



Wohnqualität. Auch die Sicherheit von Radfahrern und Fussgängern ist kaum zu gewährleisten. Flüelen und Sisikon drängen deshalb seit Jahren auf eine Entlastung des Durchgangsverkehrs. Zumindest für Flüelen ist dieser Wunsch ab Anfang Juni 2005 Realität. Nach sechsjähriger Bauzeit wird der 2,6 Kilometer lange Umfahrungstunnel dem Betrieb übergeben. Damit kann ein Projekt, dessen erste Planungen bis ins Jahr 1984 zurückreichen, erfolgreich abgeschlossen werden.

Vier Projekte

Der Bau des Umfahrungstunnels gehört neben der Neat zu den grössten Urner Bauvorhaben in den letzten Jahren. Er umfasst vier Projekte: den eigentlichen Umfahrungstunnel, den Ausbau und die Renaturierung des Altdorfer Dorfbachs, die Anpassung der Dorfstrasse durch Flüelen und den Bau des Sicherheitsstollens. Die beiden ersten Projekte sind abgeschlossen. Die beiden letzteren werden im Sommer 2005 in Angriff genommen und sollen 2007 realisiert sein. Alles in allem wird mit einem Kostenaufwand von rund 265 Millionen Franken gerechnet, wobei der Bund den grössten Teil übernimmt.

Flüelen gewinnt als Wohn- und Touristenort

Dank des Umfahrungstunnels wird der Transitverkehr durch Flüelen bis zu 80 Prozent abnehmen. In Richtung Norden dürften im Tag die Fahrten von heute 11 000 auf 2000 und nach Süden von 16 000 auf 6000 zurückgehen. Dadurch werden die Lärm- und Abgasbelastung im Dorf stark vermindert. Gleichzeitig steigt die Lebensqualität. Doch weniger Verkehr bringt auch weniger Durchreisende. Für Christoph Poletti, den Gemeindepräsidenten von Flüelen, ist denn auch klar: «Flüelen wird in den nächsten Jahren touristische Einbussen erleben. Doch dies muss längerfristig nicht unbedingt negative Folgen haben. Ich kann es umgekehrt auch als grosse Chance ansehen. Flüelen wird attraktiver – sowohl für die Gäste als auch für die Einwohnerinnen und Einwohner.»

Ein Vergleich mit Brunnen, das bereits vor gut vierzig Jahren mit dem Bau des Mositunnels umfahren wurde, drängt sich auf. Auch hier erlebte der Tourismus anfänglich einen Einbruch. Doch heute blüht er wieder wie zu alten Zeiten. Er hat sich allerdings qualitativ verändert. Nicht mehr der Durchreisende beherrscht das Strassenbild, sondern jener Gast, der das Dorf bewusst aufsucht. Christoph Poletti warnt jedoch davor, Flüelen mit Brunnen zu vergleichen. «Im Gegensatz zu uns führt keine Eisenbahnlinie mitten durch Brunnen. Dies will aber nicht heissen, dass wir Flüelen nicht touristisch aufwerten wollen. Im Gegenteil. Flüelen hat viel zu bieten und ist eine der schönsten Gemeinden am weltberühmten Vierwaldstättersee.»

Die wichtigsten Projektdaten

- Länge des Tunnels: 2594 Meter
- Fahrbahnbreite: 7,50 Meter
- Projektkosten: CHF 235 Mio.
- Spatenstich: 30. September 1999
- Durchschlag: 18. Juli 2002
- Ausbruchmenge: 800 000 t

Pioniertat für die Umwelt

Der Ausbruch des rund 2,6 Kilometer langen Tunnels erfolgte mit einer Tunnelbohrmaschine. Unmittelbar nach dem Ausbruch wurde das Material auf einem Förderband zum Industriehafen Flüelen befördert. So konnte der Transport auf Lastwagen grösstenteils verhindert werden, wodurch die Umwelt und das Siedlungsgebiet wesentlich entlastet wurden. Das Material wurde anschliessend zur Aufschüttung von Inseln im Urner See verwendet.

TUNNELBAU

Flüelen blüht auf

Am 10. Juni 2005 wird der 2,6 Kilometer lange Umfahrungstunnel Flüelen dem Verkehr übergeben. Damit wird Flüelen vom Durchgangsverkehr nachhaltig entlastet. Die Lebensqualität der Flüeler Wohnbevölkerung wächst, und auch für die Gäste wird das idyllische Dorf am Urnersee viel attraktiver.

Seit der Wegbarmachung der Schöllenen am Ende des 12. Jahrhunderts spielt der Gotthardverkehr für Uri eine wichtige Rolle. Nicht zuletzt für Flüelen – dem eigentlichen Umschlagplatz. Während Jahrhunderten war Uri vom Norden her nur über den See erreichbar. Dies änderte sich erst mit dem Bau der Axenstrasse von 1862 bis 1865. Nun konnten Reisende sowie Waren bequem und unabhängig von der Unbill der Witterung die kühn angelegte, teils aus dem Felsen gehauene

Landverbindung benützen. Es ging nicht lange, und die Axenstrasse wurde zu einer Touristenattraktion ersten Ranges. Davon profitierten auch Sisikon und Flüelen, wo am Ende des 19. Jahrhunderts ein Hotelpalast nach dem anderen gebaut wurde. Die meisten von ihnen überlebten allerdings die Krisenjahre des Ersten und Zweiten Weltkriegs nicht und schlossen ihre Tore wieder. Was hingegen von Jahr zu Jahr zunahm, war der Durchgangsverkehr – in letzter Zeit in einem für die Wohnbevölkerung kaum mehr zumutbaren Ausmass.

Ein lang gehegter Wunsch

Wenn sich fast rund um die Uhr eine Autokolonne mitten durch ein Dorf bewegt, sind die Folgen klar: Lärm und Gestank beeinträchtigen die Lebens- und



Richard Kocherhans

dipl. Ing. ETH, Schattdorf.
Seit 2001 als Stellvertreter des Kantonsingenieurs im Amt für Tiefbau.
Hauptverantwortlicher des Bauvorhabens «Umfahrung Flüelen».



Webtipps

www.flueelen.ch
www.seeschuetting.ch