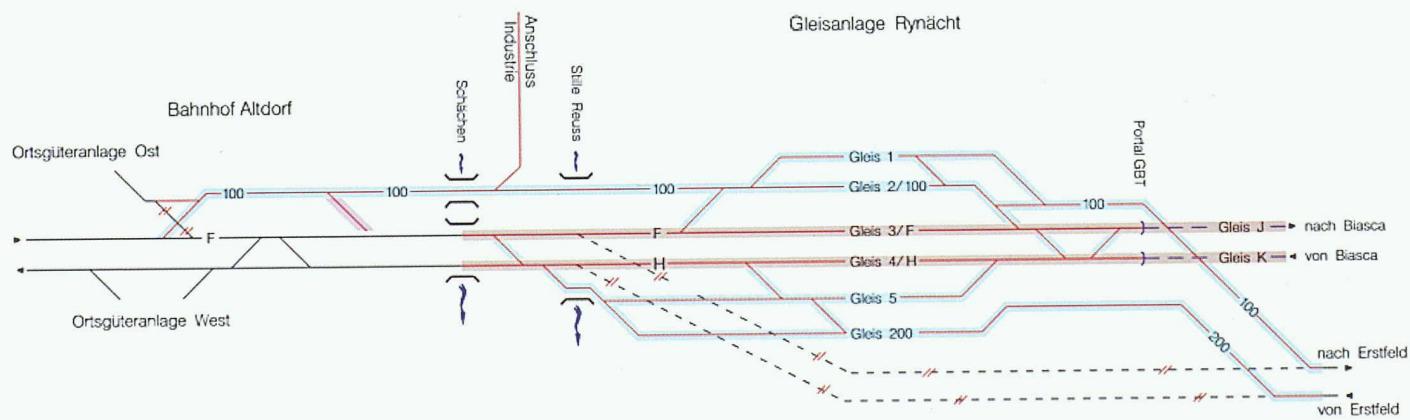


Modellaufnahme der Tunnelportale in Erstfeld, Blick Richtung Südosten. Mit der so genannten «Sichel», einer mit Steinen belegten Fläche, soll der Portalbereich des längsten Tunnels der Welt in der Landschaft gebührend ausgezeichnet werden (Bild Alptransit Gotthard AG)



Schemazeichnung der Überholgleisanlage Rynächt. Diese wird benötigt, um unterschiedlich schnelle Züge vor dem langen Tunnel ordnen zu können. Es müssen Züge von bis zu 1,5 km Länge überholt werden können. Rot die Hauptstrecke, Blau oben und unten je ein Gleis für wartende Züge sowie für die Verbindung zum Bahnhof Erstfeld und zur Gotthard-Stammlinie (Bild Alptransit Gotthard AG)

Plan Auflageprojekt 2003. Portalbereich Erstfeld. Rechts blau gestrichelt die beiden Röhren des Gotthardbasistunnels. Blau die Tunnelportale und oberhalb davon die Überwerfung der Stammlinie zum Bahnhof Erstfeld und zum Gotthard. Links ein Teil der sechsgleisigen Überholanlage Rynächt (Bild Alptransit Gotthard AG, Mst. 1:7500)

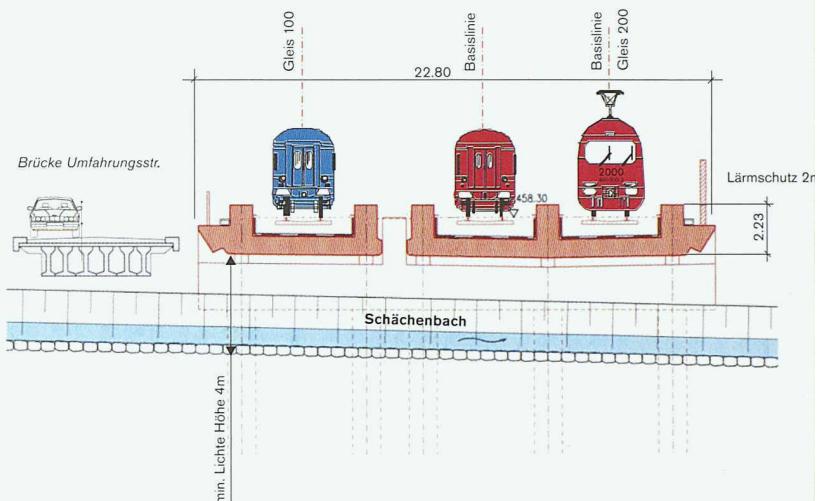


Tessiner Anliegen

(sda) Der Kanton Tessin fordert eine vollständige Realisierung der Neat. Der Bau des Monte-Ceneri-Tunnels dürfe nicht Sparmassnahmen des Bundes zum Opfer fallen, sagte Staatsrat Marco Borradori an einer Medienkonferenz Ende Februar in Bellinzona. Der Tessiner Umwelt- und Verkehrsminister brach eine Lanze für die traditionelle Gotthardlinie (Zürich–Como–Mailand). Die Variante Lugano–Varese müsse ebenso fallen gelassen werden wie ein Ausbau der Linie entlang dem Lago Maggiore. «Es ist an der Zeit, dass der Bund einen Entscheid fällt», sagte Borradori. Das Problem südlich von Lugano sind nicht die Italiener, denn diese haben sich längst für den Ausbau der traditionellen Strecke zwischen Como und Monza ausgesprochen. «Das Problem ist die Schweiz.»

Borradori erinnerte daran, dass die Neat bei der Abstimmung über die bilateralen Verträge ein gewichtiges Argument gewesen sei. Damals habe man beteuert, dass die Verkehrsproblematik durch eine Verlagerung auf die Schiene entschärft werden würde. Wenn der Bund nun beim Bau von Infrastrukturen sparen wolle, dann sei das eine inkohärente Haltung.

Die Neat beinhaltet nicht nur den Bau eines Basistunnels am Gotthard, sondern auch am Ceneri. Borradori erinnerte daran, dass die Neat als Flachbahn zwischen Zürich und Mailand konzipiert worden sei. Der Ceneri-Tunnel und der Anschluss an das italienische Hochgeschwindigkeitsnetz seien deshalb keine Sonderwünsche der Tessiner, sondern fundamentale Bestandteile der Alpentransversale. Zudem wünschten sich die Tessiner eine Umfahrung Bellinzonas im Berg und einen Tunnel zwischen Lugano und Chiasso, der den Lago di Lugano in zwei tief unter der Wasseroberfläche liegenden Röhren durchquert.



7

Querschnitt bei der Überquerung Schächenbach. Die heutigen Stahlfachwerkbrücken werden durch geschotterte Betonträger ersetzt. Für den geforderten Durchfluss von vier Metern muss die Gleisachse gegenüber heute um 1,20 Meter angehoben werden. Rechts die Doppelspur der Basislinie, links die hier einspurige Stammlinie und die Kantonsstrasse. Etwa 150 Meter weiter rechts überquert die Autobahn A 2 den Schächenbach
(Bild Alptransit Gotthard AG)



verlangt wird, mit den zwei zusätzlichen Neat-Bahngleisen diesen Bach zu unterqueren, mutet bei näherer Betrachtung ein wenig seltsam an. Neben den dabei entstehenden Zusatzkosten von etwa 300 Millionen Franken sind vor allem die dazu notwendigen Kunstbauten nicht eben geeignet, das Projekt als landschaftsverträglich einzustufen. Die stille Reuss müsste verlegt werden, und die Bahnstrecke müsste, um den Bach zu unterqueren, rund 12 Meter tief abtauchen (unter den Grundwasser-Spiegel), was beidseitig Einschnitte von 500 bis 600 Metern Länge erforderlich machen würde. Zudem wird auch bei einer Überquerung des Schächen die Lärmbelastung deutlich verringert. Bei den bestehenden Fachwerkbrücken (die abgebrochen werden) sind nämlich die Schienen direkt und lärmverzeugend auf der Stahlkonstruktion verschraubt. Neu sind dagegen Betontröge vorgesehen, auf denen die Gleise im Schotterbett verlegt sind (Bild 7).

Taktische Fragen

Es meldet sich mithin der leise Verdacht, dass die Tieferlegung beim Schächenbach in erster Linie als politisches Faustpfand hinhalten soll, mit dem der Druck auf die Realisierung des Umfahrungstunnels aufrechterhalten werden kann. Der Regierungsrat zweifelt nach eigener Aussage zwar nicht am Willen des Bundesrates, die

Bergvariante zu bauen. Trotzdem soll der weniger unter Zeitdruck stehende, nördliche Teil des Projektes mit der Querung des Schächenbaches vorerst zurückgestellt und erst, wenn der Bundesrat das Vorprojekt für die Bergvariante und den Sachplanentscheid gefällt hat, weiter behandelt werden. Falls der Bundesrat nicht auf diese Etappierung einschwenkt und eine Tunnellösung unwahrscheinlich wird, will Uri an einer Unterquerung des Schächen festhalten. Mit einem erstinstanzlichen Entscheid (Plangenehmigung) ist bis etwa Ende Jahr zu rechnen.

8

(Vordere Seite unten) Wiese mit Leitungen, Spitalried, Flüelen

9

Häuser, Mossbad, Altdorf

10/11

(Nächste Doppelseite) Rynächtflue, zwischen Schattdorf und Erstfeld (Bilder: Georg Aerni)





