

# Regierungsrat unterstützt Kunsteisbahn

Der Kanton ist bereit, sich mit maximal 2,5 Millionen Franken beim geplanten Projekt der Kunsteisbahn in Spiringen zu beteiligen.

**Carmen Epp**

Seit 2004 erfreuen sich Urner Jugendliche, Vereine und Schule im Winter am Natureisfeld beim Sportplatz Holzboden in Spiringen. Da der Föhn und die warmen Temperaturen das Eisfeld allzu schnell zum Schmelzen bringt, hat sich die Gemeinde Spiringen dazu entschieden, die Natureisbahn nicht mehr weiterzubetreiben.

Stattdessen soll eine Kunsteisbahn realisiert werden. Kostenpunkt: 4 bis 6 Millionen Franken – je nachdem, ob die Anlage eine Bedachung erhält oder nicht.

## Gemeinde kann das Projekt alleine nicht stemmen

Mit einem Postulat hat Céline Huber (CVP/Mitte, Altdorf) als Erstunterzeichnerin die Kunsteisbahn an der Novembersession des Urner Landrats zum Politikum gemacht. «Damit dieses Projekt überhaupt realisiert werden kann, ist die Gemeinde Spiringen auf massgebliche Unterstützung des Kantons angewiesen», begründet Huber

ihren Vorstoss. 2,5 bis 5 Millionen Franken müssten von der öffentlichen Hand beigesteuert werden. Rund 1,5 Millionen Franken würde in Eigenleistung durch die eigens dafür gegründete Genossenschaft Kunsteisbahn Holzboden erbracht. Bereits hätten die Dätwyler Stiftung 250 000 und die Korporation Uri 100 000 Franken zugesichert.

## Regierungsrat soll Varianten evaluieren

Die Postulanten – neben Huber haben fünf Landräte der Parteien SP, CVP, FDP und SVP den Vorstoss mitunterzeichnet – sind der Ansicht, dass die neue Kunsteisbahn als Sport- und Tourismusanlage mit überregionaler Ausstrahlung eine Wertschöpfung im Schächental und im Kanton Uri erzielen würde und damit auch nachhaltige Wachstumsimpulse ausgelöst werden könnten. Dies, zumal die Anlage zu 60 Prozent für die Öffentlichkeit und zu 40 Prozent dem Eishockeyclub (EHC) Uri sowie ausserkantonalen Eishockeyvereinen für Lager zur



So könnte die Kunsteisbahn auf dem Holzboden in Spiringen dereinst aussehen. Visualisierung: PD

Verfügung stehen soll. «Entsprechend soll der Kanton Uri dieses Projekt bestmöglich unterstützen.»

So wird der Regierungsrat mit dem Postulat ersucht, eine Kreditvorlage für das Projekt «Kunsteisbahn Holzboden» zu prüfen, verschiedene Varianten zu evaluieren und dem Landrat Bericht zu erstatten. Ausserdem sei die höchstmögliche Ausschöpfung der kantonalen Finanzierungshilfen über das

Wirtschaftsförderungsgesetz mit der Neuen Regionalpolitik (NRP) sowie der Sportverordnung sicherzustellen.

## Regierungsrat bestätigt: Ohne Hilfe geht es nicht

Nun liegt die Antwort der Regierung vor. Die Postulanten hätten richtig erkannt, dass die Kunsteisbahn nur mit Eigenmitteln und regulären kantonalen Finanzierungshilfen weder realisierbar noch nachhaltig

wirtschaftlich tragbar sei. So liessen sich via Sportverordnung und NRP «im besten Fall» ein A-fonds-perdu-Beitrag von 200 000 Franken und ein zinsloses Darlehen von 500 000 Franken bereitstellen. Die verbleibende Finanzierungslücke von 2 bis 4,15 Millionen Franken müsste vollständig mit A-fonds-perdu-Beiträgen gefüllt werden. Aus Sicht des Regierungsrats sei noch nicht geklärt, wie das erreicht werden kann.

Im Rahmen des Regierungsprogramms 2020 bis 2024+ habe er das Leuchtturmprojekt «Lancierung Sport- und Freizeitparadies Uri» lanciert, so der Regierungsrat. Damit soll das Potenzial des Kantons im Winter- und Sommersport verstärkt ausgeschöpft werden. Auf diesem Hintergrund sei der Regierungsrat bereit, dem Anliegen der Postulanten nach Prüfung einer separaten Kreditvorlage nachzukommen. Als für den Kanton finanziell noch tragbar und aus Gründen der Subsidiarität in der Sportförderung angemessen erachtet der Regierungsrat eine Mitfinanzierung

der Hälfte der Investitionskosten, wobei der maximale Beitrag bei 2,5 Millionen Franken liege.

## Bereit, Varianten zu evaluieren, aber ...

Der Regierungsrat sei bereit, verschiedene Varianten des Projekts zu evaluieren sowie dem Landrat Bericht zu erstatten. Hier formuliert der Regierungsrat jedoch ein «Aber»: Unter einer Evaluierung sei lediglich eine Prüfung der von der Trägerschaft erarbeiteten und dem Regierungsrat beziehungsweise den zuständigen Stellen vorgelegten Varianten zu verstehen. Demgegenüber sei es aber «keinesfalls die Aufgabe des Regierungsrats, gemeinsam mit einer Trägerschaft eine Variantenwahl zu treffen und diese – namentlich im Sinn eines Businessplans – zu konkretisieren». Dies würde die Abgrenzung von Antragsteller und Antragprüfer in unzulässiger Weise verwischen beziehungsweise aufheben. Der Regierungsrat beantragt dem Landrat deshalb an seiner Sitzung vom 30. März, das Postulat zu überweisen.

# Neues Konzept regelt den Verkehr bei Reusshochwasser in Uri

Wenn die Reuss über die Ufer tritt, muss die Autobahn als Entlastungskorridor gesperrt werden. Nun gibt es dafür ein neues Konzept.

**Carmen Epp**

Im Falle eines Hochwassers kann ein Teil der Reuss auf der Autobahn A2 zwischen Erstfeld und Flüelen kontrolliert in Richtung Urnersee abfließen. Dann werden die betroffenen Autobahnabschnitte gesperrt und der Transitverkehr umgeleitet. Zum letzten Mal musste die Entlastungsanlage Altdorf während dem Hochwasserereignis Anfang Oktober 2020 aktiv genutzt werden. Und auch wenn die Reuss am Ende nicht überlief, musste der Autobahnabschnitt auch am 13. Juli 2021 vorsichtshalber gesperrt werden.

Die Abflusswerte in der Reuss, ab welchen eine Entlastung vorbereitet werden muss, seien definiert und haben sich 2020 und 2021 bewährt, wie die Urner Baudirektion in einer Medienmitteilung schreibt. Im Bereich Verkehrslenkung habe sich jedoch «Koordinations- und Vorbereitungsbedarf» gezeigt.

Bei den beiden Ereignissen musste der Transitverkehr sowohl der A2 als auch der Axenstrasse über das untergeordnete Strassennetz umgeleitet werden, schildert Thorsten Imhof, Chef der Bereitschafts- und Verkehrspolizei Uri, auf Anfrage die damalige Situation. «Das hat dazu geführt, dass der Verkehr dort stark belastet wurde und sich staute.»

Von den Folgen waren am Ende mehrere betroffen: «Der Individualverkehr konnte nicht mehr richtig fliessen, Zulieferer ihre Dienstleistungen nicht mehr zeitgerecht erbringen. Und auch für Blaulichtorganisationen war das eine Herausfor-



Anfang Oktober 2020 wurde die Autobahn A2 in Uri wegen Hochwasser gesperrt, damit die über die Ufer getretene Reuss kontrolliert ablaufen konnte. Bild: Urs Flüeler/ Keystone (Seedorf, 3. Oktober 2020)

derung, da die Rettungsachse ebenfalls stark belastet war.»

Deshalb haben das Amt für Tiefbau der Baudirektion Uri und die Kantonspolizei Uri mit einem externen Planungsbüro ein Verkehrskonzept entwickelt, das die Baudirektion in der Medienmitteilung vorstellt.

## Richtungsgetrennte Verkehrsführung

Der Verkehr wird neu richtungsgetrennt zwischen Flüelen und Erstfeld umgeleitet. In Richtung

Nord wird er ab der Autobahnabfahrt Erstfeld via Gotthardstrasse über Schattdorf und Altdorf zum Kreisell Flüelen auf die A2 oder A4 geführt. Der südwärts fahrende Transitverkehr wird ab der Autobahnabfahrt Flüelen über den Bahnhof Altdorf, die Rynächt- und Umfahrungsstrasse zum Autobahnanschluss Erstfeld zur Weiterfahrt auf die A2 gelenkt. «Die Industriestrasse wird für die Einsatzkräfte sowie die Umsetzung der Interventionspunkte freigehal-

ten», schreibt die Baudirektion in der Medienmitteilung weiter.

An Kreuzungen, bei welchen Lastwagen beim Abbiegen auf die Gegenfahrbahn gelangen oder Fahrzeuge die Gegenfahrbahn kreuzen müssen, wird ein Verkehrsdienst eingesetzt. Das Ereignis vom Juli 2021 habe aufgezeigt, dass ein Verkehrsdienst an praktisch allen Verkehrsknotenpunkten und zusätzlich bei der Ausfahrt der Auto AG notwendig ist, schreibt die Baudirektion weiter. Der

Schwerverkehr wird ausserkantonal gestoppt und in Warteräume geleitet. Hat der restliche Schwerverkehr, welcher die Warteräume noch vor Signalisation des Fahrverbots passiert hat, die Umleitungen im Kanton Uri durchfahren, könne die Anzahl der Verkehrsdienste situativ reduziert werden.

## Klappbare Verkehrsschilder für schnellere Umleitungen

Signalisiert werden die Umleitungen mit umklappbaren Ver-

kehrsschildern, die in beide Fahrrichtungen an zwölf Stellen angebracht wurden. Im Bedarfsfall werden diese hochgeklappt. Dies geschieht nicht elektronisch mittels Fernzugriff, sondern manuell, wie Thorsten Imhof auf Anfrage sagt. «Weil die umklappbaren Verkehrsschilder vorangebracht sind, können sie schnell in Betrieb genommen und damit auch der Verkehr schneller umgeleitet werden.» Damit können notwendige Umleitungen des Transitverkehrs schnell und mit wenig zusätzlichem Materialbedarf umgesetzt werden, so Imhof.

Mit dem neuen Verkehrskonzept verfolge man mehrere Ziele im Falle eines Reusshochwassers, wie Thorsten Imhof ausführte: Die Rettungsachse für die Polizei und Blaulichtorganisationen soll freigehalten werden, der Individualverkehr flüssiger fahren, der ÖV besser funktionieren und das Gewerbe seine Dienstleistungen mit geringeren Behinderungen wahrnehmen können.

Wenn es um Verkehrskonzepte im Urner Reusstal geht, ist der Gedanke an die geplante West-Ost-Verbindung nicht weit. Das habe man im neuen Verkehrskonzept Reusshochwasser soweit als möglich bereits berücksichtigt, sagt Thorsten Imhof. «Sobald die neue Umfahrung besteht und in Betrieb ist, werden wir die Lage aber entsprechend analysieren und prüfen, wo allenfalls Anpassungen sowie Optimierungen am Verkehrskonzept im Falle eines Reusshochwassers notwendig sind.»