

Bericht und Antrag des Regierungsrats an den Landrat

9. Februar 2010

Nr. 2010-61 R-150-13 Bericht und Antrag des Regierungsrats an den Landrat zur Übernahme der Industriestrasse Süd von der Gemeinde Altdorf durch den Kanton

1. Ausgangslage

Beim Bau der Nationalstrasse wurde zwischen Flüelen und Attinghausen parallel zum künftigen Trasse der A2 eine Werkstrasse gebaut. Nach der Inbetriebnahme der Autobahn kaufte die Gemeinde Altdorf im Jahre 1975 die entsprechende Landfläche vom Kanton respektive der Nationalstrasse und übernahm die Werkstrasse entschädigungslos. Seither ist die Industriestrasse, wie sie heute genannt wird, eine Gemeindestrasse.

Im Rahmen der Neuordnung der Aufgabenteilung zwischen Bund und den Kantonen (NFA) wurde die Klasseneinteilung der Strassen überprüft und teilweise angepasst (Landratsbeschluss über die Klasseneinteilung der Strassen vom 24. September 2007 [LKS; RB 50.1151]). Unter der Bezeichnung K34 Werkstrasse Altdorf ist der nördliche Teil dieses Strassenzuges (Giessenstrasse, Allmendstrasse, Reussstrasse) vom Anschluss N2/N4 in Flüelen bis zur Seedorferstrasse seit dem 1. Januar 2008 eine Kantonsstrasse. Dagegen ist der südliche Teil der Industriestrasse von der Seedorferstrasse bis zur Attinghauserstrasse nach wie vor eine Gemeindestrasse. Diese soll nun ebenfalls vom Kanton übernommen werden.

2. Industriestrasse als Kantonsstrasse

Die Rechtsgrundlage für die Übernahme der Industriestrasse Süd ist das Strassenbaugesetz des Kantons Uri (SBG; RB 50.1111). Artikel 6 definiert das Kantonsstrassennetz. Danach gelten als Kantonsstrassen die schweizerischen Durchgangsstrassen, die schweizerischen Hauptstrassen und die Strassen mit zwischenörtlicher Verbindungsfunktion.

Bereits heute hat die Industriestrasse teilweise den Charakter einer zwischenörtlichen Verbindungsstrasse, obwohl der technische Zustand einer solchen keineswegs entspricht. Der Verkehrsrichtplan der Gemeinde Altdorf aus dem Jahre 1994 schlägt vor, zur Entlastung der Siedlungsgebiete auf dem Trasse der Industriestrasse eine Umfahrungsstrasse zu schaffen. Voraussetzung dafür ist eine normgerechte Bahnunterführung im Bereich Walter Fürst. Die heutige Unterführung ist dazu nicht geeignet.

Der Wunsch der Gemeinde Attinghausen nach einer Verbesserung der Unterführung Walter Fürst ist Jahrzehnte alt. Erste Projekte stammen aus dem Jahr 1972. Die Realisierung wurde Ende der Siebzigerjahre vor allem wegen der hohen Kosten zurückgestellt, bis die SBB grössere Investitionen in diesem Bereich tätigen müssen. Ins Strassenbauprogramm 1987 (Volksabstimmung vom 6. Dezember 1987) wurde der Bau einer separaten Fussgängerunterführung aufgenommen. Auch dieses Vorhaben wurde nicht umgesetzt, einerseits wegen den zähen Einspracheverhandlungen, zum andern wegen der einsetzenden Planung für die NEAT. Inzwischen konnte mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV) und der ATG eine gute Lösung erzielt werden. Die neue Unterführung Wysshus wird von der ATG zu ihren Lasten gebaut und soll im Herbst 2012 zur Verfügung stehen.

Im Zuge des Hochwasserschutzprojektes Urner Talboden müssen wegen der Verlegung der Stillen Reuss die letzten 600 m der Industriestrasse verlegt werden. Bei dieser Gelegenheit werden die Attinghauserstrasse und die Industriestrasse mit einem Kreisel verbunden; dieser Teil wird über das Hochwasserschutzprogramm Uri (Volksabstimmung vom 8. Februar 2009) finanziert. Damit sind wichtige Voraussetzungen für eine zeitgemässe Erschliessung von Attinghausen und eine Umfahrung zur Entlastung der Siedlungsgebiete im Urner Talboden mit einer direkten Verbindung vom A2/A4-Anschluss in Flüelen zu den Industriegebieten von Altdorf, Bürglen, Schattdorf und Erstfeld erfüllt.

Alle bis heute erfolgten Planungsschritte bestätigen die Richtigkeit der Linienführung dieser direkten Verbindung. Es sind dies: die Überprüfung der Strasseninfrastruktur unteres Reusstal (Auftrag des Regierungsrats vom 4. Oktober 1992), die Studie Raumentwicklung unteres Reusstal (REUR; Synthese und Aktionsprogramm vom 20. Dezember 2007) und das in den Grundzügen bestehende regionale Gesamtverkehrskonzept Urner Talboden (rGVK). Diese Verbindung ist auch in den Entwurf für die Richtplananpassung unteres Reusstal vom 14. August 2009 eingeflossen. Der Richtplanentwurf wurde vom 14. August bis 25. September 2009 öffentlich aufgelegt. Das Mitwirkungsverfahren führte bezüglich dieses Punktes - im Gegensatz zur östlichen Fortsetzung Richtung Bürglen - zu keinem einzigen Einwand. Daraus darf gefolgert werden, dass eine direkte Anbindung der Industriegebiete von Altdorf, Bürglen und Schattdorf an den Nationalstrassenanschluss in Flüelen via Industriestrasse bis zur Einmündung in die Rynächtstrasse beim Wysshus politisch akzeptiert wird.

Die Industriestrasse wird Teil eines alternativen Strassenzuges, der die Siedlungsgebiete vom Durchgangs-, Ziel- und Quellverkehr entlastet. Damit wird es möglich, die Industriezonen von Altdorf, Schattdorf und Bürglen ab der A2/A4 fern der bewohnten Zonen zu erreichen. Der geplante Autobahnhalbinschluss auf der Höhe von Attinghausen unterstützt dieses Anliegen noch. Zu erwähnen ist weiter, dass die Industriestrasse dereinst den Kantonsbahnhof Altdorf von der Westseite her erschliessen soll (Park and Ride).

Aus all diesen Gründen ist es richtig, die Industriestrasse als Kantonsstrasse zu bezeichnen und durch den Kanton zu übernehmen.

3. Zuständigkeit

Die Zuständigkeit für die Übernahme der Industriestrasse Süd liegt gemäss Artikel 7 LKS in der Kompetenz des Landrats. Der Anhang zum Landratsbeschluss über die Klasseneinteilung der Strassen vom 24. Dezember 2007 (LKS; RB 50.1151) ist entsprechend zu ergänzen.

4. Terminplan

Ziel ist es, den neuen Strassenzug mit der Eröffnung der neuen Unterführung Wysshus im Herbst 2012 in Betrieb zu nehmen. Damit dies möglich wird, muss die Industriestrasse dem Kanton übergeben und baulich instand gesetzt werden. Die Komplikationen, die sich beim Umbau der Unterführung Walter Fürst im Rahmen des Baus der NEAT ergeben, verlangen eine Straffung dieses Zeitplans. Dazu ist Folgendes zu bemerken:

Die alte Unterführung Walter Fürst wird für den Verkehr zwar nicht mehr benötigt, eine abschliessbare Öffnung muss aber für Notfälle (Hochwasser) bestehen bleiben. Die alte Unterführung wird umgebaut und an die neuen Bedürfnisse angepasst. Der Kanton verlangte im Rahmen des Einspracheverfahrens für das NEAT-Auflageprojekt Uri 2006, dass Anpassungen an der Unterführung Walter Fürst erst nach Inbetriebnahme der neuen Unterführung erfolgen dürfen. Diesem Begehren gab das Bundesamt für Verkehr (BAV) als Bewilligungsbehörde nicht statt, verpflichtete aber die ATG, dass sie während der Bauphase die Durchlässigkeit für den Individual- und den öffentlichen Verkehr gewährleistet.

Abgesehen von wenigen Nachsperrungen war vorgesehen, die Unterführung Walter Fürst auch während den Umbauarbeiten für den Verkehr offen zu halten. In der Zwischenzeit zeigte es sich, dass die Anpassungen an der alten Unterführung viel einschneidender und zeitraubender sind. Ein Grund für diese Erschwernisse ist der vom Kanton gewünschte Verzicht

auf das provisorische Gleis 200 (westlich der heutigen Bahnlinie), das für die Baustelle mehr Flexibilität gebracht hätte. Die lange Bauzeit von zirka 2½ Jahren und das Fehlen von Abbiegespuren würden zu kaum akzeptablen Zuständen und dauernden Verkehrsbehinderungen führen. Gestützt auf diese Überlegungen ist eine Totalsperrung der Unterführung Walter Fürst für den motorisierten Verkehr von zirka einem Jahr das kleinere Übel. Für Fussgänger und Velofahrer steht die alte Unterführung zur Verfügung. Damit eine akzeptable Umleitung via Seedorferstrasse (respektive Unterführung beim Bahnhof Altdorf) angeboten werden kann, muss die Industriestrasse noch dieses Jahr baulich instand gesetzt werden. Der Gemeinderat Attinghausen und das Petitionskomitee "zur Sperrung der Unterführung Walter Fürst" fordern dies ausdrücklich.

Das Terminprogramm wird durch die Arbeiten der ATG diktiert. Die Unterführung Walter Fürst soll zirka ab Mai 2011 geschlossen werden. Bis dahin muss die Industriestrasse in saniertem Zustand bereit sein. Damit dies möglich ist, müssen die Bauarbeiten im Juni 2010 begonnen werden. Vorgängig ist die Strasse von der Gemeinde an den Kanton abzutreten. Die Arbeiten sollen im Oktober 2010 abgeschlossen werden.

5. Instandsetzung der Strasse

Die rund zwei Kilometer lange Industriestrasse Süd ist in schlechtem Zustand; besonders zu wünschen lässt die Ebenheit der Fahrbahn. Die Foundationsschicht ist unterschiedlich stark und der Belag nur 6 Zentimeter dick. Wie oben erwähnt, wird ein Teil der südlichen Industriestrasse im Rahmen des Hochwasserschutzprogramms neu gebaut. Die verbleibende Strecke bis zur Seedorferstrasse wird saniert und instand gesetzt.

Die weitere Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung wird zeigen, ob in einigen Jahren die Industriestrasse noch weiter ausgebaut werden muss oder nicht. Der Ausbaustandard wird darum heute einfach gehalten. Die Breite beträgt 6 Meter mit seitlichen Banketten von je 0,3 Meter. Die Geschwindigkeit ist auf 60 km/h festgesetzt. Im Projekt sind weder Radstreifen noch Trottoir vorgesehen. Für den Langsamverkehr stehen die Allmendstrasse und die Bodenwaldstrasse zur Verfügung, für die Fussgänger der Reussdamm. Der Belag ist 17 Zentimeter dick und damit LKW-tauglich. Die Instandsetzung soll in zwei Etappen zwischen Juni und September 2010 erfolgen.

6. Kosten für die Instandsetzung der Strasse

Gemäss Artikel 3 Absatz 1 LKS müssen Strassen, die einem andern Gemeinwesen abgetreten oder von einem solchen übernommen werden, grundsätzlich in einem der zukünftigen

Funktion der Strasse angepassten Zustand abtreten oder übernommen werden. Ausnahmsweise kann die Differenz zwischen dem tatsächlichen und dem gesetzlich geforderten Zustand entschädigt werden. Daraus folgt der Grundsatz, dass die Gemeinde die Strasse dem Kanton in angepasstem Zustand entschädigungslos abtreten muss. Eine Entschädigung ist nur geschuldet, wenn, wie hier, die Strasse nicht im gesetzlich geforderten, sondern in einem minderen Zustand übergeben werden soll. Für diesen Fall hat die Gemeinde dem Kanton jenen Betrag zu bezahlen, den sie aufwenden müsste, um den angepassten Zustand zu erstellen. Was der Ausdruck "angepasster Zustand" klar besagen will, ergibt sich nicht deutlich aus Art. 3 LKS. Klar ist aber, dass es nicht Aufgabe der übergebenden Gemeinde sein kann, die Strasse im "Kantonsstrassenstandard" herzustellen, denn das widerspräche dem Strassenbaugesetz, das dem Kanton - und nicht der Gemeinde - die Aufgabe überträgt, die Strassen entsprechend auszubauen und zu unterhalten. Die Bedeutung des Ausdrucks "angepasster Zustand" kann richtigerweise nur bedeuten, dass die Gemeinde die Strasse in einem (für eine Gemeindestrasse) guten Zustand und so angepasst zu übergeben hat, dass der Kanton die "Aufqualifizierung" als Kantonsstrasse problemlos darauf aufbauen kann. Anders gesagt muss die Gemeinde die Strasse gut unterhalten und mit einer baulichen "Schnittstelle" zur Kantonsstrasse übergeben. Die Summe, die die Gemeinde dem Kanton vor diesem Hintergrund bezahlen muss, ist eine Ermessensfrage. Es kann hier auf das Beispiel Treibstrasse in Seelisberg verwiesen werden.

Die Kosten für die Instandsetzung belaufen sich auf insgesamt 2,55 Millionen Franken (exklusiv Hochwasserschutzmassnahmen). Dabei handelt es sich um mittelbar gebundene Ausgaben, die der Landrat mit dem Budget 2010 bereits beschlossen hat. Die 2,55 Millionen Franken teilen sich in Kosten für den von der Gemeinde herzustellenden "angepassten Zustand" und für zusätzliche Massnahmen, die der Kanton aufwenden muss, um die Qualität einer Kantonsstrasse zu erreichen. Nach der Beurteilung des Kantons entstehen Kosten von 1,95 Millionen Franken, damit die Strasse in einen ordentlichen Zustand gebracht werden kann. 0,6 Millionen Franken müssen dann noch aufgewendet werden, damit die Industriestrasse den erhöhten Vorgaben einer Kantonsstrasse mit Verbindungsfunktion und einer LKW-Strecke entspricht (Belagsaufbau, Nebenanlagen usw.).

Die Gemeinde Altdorf hat die Industriestrasse Süd dem Kanton entschädigungslos abzutreten. Wegen des schlechten Zustands hat sie, wie gezeigt, als Abgeltung einen Teil der Kosten zu übernehmen. Kanton und Gemeinde haben sich auf eine Abgeltung für die Sanierung in der Höhe von 1,17 Millionen Franken geeinigt, was 60 Prozent der 1,95 Millionen Franken entspricht. Bei diesem Kostenteiler wurde vor allem berücksichtigt, dass die Gemeinde in den letzten Jahren mit der Industriestrasse zwischen Seedorferbrücke und Attinghausen Erschliessungsfunktionen des Kantons übernommen hat und der Kanton dadurch auf längere Zeit die Betriebs- und Unterhaltskosten einsparen konnte.

Mit der ATG konnte vereinbart werden, dass sie dem Kanton im Rahmen des Sperrkonzeptes eine Entschädigung von 0,4 Millionen Franken für die Instandstellung der Industriestrasse zahlt. Der Grund liegt darin, dass die ATG ihre Verpflichtungen gemäss Plangenehmigung bezüglich Erreichbarkeit von Attinghausen nicht erfüllen kann. Mit der Totalsperrung der Unterführung Walter Fürst kann die ATG Kosten einsparen. Dieser Kostenbeitrag kommt nur dem Kanton zugute und reduziert dessen Beitrag.

Damit ergibt sich folgende Kostenübersicht:

Kosten		Kostenteiler		
		Altdorf	Kanton	ATG
Instandstellung	1,95	1,17	0,38	0,40
		60 %	40 %	
Zusatzmassnahmen für Niveau Kantonsstrasse (Belagsverstärkung, Nebenanlagen)	0,60		0,60	
Gesamte Instandstellung	2,55	1,17	0,98	0,40

Dem Kanton verbleiben somit 380'000 Franken an Wiederherstellungs- und 600'000 Franken an Aufqualifizierungsmassnahmen, insgesamt also 980'000 Franken.

7. Antrag

Gestützt auf diesen Bericht beantragt der Regierungsrat dem Landrat, folgenden Beschluss zu fassen:

1. Die Industriestrasse von der Seedorferstrasse bis zur Einmündung in die Attinghauerstrasse wird gemäss Artikel 1 Absatz 1 LKS zur Kantonsstrasse erklärt.
2. Der Landratsbeschluss vom 24. September 2010 über die Klasseneinteilung der Strassen (RB 50.1151) wird gemäss Anhang zu diesem Beschluss geändert.

Anhang

Änderungserlass

Beilage:

Projektskizze

LANDRATSBESCHLUSS

über die Klasseneinteilung der Strassen

(Änderung vom ...)

Der Landrat des Kantons Uri beschliesst:

I.

Der Anhang zum Landratsbeschluss vom 24. September 2007 über die Klasseneinteilung der Strassen¹ wird wie folgt geändert:

Axen	Bezeichnung	Strassennamen	von - bis
K34	Industriestrasse Altdorf	Giessenstrasse, Allmendstrasse, Reussstrasse, Industriestrasse	vom Anschluss N2/N4 Flüelen bis zur Einmündung in die Attinghauserstrasse

II.

Dieser Beschluss tritt am 1. April 2010 in Kraft.

Im Namen des Landrats

Der Präsident: Paul Jans

Der Kanzleidirektor: Dr. Peter Huber

¹ RB 50.1151

K34 Industriestrasse, Seedorf - Attinghausen

Sanierungsprojekt Industriestrasse

Übersichtsplan 1:10'000

