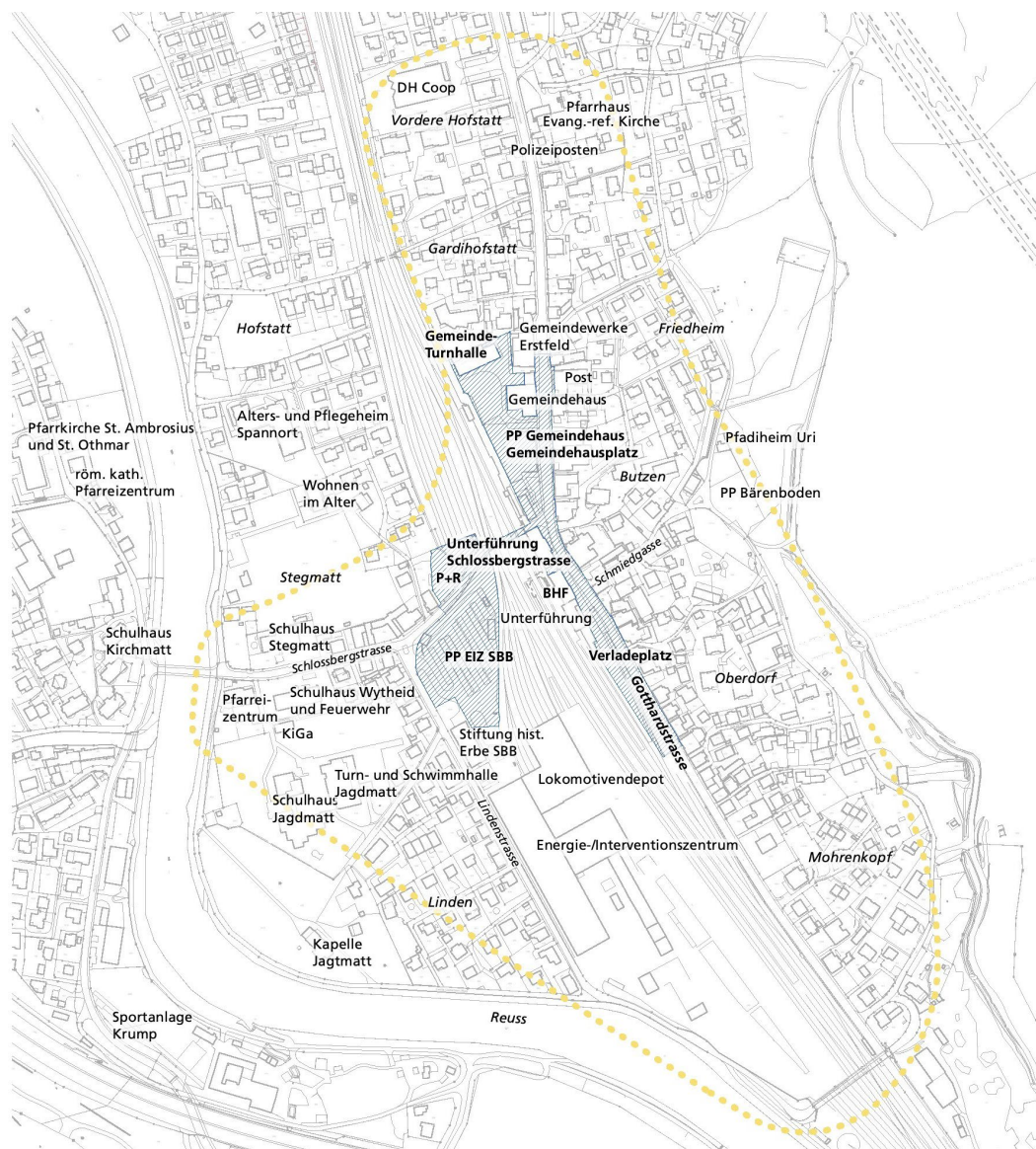


## Testplanung Räumliche Entwicklung Zentrum Erstfeld



## Programm «Präqualifikation»

**Entwurf** mit Stand vom 20. Januar 2022

## **1 Programm Präqualifikation**

Das Programm «Präqualifikation» ist ein weitgehender Entwurf des definitiven Programms. Es wurde an der Sitzung vom 10. Januar 2022 mit dem Fachexperten besprochen und für die Ausschreibung freigegeben.

## **2 Einleitung**

### **2.1 Identität und Ziele der Gemeinde Erstfeld**

Die Gemeinde Erstfeld liegt mitten im Urner Talboden und ist durch ihre Lage direkt an der Gotthard-Route (Eisenbahn, Autobahn A2) hervorragend erschlossen. Erstfeld war und ist seit jeher stark durch den Verkehr, seine Infrastrukturanlagen und sonstigen Einflüsse (Fremdenverkehr, Angebote für Durchreisende) geprägt. Die Bahnlinie «zerschneidet» das Dorf und auch die Kantonsstrasse wirkt trennend, da sie aufgrund ihrer Entlastungsfunktion für die Autobahn A2 breiter ausgestaltet und besser ausgebaut ist als andere Dorfstrassen. Mit der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels im Sommer 2016 und der seitherigen Umfahrung Erstfelds durch den Fern- und Güterverkehr der Bahn, war die Gemeinde zu einer Neupositionierung gezwungen. So entwickelt sich Erstfeld seither von einem «Eisenbahndorf» zu einer «normalen» Urner Talgemeinde (Siedlungsleitbild 2014). Dieser Identitätswandel verlangt dem Dorf einiges ab und wird jedoch beschleunigt durch konstanten Zuzug sowie eine bewusste Neuorientierung, die gleichzeitig das bahnhistorische Erbe nicht vergisst und es touristisch nutzbar macht.

Die Gemeinde Erstfeld wird im Kantonalen Richtplan Uri als Regionalzentrum ausgewiesen. Das Dorf nimmt die Funktion einer regionalen Drehscheibe ein und ist als Wohn- und Arbeitsstandort für die umliegende Region wichtig. Der Bahnhof Erstfeld dient als Umsteigeknoten zwischen Bahn und Bus zwischen dem Unteren und dem Oberen Reusstal. Mit den verbesserten Bus- und Zugverbindungen (Zug: Halbstundentakt, Bus: Viertelstundentakt) nimmt Erstfeld eine zunehmend wichtige regionale Stellung ein und dient als «Hub» für den südlichen Kantonsteil. Auch touristisch attraktive Ziele, sowohl für Wanderer als auch für Velofahrer, sind vom Ausgangspunkt Bahnhof Erstfeld zu erreichen (Nationale Wander- und Veloroute).

Die regionale Zentrumsfunktion von Erstfeld soll weiter gestärkt und die Nutzungsdurchmischung sowie das Angebot im Ortskern sollen gefördert werden. Es ist eine verstärkte Siedlungsentwicklung nach Innen sowie die Erhaltung und Erneuerung des Dorfkerns, unter Berücksichtigung des schützenswerten Ortsbildes (ISOS), anzustreben. Eine hochwertige Gestaltung der Siedlungsräume sowie eine hohe Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum (Umfeld Bahnhof, Gotthardstrasse, Dorfplatz, Schmiedgasse, Schlossbergstrasse) sind Ziele der räumlichen Entwicklung.

Erstfeld verfügt über ein ausgewogenes Dienstleistungs- und Versorgungsangebot, wie Post, Drogerie, Ärzte, Zahnärzte, Banken und Versicherungen, drei Grossverteiler und weitere Läden, welches aus Sicht von Bevölkerung und Behörden unbedingt aufrechterhalten werden muss. Darüber hinaus sind zahlreiche Gewerbebetriebe im Entwicklungsschwerpunkt Gewerbe, im Norden der Gemeindefläche, angesiedelt.

Die Gemeinde Erstfeld ist eine Kommune mit reichem historischem Bahnerbe, aber auch mit Zukunft. Die Bevölkerung ist nach früheren Schrumpfungsprozessen konstant bzw. leicht zunehmend (Einwohnerzahl Stand Januar 2022: 3'914). Früher zogen Menschen aus allen Kantonen der Schweiz nach Erstfeld, um für die Bahn zu arbeiten – heute sind es Menschen aus der ganzen Welt, die in Erstfeld ein Zuhause finden. Auch für Familien ist Erstfeld eine geeignete Wohngemeinde, wobei die Schul- und Sportinfrastrukturen in Teilen bald erneuert und ausgebaut werden müssen, um attraktiv zu bleiben. Eine Arbeitsgruppe von Schul- und Gemeinderat ist dabei, im Schulbereich eine Planung über Ersatz- und Neubauten vorzubereiten.

Erstfeld verfügt weiterhin über ein intaktes Vereinsleben. Zahlreiche Gruppen – von Sport über Kultur hin zu Gesundheit und Freizeit – beleben das Dorfleben. Im Unterschied zu anderen Urner Gemeinden existieren in Erstfeld noch ein gutes Dutzend Cafés und Restaurants, die der Dorfbevölkerung wichtige Treffpunkte bieten und auch für den Tourismus wichtig sind. Erstfeld ist keine «Schlafgemeinde», sondern ein lebendiges Dorf mit einer eigenen Identität.

Seit 2012 verfügt Erstfeld über das Label «Energistadt Gold», daher soll im Rahmen der Testplanung auch eine klimafreundliche Entwicklung berücksichtigt werden.

## 2.2 Motive zur Durchführung der Testplanung

Rund um das Zentrum und den Bahnhof Erstfeld sind aktuell diverse Planungen und Projekte im Gange, die grosse zeitliche und inhaltliche Abhängigkeiten untereinander aufweisen, aber nur teilweise untereinander koordiniert sind. Zu diesen Projekten gehören insbesondere:

- multimodale Drehscheibe Bahnhof Erstfeld
- Neugestaltung Bahnhofvorplatz
- Sanierung und Neugestaltung der Gotthardstrasse
- Aufwertung Gemeindeparkplatz (Platz südlich des Gemeindehauses)
- Verbreiterung der Unterführung Schlossbergstrasse
- Standortsuche neues Feuerwehrlokal

Um die verschiedenen Planungen und Projekte aufeinander abzustimmen und um ein tragfähiges und abgestimmtes Leitbild für das Zentrum von Erstfeld inkl. Bahnhofsumgebung zu erreichen, wird eine Testplanung durchgeführt.

## 2.3 Ziele der Testplanung

Die Beiträge zeigen abgestimmte Strategien und Konzepte auf, wie folgende Ziele erreicht werden können:

- Das Zentrum Erstfeld ist funktional und gestalterisch aufgewertet.
- Der Bahnhof als multimodale Drehscheibe ist funktional gestärkt und seinen Funktionen entsprechend gestaltet.
- Die ÖV-Umsteigequalität und die Haltemöglichkeiten für Busse (Erfüllung der betrieblichen Anforderungen in beiden Fahrtrichtungen) werden verbessert.
- Die Rolle der Bauten, Strassen- und Freiräume (inkl. Parkierungsflächen) im Umfeld des Bahnhofs sind geklärt.
- Die Lage, die Funktion sowie die Gestalt des Dorfplatzes sind definiert.
- Mögliche Standorte für ein neues Feuerwehrlokal sind abgeklärt.
- Eine Strategie und «Rezepte» für eine qualitative und quantitative Siedlungsentwicklung nach Innen sind aufgezeigt.
- Massnahmen mit positiven Effekten auf das Klima sind erarbeitet.

*Bemerkung zu den Zielen: Die SBB selbst hat kein eigenes Entwicklungsinteresse, ist aber bereit, Flächen zur Verfügung zu stellen.*

## 2.4 Zentrale Fragen zur Erreichung der Ziele (unter Beachtung der Abhängigkeiten untereinander)

### Multimodale Drehscheibe Bahnhof

- Wie kann der Bahnhof als multimodale Drehscheibe gestärkt und entsprechend gestaltet werden und welche weiteren Mobilitätsangebote (z.B. Car-Sharing, etc.) wären wo anzuordnen, so dass ortsbaulichen Synergien mit der Zentrumsentwicklung erreicht werden können?
- In welche Richtung (Lage, Funktion, Gestaltung, ggf. ortsbaulicher Rahmen) sollen sich die vorhandenen und anzustrebenden Abstellflächen für Motorfahrzeuge und für Velos/ Mofas in der unmittelbaren Umgebung des Bahnhofes entwickeln?
- Welche Funktion und ortsbauliche Gestalt soll die Fläche der ehemaligen Autoverladestation und der Nebenbauten SBB in Zukunft aufweisen?

- Wie kann eine BehiG-konforme Ausbildung der Bushaltestelle «Erstfeld Bahnhof» freiräumlich sehr gut in die Situation eingepasst werden?

#### Kantonsstrasse

- Welche Gestaltung der Gotthardstrasse im Perimeter integriert sich sensibel in das wertvolle ortsbauliche Umfeld und ist robust genug resp. ausreichend flexibel, um sowohl die aktuellen betrieblichen Anforderungen erfüllen zu können, als auch langfristig andere Betriebsformen (tieferes Tempo, andere Art der Verkehrszusammensetzung) zu ermöglichen?
- Wie kann der Fuss- und Veloverkehr sicher geführt werden?
- Wie sind die bestehenden Abstell- und temporären Anlieferungsplätze der Gewerbebetriebe sowie allfällige Aussensitzplätze der ansässigen Gastrobetriebe entlang der Kantonsstrasse auszugestalten und in diese einzugliedern, um den Normen und Anforderungen entsprechen zu können und gleichzeitig eine hohe Aufenthaltsqualität zu schaffen?
- Welche Lage (in der Situation, in der Kotierung) weist die Gotthardstrasse südlich des Bahnhofs auf?

#### Zentrumsentwicklung

- Ist das Areal des heutigen Gemeindehausparkplatzes zwischen Bahnhof und Gemeindehaus resp. Gotthardstrasse und Bahn aus städtebaulicher und freiräumlicher Sicht geeignet, um einen neuen Detailhändler anzusiedeln? Falls ja, welche Dichte, Gestaltung und allfällige zusätzliche Nutzungen sind angezeigt?
- Ist das Gebiet bei der Gemeindeturnhalle (rückseitig der Gemeindewerke Erstfeld und des Gemeindehauses) geeignet, um ein neues Feuerwehrlokal und/oder Dienstleistung/Wohnen anzusiedeln? Mit welchen verkehrsbedingten Auswirkungen ist – vorallem im Zusammenhang mit einer allfälligen Überbauung des Gemeindeparkplatzes – ist zu rechnen und worauf ist hierbei zu achten, dass es zu keinen Konflikten kommt? Welche städtebaulichen und architektonischen Anforderungen müssten erfüllt werden, um eine befriedigende Einbindung in das Ortsbild zu erreichen?
- Ist der alternative Standort bei der PP-Anlage EIZ SBB/ Schlossbergstrasse für ein neues Feuerwehrlokal geeignet, oder allenfalls gar dem Standort bei der Gemeindeturnhalle vorzuziehen? Wie wäre das neue Feuerwehrlokal in die Situation einzubinden, um den betrieblichen wie auch städtebaulichen Anforderungen zu entsprechen?

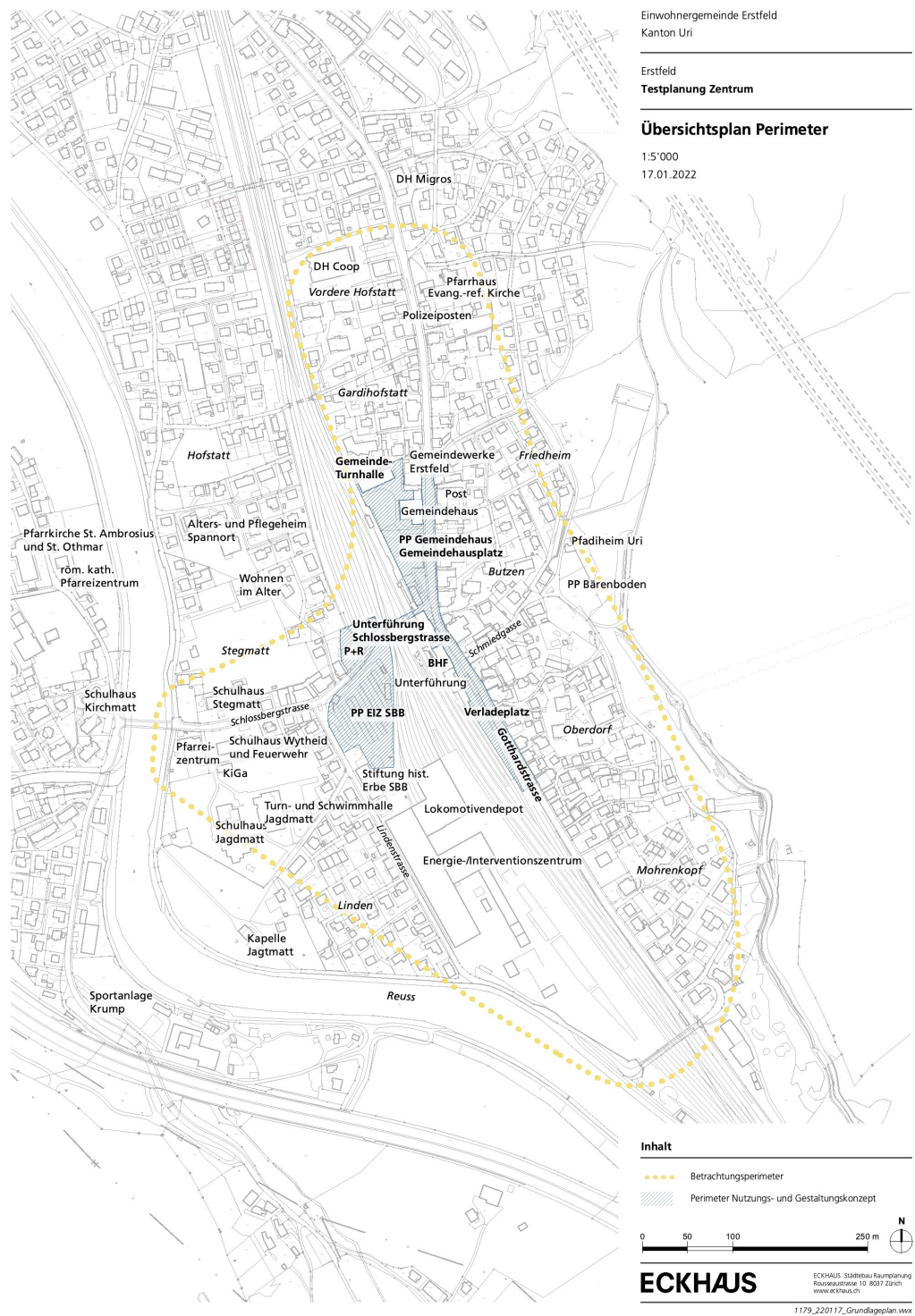
- Braucht Erstfeld neben dem Bahnhofvorplatz einen Dorfplatz und wenn ja, wo liegt er ortsbaulich richtig, welche Funktionen muss dieser erfüllen (z.B. Parkplatz, Durchführung von Märkten, Durchführung von Dorffesten) und welche Ansprüche an Dimension, Gestaltung und Schnittstellen (Strassenraum, Bebauung) leiten sich daraus ab?

#### Innenentwicklungsstrategie

- Welche Innenentwicklungsstrategie soll die Gemeinde Erstfeld im Perimeter verfolgen, welche «Rezepte» für die Entwicklung sind erfolgsversprechend (Erhalt/Erweiterung, Bestand/Neubau, bauliche Dichte, Funktion, Mass und Typologie der Freiräume, Nutzungsarten v.a. in den Erdgeschossen)? Welche Massnahmen sind nötig, um einen positiven Effekt auf das Klima auszuüben?



## 2.5 Perimeter



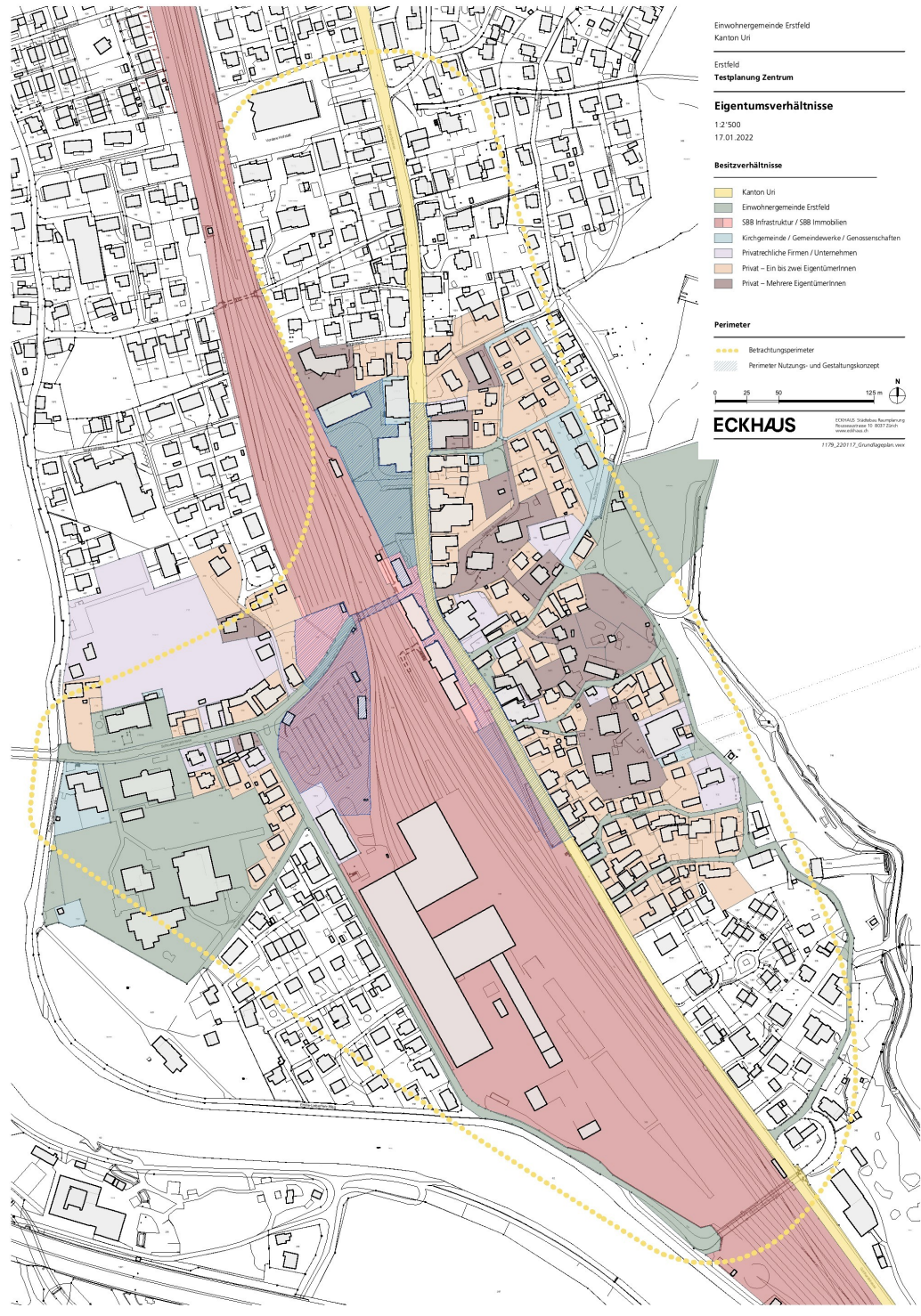
## 2.6 Erwartete Produkte

- Übersichtsplan Räumliche Entwicklung Zentrum 1:500 (Verortung der öffentlichen Funktionen / Nutzungen sowie der öffentlichen Räume inkl. ihrer Funktion und Typologie, Schwarzplan Zielbild zur ortsbaulichen Entwicklung, Prinzipien zur Schnittstelle Erdgeschoss – Strassen-/Gassenraum, Lage der Kantonsstrasse)
- Erläuterungen auch in Form eines kurzen schriftlichen Konzeptpapiers
- Entwurf eines möglichen Betriebs- und Gestaltungskonzepts 1:500 für Fokusgebiete wie z.B. die für die multimodale Drehscheibe und die Kantonsstrasse oder den Dorfplatz (inkl. denkbarer Etappierung / bezeichnen von eigenständigen Entwicklungseinheiten o.dgl.)
- Schnitte, volumetrische Darstellungen
- Priorisierter Standort neues Feuerwehrlokal
- über den Perimeter hinaus gehende Darstellungen wie Schwarzplan 1:1000
- Rezeptbuch Innenentwicklung Zentrum
- Modelleinsätze (In der Art eines Arbeitsmodells 1:500)



### 3 Rahmenbedingungen und Aufgabenstellung

#### 3.1 Eigentumsverhältnisse



### 3.2 Multimodale Drehscheibe Bahnhof Erstfeld

Nebst dem neuen Kantonsbahnhof Altdorf, der im Sinne der Konzentration auf einen Hauptknoten zum wichtigsten Bahnhof im Unteren Reusstal ausgebaut wurde, nimmt der Bahnhof Erstfeld weiterhin eine wichtige Funktion als Umsteigeknoten zwischen dem Unteren und Oberen Reusstal ein. Sämtliche S-Bahnleistungen starten und enden grundsätzlich in Erstfeld. Ergänzend dazu wird die Bedienung der Gotthardbergstrecke mit IR-Leistungen sichergestellt. Auf der anderen Seite wird der Bahnhof Erstfeld seit 2022 im Viertelstundentakt durch die Busse der Auto AG Uri bedient. Die Busverbindungen werden auch auf die (Anschluss-)Verbindungen des Bahnhofs Altdorf ausgerichtet.

Einen Einblick in das Pendler- und Mobilitätsverhalten bietet der in den Grundlagen vorhandene Schlussbericht «Agglomerationsprogramm Unteres Reusstal (AP URT) – 4. Generation. Situations- und Trendanalyse», Altdorf, 28.09.2020.

Die bestehende Infrastrukturanlage der Bushaltestelle Bahnhof Erstfeld vermag den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) nicht zu entsprechen. Weiter sind erhebliche Mängel bezüglich der Verkehrssicherheit wie auch der Umsteigequalität und des Komforts für die ÖV-Nutzer festzustellen. Der Bahnhof Erstfeld ist insofern in eine zeitgemässe und den Normen entsprechende multimodale Drehscheibe (SBB, Busangebot, etc.) um- und auszubauen.

Die bestehenden Park+Rail-, Bike+Rail- und Kiss+Rail-Angebote weisen bereits heute eine hohe Auslastung auf. Gemäss dem erwarteten Wachstum wird sich die Auslastung in Zukunft noch erhöhen. Ferner sind die heutigen Standorte der P+R-, B+R- und K+R-Angebote teilweise sicherheitsmässig ungünstig und nicht unmittelbar beim Bahnhof angeordnet. An geeigneten Standorten ist – gemäss SBB-Vorgabe – für folgende Soll-Grössen ein Angebot zur Verfügung zu stellen:

- 50 Stellplätze für Park+Rail (ist: 33 Stellplätze, westlich des Gleisfeldes, an der Schlossbergstrasse, Parzelle L462)
- 150 Velo-Stellplätze und 20 Motorrad-Stellplätze (ist: 100 Stellplätze, vor dem Bahnhof entlang der Kantonsstrasse und rückseitig der Milchchuchi)

Im Weiteren sind ausreichend Abstellplätze für Kiss+Rail / Taxi sowie für Car-Sharing-Angebote zu Verfügung zu stellen.

### 3.3 Bushaltestelle Bahnhof Erstfeld

Anforderungen seitens ÖV an Bushaltestellen «Erstfeld Bahnhof» (Nord-Süd und Süd-Nord):

- Neuorganisation und hindernisfreie Gestaltung.
- Platz für 2 Busse pro Richtung (AAGU Gelenkbus und Postauto Standardbus)
- Doppelhaltestelle; die beiden Busse können gleichzeitig in der Haltestelle stehen, sie aber nicht unabhängig voneinander befahren
- 22 cm hohe Kante, gemäss Vorgaben BehiG
- Je Richtung ein Wartehäuschen mit Bank und Windschutz, Abfalleimer und nach Möglichkeit beleuchtet sowie Kundeninformation (Tafeln AAGU/PostAuto)

Mit dem Angebotskonzept Bus 2022 besteht im Regionalverkehr ein 15' Takt zu den Normal- und Hauptverkehrszeiten (6:00 bis 20:00 Uhr) sowie ein 30' Takt zu den Spätverkehrszeiten (20:00 bis 24:00 Uhr) und am Wochenende.

Die Bushaltestelle «Erstfeld Bahnhof» wird von der Linie 401 (Flüelen – Göschenen) bedient. Zusätzlich wird die Buslinie 412 wochentags von Altdorf Bahnhof bis nach Amsteg Post durchgehend geführt. Somit ist eine Fläche als Wendemöglichkeit für Busse am Bahnhof Erstfeld nicht mehr erforderlich. Bis zum Fahrplanwechsel Dezember 2021 gab es Buskurse, die in Erstfeld am Bahnhof ihre Endhaltestelle hatten und auf der Fläche beim Ehemaligen Autoverlad gewendet haben.

### 3.4 SBB Immobilien

Nebst der «Milchchuchi» verfügt die SBB Immobilien innerhalb des Bearbeitungsperimeters über zwei Teilbereiche. Der erste Bereich befindet sich östlich des Gleisfeldes und umfasst folgende Gebäude und Flächen (Parzelle L308):

- Aufnahmegebäude (Kommandoraum ZKE Intervention, WC-Anlage)
- Dienstgebäude 1 (Kiosk, Büros, Wohnung)
- Dienstgebäude 2 (Stellwerk mit Relais, Umformer, Lüftung etc.)
- Güterrampe (Parkplatz, Lagerfläche)
- Gleis A10 mit Verladeplatz, Portalkran, Presscontainer und Velounterstand.

Es zeichnet sich ab, dass das Stellwerk aufgrund von geplanten Erneuerungsarbeiten und absehbaren Stellwerkbzusammenschlüssen mehr Platz benötigt und folglich künftig nicht mehr im Dienstgebäude 2 untergebracht sein wird. Die SBB beabsichtigt den Ersatz des Stellwerkes auf dem westlich des Gleisfeldes liegenden Areal Parkplatz des Erhaltungs- und Interventionszentrums (EIZ) SBB zu positionieren. Die neue Anlage benötigt eine Fläche von rund 200m<sup>2</sup>. Im Weiteren wird das Gleis A10 von der SBB

langfristig (ca. ab 2025) nicht mehr benötigt, womit der Portalkran sowie der Presscontainer rückgebaut werden können.

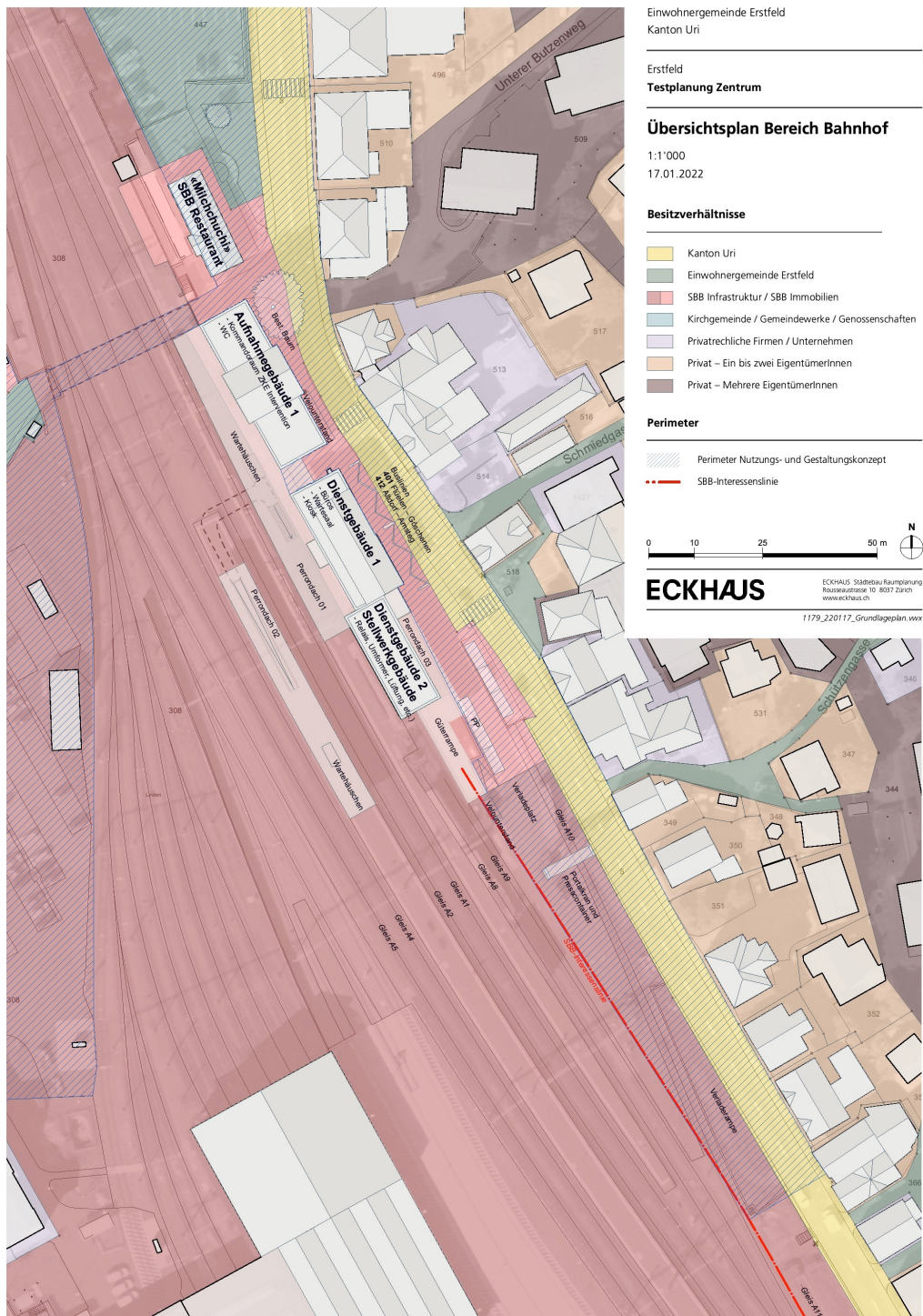
Insofern können im Rahmen der Testplanung das Dienstgebäude 2 mit der südlich anstossenden Güterrampe und das Gleis A10 mit Verladeplatz einer anderen Nutzung zugeführt werden. In der Konsequenz soll studiert werden, wie die frei werdenden Bauten und Anlagen ortsbaulich-freiräumlich aber auch ökonomisch besser genutzt werden können. Ein Zugang (Lieferwagen) zu den Gleisgruppen A8, A9 und A11 muss jedoch weiterhin bestehen bleiben. Die detaillierte Abgrenzung zwischen SBB Immobilien und SBB Infrastruktur kann im Rahmen der Testplanung festgelegt werden.

Im zweiten Bereich – westlich des Gleisfelds – befinden sich nachstehende Flächen und Nutzungen, die ebenfalls in die Überlegungen der Testplanung miteinbezogen werden können:

- Park+Rail (Parzelle L462)
- PP EIZ SBB (Parzelle L308)

Für den Ersatzneubau des Stellwerkes, der eine Grundfläche von ca. 200m<sup>2</sup> benötigt, ist auf den im Rahmen der Testplanung zur Verfügung stehenden, westlich des Gleisfelds liegenden Flächen, ein geeigneter Standort zu definieren, wobei zu berücksichtigen ist, dass das Stellwerk nahe der Gleisanlagen erstellt werden muss. Hierbei ist zu prüfen, ob sich überzeugende ökonomische wie auch städtebauliche Synergien mit dem alternativen Standort des neuen Feuerwehrlokals ergeben können.





### 3.5 Gotthardstrasse (Kantonsstrasse)

Die Gotthardstrasse (K2) stellt im Kantonsstrassennetz das Rückgrat der Nord-Süd-Verbindung dar. Sie hat eine wichtige Erschliessungs- und Durchleitungsfunktion. Auf weiten Strecken verläuft sie parallel zur Autobahn A2. Sie gilt als Rettungsachse, die immer zur Verfügung stehen muss, falls aus Gründen eines unvorhergesehenen Ereignisses die Autobahn gesperrt wird. Die Gotthardstrasse hat heute den Charakter einer regionalen Erschliessungsstrasse mit einer signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Der Fahrbahnquerschnitt hat im nördlichen Teil eine Breite von +/- 7.00m, teilweise bis 9.70m, mit beidseitigem Gehweg von rund 4.00 m (Höhe Gemeindewerke Erstfeld) bis 1.10 m Breite (Höhe Hirschenplatz). Im Bereich des Bahnhofs ist die Fahrbahnbreite inhomogen und im südlichen Abschnitt beträgt die Fahrbahnbreite ca. 6.90m mit einem einseitigen Gehweg von 1.50 m. Die Strassenraumgestaltung kann als verkehrsorientiert bezeichnet werden.

Im Jahr 2020/2021 hat eine Sanierung der Werkleitungen und damit einhergehend der Kantonsstrasse im nördlichen Abschnitt von Erstfeld bis zum Gemeindehaus stattgefunden.

Erwartet wird eine der Situation angepasste Verteilung der Verkehrsflächen und eine Berücksichtigung der Sichtverhältnisse (an Knoten und Grundstücksausfahrten). Im Weiteren sind Lösungen aufzuzeigen, wie mit den bestehenden Abstell- und Anlieferungsplätzen der Gewerbebetriebe sowie mit allfälligen Aussensitzplätzen der Gastronomiebetriebe umzugehen ist, respektive diese Bedürfnisse in die Gestaltung der Kantonsstrasse integriert werden können. Insgesamt wird eine attraktive und nutzergerechte Gestaltung des öffentlichen Raums mit hoher Aufenthaltsqualität angestrebt.

Die Gotthardstrasse wird auch künftig als Rettungsachse der A2 zur Verfügung stehen. Der Begegnungsfall Bus – Bus ist durchgehend zu gewährleisten. Im Rahmen der Testplanung kann eine allfällige Temporeduktion im Zentrumsbereich geprüft werden, wobei diese räumlich zu definieren und deren betrieblichen und gestalterischen Auswirkungen aufzuzeigen sind (kleinerer Fahrbahnquerschnitt).

Der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) liegt bei 7'700 bis 8'000 Fahrzeugen im Bereich Gemeindehaus. Am nördlichen Gemeinderand befindet sich eine kantonale Zählstelle (781): DTV<sub>2021</sub> ca. 6'800 Fahrzeuge, ASP<sub>2021</sub> 756 Fahrzeuge.

Der Verkehr setzt sich hauptsächlich aus dem Ziel- und Quellverkehr der Gemeinde Erstfeld zusammen. An den Wochenenden oder in den Ferienzeiten, wenn die A2 sehr hoch belastet ist, entsteht stundenweise Ausweichverkehr über die Kantonsstrasse.



Wander- und Velotourismus ist von grosser Bedeutung für Erstfeld. Der Bahnhof und sein Umfeld ist daher eine wichtige Adresse von Erstfeld. Die Wanderer laufen vereinzelt direkt los, der Grossteil steigt in den Bus um. Es wird eine Verbesserung der allgemeinen Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr, insbesondere bei Fussgängerquerungen (wunschliniengerecht) angestrebt. Im Zentrumsbereich besteht ein erhöhtes Querungsbedürfnis, da in den Erdgeschossen zahlreiche unterschiedliche öffentliche Nutzungen angesiedelt sind. Umgang mit Velo im Querschnitt der Kantonsstrasse ist zu berücksichtigen. Entsprechende Veloabstellmöglichkeiten sollen aufgezeigt werden.

Die nationale Veloroute 3 wird über die Schlossbergstrasse erreicht. Die Verbindung Gotthardstrasse – Schlossbergstrasse ist zudem zentral für den Schulweg und somit auch für die Verbesserung der Schulwegsicherheit.

### 3.6 Parkierung

Die nachfolgend aufgelistete Ist-Anzahl der bestehenden öffentlichen Parkplätze im Zentrumsgebiet ist grundsätzlich zu belassen, respektive bei allfälligen Überbauungsprojekten zu integrieren. Sämtliche Parkplatzanlagen werden bewirtschaftet.

- Gemeindehausparkplatz: 44 Stellplätze, davon 4 Elektro + 2 Stellplätze Bus/Car
- Bärenbodenparkplatz: 40 Stellplätze, davon 2 Elektro + 2 Stellplätze Lieferwagen (im Betrachtungsperimeter)
- Zudem beabsichtigt die SBB ihr PP-Angebot an P+R- und Velo/Mofas-Stellplätzen zu erhöhen (siehe Kap. 3.2).

### 3.7 Unterführung Schlossbergstrasse

Die Unterführung Schlossbergstrasse inklusive der Brückenplatte SBB muss saniert werden. Um im Zuge der Sanierung die MIV-Verkehrsführung, wie auch die Führung des Fuss- und Veloverkehrs zu optimieren, soll die Unterführung auf Total 7.20m verbreitert werden. Die Unterführung noch breiter auszuführen, ist aus technischen Gründen nicht möglich. Es ist vorgesehen, dass der MIV neu mit einer 5.00m breiten Fahrbahn zweispurig und der Fussverkehr über ein 2.20m breites Trottoir geführt wird. Das Bauvorhaben befindet sich aktuell in der Vorprojektphase und soll voraussichtlich bis Sommer 2025 realisiert worden sein.

Im Rahmen der Testplanung ist das vorliegende Vorprojekt der Verbreiterung Unterführung Schlossbergstrasse mit den damit einhergehenden östlichen und

westlichen Anpassungen der Schlossbergstrasse und insbesondere des neuen Einlenkers in die Gotthardstrasse, entsprechend zu berücksichtigen und in die Testplanung einfließen zu lassen. Alternative Lösungsansätze bezüglich der Verkehrsführung und Verteilung der Verkehrsflächen sind aufzuzeigen.

### 3.8 Dorfplatz

Die Gemeinde Erstfeld verfügt über keinen «eigentlichen» Dorfplatz. Der heutige Gemeindehaus(park)platz wird gelegentlich für kulturelle Veranstaltungen (Feste, Märkte und dergleichen) genutzt. Sollte der Platz aber wie angedacht, überbaut werden, fällt diese Möglichkeit weg.

Es stellt sich die Frage, ob der Gemeindehaus(park)platz der Dorf- und Festplatz ist und bleibt, ob die Funktion Dorf- und Festplatz aufgehoben werden kann oder nicht und wenn diese Funktionen erhalten werden sollen, wo diese angeordnet werden können (allenfalls auch mit einer Trennung der Funktionen Dorfplatz und Festplatz). Dazu werden Überlegungen und Stellungnahmen der Planungsteams erwartet.

### 3.9 Gemeindehausplatz, Gemeindehaus und «Milchchuchi»

#### Gemeindehausplatz

Der südlich des Gemeindehauses liegende Gemeindehaus(park)platz war früher mit zwei Mehrfamilienhäusern bebaut, welche anlässlich des Ausbaus der Kantonsstrasse abgerissen werden mussten. Die dadurch entstandene freie Fläche wurde seither als Parkplatz für die Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt und für Veranstaltungen wie z.B. Dorffeste, die Kilbi und den Weihnachtsmarkt genutzt.

Der Gemeindehausplatz wird im ISOS als gestaltungsbedürftiger Freiraum im Ortszentrum umschrieben und als störendes Element aufgeführt. Er ist umgeben von Gast- und Wohnhäusern (19./20.Jh.) und befindet sich innerhalb der Umgebungszone VIII. Nach Aussage der Kantonalen Denkmalpflege, kann mit einer entsprechend guten Gestaltung einer allfälligen Überbauung die Qualität des Raumes und damit das Ortsbild aufgewertet werden. Eine städtebauliche Ergänzung in der Flucht der bestehenden Gebäude (Gemeindehaus), wäre denkbar und könnte die Zentrumsbildung stärken und spürbar machen.

Auf Initiative von Dritten wurde auf der Fläche des Gemeindehausplatzes ein Bebauungsprojekt für eine Wohn- und Gewerbenutzung erarbeitet. Geplant sind zwei Wohnhäuser mit einer zweistöckigen, unterirdischen Tiefgarage, mit Gewerbefläche im

Erdgeschoss und zwei Geschossen mit insgesamt 12 Wohnungen. Die Gebäude sind durch einen Zwischentrakt miteinander verbunden. Weiter ist im Erdgeschoss Richtung Süd der Anbau eines Restaurationsbetriebs geplant (Ersatz für die Milchchuchi). Im Bereich der heutigen Milchchuchi würde Platz für einen «Dorfplatz» geschaffen.

Das vorliegende Überbauungsprojekt des Gemeindehausplatzes eines Architekturbüros ist zu berücksichtigen, soll aber hinsichtlich der städtebaulichen und freiräumlichen Eingliederung ins Ortsbild und je nach Erkenntnis der «Dorfplatz-Frage» kritisch hinterfragt werden. Ebenso sind die Auswirkungen auf den Verkehr (MIV und Fuss- und Veloverkehr) zu prüfen und aufzuzeigen. Die Anzahl der heute für die Öffentlichkeit bestehenden Parkplätze auf dem Gemeindehausplatz ist zu erhalten.

#### «Milchchuchi»

Die «Milchchuchi» ist eine einfache SBB-Kantine und verpflegt seit rund 100 Jahren die SBB-Mitarbeitenden und andere Gäste. Sie befindet sich am südlichen Ende des Gemeindehausplatzes, direkt neben der Unterführung Schlossbergstrasse.

Hinsichtlich einer allfälligen Überbauung des Gemeindehausplatzes, kann die Milchchuchi rückgebaut werden. Die SBB-Kantine ist jedoch zwingend zu erhalten, respektive – je nach zu priorisierendem Standort des neuen Feuerwehrlokals – entweder in das Projekt beim Gemeindehausplatz zu integrieren, oder aber zusammen mit dem neuen Feuerwehrlokal am alternativen Standort an der Schlossbergstrasse/ Parkplatz EIZ SBB zu realisieren.

Das Ersatzlokal der «Milchchuchi» ist so zu platzieren, dass es grundsätzlich nahe beim Bahnhof liegt (ca. 3 Gehminuten), über mindestens 50 Sitzplätze sowie über eine Terrasse/ einen Aussensitzplatz verfügt.

#### Gemeindehaus

Das nördlich vom Gemeindehausplatz stehende Gemeindehaus ist im Schutzinventar als Einzelobjekt KE.1206.54, Gemeindehaus, ehemaliges Kasino als Schutzobjekt von lokaler Bedeutung verzeichnet. Der L-förmige Baukomplex grenzt im Osten unmittelbar an die Gotthardstrasse und setzt sich aus dem dreigeschossigen, ehemaligen Gesellschaftshaus und dem angrenzenden, eingeschossigen Casino-Saal zusammen.

Im ISOS sind sowohl das Gemeindehaus als auch die Stationsgebäude der SBB als Einzelobjekte mit dem Erhaltungsziel A, Erhalt der Substanz, aufgeführt.

### 3.10 Feuerwehrlokal Erstfeld

Die Feuerwehr Erstfeld ist seit 1914 im Erdgeschoss des Schulhauses Wytheid an der Schlossbergstrasse einquartiert. Nebst einer sanften Sanierung im Jahr 2000 wurde im Jahr 2012 eine Verbreiterung der Zugangstore realisiert. Aus Platzgründen wurde im Jahr 2016 ein provisorisch bewilligter Anbau zur Unterbringung der Fahrzeuge und Material, am unter Schutz stehenden Wytheid-Schulhaus, erstellt. Die Gemeinde Erstfeld verpflichtete sich gegenüber dem Kanton, den Anbau bis Ende 2022 zurückzubauen und hat deshalb im Zusammenhang mit der Schulraumplanung in den Jahren 2018 bis heute eine noch laufende Standortevaluation für ein neues Feuerwehrlokal durchgeführt. Die Fahrzeuge der Feuerwehr können die Unterführung Schlossbergstrasse aufgrund von Spezialfahrzeugen ohne Einschränkung nutzen.

Im Rahmen der Testplanung soll durch die Planungsteams geklärt werden, welcher der beiden möglichen Standorte für ein neues Feuerwehrlokal städtebaulich und verkehrstechnisch, aber auch – unter Berücksichtigung allfälliger Synergien – funktional zu priorisieren ist. Als Standorte kommen entweder das Areal der heutigen Gemeindeturnhalle, rückseitig der Gemeindewerke Erstfeld und des Gemeindehauses, oder aber das Areal des heutigen Parkplatzes des EIZ SBB in Frage. Die Lösung der Standortfrage für das neue Feuerwehrlokal hat für die Gemeinde Erstfeld hohe Dringlichkeit.

#### Areal Gemeindeturnhalle

Die bestehende Gemeindeturnhalle soll allenfalls auf dem Gebiet des Schulhauses Jagdmatt mit einer neuen Doppel-Turnhalle ersetzt werden. Insofern kann die Fläche neu genutzt werden. Die Kantonale Denkmalpflege erachtet einen Ersatzneubau an Stelle der Gemeindeturnhalle unter Berücksichtigung und Wahrung des Ortsbildes als denkbar. Hingegen wird ein Neubau auf der bestehenden freien Fläche («Risi-Betschart-Platz») hinter dem Gemeindehaus durch die Kantonale Natur- und Heimatschutzkommission als negativ bewertet.

Sollte das Feuerwehrlokal nicht am Standort der Gemeindeturnhalle zu stehen kommen, ist aufzuzeigen, welcher Nutzung(en) die Fläche zugeführt werden soll und es ist zu definieren, welche ortsbauliche Rahmenbedingungen für eine allfällige Überbauung berücksichtigt werden müssen.

## Areal Parkplatz EIZ SBB

Der Parkplatz des EIZ SBB befindet sich auf einer künstlich angelegten Anhöhe der Liegenschaft L308. Die SBB würde die zu benötigende Fläche für ein neues Feuerwehrlokal zu Verfügung stellen, wobei die Anzahl der bestehenden Parkplätze in jedem Fall erhalten werden müssen. Denkbar wäre nebst der Erschliessung des neuen Feuerwehlokals über die Zufahrtsrampe von der Lindenstrasse her, auch eine direkte und ebenerdige Erschliessung über die Schlossbergstrasse.

Bei der Planung des neuen Feuerwehlokals auf dem Areal Parkplatz EIZ SBB, ist eine allfällige Integration der «Milchchuchi» (SBB-Kantine) sowie des neuen SBB-Stellwerks und zusätzlich denkbaren Mantel-Nutzungen zu prüfen.

## Raumbedarf neues Feuerwehrlokal

Bei der Standortwahl und insbesondere der räumlichen Eingliederung des neuen Feuerwehlokals sind hinsichtlich ihrer Grundflächen die beiden nachstehenden Varianten zu berücksichtigen.

Die Variante «OPTIMAL» zeigt eine für die Feuerwehr ideale Raumaufteilung im Erdgeschoss auf. Bei dieser Variante ist von einer Grundfläche von rund 1'000 m<sup>2</sup> (40 m Breite und 25m Tiefe) auszugehen. Sie sieht acht Tore vor und bringt neben der Einsatzleitung und des Atemschutzraumes sämtliche Garderoben- und Sanitärräume im Erdgeschoss unter. Zudem sind ein Arbeitsbereich und diverse Flächen als Lager vorhanden.

Die Variante «MINIMAL» legt dar, welche Mindestfläche im Erdgeschoss zwingend benötigt wird, wobei keine Reserven eingerechnet sind. Hier ist mit rund 700 m<sup>2</sup> Grundfläche zu rechnen. Bei dieser Variante sind mindestens sechs Tore einzuplanen. Auf die Unterbringung der Garderoben- und Sanitärräumen im Erdgeschoss wird hingegen verzichtet und müssten im Obergeschoss platziert werden.

Je nach Standortpriorisierung des neuen Feuerwehlokals ist die Erschliessung, deren Auswirkung auf den Verkehr sowie die Eingliederung in die ortsbauliche Umgebung aufzuzeigen. Im Weiteren sind im Sinne der Verdichtung nach Innen vertretbare zusätzliche Nutzungen und deren volumetrischen Rahmenbedingungen darzulegen.

### 3.11 Ortsbild Erstfeld (ISOS)

Erstfeld wird im Bundesinventar der Schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS), als «verstädtertes Dorf» von nationaler Bedeutung eingestuft. Im Kantonalen Schutzinventar ist das Dorfbild Erstfeld als Kulturgebiet KG.1206.01 und daher ebenfalls als von nationaler Bedeutung, aufgeführt.

Gemäss Richtplan berücksichtigen die Gemeinden mit schützenswerten Ortsbildern von nationaler Bedeutung in Absprache mit dem Kanton die Inhalte des ISOS in den kommunalen Planungen. Sie stimmen ihre Nutzungspläne und die Bau- und Nutzungsvorschriften auf das ISOS ab.

Das ISOS bewertet das Ortsbild von Erstfeld im Bereich der Gotthardstrasse wie folgt:

- Ehemaliger Bauernweiler, im Zusammenhang mit dem Bahnbau im letzten Quartal des 19. Jahrhunderts zum grossen Eisenbahnerdorf angewachsen.
- Besondere räumliche Qualitäten durch die interessante Gegenüberstellung der quer im Tal angelegten lockeren bäuerlichen Bebauung am linken Reussufer und dem Bahnhof auf der rechten Flussseite mit klarer Ausrichtung auf die Hauptverkehrsachsen längs im Tal (Bahnlinie, Gotthardstrasse), dank dem von einer markanten Baumallee betonten Schulbezirk als Verbindungsglied der beiden Ortsteile, der im Bahnhofbereich äusserst kompakten, auf das grosse Gleisfeld orientierten Häuserfront an der Gotthardstrasse sowie durch die spannende Verteilung von kleinen Altbaugruppen und Einzelbauten entlang Wegen, Gärten und Grünräumen, insbesondere auch in der genossenschaftlichen Wohnsiedlung «Kolonie».
- Besondere architekturhistorische Qualitäten durch die Lesbarkeit und Vollständigkeit der verschiedenen Bauetappen von Bauernweiler zum industrialisierten Dorf: Bäuerlicher Ortsteil Taubach, Bahnareal mit alten Werkstatt- und Dienstbauten, Bahnhofquartier mit typischen Wohn- und Geschäftsbauten E.19./A.20. Jahrhundert, geplantes Wohnquartier hinter dem Bahnhof E.19. Jahrhundert, Schulhausbezirk A.20. Jahrhundert, Wohnsiedlungen 1.H.20. Jahrhundert und dank der Vielzahl stilistisch wertvoller Einzelbauten, ausgehend von der frühbarocken Jagdmattkapelle, typischen Tätschdachhäusern, dem klassizistischen Kirchmattschulhaus bis hin zu den von Regionalismus und Moderne geprägten Siedlungsbauten.

Die Gemeinde Erstfeld ist bemüht, Grundeigentümer zu sensibilisieren und aktiv dabei zu unterstützen, ihre Liegenschaften zu erneuern bzw. zu sanieren. Mit Fokus auf die Liegenschaften entlang der Gotthardstrasse, sollen die Planungsteams «Rezepte» erarbeiten, die hinsichtlich der anzustrebenden Innenentwicklung künftig weiterverfolgt werden sollen. Nebst dem Aufzeigen welche strukturellen Merkmale und Eigenheiten der Liegenschaften und deren städtebaulichen Stellungen zu erhalten oder anzustreben sind,



soll auch dargelegt werden, welche Rahmenbedingungen für allfällige Erweiterungen/ Neubauten berücksichtigt werden müssen. Hierbei ist stets der Ortsbilschutz, aber auch klimafreundliche Aspekte und entsprechende Massnahmen zu berücksichtigen.

## **4 Allgemeine Bestimmungen**

### **4.1 Projektträgerschaft**

Die Testplanung wird durch folgende Behörden getragen:

Einwohnergemeinde Erstfeld, Bauamt  
Gotthardstrasse 99, Postfach 68, 6472 Erstfeld

Kanton Uri, Amt für Tiefbau  
Klausenstrasse 2, 6460 Altdorf

Kanton Uri, Amt für Raumentwicklung  
Rathausplatz 5, 6460 Altdorf

SBB AG, Infrastruktur, Netzentwicklung Region Mitte  
Bahnhofstrasse 12, 4600 Olten

*Bemerkung: Die SBB selbst hat kein eigenes Entwicklungsinteresse, ist aber bereit, Flächen zur Verfügung zu stellen.*

### **4.2 Organisation, Support**

Die fachliche Organisation und Begleitung der Testplanung erfolgt durch:

Eckhaus AG Städtebau Raumplanung  
Rousseaustrasse 10, 8037 Zürich  
Christian Blum  
[christian.blum@eckhaus.ch](mailto:christian.blum@eckhaus.ch)

### **4.3 Verfahren**

#### Testplanung mit Präqualifikation (Selektives Verfahren)

Die Projektträgerschaft hat sich entschieden, für die Lösung der Aufgabenstellung eine Testplanung mit vorangehender Präqualifikation durchzuführen.

### Präqualifikation nach Eignung

Die Teilnahme an der Testplanung wird am 21. Januar 2022 im Amtsblatt des Kantons Uri und auf der elektronischen Beschaffungsplattform «simap.ch» öffentlich ausgeschrieben. Die Verfahrenssprache ist Deutsch. Die Präqualifikation wird nicht entschädigt.

Den Bewerbern stehen ab der Publikation der vorliegende Entwurf des Programms «Präqualifikation», das Antragformular und die Selbstdекlaration zur Verfügung. Die Unterlagen können bis am 23. Februar 2022 auf <https://www.simap.ch> bezogen werden.

Die interessierten Planungsteams bewerben sich mit der rechtzeitigen Einreichung des ausgefüllten und unterzeichneten Antragformulars (Angaben zum Planungsteams und den Firmen, 2 Firmenreferenzen resp. max. 6 Referenzen pro Planungsteam mit A4-Beilagen, je Firma ausgefüllte Selbstdекlaration; siehe sep. Dokument) sowie mit einem Motivationsschreiben, welches das Aufgabenverständnis umfasst (eine A4 Seite).

Die Umschläge mit den Bewerbungsunterlagen sind mit der Bezeichnung «Testplanung Zentrum Erstfeld» zu versehen und sind wie folgt zu adressieren:

Bauamt Erstfeld  
zu Hdn. von Simon Baumann  
Gotthardstrasse 99  
6472 Erstfeld

Die Eingabefrist des Teilnahmeantrags ist der 23. Februar 2022. Bei einer Einreichung per Post gilt das Datum (Poststempel A-Post). Das Aufgabedatum muss ersichtlich und nachweisbar sein. Hierfür sind die Teilnehmenden verantwortlich. Eine persönliche Abgabe ist nur am 23. Februar 2022 zwischen 09:00 – 11:30 Uhr oder 15:00 – 17:00 Uhr möglich. Eine Fristerstreckung ist ausgeschlossen. Es wird ein Eingangsprotokoll geführt.

### Folgende Hinweise sind zu beachten:

Die Planungsteams müssen mindestens aus den Fachdisziplinen Ortsbild/Architektur, Freiraum und Verkehr bestehen und ihren Geschäfts- oder Wohnsitz in der Schweiz haben. Die Federführung kann bei jeder der drei Fachdisziplinen liegen. Die Mitglieder der Planungsteams müssen von den Mitgliedern des Beurteilungsgremiums unabhängig sein. Die Verantwortung dafür, beim Vorliegen besonderer Beziehungen nicht teilzunehmen, liegt bei den Teilnehmenden. Für das Verfahren ist eine Mehrfachbeteiligung von Firmen ausgeschlossen.

Die eingereichten Bewerbungsunterlagen werden auf Vollständigkeit und Erfüllung der Anforderungen formell geprüft. Die Nichteinhaltung führt zum Ausschluss vom Bewerbungsverfahren.

Das Beurteilungsgremium nimmt am 4. März 2022 aufgrund der eingereichten Anträge die Präqualifikation nach Eignung vor. Es werden 3 Planungsteams zur Testplanung zugelassen. Die eingereichten Anträge werden nach folgenden Kriterien beurteilt (die Reihenfolge stellt keine Gewichtung dar):

- Planungsteam: Fachliche Zusammensetzung der Planungsteams und Eignung der Schlüsselpersonen
- Referenzen/ Motivationsschreiben: Vergleichbarkeit, Eignung und Qualität der Referenzen im Bezug zur gestellten Aufgabe
- Vielfalt und Diversität des ausgewählten Teilnehmerfeldes.

Unterlagen auf digitalen Datenträgern oder E-Mails sowie nicht verlangte Unterlagen und Firmendokumentaionen werden bei der Präqualifikation nicht berücksichtigt.

Die Veranstalterin behält sich vor, die Ausschreibung (Präqualifikation) im Notfall bei mangelnder Quantität und/oder Qualität der Bewerbungen, unter allfällig geänderten Bedingungen, zu wiederholen. Falls ein oder mehrere qualifizierte Teams nicht teilnimmt, respektive nicht teilnehmen kann, kann das Beurteilungsgremium bis zum Zeitpunkt der Startveranstaltung am 6. April 2022 einen Ersatz in der Reihenfolge der Rangierung aus der Präqualifikation nachnominieren.

Gegen diese Ausschreibung kann innert 10 Tagen nach der beim Obergericht des Kantons Uri, Rathausplatz 2, Postfach 449, 6460 Altdorf, schriftlich Verwaltungsgerichtsbeschwerde erhoben werden. Die Beschwerdeschrift muss einem Antrag und eine Begründung enthalten. Der angefochtene Entscheid ist beizufügen oder genau zu bezeichnen. Die Beweismittel sind zu benennen und soweit möglich beizulegen.

### Testplanung

Das Verfahren ist kooperativ, diskursiv und nicht anonym. Die drei ausgewählten Bearbeitungsteams erarbeiten und diskutieren gemeinsam mit dem Beurteilungsgremium ihre Konzepte.

Die konkreten Einzelaufträge und Erkenntnisse zur Weiterbearbeitung werden im Rahmen der Zwischenbesprechung formuliert und erteilt. Die Besprechungen fördern den intensiven offenen Meinungsaustausch zwischen allen Beteiligten und bündeln die Anstrengungen der verschiedenen Partner um die Potenziale besser auszuloten. Die

Ergebnisse sind keine Endresultate, sondern dienen im Prozess als Grundlage für das weitere Vorgehen.

Ziel der Testplanung ist, einen Konsens zur weiteren Entwicklung des Zentrums von Erstfeld inkl. der Gestaltung der Gotthardstrasse und des neuen Busbahnhofes sowie den angrenzenden Freiräumen zu finden.

Das vorliegende Programm, die Protokolle der Veranstaltungen (Startveranstaltung und Zwischenbesprechung) sowie die Fragenbeantwortung sind für alle am Verfahren Beteiligten verbindlich. Im Laufe des Testplanungsverfahrens kann das Programm bei neuen Erkenntnissen und geänderten Randbedingungen angepasst werden.

#### 4.4 Projektsteuerung

Die Projektsteuerung unterstützt das Beurteilungsgremium auf der strategischen Ebene, bei der Vorbereitung der Testplanung und bei der Erarbeitung der Synthese.

Je nach Art der von den Teams eingebrachten konzeptionell-inhaltlichen Ansätzen behält sich das Beurteilungsgremium vor, zeitlich nachgelagert zur Zwischenbesprechung, die Projektsteuerung zu informieren und strategische Rückmeldungen von ihr einzufordern. Relevante Entscheide für die Bearbeitungsteams werden zusammen mit dem Protokoll der Zwischenbesprechung bis (Mitte Juli) den Bearbeitungsteams gestellt.

##### Vertreter der Projektsteuerung

Marcel Achermann, Kanton Uri, Amt für Tiefbau, Kantonsingenieur  
Pia Tresch-Walker, Erstfeld, Gemeindepräsidentin  
Rolf Baumeler, SBB AG, Immobilien

#### 4.5 Beurteilungsgremium

Die Mitglieder des Beurteilungsgremiums sind für die ordnungsgemässe Durchführung der Testplanung verantwortlich. Die Mitglieder sind stimmberechtigt.

##### Vertreter der Projektträgerschaft

Marco Achermann, Kanton Uri, Amt für Raumentwicklung, Kantonsplaner  
Thomas Aschwanden, Kanton Uri, Abteilungsleiter öffentlicher Verkehr  
Nicole Galli-Richli, SBB AG, Infrastruktur, Netzentwicklung Region Mitte  
Flavian Levy-Zberg, Erstfeld, Einwohnergemeinderat, Mitglied  
Peter Vorwerk, Kanton Uri, Amt für Tiefbau, Leiter Abteilung Strategie  
Rebekka Wyler, Erstfeld, Einwohnergemeinderat, Mitglied

#### Unabhängige Fachleute

Max Bosshard, dipl. Architekt ETH Zürich, Luzern

Ulrike Huwer, Dr. Dipl. Ing. TU SVI, Zürich

Toni Weber, Landschaftsarchitekt HTL/BSLA/SIA, Solothurn

#### Sachverständige

Simon Baumann, Einwohnergemeinde Erstfeld, Leiter Bauamt

Thomas Brunner, Kanton Uri, Amt für Raumentwicklung, Kantonaler Denkmalpfleger

Ute Saretzki, Kanton Uri, Amt für Tiefbau, Projektleiterin Abteilung Infrastruktur

André Walker, Auto AG Uri, Geschäftsleitung, Leiter Betrieb/Technik

Die Zwischen- und Schlussbesprechungen und die Sitzungen des Beurteilungsgremiums werden durch Christian Blum moderiert (nicht stimmberechtigt).

#### 4.6 Experten und Gäste

Zur Beurteilung von Spezialfragen kann das Beurteilungsgremium jederzeit Experten und Gäste einbeziehen. Sie haben nur beratende Funktion und kein Stimmrecht.

#### 4.7 Bearbeitungsteams

Aufgrund einer erfolgten Präqualifikation auf Einladung werden folgende Teams mit der Bearbeitung beauftragt:

##### Team 1

NN, Ortsbild/Architektur

NN, Verkehr

NN, Freiraum

##### Team 2

NN, Ortsbild/Architektur

NN, Verkehr

NN, Freiraum

##### Team 3

NN, Ortsbild/Architektur

NN, Verkehr

NN, Freiraum



#### 4.8 Entschädigung und Weiterbearbeitung

Bei vollständiger Teilnahme am Prozess und termingerechter Abgabe einer Arbeit gemäss dem vorliegenden Programm werden die Teams pauschal mit je CHF 35'000 exkl. MWSt. entschädigt.

Mit der Bezahlung der Entschädigung gilt das Testplanungsverfahren als abgeschlossen. Eine Weiterbearbeitung wird nicht in Aussicht gestellt. Je nach Ergebnis des Verfahrens und Entscheid über das weitere Vorgehen, kann ein Folgeauftrag im Sinne einer Konzeptvertiefung ausgelöst werden.

#### 4.9 Eigentum und Urheberrecht

Mit der Bezahlung der Entschädigung gehen sämtliche eingereichten Unterlagen ins Eigentum der Auftraggeberin über. Das Urheberrecht bleibt bei den Verfassenden. Die Auftraggeberin erhält jedoch das Recht, die Arbeiten als Grundlage für allfällige Vertiefungsarbeiten weiter zu verwenden, zu vervielfältigen und zu veröffentlichen.

#### 4.10 Bekanntmachung

Die Ergebnisse der Testplanung werden in einem Bericht festgehalten. Die Arbeitsergebnisse nach Abschluss des Verfahrens sind bis zum Zeitpunkt der Publikation durch die Veranstalterin vertraulich zu behandeln.

Die Behörden, die Beteiligten und die Bevölkerung werden regelmässige und in geeigneter Form über die Ergebnisse der Testplanung informiert.

## **5 Ablauf und Termine**

### **5.1 Dialog**

Die Testplanung lebt vom Zusammenspiel von hochwertigen, interdisziplinären Lösungsansätzen und dem intensiven, geregelten und nicht anonymen, Dialog zwischen dem Beurteilungsgremium und den Bearbeitungsteams. Der Dialog findet bei der Startveranstaltung, im Rahmen der formell-schriftlichen Fragenstellung/-beantwortung, sowie in der Zwischen- und Schlussbesprechung statt. Bei der Zwischen- und Schlussbesprechung sollen die Schlüsselpersonen der Teams während der gesamten Dauer der Besprechung anwesend sein.

### **5.2 Startveranstaltung – 6. April 2022**

An der Startveranstaltung werden die Beteiligten mit der Aufgabenstellung, den Rahmenbedingungen, der Erwartungen und dem Perimeter vertraut gemacht. Zudem werden die Unterlagen abgegeben und es besteht die Möglichkeit eines ersten Austausches mit VertreterInnen des Beurteilungsgremiums.

### **5.3 Fragenstellung /-beantwortung**

Die Planungsteams können Fragen zum Programm und den Unterlagen stellen. Die Fragen sind bis zum 27. April 2022, 17:00 Uhr per E-Mail, an

[christian.blum@eckhaus.ch](mailto:christian.blum@eckhaus.ch)

einzureichen.

Eine Zusammenstellung aller Fragen mit zugehörigen Antworten wird den Planungsteams bis Mitte Mai zugestellt. Fragen, die sich nicht auf den Inhalt des Verfahrens beziehen, werden nicht beantwortet. Die Fragenbeantwortung ist integrierender Bestandteil des Programms. Weitere Fragen der Teilnehmenden werden direkt an der Zwischenbesprechung oder mit dem jeweiligen Protokoll beantwortet.

### **5.4 Zwischenbesprechung – 28. Juni 2022**

An der Zwischenbesprechung präsentieren die Planungsteams ihre Analysen und daraus abgeleitet die Konzepte und die Ansätze zu den zentralen Fragen (siehe Kap. 2.4.) unter

Berücksichtigung der Rahmenbedingungen (siehe Kap. 3). Erwartet werden insbesondere:

- Vorstellungen zur Lage, zum Betrieb und der Gestaltung der Kantonsstrasse inkl. den Bushaltestellen
- Ansätze zur Stärkung des Bahnhof als Drehscheibe und ein Konzept zur zukünftigen Funktion und ortsbauliche Gestalt der Fläche der ehemaligen Autoverladestation und der Nebenbauten SBB
- Konzeptionelle Ansätze zur Entwicklung des Gemeindehaus(park)platzes, zur Fragestellung «Dorfplatz» und zur Zentrumsentwicklung allgemein
- Aussagen zur Priorisierung des Standorts für das neue Feuerwehrlokal

Dadurch, dass es nur eine Zwischenbesprechung gibt, sind die Zwischenergebnisse inkl. der Präsentation als pdf-Dokument bis am 21. Juni 2022, 17:00Uhr, vorgängig abzugeben.

An der Zwischenbesprechung ist der Arbeitsstand mittels Beamerpräsentationen und ggf. Modelleinsätzen vorzustellen. Die Präsentation ist so zu gestalten, dass Sie für Nachbesprechungen so weit als möglich selbstverständlich ist.

## 5.5 Schlussbesprechung – 23. September 2022

An der Schlussbesprechung präsentieren die Planungsteams ihre Antworten zu den zentralen Fragen (siehe Kap. 2.4) und den konkreten programmatischen Anforderungen (siehe Kap. 3).

Zudem sind folgende Produkte abzugeben:

- Konzeptplan / Leitbild Zentrum 1:500 (Verortung der öffentlichen Funktionen / Nutzungen inkl. Standort neues Feuerwehrlokal sowie der öffentlichen Räume mit ihrer Funktion und Typologie, Schwarzplan Zielbild zur ortsbaulichen Entwicklung, Prinzipien zur Schnittstelle Erdgeschoss – Strassen-/Gassenraum, Lage der Kantonsstrasse)
- Entwurf eines möglichen Betriebs- und Gestaltungskonzept 1:500 für die multimodale Drehscheibe und die Kantonsstrasse (inkl. denkbarer Etappierung / Bezeichnung von eigenständigen Entwicklungseinheiten o.dgl.)
- Rezeptbuch Innenentwicklung Zentrum
- Modelleinsatz im Bereich Zentrum (In der Art eines Arbeitsmodells, M. 1:500)
- Die für das Verständnis notwendigen Erläuterungen sind auf Plakaten integriert

#### 5.6 Erarbeitung der Synthese mit Empfehlung zum weiteren Vorgehen – 4. November 2022

Das Beurteilungsgremium wird aufgrund von Einschätzungen und Vorbereitungen des Fachgremiums und der Verfahrensbegleitung eine Synthese erarbeiten. Darin werden insbesondere die weiterzuverfolgenden Bestandteile festgehalten und im Sinne von Inputs den entsprechenden vorhandenen Projektierungen, Planungen und Studien mitgegeben resp. es können ggf. neue Studien vorgeschlagen und Zuständigkeiten zugewiesen werden.

Bestandteil der Synthese ist auch die Dokumentation und Würdigung der Beiträge der Planerteams.

#### 5.7 Einbezug der Projektsteuerung und von Betroffenen

Je nach Art der von den Teams eingebrachten konzeptionell-inhaltlichen Ansätzen behält sich die Projektträgerschaft vor, zeitlich entkoppelt von den Veranstaltungen der Testplanung, die Projektträgerschaft und ggf. Betroffene zu informieren und Rückmeldungen einzuholen. Relevante Entscheide oder Informationen für die Bearbeitungsteams werden den Bearbeitungsteams zugestellt.

## **6 Grundlagen und Rahmenbedingungen**

Werden den ausgewählten Teams zur Verfügung gestellt.

## **7      Genehmigung**

Erfolgt am 4. März 2022.